



ESTUDIOS DE POSGRADO EN GEOGRAFÍA (EPG)
CONVENIO UPTC-IGAC

CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN EN
RELACIÓN CON EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA
LONGITUDINAL DE OCCIDENTE ALO

HUGO LADINO VARGAS

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA CODAZZI
BOGOTA D.C Octubre de 2017

CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN EN
RELACIÓN CON EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA
LONGITUDINAL DE OCCIDENTE ALO

Por:
HUGO LADINO VARGAS

TRABAJO DE INVESTIGACION

Presentado a la universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia e Instituto
Geográfico Agustín Codazzi

MAGÍSTER EN GEOGRAFÍA

Programa de Estudios de Posgrado en Geografía (EPG)

Tutora MSc. ELENA POSADA

2017

RESUMEN

CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE ALO

Por:

Hugo Ladino Vargas

La Autopista Longitudinal de Occidente, ALO, consiste en un proyecto de infraestructura vial propuesto desde el año 1961 en la ciudad de Bogotá, como parte del proceso de planeación de la ciudad, en el contexto de un rápido crecimiento. La construcción de la ALO, en su naturaleza de megaproyecto, implica una serie de impactos de naturaleza social, ambiental, demográfica, etc.,

En el presente trabajo se aborda desde de la consideración de la génesis del proyecto tomando como referente un área de estudio en la localidad de Fontibón en Bogotá D.C.; para realizar una investigación de la afectación de las dinámicas del territorio en el aspecto socioespacial.

El análisis pretende la identificación de aspectos clave sobre el problema, los cuales conducen a la descripción de los diversos cambios suscitados en la ciudad como resultado de la implementación de obras de infraestructura que se entienden en relación con las lógicas del desarrollo vigentes en el mundo global.

DEDICATORIA

A mi esposa e hijo, quienes han sido la fortaleza
Y parte de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

Mis más sinceros agradecimientos a todas las personas que de una o de otra manera, contribuyeron para que culminara esta meta, en especial a mi familia, a mis jefes y compañeros, docentes y personal administrativo de la maestría, a la profesora Elena Posada por todo su apoyo y orientación; así también a la profesora Nohora Inés Carvajal S. y la profesora Adriana María Posada Arrubla; a todos ellos gracias de corazón.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1.....	3
1. LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE.....	3
1.1 ALO: la génesis de un proyecto de infraestructura	5
1.1.2 Una aproximación normativa de los proyectos de infraestructura en Colombia	10
1.1.3 La construcción de la ALO: un asunto de controversias	12
1.1.3 Descripción del área de estudio.....	17
CAPÍTULO 2.....	23
2. ANÁLISIS DE LAS RELACIONES ENTRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y SOCIEDAD	23
2.1 Las relaciones entre territorio y sociedad.....	24
2.1.2 El ordenamiento de las ciudades	30
2.1.3 Proyectos de infraestructura y cambios socioespaciales	33
CAPÍTULO 3.....	38
3. CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LA CONSTRUCCIÓN DE ALO	38
3.1 Aspectos de debate en torno a la implementación del Proyecto ALO	38
3.1.2 Cambios del espacio en el área de estudio respecto a la ALO	47
3.1.4 Sobre el ordenamiento urbano y los impactos socioespaciales de la ALO	54
4. CONCLUSIONES	75
5. REFERENCIAS.....	77

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Trazado de la ALO.....	8
Figura 2. Mapa localización área de estudio.	19
Figura 3. Ubicación humedal Capellanía.	43
Figura 4. Entorno del Humedal Capellanía en Bogotá.....	45
Figura 5. CAN Bogotá.	50
Figura 6. Plan Distrital 1964.....	52
Figura 7. Zona de influencia del Humedal Capellanía antes de la ALO.	53
<i>Figura 8. Zona de influencia del Humedal Capellanía después de la ALO.</i>	<i>53</i>
Figura 9. Bogotá 1960.....	55
Figura 10. Bogotá 2016.....	55
Figura 11. Zona delimitada para el estudio.	56
Figura 12. Sector Occidental Humedal Capellanía.	57
Figura 13. Sector Oriental Humedal Capellanía.	58
Figura 14. Soluciones de vivienda en el área de estudio.	59
Figura 15. Proyectos de vivienda en el área de estudio.....	60
Figura 16. Zonas en construcción en el área de estudio.	61
Figura 17. Diferenciación urbana en el área de estudio.	62
Figura 18. Diferenciación urbana en el área de estudio.	62
Figura 19. Contraste en la diferenciación urbana.	63
Figura 20. Usos del suelo en el área de estudio 1966-1995.....	65
Figura 21. Uso predominante UPZ Granjas de Techo 2002.....	66
Figura 22. Uso predominante UPZ Granjas de Techo 2016.....	67
Figura 23. Uso predominante UPZ Fontibón 2002.	69
Figura 24. Uso predominante UPZ Fontibón 2016.	70

Figura 25. Uso predominante UPZ Capellanía 2002.	71
Figura 26. Uso predominante UPZ Capellanía 2016.	72
Figura 27. Intersecciones Viales con la ALO.	73

INTRODUCCIÓN

La Autopista Longitudinal de Occidente, ALO, consiste en un proyecto de infraestructura vial propuesto desde el año 1961 en la ciudad de Bogotá, como parte del proceso de planeación de la ciudad, en el contexto de un rápido crecimiento. La construcción de la ALO, en su naturaleza de megaproyecto, implica una serie de impactos de naturaleza social, ambiental, demográfica, etc., que han generado cambios socioespaciales en el territorio que constituye su zona de influencia. Tales impactos evidencian una relación profunda entre el crecimiento de la ciudad y los contextos sociales en los cuales este proceso ocurre. En el presente trabajo se aborda ese problema, partiendo de la consideración de la génesis del proyecto y las sucesivas controversias que este ha suscitado con diversos actores sociales, las que permiten enfatizar en la identificación de cambios generados a nivel espacial y social en el curso de las diferentes fases de planeación y construcción de la ALO.

En el primer capítulo se realiza una caracterización del problema que incluye una descripción del proyecto y del contexto geográfico en el cual este se construye, así como una breve referencia a algunos marcos normativos que lo soportan. Se plantea el problema de investigación en torno a los procesos de crecimiento de la ciudad, que se relacionan, a su vez, con los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial que se establecen como artefactos que regulan y limitan las dinámicas urbanas de la megápoli. En un segundo capítulo se hace una revisión de diversos marcos teóricos que han abordado en análisis de la ciudad desde la perspectiva del crecimiento de su espacio y la necesidad de dotar a la población de una infraestructura acorde con las nuevas dinámicas. El análisis pretende la identificación de aspectos clave sobre el problema, los cuales conducen a la descripción de los diversos cambios suscitados en la ciudad como resultado de la implementación de obras de infraestructura que se entienden en relación con las lógicas del desarrollo vigentes en el mundo global.

En el tercer capítulo se aborda el problema específico y se analizan sus diversas dimensiones, de acuerdo a la observación de los cambios socioespaciales desde una mirada temporal y socioespacial. La exposición es el resultado de un trabajo de indagación que refleja el proceso metodológico de revisión de fuentes cartográficas y documentales, así como de elementos fotográficos, que facilitan la interpretación de

los impactos que la ALO genera en el área de observación específica, delimitada a modo de estudio de caso, cuyos alcances pueden generalizarse, con sus respectivas consideraciones, en la extensión del proyecto ALO a lo largo del occidente de Bogotá.

La ALO ha sido usada, en el presente documento, como motivo para reflexionar la ciudad identificando aspectos que la constituyen de manera transversal, como es el tema de los humedales y el ecosistema específico de la sabana de Bogotá y, particularmente, de los cambios socioespaciales que se producen en los procesos de intervención urbana. De tal modo se ha realizado un análisis de los cambios generados en el territorio en relación con las diferentes fases de proyección de la ALO y los intentos para su construcción y, finalmente, un análisis de los cambios socioespaciales actuales y futuros del proyecto de la Autopista ALO, que evidencian problemas amplios de la comprensión de la ciudad de Bogotá y las relaciones inmersas entre espacio y sociedad.

CAPÍTULO 1.

1. LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE

En el curso del presente trabajo se pretende analizar los cambios socioespaciales que resultan de la construcción del proyecto de infraestructura vial Avenida Longitudinal de Occidente, ALO. Se parte del hecho de que la obra ha sido planeada desde hace décadas, pero aún no ha sido construida por razones de orden económico y político, entre otras. Sin embargo, los cambios en el espacio de la zona delimitada para la investigación evidencian la influencia del proyecto a lo largo de este periodo de tiempo. Es decir, pese a que la obra es un proyecto sin concreción, ha generado cambios socioespaciales en el sector, dado que se piensa que finalmente la vía se construirá. En estas condiciones se ha planteado una pregunta de investigación que guía el trabajo: ¿De qué manera se han generado cambios socioespaciales en un área delimitada de la localidad de Fontibón como resultado del proyecto de construcción de la ALO? En coherencia con la pregunta de investigación, el objetivo principal se configura en la tarea de identificar los aspectos que evidencian cambios socioespaciales en el área de estudio, en relación con el proyecto ALO.

Para responder a la pregunta propuesta se ha considerado una hipótesis inicial que afirma que las transformaciones del territorio y de las relaciones sociales del área de influencia de la ALO, particularmente en un área previamente delimitada para la observación, en las últimas décadas, están determinadas por las expectativas de construcción de dicha obra. Es decir, un proyecto de infraestructura de tal relevancia logra generar cambios específicos a nivel socioespacial, aún sin haberse construido, constituyéndose en un agente urbano con capacidad transformadora (Ward, 1993). El proyecto de la ALO ha movilizado las expectativas ciudadanas –y de diversos sectores– sobre su construcción, animando el debate y definiendo, de manera importante, la estructura del territorio en el que se encuentra proyectado. Un objetivo específico, derivado de la anterior consideración, es el de identificar y caracterizar las prácticas sociales y los cambios en el territorio en el área de influencia de la ALO, mientras que un segundo objetivo específico del estudio es el de describir cambios socioespaciales específicos como son los procesos de gentrificación ocurridos en el área de estudio, en relación con el proyecto ALO. Estos procesos tienen que ver con cambios del tipo de poblaciones que ocupan el territorio que, a la vez, se desprende de los procesos de transformación del uso de la tierra, en el sector objeto de estudio.

En consonancia con la delimitación establecida, en este primer capítulo se hará referencia al proyecto de construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, ALO, en Bogotá, como problema de investigación. De manera específica se exponen algunos elementos de carácter descriptivo que permiten entender dicho proyecto, se remite a la génesis de la ALO, desde su definición en la planificación de la ciudad hace los años 60. Se hace énfasis en diversos momentos de la ALO como proyecto de infraestructura pensado desde hace varias décadas, pero puesto en el debate público de manera más reciente como posible solución a los problemas de movilidad y ordenamiento del espacio urbano en torno a un acelerado crecimiento urbano y demográfico de la ciudad de Bogotá.

Se parte de definición de la ALO como un proyecto de infraestructura que ha sido construido solamente de manera parcial, pero que en próximos años muy probablemente se ejecutará en su totalidad. Se considera la importancia que tiene dicho proyecto para la movilidad y el desarrollo de la ciudad pero, sobre todo, para la estructuración de las relaciones sociales. Las dimensiones sociales involucran una multiplicidad de actores cuyos intereses aparecen involucrados en el proyecto ALO en los términos de las relaciones que establecen con el espacio que ocupan. En este escenario se intenta plantear relaciones entre la ALO, como una infraestructura en construcción, y los efectos que este proyecto puede generar para un sector de la población de la ciudad de Bogotá.

En un segundo inciso del capítulo se revisan, de manera muy general, las dinámicas político-económicas existentes en Colombia en relación con la planeación, diseño y ejecución de grandes proyectos de infraestructura vial, particularmente en la ciudad de Bogotá, en su carácter de metrópoli que concentra una parte significativa de la población nacional y dinamiza de manera muy importante el sistema productivo del país. Los intereses económicos determinan la construcción de obras de infraestructura que, a la vez, delimitan la estructura socioespacial de la ciudad. Para el propósito mencionado, se hace una revisión documental sobre los algunos marcos normativos que regulan los proyectos urbanos en Colombia, particularmente los Planes de Desarrollo y Planes de Ordenamiento Territorial que de manera importante determinan el curso de estos proyectos como necesidades prioritarias desde la lógica del desarrollo urbano.

Posteriormente, en un tercer inciso, se reflexiona sobre las vicisitudes de estos proyectos en torno a los intereses de diversos grupos relacionados con sus diversas etapas, aspecto que da cuenta de la interpretación de la percepción del impacto que conllevan para estos mismos actores. Finalmente se delimita el problema de investigación a una zona particular de Bogotá que colinda con las localidades de Fontibón y Engativá, con el propósito de establecer líneas de análisis más específicas para el propósito de la investigación, se presenta la correspondiente justificación de la delimitación temporal y territorial del problema de investigación. Desde la perspectiva metodológica, el capítulo se construye principalmente a partir de la revisión de fuentes secundarias que aportan información relevante sobre el caso estudiado.

1.1 ALO: la génesis de un proyecto de infraestructura

La Autopista Longitudinal de Occidente consiste en un proyecto vial pensado como solución a problemas de movilidad y crecimiento de la ciudad de Bogotá y proyectado como una de las autopistas más importantes y amplias de la ciudad, ocupando una extensión aproximada de 50 Km que unen la vía Bogotá-Girardot, en la Autopista Sur, con la vía Bogotá-Tunja, en la Autopista Norte. Fue propuesta en el contexto del ordenamiento urbano proyectado a futuro en relación con el crecimiento de la ciudad de Bogotá. Esta avenida se supone atravesaría la extensión de la ciudad de sur a norte, en su costado occidental, uniendo localidades características por un rápido crecimiento urbano y demográfico en los años recientes como Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba.

El área de influencia de la ALO supera las localidades mencionadas, constituyéndose en un elemento articulador de la ciudad con los municipios aledaños: Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, entre otros, los cuales han presentado un crecimiento y desarrollo acelerado en los últimos años. Si bien la ALO no ha sido construida en la actualidad, muchos aspectos del ordenamiento territorial en su zona de influencia han sido pensados en torno a lo que será en próximos años una realidad que determina la forma en que se entiende el contexto socioespacial de un sector significativo de la metrópoli.

Los antecedentes de la ALO se ubican en las proyecciones de su construcción desde hace varias décadas, cuando fue concebida como Avenida Longitudinal por efecto del Acuerdo 38 de 1961 (Bogotá, 1961) que fijó el Plan Vial Piloto del Distrito Especial de Bogotá. Sin embargo, es de manera más reciente, en las últimas administraciones de la ciudad, cuando el problema ha adquirido relevancia como asunto de interés público. Como mencionan Luna y Escobar (2014), a pesar de que el asunto de la ALO pareciera ser un tema reciente de interés público, los antecedentes de la ALO se ubican en las proyecciones de su construcción desde hace ya varias décadas. Como se observa a continuación desde ese momento, las vicisitudes de la construcción de la ALO han sido bastantes.

El trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente fue aprobado por efecto del Acuerdo 2 de 1980 “por el cual se adopta el Plan Vial para el Distrito Especial de Bogotá y se clasifican sus vías según capacidad, función y uso” (Bogotá, 1980). La ALO para el momento recibía el nombre de Avenida Cundinamarca. En este documento público se afirma como objetivos del Plan Vial mencionado, entre otros, el de “satisfacer eficientemente los requerimientos de movilidad de personas y bienes haciendo adecuado de la infraestructura vial existente y proyectada y de los recursos de infraestructura disponibles” y “servir de mecanismo de control de desarrollo urbano de la ciudad”. De tal modo que por vía normativa se define la tarea de proyectar la infraestructura vial en términos de ordenar una ciudad en pleno crecimiento, plan en el cual la ALO cumple un papel relevante.

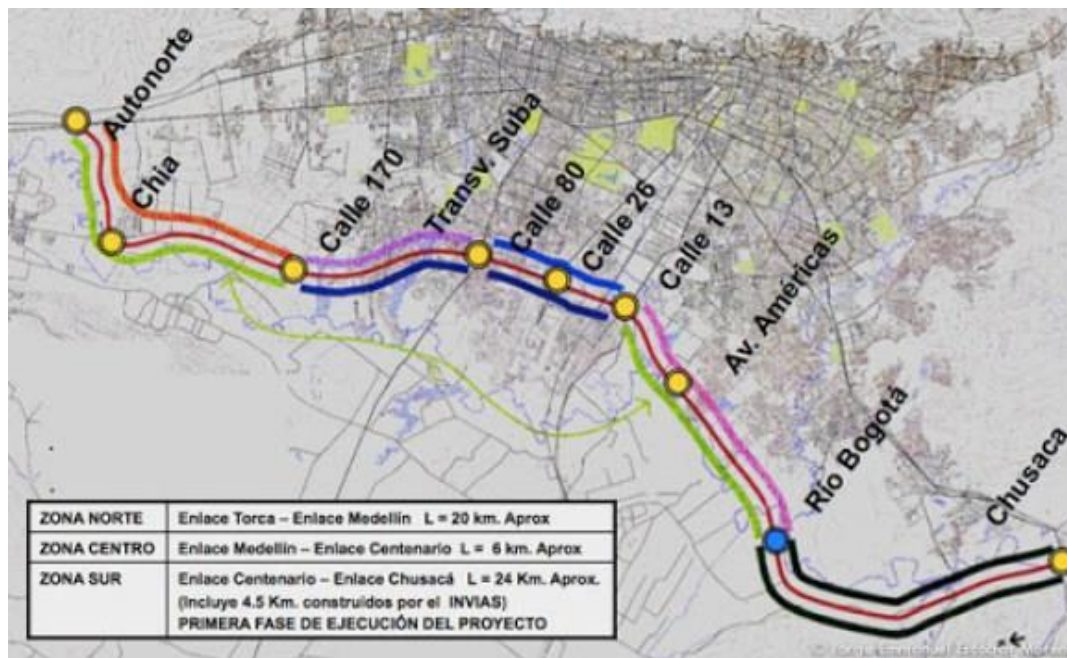
Se ha afirmado que desde la misma planeación sugerida en el Plan Vial de Bogotá de 1980 iniciaron los problemas para hacer de la ALO una realidad. De acuerdo con El Tiempo (2016), “desde sus inicios tuvo impedimentos para iniciar las obras. En 1992 se modificó por primera vez el trazado, el cual comprendía unir el norte de la Sabana (Chía) con el sur de la capital (Chusacá). Ocho años después, estudios hechos por el Estado determinaron que la ALO no era viable debido a que le costaría más de 700.000 millones de pesos al Distrito, recursos con los que no contaba. Por esto se frenó la compra de terrenos”. El Acuerdo 13 de 1998 reglamenta, en su Artículo 4, el trazado de la ALO (Ver Figura 1):

Comienza en La Troncal del Norte en el Municipio de Chía, pasa por los Clubes Guaymaral y Torca, continúa hacia el occidente cruzando la Urbanización San Simón y los predios Santa Rosalía y El Cerezal ; sigue por terrenos sin desarrollar hasta el desarrollo San Pedro, toma dirección sur pasando a unos 50 metros del Río Bogotá, continúa por la parcelación Las Flores hasta encontrar la carretera que actualmente conduce a Chía, a la altura del predio La Candelaria aproximadamente; pasa por el costado occidental del Club Los Arrayanes, cruzando la vía que conduce a Cota; continúa, en dirección suroccidental, cruza la Avenida San José, pasa por la Chucua de la Conejera, sigue por los Barrios Compartir, Sabana de Tibabuyes, Nueva Tibabuyes, La Gaitana, Villa María, Aures, cruza la Laguna y Río de Juan Amarillo, continúa por los Barrios Ciudad Bachué y Bochica de donde se dirige a la Avenida Medellín para continuar por el costado occidental de la Urbanización Santa Rosita y, el costado oriental de la urbanización Los Alamos a encontrar la Avenida José Celestino Mutis, sigue en dirección sur para pasar a una distancia aproximada de 420 metros, paralela a la cabecera de la pista del Aeropuerto Internacional El Dorado hasta encontrar la actual carrera 90 en Fontibón, por la cual continúa bordeando la Chucua de Capellanía, cruza las Avenidas del Centenario y Tintal, pasa por el costado occidental de los desarrollos Santa Paz y Santa Elvira; continúa en dirección sur paralela al canal embalse, cruzando la Avenida de las Américas, atraviesa los desarrollos Jazmín Occidental, Villa Alejandra, Ciudad Galán, Los Almendros, sigue paralela al canal embalse, cruzando el Barrio El Recuerdo de Bosa y parcelas sin desarrollar hasta encontrar el Río Bogotá, límite del distrito, en donde se prevé su empalme con el sistema vial de la Nación (Bogotá, 1998).

Ya aprobado el trazado anterior se disponía a Distrito para la compra de los predios necesarios para la ejecución de la primera fase de construcción. Con la Ley de Inversiones 1994-1998 se planteó el inicio de la construcción mediante contratos de concesión. El informe de la estructuración técnica del Proyecto Avenida Longitudinal de Occidente, Contrato IDU 888 de 1999, publicado hacia el año 2000, plantea como objetivos: “dotar a la ciudad y a la región de un sistema vial perimetral de intercomunicación Norte-Sur, mejorar la capacidad de tráfico urbano e inter-urbano de la ciudad, reordenar y controlar asentamientos en el área de influencia del borde

occidental de la ciudad y aumentar la velocidad de operación de la malla vial de la ciudad y la reducción de trancones” (Luna & Escobar, 2014, p. 3). Se evidencia de tales objetivos uno de los intereses primordiales del Proyecto ALO, el de intervenir los procesos de movilidad de la ciudad. Es así como el Documento CONPES 3185 de 2002 recomienda al Gobierno Nacional su apoyo a la administración del Distrito de Bogotá para llevar a cabo el proyecto de la ALO, poniendo en evidencia la naturaleza del proyecto como un tema de interés nacional.

Figura 1. Trazado de la ALO



Fuente: Bogotá, 1998.

En el Documento CONPES 3185 (DNP, 2002), se construye una “propuesta para mejorar la movilidad entre Bogotá y Soacha”, como una forma de solucionar un problema creciente de la ciudad. La propuesta planteaba la necesidad de expandir la troncal Norte-Quito-Sur del Sistema Transmilenio, como estrategia para conectar a la Capital con el importante municipio vecino. Así el Documento CONPES menciona la importancia de “articular las implicaciones de la extensión de Transmilenio hasta Soacha en el proceso de estructuración de la ALO, desde lo puntos de vista técnico, económico, legal y financiero” (DNP, 2002, p. 7). En este momento la ALO ya no aparece como una autopista independiente, si bien articulada en el sistema vial del distrito, sino como un elemento componente del sistema de transporte de Bogotá,

basado en el sistema Transmilenio. Como se desarrollará más adelante, los debates en torno a Transmilenio determinan en buena parte las controversias sobre la comprensión del diseño y comprensión de la ciudad en los últimos años.

En los años más recientes, el tránsito de la ALO se vio permeado por controversias en que se involucraron diversos actores. Por un lado, el Estado afirmó la importancia nacional del Proyecto ALO, posición que se evidencia en sus construcciones normativas, expresión de las políticas públicas que intentan legitimar y reglamentar el proyecto. En el Artículo 70 del Decreto 190 de 2004 (Bogotá, 2004), relativo a la ejecución de proyectos de corto plazo, se ordena entre los Proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial 2004-2007, la ejecución del tramo de la ALO desde Chuzacá (Río Bogotá) hasta la Calle 13, obra que, sin embargo, no se concretó. Posteriormente los asuntos de carácter ambiental se convierten en un asunto central del debate entre actores políticos relevantes, específicamente en su perspectiva sobre la administración de la ciudad. El Informe de la Contraloría Distrital, expedido en 2007, por ejemplo, menciona:

Se pudo constatar que el proyecto atraviesa el Humedal Juan Amarillo-Tibabuyes, afectando directamente la zona denominada la Chucua Corinto, una de las más importantes no solo por su diversidad biológica, sino por ser la de mayor relevancia ecológica. Este mismo panorama, pero en proporciones mucho más graves, se vislumbra en el sector de La Conejera y el Santuario de flora y fauna denominado Bosque Las Mercedes, pues la vía fragmentaría en dos porciones estos ecosistemas.

El debate ambiental, entre otros asuntos, llevó a distanciar la administración anterior del Alcalde Gustavo Petro con el gobierno nacional y, aún más, la posición de Petro con la de su sucesor, el actual Alcalde Enrique Peñalosa, lo cual ha empantanado el futuro de la ALO pero también ha sido una expresión de la relevancia que para la estructura de la ciudad tiene el proyecto. El Plan de Desarrollo de cada uno de estos dos últimos gobiernos de la ciudad parece tener posturas irreconciliables con el otro, de tal modo que la actualidad de este proyecto es de incertidumbre. En el tercer inciso se regresa a este tema que evidencia las heterogeneidades existentes en la consideración de pensar y hacer la ciudad respecto a un proyecto de infraestructura tan importante como es la ALO.

1.1.2 Una aproximación normativa de los proyectos de infraestructura en Colombia

Las tareas de planeación, diseño y ejecución de la Avenida Longitudinal de Occidente, ALO, pueden entenderse como procesos de naturaleza política y económica, por tanto, su tránsito, como se planteó en el inciso anterior, se relaciona con marcos normativos que han surgido de manera paralela a los debates que han transitado en torno al tema urbano. La implementación de proyectos de infraestructura en Colombia ha estado históricamente relacionada con coyunturas de orden político y económico. A propósito de una historia de la infraestructura en Colombia afirma Pérez (2005, p. 6) que “si bien la dotación de factores geográficos es uno de los mayores determinantes del grado de dificultad operativa y económica en el desarrollo de las vías de comunicación terrestre, la historia de las acciones llevadas a cabo por las instituciones a cargo de este tipo de obras es determinante en la explicación presente y futura del grado de desarrollo”. La reglamentación de este tipo de proyectos ha sido consecuente con la afirmación de la importancia que tiene la infraestructura de transporte para el desarrollo y el crecimiento del país, que se evidencia desde una perspectiva analítica en la existencia de una relación entre disponibilidad de vías de comunicación terrestre y nivel de desarrollo de la población (Pérez, 2005).

El Estado moderno, en su tarea de buscar el desarrollo, económico y social, asumió, la tarea de planear, proyectar, diseñar y ejecutar la construcción de infraestructura vial, tanto en un contexto nacional como regional. Desde una perspectiva nacional se afirma que las vías de comunicación constituyen un elemento material relevante para alcanzar las metas de competitividad y productividad que exige el modelo económico vigente. Para el Ministerio de Transporte (2005, p. 6), “el transporte juega un papel relevante en la economía especialmente dentro del proceso de globalización por ser factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que el país pueda ofrecer en los mercados internacionales [...] es factor determinante en la formación de un mercado amplio y en la vinculación de regiones aisladas”, así las vías de comunicación, facilitando la movilidad de personas y mercancías, son un elemento material constitutivo de la productividad.

En el contexto de la ciudad la movilidad es un factor fundamental para el logro de los objetivos económicos y sociales. Como ha mostrado el Ministerio de Transporte (2005, p. 18) el servicio público de transporte público es, de como principio constitucional,

una función inherente al estado que, sin embargo, ha sido gradualmente delegada a particulares. El Estado ejerce, en todo caso, “una intervención en la operación a través de la regulación, control y vigilancia para asegurar una adecuada prestación en términos de calidad, seguridad y eficiencia” (Ministerio de Transporte, 2005, p. 18). En este sentido el problema del transporte se convierte en un asunto de carácter estatal y, como tal, es regulado por el Estado por vía normativa, al igual que las demás esferas de la vida social sobre las que este actor tiene injerencia.

Ordenar el territorio es normativizarlo y viceversa. El contexto cambiante de la ciudad, específicamente en relación con la expansión territorial y la explosión demográfica, aportan un carácter dinámico al ordenamiento del territorio que el Estado debe estar cambiando para ajustar sus tareas y objetivos a estos rápidos cambios, además de planear los impactos futuros. En la modernidad el diseño de las ciudades es un asunto de la mayor relevancia en términos de política pública, así, no es un asunto de poco valor el hecho de que la administración de una ciudad como Bogotá se constituya en el segundo cargo público de relevancia después de la Presidencia de la República. El problema del transporte en una ciudad como la capital colombiana exige retos importantes para los administradores de la política pública frente a un crecimiento acelerado de una ciudad que se parece cada vez más limitada en la tarea de satisfacer las necesidades de movilidad de su cada vez más numerosa población.

Los Planes Nacionales de Desarrollo, para el caso de Colombia y los Planes Distritales de Desarrollo, para Bogotá, constituyen documentos normativos que hacen las veces de base de las políticas públicas y la planeación de la gestión. Su mismo nombre asocia, de antemano, las políticas públicas con las lógicas del desarrollo (económico y/o social). Los grandes proyectos de infraestructura, como requerimientos necesarios para cumplir con los objetivos del desarrollo, están enmarcados en las lógicas de las normativas del Estado. En este sentido la construcción de grandes autopistas, complejos industriales y urbanos y, en general, proyectos de infraestructura, están reglamentados por bases de carácter jurídico en donde confluyen asuntos de orden político y económico.

Uno de los fenómenos más notorios de la modernidad industrial y global ha sido el proceso de urbanización. Este llevó a cabo la consolidación de la ciudad como el lugar central para la organización del espacio y de la sociedad. El carácter dinámico del crecimiento y expansión constante de la ciudad aparece como un reto para el

ordenamiento del espacio geográfico. El acelerado crecimiento demográfico y la concentración de la población en conglomerados bien específicos ha implicado el planteamiento de soluciones, desde la política pública, para problemas asociados a la dinámica social: movilidad, distribución del ingreso, diseño del espacio, modernización, ampliación de la producción, entre muchos otros.

De tal suerte, los procesos urbanos presentan complejidad al involucrar una multiplicidad de factores relacionados como son la organización del territorio, la satisfacción de necesidades sociales, la concentración de las actividades productivas, etc. El problema de cómo adaptar la ciudad a las condiciones cambiantes de las dinámicas e intereses sociales y, a la vez, analizar los efectos de las adaptaciones propuestas parece como un problema central para el análisis social. Pensar la ciudad es caracterizarla, identificar sus componentes y sus lógicas pero además, proyectarla, reconstruirla. Sin embargo, en el tránsito de los gobiernos elegidos en la ciudad por periodos de cuatro años, se ha evidenciado que pensar y hacer la ciudad es un asunto de carácter político relacionado con la ideología y los intereses propios de cada administración.

En todo caso existen documentos normativos que hacen énfasis en los proyectos considerados estratégicos y definen el gasto público para efecto de implementar las tareas consideradas relevantes por la administración de la ciudad. Los planes de desarrollo son los documentos que facilitan la tarea. Sin embargo, no es tema del presente trabajo ahondar sobre la naturaleza de estas normativas y la forma en que las dinámicas de planificación de la ciudad se han construido históricamente, para el interés del presente trabajo se analizan algunas de las controversias que han surgido en torno a la implementación de la ALO que evidencian intereses políticos, económicos del Estado y el sector privado, así como resistencia por parte de movimientos sociales y ciudadanos que alegan el interés colectivo a propósito de la obra. En el siguiente inciso se remite a este aspecto.

1.1.3 La construcción de la ALO: un asunto de controversias

La ALO, como ya se ha mencionado, se ha constituido en décadas recientes, en un asunto de interés público, considerando sus potenciales impactos pero, sobre todo, la posibilidad de afectar los intereses de un sinnúmero de actores que muestran posiciones

propias sobre el tema. Como se ha mostrado en el inicio del capítulo, la ALO fue pensada como solución a diferentes problemas relacionados con el crecimiento de la ciudad, desde hace ya varias décadas, no obstante, su construcción se aplazó frecuentemente, hasta el punto de que, en la actualidad, se encuentra prácticamente empantanada.

El curso de las dificultades que ha llevado a hacer realidad la ALO, pero sobre todo de los debates que han surgido a propósito, muestran la existencia de múltiples intereses que convocan igual número de actores y grupos relevantes. Para efectos del seguimiento y dimensionamiento de los debates que han ocurrido en torno al proyecto ALO, se ha realizado una búsqueda de fuentes documentales, particularmente, de documentos oficiales del Concejo de Bogotá y de otros ámbitos públicos institucionales, además, de fuentes de prensa que han mostrado el impacto público del tema desde hace años. La aparición, de manera recurrente, de los diferentes momentos del proyecto ALO en artículos de prensa es una evidencia de su importancia como tema de interés colectivo. De tal manera, para la construcción del presente inciso se hará uso de las fuentes mencionadas.

Desde sus inicios el proyecto de construcción de la ALO aparece como una obra de infraestructura necesaria para ampliar la red vial de la capital y facilitar la movilidad y la conexión en relación con el crecimiento de la ciudad y su proyección a futuro. El asunto de la infraestructura ha sido un asunto de interés público y generador de debate y conflictos. Como ha analizado Rincón-Avellaneda (2016, p. 72) los proyectos de infraestructura vial han cumplido un papel estratégico desde la perspectiva del ordenamiento territorial, este tipo de obras “no solo estructuran el territorio, sino que, al hacerlo, plasman sobre él el tipo de sociedad que a lo largo de la historia se ha venido construyendo”. Para esta autora las obras de infraestructura vial (y de otro tipo) tienen un carácter controversial y paradójico. Menciona a propósito:

Un caso concreto de conflictos asociados a la ausencia o deficiencia de vías en entornos urbanos o rurales tiene que ver con los grandes impactos negativos a los que está sometida la población de bajos ingresos ubicada en tales entornos. En las ciudades, las desventajas en tiempo y costo para acceder a oportunidades de educación, salud, trabajo o descanso aumentan su situación de segregación [...] El primer

conflicto lo genera el choque de intereses, unos ligados a escalas locales y otros a escalas nacionales o transnacionales, cada uno con visiones del mundo, economías y modos de vida, no solo diferentes, sino, en algunos casos, totalmente contrarios (Rincón-Avellaneda, 2016, p. 74).

Así, los proyectos de infraestructura vial, como la ALO, pueden considerarse como tecnologías relevantes que, primero, cumplen un papel central en torno al desarrollo (urbano, social, económico) y, segundo, son percibidos de manera heterogénea por parte de los sujetos involucrados. En ambos casos existen impactos de orden local, regional y nacional que determinan, de algún modo, el curso de los proyectos. En este sentido, un aspecto relevante en torno a la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial en Colombia es el de los intereses políticos que movilizan dichas tecnologías. Durante muchos años los proyectos de infraestructura vial o *la construcción de vías*, como se menciona de manera más coloquial, ha llevado al triunfo de candidatos políticos a diversos cargos de elección popular al constituirse en una expectativa importante para muchos sectores de diversas poblaciones. Como han mostrado Mejía, Botero & Rodríguez (2008), en Colombia se evidencia que los criterios técnicos tienen poca, o ninguna, incidencia en la inversión en infraestructura vial, mientras que la incidencia sobre el tema está relacionada con criterios políticos.

Estos autores han realizado una indagación sobre los factores que explican los recursos destinados para desarrollo vial a los municipios durante el gobierno de Uribe-Vélez entre 2002 y 2006. Por lo menos en este periodo las demandas sociales en relación con las obras de infraestructura vial no se cumplieron. A pesar de que los objetivos nacionales y sectoriales de la acción estatal durante este gobierno definieron en el Plan Nacional de Desarrollo se mencionaba una serie de proyectos de ampliación y mantenimiento de vías, básicamente el tema de infraestructura vial fue una cuestión poco priorizada en dicho gobierno (Mejía, Botero & Rodríguez, 2008, p. 21). Esto puede evidenciar que las obras están relacionadas con una significación política particular y, en el caso, en que las prioridades de los gobiernos de turno sean otras, se demuestra simplemente un factor populista que determina el curso de los proyectos. En muchos casos las demandas sociales chocan con las estructuras políticas. La construcción de la ALO, o de otros proyectos de su magnitud en Colombia, puede ser necesaria para facilitar la movilidad de la ciudad, uno de sus problemas más relevantes relacionados con el crecimiento urbano, pero su discusión parece transitar en términos populistas en relación con los intereses particulares de la administración de turno.

Un seguimiento a las fuentes de prensa puede evidenciar los diversos momentos de un proyecto planeado desde hace décadas y que se ha caracterizado por los tropiezos constantes que lo han acompañado para su consecución. Ya en el año 1998 afirmaba el diario El Tiempo:

La Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) es tal vez el proyecto vial más importante de Bogotá en muchos años. Aunque su trazado total fue aprobado desde hace 18 años (Acuerdo 2 de 1980) solo hasta ahora hay una perspectiva clara de contratar su construcción bajo la figura de la concesión. La ALO se convierte en la esperanza más cercana de superar los interminables trancones de las autopistas Norte y Sur. Según el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), después de la construcción el recorrido entre ambos puntos se podrá hacer en 30 minutos. En los próximos días el Concejo de Bogotá discutirá en primer debate el trazado de la ALO entre los límites de Chía y Mosquera. Sin embargo, la atención estará centrada en la discusión ecológica de organizaciones de protección del medio ambiente y el IDU por el humedal de La Conejera. Los primeros dicen que la avenida amenaza plantas y aves que se encuentran en vías de extinción. El segundo asegura que el proyecto cumple con el plan de manejo ambiental y no afectará el sector recuperado de La Conejera (Perea, 1998, Julio 21).

Las discusiones no solo relacionadas con el asunto ambiental sino con las posibilidades de financiación de la obra, entre otros aspectos, se convirtieron en un debate que superó las dimensiones temporales. En 2011 El Espectador mencionaba la posición de la Concejal Soledad Tamayo a propósito del proyecto de construcción de la ALO:

La ALO, que debería conectar zonas importantes desde Torca hasta Mosquera, lleva 50 años en construcción y hasta el presente sólo se ha completado un tramo de la misma de tres previstos [...] La Avenida Longitudinal de Occidente es caracterizada por ser una vía de 100 metros de ancho con cuatro carriles. De los tres tramos en construcción, que corresponderían a 49 kilómetros, sólo se han construido por el Distrito 1,88 kilómetros en 16 meses y a un costo de

\$12.000 millones [...] En el año 1999 la ALO le valía a la ciudad \$646 mil millones. En 2010 valía 1 billón 60 mil millones, lo cual significa que el proyecto hoy en día le valdría a los bogotanos \$414 mil millones más (El Espectador, 2011 Junio 15).

Los sobrecostos crecientes del proyecto ALO lo han convertido en un problema real para la planeación del crecimiento urbano y han generado una confrontación importante entre dos sectores mayoritarios de la población que representan, a su vez, las posiciones de las dos más recientes administraciones de la capital. La primera que reafirmó la negativa a construir la ALO argumentando un impacto ambiental, pese a que documentos Conpes ya habían reglamentado la ejecución del proyecto declarándolo de importancia estratégica para el país. La segunda, la necesidad de construir esta vía como solución urgente a los problemas de movilidad de la ciudad. En este sentido, el portal Cívico propone una importante dicotomía: Qué quieren los bogotanos ¿movilidad o medio ambiente?, planteando un dilema que genera dos posiciones que pueden ser irreconciliables. Recuerda que el anterior Alcalde de la ciudad llegó a llamar al proyecto de la ALO un “asesino de humedales” razón por la cual frenó su construcción (Defelipe, 2015).

Ciertamente el tema ambiental es uno de los aspectos que más ha complejizado el debate por la resistencia de diversos grupos a pensar en una ciudad basada en el cemento, en lugar de un espacio de reivindicación de la dimensión humana. El periódico El Espectador afirmaba en 2012 que el debate de la ALO ha tenido desde hace una década los mismos protagonistas y las mismas posiciones, refiriéndose a la irreconciliable discusión entre dos visiones distintas de la ciudad haciéndose el tema más relevante en momentos de campaña política (Maldonado & Téllez, 2012 Febrero 18). Pero además de los políticos y sus posiciones en disputa, se encuentran grandes sectores de la población involucrados. La valorización del sector en mira a la construcción de la ALO es evidente. Así diversos grupos, particularmente de empresas de construcción han adquirido terrenos para iniciar ambiciosos proyectos tanto de vivienda como de comercio. La existencia de la ALO genera que el territorio se convierta en espacio privilegiado para la propiedad inmueble y los negocios, así, hoteles y centros comerciales hacen parte de los planes futuros en el sector de influencia de la ALO.

Por su lado, un amplio actor de la sociedad civil considera a la ALO como devastadora del espacio. La ALO partiría en dos la zona de influencia del humedal, generando impactos ambientales dramáticos, según los movimientos sociales defensores del ecosistema de humedal. En diversos momentos se han presentado movilizaciones de ciudadanos que expresan inconformidad con este tipo de proyectos y de manera bien específica con la ALO. En el capítulo 2 se volverá a este asunto. Por el momento se ha intentado mostrar como el proyecto ALO ha generado un asunto de debate que ha movilizado a diversos actores para la legitimación de una postura propia sobre el proyecto de infraestructura vial de la ALO. En el siguiente inciso se realiza una delimitación del área de observación, justificando su selección, con el propósito de focalizar el análisis propuesto en este trabajo.

1.1.3 Descripción del área de estudio

Se ha mostrado en los párrafos anteriores la importancia de abordar el análisis de la ALO como un problema relevante de investigación en torno a las relaciones entre sociedad y territorio. La ALO comprende un importante proyecto de infraestructura que deriva de las necesidades que genera el crecimiento de la ciudad. Se ha tomado, para efectos del presente trabajo, como un análisis de caso cuyas conclusiones pueden extenderse al análisis de los efectos que grandes proyectos de infraestructura tienen en la modificación socioespacial del territorio. Se ha afirmado de manera muy general el carácter político que tiene este tipo de proyectos en cuanto a que se convierten en temas de interés público muy relevantes, por tanto, convocan múltiples actores y escenarios que se expresan en las controversias suscitadas en torno al problema de la construcción de, en este caso, la ALO.

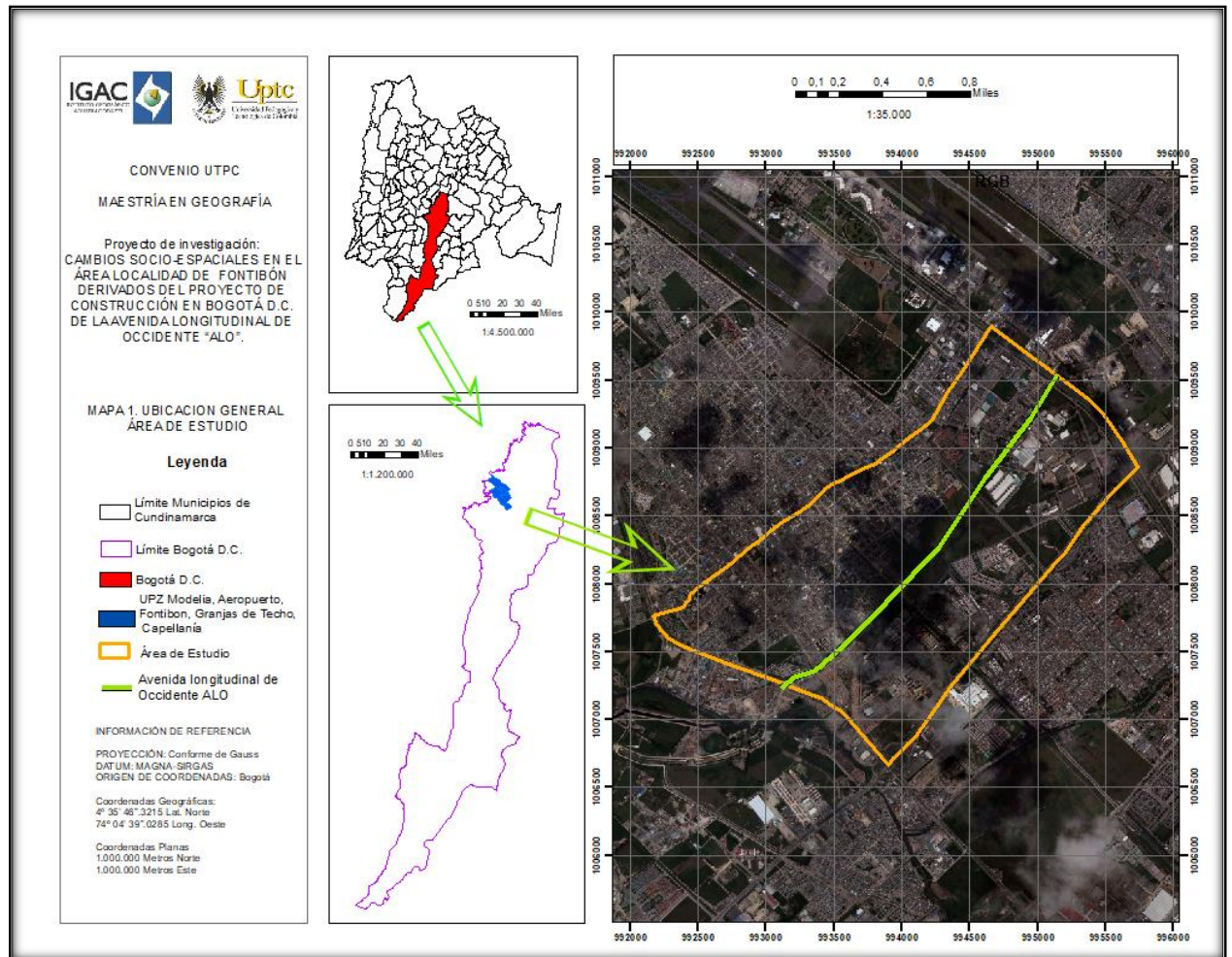
Se ha afirmado en la hipótesis propuesta que un proyecto de infraestructura vial, como es la ALO, tiene capacidad para generar cambios socioespaciales en su área de influencia. Por cambios socioespaciales se entiende todas aquellas transformaciones que ocurren en el territorio y en las prácticas sociales que allí se dinamizan, esto como resultado de una serie de factores o causas determinantes, así, aspectos como las dinámicas sociales, la jerarquización y división de actividades, la capacidad de socialización de los actores que conviven en el territorio, el aumento/disminución de la población y/o de las actividades de diferentes características (industriales, residenciales, comerciales), el acceso a la vivienda, la movilidad de los asentamientos,

la gentrificación, la segregación, la densificación, entre otros aspectos, pueden entenderse como procesos de transformación socioespacial.

Para efectos de delimitar el proyecto se ha seleccionado una parte de la ALO, a partir de la consideración de aspectos que recogen buena parte de las diversas miradas que aparecen en las controversias sobre las relaciones entre la ALO y los cambios socioespaciales. El asunto de las controversias aparece como eje metodológico que permite analizar diversos actores involucrados en las dinámicas mencionadas. Las transformaciones socioespaciales pueden ser resultado de un proceso de cierre de dichas controversias, ya sea por acuerdo, imposición, etc., en donde confluyen múltiples intereses, de carácter político, económico, etc., los cuales movilizan sectores de la población, además de políticos, legisladores y empresarios.

El área de estudio está localizada específicamente en el sector de la Localidad 9 de Fontibón, en Bogotá. Incluye las Unidades Planes Zonales, UPZ, de Fontibón, Modelia, Capellanía, Granjas de Techo y Aeropuerto el Dorado. De sur a norte, el área seleccionada para el estudio (Ver Figura 2) inicia en la Avenida Diagonal Calle 17 (Avenida Centenario), cruza por la Calle 22 (Avenida Ferrocarril), Calle 24 (Avenida Luis Carlos Galán) y Calle 26 (Avenida el Dorado). De oriente a occidente ocupa el sector que va desde la Carrera 86 (Avenida Ciudad de Cali) hasta la Carrera 100, vía principal que cruza la parte occidente de la Localidad Fontibón, desde la Diagonal 16 hasta la Calle 26.

Figura 2. Mapa localización área de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

El área objeto de observación tiene unas características bien particulares. En la actualidad, respecto a sus coyunturas históricas tiene un carácter de zona industrial y comercial. El paso del ferrocarril por Fontibón es una de las huellas del proceso de transformación del territorio de la zona desde la implementación de esta tecnología en la infraestructura vial del país desde finales del siglo XIX. Como ha mostrado Mejía (1998) la construcción de ferrocarriles, si bien fue lenta y estuvo supeditada a coyunturas políticas y económicas, tuvo como objetivo anudar la economía nacional al mercado mundial, desde la lógica de ingresar en las sendas del desarrollo económico y el progreso.

El Ferrocarril de Occidente, que cruza precisamente por Fontibón, conecta a Bogotá con Facatativá, muestra en todo caso una relación del territorio con la economía, en tanto que estas vías de comunicación han facilitado la construcción del sistema productivo local y le dan una personalidad al sector de Fontibón como un sector que concentra importantes infraestructuras para el desarrollo y la modernización del país, como es el Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá y diversas industrias, bodegas y zonas francas que aportan significativamente al sistema productivo no solo distrital sino nacional.

Además, la relación del sector con la economía de la capital tiene otro componente, el del sector financiero y de servicios que se ha agrupado en el sector de la Calle 26. En años recientes la Avenida el Dorado se ha constituido en una zona estratégica para el desarrollo económico, dada su capacidad de conectar el Aeropuerto el Dorado con el centro de la ciudad. La valorización de la zona, así como la transformación radical del espacio constituyen un fenómeno interesante para abordar en otro estudio. Para efectos del presente, puede afirmarse de manera anticipada que existe una relación entre el proyecto de construcción de la ALO y la transformación del sector de la Avenida el Dorado, que justifica la delimitación de la zona para los objetivos del presente trabajo.

Respecto al uso del suelo, de acuerdo con el Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos de la Localidad de Fontibón, 2009, la zona delimitada para el estudio es categorizada como predominantemente Industrial y, en menor proporción, como residencial. En la Tabla 1 aparece la información correspondiente a la clasificación, extensión, cantidad y superficie de manzanas y tipo del suelo por UPZ en la Localidad de Fontibón.

Tabla 1. UPZ Fontibón.

UPZ	Clasificación	Área Total (Ha)	% ¹	Cantidad Manzanas	Superficie de Manzanas (Ha)	Suelo Urbano (Ha)	Área protegida urbana
75 Fontibón	Con Centralidad Urbana	496	14,9	640	369	496	3
76 Fontibón San Pablo	Predominantemente Industrial	360	10,8	267	302	360	61
77 Zona Franca	Predominantemente Industrial	490	14,7	119	419	490	194
110 Ciudad Salitre Occidental	Residencial Cualificado	226	6,8	89	139	226	11
112 Granjas de Techo	Predominantemente Industrial	477	14,3	126	371	477	24
114 Modelia	Residencial Cualificado	262	7,9	292	181	262	12
115 Capellanía	Predominantemente Industrial	272	8,2	125	187	272	24
117 Aeropuerto Eldorado	Predominantemente Dotacional	744	22,3	13	746	744	
Total Fontibón		3.327	100	1.671	2.714	3.327	329

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2009.

El sector delimitado para el estudio, además, corresponde con una zona estratégica de conexión sectorial y regional, particularmente las relaciones con los municipios cercanos de Funza, Facatativá, Mosquera y Madrid, por el sector suroccidental y, los municipios de Cota y Chía por el noroccidente evidencian este carácter. El crecimiento demográfico en la zona ha sido importante en las últimas décadas y ha concentrado poblaciones de diferentes características. Parece que aspectos como la violencia política aceleraron la llegada de inmigrantes a los diferentes municipios aledaños de Bogotá, en los cuales se empezaron a concentrar grandes nichos de población.

La anexión del municipio de Fontibón a Bogotá ocurre hacia el año 1954, convirtiéndose en localidad de la capital con la Constitución de 1991. El crecimiento de la población ha forzado la expansión de infraestructuras habitacionales que, a la vez, llevan a exigir factores para el cubrimiento de necesidades sociales como la movilidad. Una característica del sector ha sido el crecimiento no solo de la infraestructura productiva sino de diversos proyectos de vivienda para la densa población. Además, la valoración económica del sector por sus características mencionadas ha generado la aceleración de proyectos de infraestructura en su entorno.

Finalmente, existe otro aspecto clave en el sector y su transformación en torno a la construcción de la ALO, este es el de la existencia de humedales y otras zonas de conservación natural que evidencian un impacto ambiental con la ampliación de proyectos de infraestructura de tal naturaleza. Si bien el riesgo no es totalmente medible, respecto a los daños ambientales que pueden causarse con la transformación urbana, por lo menos se convoca el interés de diversos grupos sociales que han hecho oposición afirmando daños irreversibles en el ecosistema del sector y, en general, de la ciudad. El discurso ambiental es actualmente uno de los que mayor peso político tiene en los debates públicos, de allí el hecho de que la controversia ambiental a propósito de la construcción de la ALO se haya constituido en un asunto determinante para la selección del sector como objeto de investigación.

Vale mencionar que si bien diversas dinámicas mencionadas en este aparte tienen antecedente hace varias décadas, el problema de la relación entre la construcción de la ALO y sus impactos socioespaciales es actual en tanto que constituye un asunto de debate público y que, en el escenario político y administrativo de la ciudad, la construcción de dicha avenida se encuentra empantanada en espera de una decisión y financiación que la conviertan en una realidad para la ciudad. Además, en términos de las expectativas de construcción del proyecto, diversos grupos han movilizado sus intereses y han generado prácticas reales en el territorio, tal es el caso de la construcción de proyectos de vivienda y centros comerciales en los sectores aledaños al trazado hipotético de la ALO.

En este primer capítulo se ha realizado una presentación general del problema de investigación, se han esbozado elementos para su delimitación contextualizado la génesis de la ALO, los elementos normativos que pueden evidenciar la transformación del espacio como un proceso de construcción social y, como cierre, la justificación de la delimitación del problema de investigación en torno a las características particulares del sector. En el siguiente capítulo se plantea una revisión teórica sobre aspectos relacionados con el debate en torno a la transformación del territorio y los cambios socioespaciales generados. Además, se exponen aspectos de orden metodológico para el abordaje del problema de investigación.

CAPÍTULO 2.

2. ANÁLISIS DE LAS RELACIONES ENTRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y SOCIEDAD

El presente capítulo se pretende revisar algunas reflexiones teóricas sobre las relaciones entre proyectos de infraestructura y grupos sociales que son, a la vez, una expresión de las relaciones entre espacio y sociedad. Diversas disciplinas sociales como la geografía, la sociología y la historia, han abordado el problema de las relaciones entre sociedad y territorio planteando diversas explicaciones sobre dicho par. De manera más reciente se ha planteado la posibilidad de coproducción entre el territorio y la sociedad, posición que supera los determinismos que llegan a plantear el territorio específicamente como una construcción social, o bien, la sociedad como un resultado de los cambios del espacio geográfico. Es evidente que los intereses y las necesidades sociales, en todo caso, se ven reflejados en una relación particular con el territorio, existiendo un proceso de transformación de ambos componentes y de las relaciones entre estos.

Ahora bien, en el caso de grandes proyectos de infraestructura, como es la construcción de vías importantes, el impacto generado en diversas dimensiones de la relación territorio-sociedad, es de consideración. No obstante, la relación planteada entre territorio y sociedad es una relación dinámica que involucra dimensiones de orden político, aún más, considerando que el Estado ejerce un papel central en la organización de tales relaciones, en la organización del espacio y de la sociedad, a la vez, como una de sus funciones relevantes. La regulación estatal se ha enfrentado a las resistencias que surgen de manera frecuente entre sectores de la población que comparten perspectivas divergentes a las propuestas por los gobiernos temporalmente cambiantes. Se establece entonces un debate entre estado y sociedad civil a propósito del ordenamiento del territorio y de las perspectivas sobre el crecimiento y el desarrollo que están atadas a dicha tarea.

En el presente capítulo se plantean reflexiones a propósito de los aspectos mencionados sobre las relaciones entre territorios y sociedades, a partir de una revisión de perspectivas teóricas propias del análisis social. Del problema central enunciado se transita al estudio del ordenamiento de la ciudad para indagar sobre el estado del arte

en relación con los impactos socioespaciales generados por esta práctica social, política y económica. Finalmente se revisan las miradas críticas sobre la construcción de proyectos de infraestructura, en el contexto de las crecientes ciudades modernas. El capítulo se construye a modo de marco teórico con el objeto de proponer líneas de análisis sobre los posibles impactos socioespaciales que pueden ocurrir en el área de estudio, como resultado de la construcción de la ALO en Bogotá.

2.1 Las relaciones entre territorio y sociedad

El análisis de las relaciones entre territorio y sociedad se constituye en un problema relevante para las ciencias sociales que ha transitado entre diversas perspectivas. Por un lado, la mirada del determinismo geográfico ha afirmado que los caracteres propios de los grupos sociales dependen de la naturaleza del espacio geográfico en el cual se asientan, esto porque el territorio tiene una existencia independiente de la sociedad. Autores clásicos como Ratzel afirmaron que las sociedades son simplemente un objeto del medio natural, de tal modo que “si la humanidad constituye un todo, por más que este sea múltiple en sus manifestaciones, esas múltiples manifestaciones y situaciones evolutivas deben explicarse en función de las circunstancias geográficas anteriores” (Cf. Vargas, 2012, p. 314). Para el determinismo geográfico el territorio ordena la sociedad, así, los grupos sociales son una expresión del lugar, del espacio geográfico. Desde esta perspectiva podría afirmarse que el trazado de la ALO que transforma el territorio es el factor que determina los tipos de relaciones sociales que se establecen en su entorno.

Por otro lado, las perspectivas del determinismo social plantean que el territorio tiene existencia como resultado de un proceso de construcción social. Autores como Sorokin y Zimmerman (Cf. Camarero, 1993, p. 33-34), por ejemplo, plantearon en su momento que la diferenciación entre espacio rural y urbano estaba basada, no en las características del espacio geográfico propio de cada categoría, sino a condiciones de carácter social como el modo de vida, la movilidad social y las formas de interacción entre los individuos y los grupos. La llamada *geografía radical*, de origen marxista, “desnaturaliza el espacio, pues asume que el espacio geográfico no es un ente natural, sino un subproducto social del modo de producción y que su comprensión solo es posible a partir de una geohistoria que implica el conocimiento de los procesos involucrados en su producción, lo que hará de la geografía una especie de *economía política* de la producción del espacio” (Delgado, 2001, p. 49), el espacio desde esta perspectiva es construido de manera constante de acuerdo con las condiciones sociales,

por ejemplo, las del modo de producción vigente. En estos términos, respecto al determinismo geográfico, el tipo de relaciones sociales que ocurren en torno a la ALO no serían una consecuencia de las características del territorio sino que, por el contrario, las dinámicas sociales serían las que determinen la fisonomía de la ALO y su área de influencia.

Las miradas deterministas caen en sesgos. Un peligro de las explicaciones del determinismo social del espacio, por ejemplo, es el expuesto por Foucault (Cf. Delgado, 2001, p. 39) cuando afirma que en la ciencia social modernista “el espacio fue tratado como lo muerto, lo fijo, lo no dialéctico, lo inmóvil”. Incluso, como afirma Delgado (2001, p. 40), durante buena parte del desarrollo de la ciencia, el espacio quizás no era una categoría central para la geografía. No obstante, esta perspectiva hace énfasis en los elementos de carácter social que otorgan a la relación una dimensión humana fundamental. En todo caso lo que puede notarse es que, en ambas corrientes, tanto en el determinismo geográfico como en el determinismo social, se evidencia una dicotomía entre lo natural y lo humano que se reivindica poniendo uno de los dos elementos en un nivel de relevancia superior.

Las posturas más recientes sobre las relaciones entre espacio y territorio están sustentadas en un nuevo discurso que privilegia la *dimensión social* sin caer necesariamente en el determinismo y reconoce la dificultad de comprender la sociedad sin considerar el espacio, es decir, “sin tener en cuenta los diferentes espacio-tiempos en que se estructura la sociedad” (Delgado, 2001, p. 39). Se debe reconocer, sin embargo, que esta explicación de aquellas relaciones se ha construido como resultado de los debates y los aportes de propuestas heterogéneas, incluso radicales. Los aportes de Peet, Harvey, Soja, Santos y Lefèbvre, entre otros, si bien desde la orilla de la geografía radical, han destacado como posibilidades analíticas sobre la relación entre espacio y sociedad, otorgándole un papel relevante al contexto social como estructurante de las condiciones y naturaleza de su espacio y este como algo creado.

Peet (1998; Cf. Delgado, 2003, p. 83), ha planteado la cuestión siguiente: “¿Pues qué es el espacio sino la extensa superficie del ambiente natural? ¿Y qué son las relaciones sociedad-naturaleza, sino (en parte) la influencia de las fuerzas espacio-naturales, como la gravedad y la fricción de la distancia, sobre las actividades humanas, y los efectos de retorno de los procesos sociales sobre las cualidades (naturales) del espacio?”, intentando afirmar un tipo de relación de dos vías entre espacio y sociedad. Por su

parte, Harvey radicalizó el papel social del espacio en relación con el sistema productivo, desde su orientación marxista. Este autor “reconoce que el espacio no es absoluto ni relativo o relacional en sí mismo, sino que, dependiendo de las circunstancias, este adquiere una de esas características, según lo que los seres humanos hacen con respecto a él” (Delgado, 2003, p. 85). Luego se puede derivar de esta afirmación la consideración del espacio como un elemento local, contingente, ubicado en -y a la vez resultado de- contextos particulares.

Desde su análisis de las relaciones del espacio con el capitalismo, Harvey aporta en la propuesta de reconstruir históricamente o, mejor, de explicar desde la dimensión de una geografía histórica del capitalismo, las configuraciones espaciales desequilibradas que son características de este modelo de producción (Delgado, 2003, p. 86) y que, evidentemente, serían una expresión de las disparidades características del modelo y del imperio de la propiedad privada. El espacio finalmente sería un constructo resultado de las luchas por la supervivencia material de los individuos, es decir, el resultado del conflicto generado por la lucha de clases. Las contradicciones existentes en los intereses de diferentes grupos en relación con la ALO, sería una expresión de esta mirada teórica. Más adelante se considera el fenómeno de la gentrificación, el cual se encuentra relacionado con este tipo de mirada sobre la relación entre el proyecto ALO y los grupos sociales que ocupan el territorio.

Desde una orilla similar, Soja, siguiendo a Lefebvre, considera el espacio a partir de sus formas de representación. El espacio dista de ser un elemento de carácter objetivo y su comprensión está íntimamente relacionada con las relaciones de poder y la ideología dominantes (Delgado, 2003, p. 95), de tal modo que reivindica la espacialidad de la vida social. El espacio es, finalmente, el resultado de la acción social y reflejo de la dinámica social, “como producto social, la espacialidad es, simultáneamente, el medio y el resultado, el presupuesto y la encarnación de la acción y de las relaciones sociales” (Delgado, 2003, p. 95) y, en el contexto de este proceso, se reafirma el carácter conflictivo de las relaciones sociales, resultado de un proceso de lucha que deviene en la materialidad.

Santos, mientras tanto, hace énfasis en la comprensión del espacio teniendo en cuenta procesos como la globalización y la transformación espacial producida por el desarrollo tecnológico (Delgado, 2003, p. 97). Muestra este autor la forma en que el espacio es comprendido como una construcción social pero, además, considera que el espacio “es

un concreto social con identidad propia, una estructura de la sociedad en evolución permanente, y cuya realidad material no se reduce a un mero producto o epifenómeno de la estructura económica. El espacio es una instancia de la sociedad del mismo tipo de las instancias económica y cultural-ideológica, y como tal contiene a las demás instancias y está contenido en ellas” (Delgado, 2003, p. 98), de tal modo que entre el espacio y las otras esferas (económica, política, cultural) se establecen relaciones de interacción que llevan a una cierta coproducción de las diferentes instancias. El de Santos es, sin duda, un aporte significativo en la relación entre espacio y sociedad que conlleva a la superación de los sesgos deterministas. Afirma Delgado (2003, p. 99):

Para Santos la esencia del espacio es social, histórica y política, pero el espacio es en sí mismo un híbrido que participa igualmente de lo social y de lo físico. Éste debe considerarse como una instancia constitutiva de la sociedad, en los mismos términos que las instancias económica y cultural-ideológica, y no como una simple superestructura o producto reflejo del modo de producción. El espacio no es apenas un conjunto de las cosas naturales y artificiales, sino todo eso junto con la sociedad.

Las relaciones entre territorio (espacio) y sociedad aparecen como una suerte de interacción de doble vía que permite entender, desde el mismo nivel epistemológico, los factores sociales y espaciales que están involucrados en la acción de los sujetos sobre el territorio y de este sobre los primeros. En este sentido un proyecto de infraestructura particular, que genera una intervención tanto del territorio como de los grupos sociales, solo es posible de entender en términos de la relación, desde un análisis simétrico, entre los diversos factores que determinan los cambios, por tanto, socioespaciales. No obstante, desde perspectivas más posmodernas de la relación entre espacio y sociedad, se anuncian las resistencias que surgen en torno a una cierta imposición del espacio en clave capitalista. Así, los cambios socioespaciales suscitados en relación con la ALO ocurren en el contexto de agudos debates sobre contradictores de la intervención en el territorio respecto al interés de grupos que generan prácticas en relación con la existencia futura de la avenida, como es el caso del incremento de la actividad comercial y urbanística residencial en la zona, como una consecuencia del aumento del avalúo de la tierra como resultado del hipotético cruce de la ALO por la zona.

Dubey (2004) interpretando a Harvey afirma que “la escalada global de la reorganización capitalista a partir de 1970 ha engendrado movimientos culturales que buscan preservar la especificidad de las localidades”, los intentos de homogeneizar los espacios, como resultado de la apuesta por la globalización cultural y económica, generan a su vez resistencias, como expresión de la percepción de los riesgos -y las incertidumbres- que conllevan las enormes transformaciones que tienen lugar como consecuencia de la modernidad y la industrialización (Beck, 2002). Estos riesgos logran apoderarse de los debates públicos adquiriendo relevancia para los diversos actores sociales que terminan haciéndose conscientes de las amenazas incontables resultado de la modernización. La relación con el lugar, en el contexto de un desplazamiento de lo natural por lo urbano, entre otros cambios, pone en alerta a los ciudadanos que se ven involucrados en esas coyunturas y cambios. A propósito de la transformación de los lugares en los términos de la globalización, afirma Dubey (2004, p. 124):

La última ronda de modernización económica ha transformado gravemente la manera en que la gente experimenta los lugares; cuando todos los lugares son subsumidos dentro de un orden económico global, no es posible entender ningún lugar de manera intrínseca o inmediata, ni en términos puramente locales. Como una reacción a la creciente abstracción del espacio, la política cultural en la época posmoderna se ha caracterizado por las resistencias regionales o por esfuerzos que intentan preservar valores supuestamente enraizados en lugares particulares.

Los discursos sobre la defensa del ecosistema, del espacio natural, de la sostenibilidad humana, entre muchos otros argumentos, emergen entonces como una forma de resistencia frente a la imposición de un modelo de organización del espacio que aparece en términos de la etapa más avanzada del capitalismo global. Nuevas posturas sobre las afirmaciones del radicalismo geográfico añaden que las élites modernizadoras avivaron la modificación del espacio en términos del crecimiento económico pero los resultados de estas políticas no son siempre previsibles. Así, en el caso de la ALO, entre otros proyectos de infraestructura en Bogotá, se remite a los posibles daños irreversibles que su ejecución causan en ecosistemas tan importantes como los humedales característicos de la capital, asunto que se convierte en justificación de la movilización de diversos sectores de la población y sus diversas formas de entender el territorio de la ciudad.

Respecto a los cambios suscitados en el sur de Estados Unidos por efecto de la integración económica global desde la década de los 70 como es la fuerte afluencia de inmigrantes latinoamericanos y asiáticos a las ciudades, impulsada por la expansión económica, y una respuesta de las élites económicas de romper el pasado tradicional racial en beneficio del crecimiento económico, afirma Dubey (2004, p. 125): “reconocer que la desegregación racial y la expansión económica en el sur tuvieron lugar al mismo tiempo y conjuntamente, no significa de ninguna manera sugerir que los procesos de la modernización capitalista produzcan de forma inevitable cambios sociales de tipo progresista ni que inauguren un orden social más equitativo”, ya que se demostró que el crecimiento de las ciudades del sur, en el contexto narrado, han generado el crecimiento de la desigualdad y, además, la perpetuación de la segregación racial, existiendo condados de pobreza persistente, o lugares ubicados en las ciudades que segregan poblaciones, así las características del lugar, en el capitalismo global, pueden evidenciar las estructuras de desigualdad material de las poblaciones que los ocupan.

Un aporte interesante es el de Soja (1993) quien encuentra, desde una postura posmoderna, la multiplicidad de espacios que ocupan el mismo punto, estableciéndose el espacio como un lugar con múltiples posibilidades y con diversas percepciones de los diversos grupos que lo ocupan. Para el clásico autor de la geografía radical, la ciudad de Los Ángeles en Estados Unidos en la cual conviven seis ciudades: la exópolis, la ciudad flexible, la cosmópolis, la metrópolis repolarizada, la ciudad carcelaria y la ciudad simulacro, cada una de estas con sus particularidades. La convivencia entre lo global y lo local conlleva un escenario de conflicto social continuo en el cual se encuentran múltiples heterogeneidades. Cada una de las ciudades en Los Ángeles es una posibilidad de reivindicación del espacio urbano respecto a otras alternativas.

La *heterogeneización* de las relaciones entre espacio y sociedad, en un contexto homogeneizante, como se supone es la globalización, se evidencia en las ciudades como el lugar central del orden social en la modernidad -y la posmodernidad- En el siguiente inciso se hará referencia a los aspectos que caracterizan la ciudad como ese lugar en el que ocurren interacciones complejas que demarcan una nueva perspectiva sobre la comprensión del espacio geográfico y sus múltiples vicisitudes.

2.1.2 El ordenamiento de las ciudades

Uno de los fenómenos más notorios de la modernidad industrial y global ha sido el proceso de urbanización. El origen de las ciudades remite a la Edad Media cuando la *cit  * y el *burgo* aparecen como antecedentes durante el siglo XI, la primera constituyéndose en una comunidad cuya población, en lugar de vivir del trabajo de la tierra (lo t  pico de la sociedad feudal), se consagra al ejercicio del comercio y de la industria y, el segundo, caracterizado por su carácter de establecimiento militar pero, posteriormente, centro administrativo (Pirenne, 1983). No obstante, es en el contexto del ascenso de la industrialización cuando se produce el auge de la ciudad, entendida en términos modernos, un espacio en constante expansión, masificador y concentrador de las masas y los centros de producción económica,

Las industrias de rápido crecimiento aparecen como elementos claves en los procesos de crecimiento regional. Estas industrias tienen la capacidad de mercado suficiente para atraer recursos y crear su propio entorno productivo, es decir, tienen la habilidad de desarrollar ciudades y regiones. La urbanización es un proceso inherentemente ligado a la industrialización (Belil, 1990, p. 123).

El veloz ascenso del capitalismo ha ido de la mano con la consolidación de la ciudad como el lugar central para la organización del espacio y de la sociedad. En el caso de Colombia, por ejemplo, el ingreso a la modernización, durante el siglo XX, se reflejó en la transición demográfica del campo a la ciudad, como menciona Rueda (1999):

Durante las primeras cuatro décadas, gran parte del incremento poblacional fue absorbido por el campo, propiciando la formación de un extenso campesinado en todo el territorio nacional. Es a partir de la década del cuarenta cuando los procesos de urbanización se desatan con singular intensidad. La crisis agraria, los desequilibrios regionales, la incipiente industrialización, el auge del comercio y los servicios, la presión demográfica en el campo y la violencia política configuraron las condiciones para esta acelerada reubicación de la población.

Si bien diversos factores, en especial la violencia, forzaron el tránsito de la población del campo a las ciudades, parece que los procesos económicos asociados con el modo de producción capitalista, determinaron la concentración de las zonas urbanas. Como afirma Osmont (2003, p. 11),

La importancia de la ciudad como sector de intervención es ya ampliamente reconocida. Lo es todavía más en el contexto de la globalización que, con la apertura de los mercados a los intercambios internacionales, ha determinado un continuo aumento de las tasas de urbanización, reforzando los mecanismos de concentración de la población en general y, en particular, la formación de grandes áreas metropolitanas. Esta preeminencia de las leyes del mercado se traduce en una carrera desenfrenada hacia la ganancia obtenida de espectaculares reestructuraciones económicas y territoriales, que dan un nuevo empuje a los procesos de aglomeración.

El acelerado crecimiento y expansión constante de la ciudad, aspecto que se constituyó en un importante problema para la geografía, a propósito del ordenamiento del territorio, y para las demás ciencias, en relación con las relaciones políticas, económicas, sociales y culturales, derivadas del proceso, es un proceso tan evidente como relevante, el cual establece cuestiones fundamentales para el análisis social, particularmente en términos de la relación entre las transformaciones del espacio y los grupos sociales. Es así como el acelerado crecimiento demográfico y la concentración de la población se convirtió en un problema fundamental para el análisis geográfico, generando preguntas sobre la organización de las sociedades, los lugares, las políticas y las economías.

Los retos que implica el crecimiento del territorio y de la población de la ciudad, define un complejo problema para las políticas públicas, en el sentido de que el Estado es el actor encargado de resolver los asuntos colectivos, en el contexto de los sistemas democráticos modernos. Un asunto clave, en este escenario, es el que corresponde con las agudas controversias que surgen respecto a la planificación de las ciudades. El crecimiento de las ciudades modernas conlleva un factor que supera el consumo y ocupación del espacio, este es el de la reorganización de la ciudad desde la idea del uso eficiente del espacio que logre resolver los problemas sociales que se suscitan y a la vez mantener un equilibrio con los diversos factores que están incluidos en el territorio.

Algunos casos evidencian la multiplicidad de factores relacionados con la planificación y ordenamiento de las ciudades. Delgado (2008) ha analizado las dinámicas de organización de la ciudad de Barcelona (España), en donde los cambios que sufrió la ciudad como resultado de los planes de rehabilitación de la década de los 80, que pretendieron renovar zonas víctimas de degradación urbana y social del núcleo antiguo de la ciudad, conllevaron el discurso de la *revitalización económica*. Este proceso de renovación promovió la reactivación de actividades económicas, reconfigurando el entorno en relación con nuevas actividades: universidades, oferta cultural, etc. Narra Delgado (2008) algunos problemas emergentes en esta planificación:

Esas metas se enfrentaban con un grave obstáculo: quienes habían sido hasta entonces los habitantes de la zona a afectar. En efecto, lo que el informe oficial definía como “la degradación urbanística y social” había acabado “creando una mala imagen del distrito” que urgía combatir. Lo mismo para una “estructura comercial envejecida e inadecuada a las prácticas modernas”. A ello, y entre los “puntos débiles” del plan, se le añadía “la necesidad de disponer de un amplio parque de viviendas para el realojamiento de familias afectadas por los derribos urbanísticos” y, por otro lado, el “predominio de edificación residencial de mala calidad y, por tanto, grandes dificultades de reinversión de rehabilitación”. Todo lo cual acababa insinuando que la alternativa de elección de cara a la mejora del aspecto humano del barrio pasaba por la deportación de los vecinos más insolentes a otras zonas de Barcelona o de su periferia menos promocionables.

El acelerado crecimiento demográfico y la concentración de la población en conglomerados bien específicos ha implicado el planteamiento de soluciones, desde la política pública, para problemas asociados a la dinámica social: movilidad, distribución del ingreso, diseño del espacio, modernización, ampliación de la producción, entre muchos otros. En el caso mencionado, un problema de renovación de una parte ya vieja de la ciudad, llevó a soluciones políticas que intentan imponerse sobre los intereses de otros grupos sociales, quizás más numerosos pero con menor capacidad de presión o decisión.

Los procesos urbanos presentan complejidad al involucrar una multiplicidad de factores relacionados como son la organización del territorio, la satisfacción de necesidades sociales, la concentración de las actividades productivas, etc., y una multiplicidad de actores que ocupan los lugares o que expresan algún tipo de interés en los mismos. El problema de cómo adaptar la ciudad a las condiciones cambiantes de las dinámicas e intereses sociales y, a la vez, analizar los efectos de las adaptaciones propuestas aparece como un problema central para el análisis social. Pensar la ciudad es caracterizarla, identificar sus componentes y sus lógicas pero además, proyectarla, reconstruirla considerando una relación fundamental entre ciudad y desarrollo económico, que puede entenderse como paradigma vigente del ordenamiento urbano. De tal modo que tener en cuenta los actores, sus intereses y las controversias suscitadas, aparece como una posibilidad de abordar metodológicamente el problema. En el siguiente inciso se remite particularmente a los asuntos relativos a grandes proyectos de infraestructura que generan cambios significativos en la ciudad y que constituyen problemas de indagación relevantes por la capacidad de involucrar una multiplicidad de actores e intereses asociados.

2.1.3 Proyectos de infraestructura y cambios socioespaciales

Las exigencias de la ciudad conducen a paradojas de diversos caracteres: económicas, políticas, culturales, a propósito de la urgencia de implementar proyectos de infraestructura, capaces de resolver los problemas generados por el crecimiento urbano, pero también sobre los efectos de estas obras. Es inherente al desarrollo urbano contemporáneo la implementación de grandes proyectos de infraestructura que renuevan la ciudad, la modernizan, a la vez que la hacen más competitiva, más capaz de enfrentar los cada vez más exigentes retos del mercado global que continúa en expansión. Sobre este aspecto ha afirmado Osmont (2003, p. 11):

Las áreas metropolitanas, tanto las viejas como las emergentes, se transforman en lugares de la nueva modernidad: es aquí donde se concentran las infraestructuras para el desarrollo, como las plataformas portuarias y aeroportuarias, las redes viales de mejor calidad, los parques científicos, todos elementos que tienen el objetivo de ofrecer a las multinacionales el máximo de las economías de escala y ventajas comparativas para satisfacer sus deseos de ganancia y lograr captar las inversiones.

Para este autor, existen claros intereses económicos inmersos en los procesos de planificación de las ciudades o, por lo menos, una evidente relación entre ciudad y economía, particularmente en el contexto de los países en desarrollo:

Al igual que los países del Norte, los países en desarrollo no escapan a estas profundas transformaciones que, en el contexto de la liberalización, comportan la aparición en la escena de nuevos actores, o su reforzamiento allí donde operaban: inversores (grandes empresas multinacionales) y operadores privados (grandes sociedades de servicios) que disponen de cuantiosos recursos financieros, frente a los cuales es difícil que los gobiernos nacionales o los actores urbanos tradicionales, como las instancias descentralizadas del Estado, las grandes empresas públicas o las sociedades de servicios permanezcan insensibles (Osmont, 2003, p. 12).

La perspectiva de Osmont no se aleja de manera significativa de los análisis de Harvey y Soja en su consideración de una determinación material del espacio y de cómo el avance del sistema de producción empuja cambios en el espacio. Sin embargo, Osmont (2013, p. 12) agrega a la consideración sobre el espacio como reflejo de una lucha de clases, un proceso de convergencia entre múltiples actores que se involucran en los procesos de debate sobre la organización del territorio:

Paradójicamente, la presencia en aumento de actores privados poderosos se realiza en una fase en la cual un viento de democracia sopla cada vez más fuerte sobre el mundo, y la dimensión local asume un peso creciente: actores de la democracia representativa (alcaldes, concejales, comunales), pero también de la democracia participativa (la “sociedad civil”, asociaciones, movimientos de base) que luchan contra las desigualdades sociales que derivan de la globalización, y que buscan proponer sus ideas sobre la ciudad buscando soluciones alternativas.

Las ciudades, en sus procesos de transformación mediada por la implementación de grandes proyectos de infraestructura, está en el medio de la tensión entre la ciudad productiva, que pretende ampliar los alcances de la eficiencia y el crecimiento

económico, y la ciudad social, que cumple un papel en términos de satisfacer las necesidades propias de los ciudadanos y generar inclusión, Osmont (2003, p. 12) agrega al respecto que “los dos aspectos de esta exigencia, ciudad productiva y función social de la ciudad, rara vez han sido conciliables”.

Si bien, la movilización, en términos políticos, de los grandes proyectos de infraestructura intenta conciliar ambos componentes, por lo menos en el discurso que pretende legitimarlos, aprobarlos y ejecutarlos de manera concreta. El tránsito de proyectos de infraestructura, dadas las controversias suscitadas y los actores involucrados en las mismas, lleva a impactos tanto de orden material como social, así los cambios del espacio natural y natural, al igual que la afectación de diversas poblaciones, constituyen un asunto de indagación que puede ser social, político, económico y ambiental, a la vez.

Diversos autores han abordado el análisis de los impactos socioespaciales que diversos proyectos de infraestructura, justificados por la lógica del desarrollo, generan dentro de los contextos en los cuales se ubican. Azócar, Henríquez, Valenzuela y Romero (2008) se han centrado en el análisis de los procesos demográficos y sociales que han afectado a poblaciones de la ciudad de Los Ángeles, en Chile, como resultado de los patrones de urbanización y crecimiento urbano característicos de las últimas décadas. Para los autores, se ratifica el hecho de que la industrialización resultado del proceso de sustitución de importaciones característico de América Latina en el siglo XX, generó la concentración de actividades productivas en la ciudad, además de la migración urbano-rural. Las ciudades transitaron, entonces a economías de aglomeración que se constituyeron en nodos del sistema productivo. El crecimiento demográfico asentado en lugares cercanos a los centros productivos terminó por acentuar y concentrar la pobreza, “la urbanización de la pobreza ha generado ciudades divididas, fragmentadas y segregadas desde el punto de vista espacial, con problemas de conectividad e integración entre sus barrios y residentes” (Azócar, *et al.*, 2008, p. 104).

Los resultados de este análisis evidencian formas de crecimiento urbano disímiles en el área de estudio, por un lado, la densificación de áreas urbanas ya consolidadas y, por otro, un crecimiento a distancias cada vez mayores respecto al centro histórico, con el resultado de un incremento del uso del suelo en actividades residenciales e industriales, entre otras aplicaciones urbanas, a la par de la disminución de las tierras de uso agrícola. La provisión de servicios a mayores distancias conlleva la necesidad de vías

de comunicación terrestre y una planificación nueva de la ciudad. En el escenario ocurre la “separación física de los grupos sociales, expresada, además, en desiguales configuraciones y vulnerabilidades sociodemográficas” (Azócar, *et al.*, 2008, p. 112). La segregación entonces aparece como uno de los problemas más notorios en el crecimiento acelerado de una ciudad, dinámica que sobrepasa las posibilidades de planificación urbana de los gobiernos.

El caso del municipio de Nezahualcoyotl, en el estado de México, abordado por González (2012) es interesante por cuanto analiza los impactos socioespaciales de un proyecto ambiental, la Ciudad Jardín Bicentenario. Inicialmente puede pensarse que un proyecto de carácter ambiental presentaría impactos positivos sobre la población si a la vez se afirma que lo ambiental parece que entra en tensión con la urbanización industrial que, de hecho, tiende a desplazar los espacios naturales por cemento. En este caso la zona modernizada de un sector caracterizado por alojar un antiguo tiradero de basuras, logró crear nuevos espacios urbanos en convivencia con una zona ecológica, una comercial, una de servicios y una deportiva.

En esta región, el antiguo relleno sanitario generaba problemas sociales y ambientales, razón por la cual fue clausurado, se plantea a cambio el proyecto Ciudad Jardín Bicentenario como posibilidad de reactivar la economía y mejorar las condiciones económicas, sociales y ambientales de sus habitantes. Sin embargo, los resultados del estudio arrojan que el proyecto no generó ningún impacto en el mejoramiento del ingreso individual y familiar, tampoco las condiciones de acceso a la educación han mejorado pese a la construcción de centros educativos, que fueron parte del proyecto, así mismo, las condiciones de salud asociadas a la calidad del aire en relación con el relleno permanecen (González, 2012).

En otros estudios se asegura que la caracterización de las ciudades en Latinoamérica ha resultado en una alta diferenciación socioespacial, estableciéndose patrones que las ciudades intermedias han reproducido de las más grandes. Es el caso de la ciudad de Mérida en México, en la cual se refleja un proceso de segregación o de “organización socioespacial de los diferentes grupos sociales en el espacio”, expresión de una desigual distribución de los beneficios creados en sociedades urbanas (Pérez & Gamallo, 2014, p. 62). Indican estos autores:

La segregación socio espacial sería un fenómeno que se refiere a la distribución de los grupos sociales en el espacio. Sin embargo, no se trata únicamente de la ubicación de estos grupos, sino también de la explicación de por qué sucede. Esto también presenta muchas aristas. En primer lugar, el papel del mercado de suelo y vivienda. La organización de la ciudad es una constante “lucha” entre diversos agentes que buscan ubicarse en los lugares donde maximicen su utilidad.

La segregación socio espacial es para Pérez & Gamallo (2014, p. 81) un factor relevante para la comprensión de la estructura de las ciudades modernas. En el caso estudiado han puesto en evidencia el entrecruzamiento de varios procesos, mostrando que si bien el fenómeno de segregación permite entender la transformación de la ciudad, este tiene múltiples procesos asociados:

El primero es la herencia de segregación de la población indígena, la cual se remonta a la implantación de los españoles en la ciudad. El segundo, es la conformación de una clase media y alta que se ha instalado en las partes centrales de la ciudad. Un tercer elemento es el crecimiento de las áreas urbanas pauperizadas en la periferia de la ciudad. Por último, el boom del mercado de vivienda ha consolidado la diferencia socioespacial al construir fraccionamientos cerrados y aislados, en la mayoría de las ocasiones, de la ciudad.

Pérez & Gamallo han demostrado como los procesos de segregación, que son expresión de las lógicas de crecimiento de la ciudad, son procesos de carácter multivariado, resultado de diversos factores. En todo caso, teniendo la ciudad un carácter dinámico de transformación constante, se hacen presentes dichos procesos. Sin embargo, la estructuración de proyectos específicos de infraestructura, aceleran los cambios o introducen otros factores que generan impactos en cortos plazos para la organización socioespacial. En el siguiente capítulo se presenta el análisis de caso del Proyecto de la ALO, pretendiendo desde sus diferentes facetas encontrar elementos que permitan identificar y caracterizar los cambios socioespaciales generados en un área de estudio previamente especificada.

CAPÍTULO 3.

3. CAMBIOS SOCIOESPACIALES EN LA CONSTRUCCIÓN DE ALO

En este capítulo se presenta una revisión de los procesos de transformación socioespacial, en relación con la implementación de la ALO, haciendo énfasis en aspectos específicos del área de estudio, que movilizan discusiones entre diversos actores, evidenciando, de cierto modo, la naturaleza de las relaciones entre espacio y sociedad, tal es el caso del tema ambiental alrededor de ecosistemas de humedal. Se analiza posteriormente el proceso de modificación del territorio como resultado de diversas etapas de desarrollo del área, afirmando que el proyecto ALO determina en buena medida dichos procesos, o bien, la zona ha evolucionado de acuerdo a una proyección futura de la construcción de la ALO, proyectada como solución de movilidad en la ciudad de Bogotá desde hace varias décadas pero que aún no se hace realidad debido a diversas coyunturas económicas y políticas.

Para abordar el problema se ha propuesto un análisis de tipo cualitativo, a partir del cual se pretende una caracterización del fenómeno mencionado en el contexto de la relación entre dos grandes variables: cambios socioespaciales y etapas de construcción de la ALO. Se genera un proceso de revisión documental sobre datos oficiales y material de prensa, lo cual ha facilitado la comprensión detallada del problema de investigación. En este sentido se tiene en cuenta, de manera muy general, los debates suscitados entre diferentes actores relacionados con el proceso de construcción de la ALO, esto porque las controversias que se generan entre los actores involucrados -y sus respectivos intereses- refleja los asuntos de interés público sobre el ordenamiento del espacio y las relaciones entre el territorio y estos grupos sociales. Posteriormente se realiza un análisis de información cartográfica con el objeto de realizar una caracterización de la transformación del área de interés. Para cerrar el capítulo se plantea un análisis de los impactos socioespaciales del proyecto en relación con los elementos teóricos expuestos en el capítulo 2 y las observaciones realizadas en el contexto del proyecto de investigación.

3.1 Aspectos de debate en torno a la implementación del Proyecto ALO

La ALO surge como parte de la planificación de la ciudad de Bogotá hacia la década de los 60. Enfrentar el crecimiento de las ciudades en las últimas décadas, como una expresión de la urbanización motivada por la expansión del sistema de producción

económica, se convirtió en una tarea para los Estados, como se expuso brevemente en el capítulo anterior. Ciertamente el fenómeno de la explosión demográfica y urbana asociada con la aglomeración de grupos sociales en sectores específicos del territorio que operan como centros económicos y administrativos, se ha evidenciado como tema de interés para la geografía y otras disciplinas sociales. Sin embargo, en el caso de Bogotá, es de manera más reciente cuando empieza a abordarse, desde dichas posturas académicas el fenómeno del crecimiento de la ciudad y, particularmente, el de los impactos socio espaciales generados.

Los estudios más recientes han puesto en evidencia la multiplicidad de factores involucrados en el proceso de consolidación del territorio urbano de la capital colombiana, en este sentido afirma Preciado (2011, p. 2):

La ciudad de Bogotá y su área metropolitana ha venido experimentando un crecimiento físico y demográfico desde comienzos de la década de 1950 que ha determinado de forma directa la aparición de fenómenos sociales y hechos ambientales sumamente complejos. La conformación de Bogotá como una ciudad importante en el contexto nacional desde mediados del siglo pasado, se traduce en una mayor demanda de vivienda, servicios públicos, infraestructura vial, servicios comunitarios, empleo y asistencia social, entre otros.

En el párrafo anterior no se ha afirmado nada nuevo, básicamente refiere a la tendencia correspondiente a los procesos de crecimiento de los grandes aglomerados urbanos, no obstante, este autor hace énfasis en los problemas ambientales relacionados con el proceso, de manera concreta, sobre lo cual se volverá más adelante. Nuevamente Preciado (2011) describe un problema general de la ciudad, en relación con el crecimiento de Bogotá en las últimas décadas:

La expansión urbana de Bogotá no ha obedecido a un patrón planificado en términos históricos, el crecimiento caótico, la ocupación de zonas de alto valor ecológico y la marginalidad de vastos sectores de la población, son todos estos factores que han configurado un modelo de ciudad sumamente difícil tanto para la administración como para los habitantes que sufren estas diferencias. Desde mediados del siglo pasado se

consolida un escenario de producción industrial en la ciudad de Bogotá, en efecto, la consolidación de un sector industrial y empresarial demandó con mayor urgencia mano de obra, estimulando y conformando con mayor fuerza una clase obrera. Esta clase obrera es muy importante porque es quien empieza a demandar un problema crónico en la ciudad: la vivienda urbana, pero la problemática de la migración rural-urbana, la tasa de crecimiento demográfico muy alta en estos momentos y la atractiva oferta de servicios públicos con una gran cobertura, determinaron que vastos sectores urbanos fueran ocupados para la construcción de vivienda, con apoyo del Estado y también en forma legal.

Ahora bien, el problema de la demanda de vivienda relacionado con la multiplicidad de factores enunciados conlleva otras problemáticas asociadas. Dado el hecho de una extensiva demanda de vivienda, la urbanización desordenada ha llevado a la aglomeración de núcleos poblacionales distribuidos principalmente en las periferias de la ciudad. Estos núcleos urbanos, ubicados de manera distante de los centros económicos, y distantes entre sí, ha generado una necesidad de movilidad urgente por parte de las poblaciones. Un fenómeno simultáneo de densificación y expansión de la ciudad ha puesto el problema de la infraestructura vial en cabeza del debate público, además de poner en evidencia un desarrollo poco planificado de la ciudad.

Es en el Plan de Desarrollo de Bogotá y en el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, en donde aparecen las claves de la organización de la ciudad desde los 90 cuando por efecto de la Ley 159/94 se adoptó el Plan de Desarrollo por parte del Consejo de Bogotá como guía para la administración de la ciudad mediante la articulación de las políticas económicas, sociales, fiscales y territoriales (Salazar, 2007, p. 209) en relación con el gobierno local elegido popularmente, aunque existen antecedentes del Plan de Desarrollo como factor organizador de la política pública distrital. En general, hace poco más de una década que se intenta, por vía normativa, legitimar el desarrollo de la ciudad, sin embargo, como afirma Salazar:

Teóricamente, toda obra pública o intervención privada que se desarrolle en la ciudad debe estar definida en los planes adoptados por el Concejo, con previo conocimiento y debate con la ciudadanía. Sin embargo, esto no se da por completo en la práctica, pues no todas las

obras públicas se desarrollan según estos planes y menos las privadas, muchas de las cuales se hacen por fuera de las normas establecidas.

Así las cosas, existe un marco normativo que reglamenta y, a la vez, justifica la planeación de la ciudad –y su reorganización, considerando un crecimiento desordenado hasta entonces- y autoriza a los Alcaldes, en su calidad de actores de la democracia representativa, para asumir estas tareas. Pero, el reconocimiento público de las falencias que existen, por ejemplo, la ilegalidad y la corrupción rampante en muchos proyectos de infraestructura, que se anuncia en prensa de manera constante, como un problema real y actual, lleva a que no se reconozca, por parte de algunos sectores, a los administradores locales como legítimos representantes del futuro de la ciudad. Ahora bien, un asunto político importante es la transición entre administradores (Alcaldes) de diferentes orillas ideológicas, principalmente respecto a la idea de desarrollo, esto conlleva a que muchos planes y proyectos se desbaraten –o bien se transformen- una vez cambia la administración de turno.

Los aspectos narrados reflejan, de cierto modo, la problemática de la ALO en Bogotá, entre otras obras importantes de infraestructura propuestas en diversos momentos. Este proyecto, uno de los más importantes para el desarrollo de la ciudad, fue proyectado como parte del Plan Piloto Vial de Bogotá hacia la década de los 60. Sin embargo, décadas después el proyecto permanece en una fase de planeación. Una cuestión relevante para investigación es precisamente la indagación sobre cuáles fueron los factores que impidieron que la ALO fuera construida. Analizar la génesis del proyecto y los debates que han surgido en su curso, particularmente en torno a los efectos generados, es una metodología adecuada para resolver el asunto planteado.

Dos han sido los escenarios principales que han frenado la construcción de la ALO desde su proyección en el Plan Vial de Bogotá del año 1961. Primero, el asunto de la financiación de la obra que se relaciona principalmente con asuntos relativos a la administración pública. Como ha mostrado Salazar (2007) el tránsito hacia la consolidación tardía de los Planes de Desarrollo respecto a los modelos de contratación que lo antecedieron, evidencia un asunto de desorden en términos de planificación y ejecución. Segundo, la afectación de las comunidades asentadas en torno al proyecto ha generado procesos de resistencia civil y política, pero también la consolidación de movimientos en apoyo, respecto al debate entre la pertinencia de ampliar las vías respecto a daños potenciales que esta genera. En este último asunto el tema ambiental

se ha convertido en punta de lanza de movimientos sociales que enfrentan la construcción de la ALO, así como de posturas políticas como la de la administración anterior que afirmó de manera constante la defensa de humedales y ecosistemas como prioridad ante el proyecto.

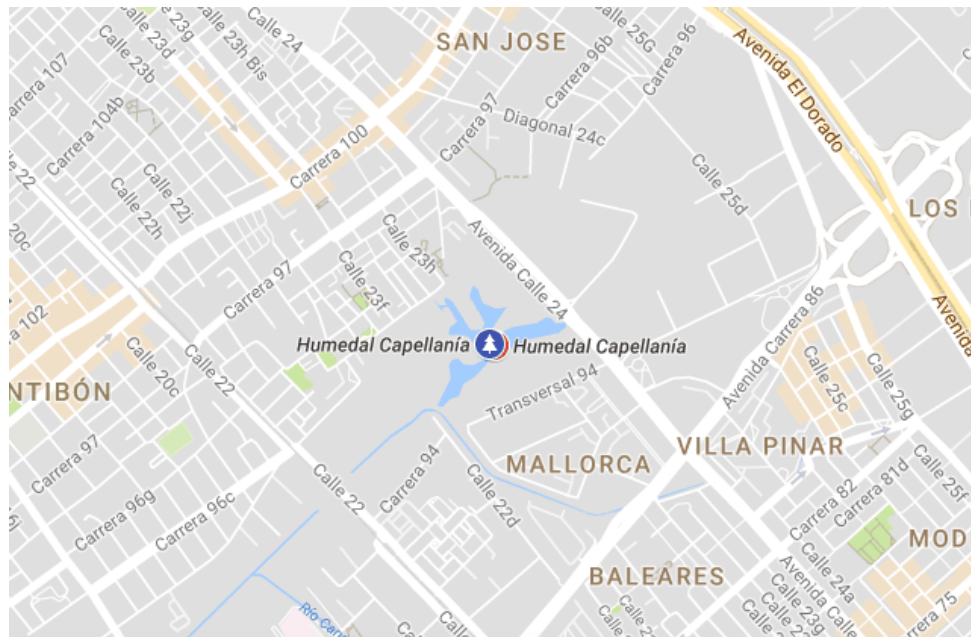
Lo que se evidencia el surgimiento de controversias en torno a la implementación de los proyectos de infraestructura que se presentan como soluciones a problemas urbanos como la vivienda y la movilidad. Ramírez (2009) ha analizado el asunto de los conflictos ambientales en interfases urbano-rurales que se han presentado en Bogotá. El tema ambiental, considerando las características ecosistémicas de la sabana de Bogotá, constituye un problema transversal a la ampliación de la ciudad. El autor recurre al concepto de interfase urbano-rural de Duke (2005, Cf. Ramírez, 2009, p. 73), afirmando que este “no constituye sólo un límite entre áreas inmediatas de un mapa, es un tejido complejo de interacciones entre los lugares y las personas, algunos geográficamente adyacentes, otros no definidos en absoluto por la geografía”. Así, la interfase urbano-rural, desde el contexto bogotano, puede advertirse como un espacio de interacción entre múltiples actores que pretenden legitimar sus propios intereses, en relación con el territorio. La controversia da lugar al posicionamiento de los diversos elementos involucrados en estas luchas, tanto los actores como los objetos, y permite entender la forma en que se entienden las relaciones entre espacio y sociedad, a partir de la indagación de las múltiples perspectivas que se hacen evidentes en el debate público.

El asunto ambiental, como se ha afirmado, es un tema recurrente en los debates sobre la ALO, debido a su relevancia en aspectos como la organización del territorio, la inclusión de múltiples grupos sociales de interés y la sostenibilidad. El medio de prensa Caracol Radio anunciaba hacia 2012 que “con el propósito de evitar el impacto ambiental que podría tener la construcción de la ALO, la Avenida Longitudinal de Occidente, en el humedal La Conejera, la CAR y la Secretaría de Planeación acordaron un cambio en el trazado de la vía” (El Tiempo, 2012 Agosto 30), mostrando que el problema ambiental determina en gran manera el tránsito del proyecto y el debate sobre el tema permite justificar las posiciones encontradas. Así, en el Foro Urbano Mundial realizado en Medellín en 2014, la Secretaria de Planeación Distrital presentó un plan renovado para la ALO, dando “a conocer el proyecto como un corredor verde urbano” (La República, 2014 Abril 10). El asunto ambiental, en conclusión, lleva al problema de la sostenibilidad y el respeto por el ecosistema, adicionando una discusión sobre el

tipo de transporte que pasaría por la avenida (buses tradicionales, sistema metro, vías férreas, etc.) que, finalmente, determinarían el futuro ambiental del sector.

Particularmente, en la zona delimitada para efectos de la presente investigación, el humedal Capellanía, ubicado en el sector que se muestra en la Figura 3, aparece como un eje ambiental fundamental con capacidad de agencia en el contexto de la controversia, ya que moviliza intereses de los diversos actores. Otero-Durán, Angulo, Corredor, Zuluaga & Sepúlveda (2013) han abordado el análisis de los efectos de la ALO sobre el humedal de La Conejera, ubicado en la localidad de Suba, al noroccidente de la capital, cuyo resultado propone, entre otros impactos, la afectación del proyecto sobre los recursos naturales del medio y sobre las condiciones de vida de la población, las restricciones por el establecimiento de barreras que aíslan o sectorizan a las comunidades circundantes, cambios en la visión general del área, estímulo a nuevos corredores de actividad comercial, pérdida de cobertura vegetal, de hábitat y nichos y, fragmentación de los ecosistemas.

Figura 3. Ubicación humedal Capellanía.



Fuente: Google Maps.

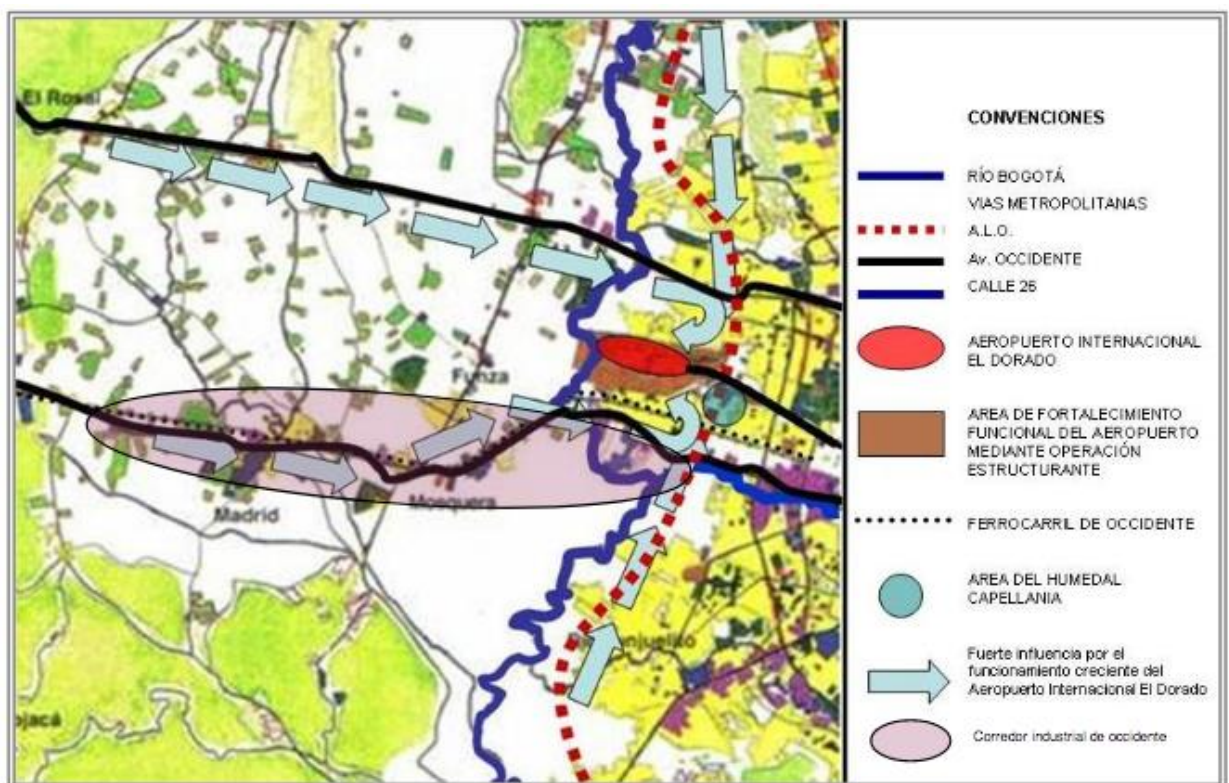
Los autores aseguran que las tendencias al daño ambiental como resultado de la acción antrópica es básicamente irreversible, dada la imposibilidad de detener el desarrollo. Y en el caso particular del humedal, en relación con la ALO, afirman que esta no constituye un proyecto plausible y que, debería pensarse en alternativas, como la Avenida Perimetral Cundinamarca, que tendría menor impacto sobre el ecosistema, en lugar de la ALO. En todo caso, la planeación ambiental, concluyen, debe adquirir la relevancia que requiere para garantizar la calidad de vida de las poblaciones humanas sin afectar el ambiente natural. El análisis puede extenderse a otros escenarios como el del humedal Capellanía, ya mencionado, si bien, los problemas analizados se hacen comunes al manejo de los diversos humedales del contexto urbano de Bogotá.

En el Plan de Manejo Ambiental del Humedal Capellanía, elaborado en 2008 como resultado del convenio de cooperación tecnológica entre el Acueducto de Bogotá y la organización Conservación Internacional, se realiza una caracterización amplia de los componentes físico, ecológico en vegetación, ecológico en fauna y ecológico en limnología, del humedal Capellanía. Además de resaltar los componentes bióticos característicos del ecosistema y su valoración en el contexto urbano, se propone un plan de manejo y uso sostenible a partir de la apropiación social del humedal como patrimonio público, haciendo énfasis en la relación ciudad-sistema social-ecosistema (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008). En este documento se afirma un proceso de diálogo con los actores sociales habitantes del sector de influencia, lo cual pretende llegar a acuerdos que considere las diversas partes de la discusión, para efectos de construir el plan de manejo del humedal. Las perspectivas de los grupos sociales son fundamentales para la comprensión de los cambios socioespaciales generados por el proyecto ALO. En este plan se exponen las condiciones de localización del humedal (Ver Figura 4) afirmando:

En el caso del Humedal Capellanía, las condiciones de localización otorgan características muy particulares dado que el área tiene connotaciones urbanas importantes, dentro de un proceso creciente de metropolización de la ciudad en el entorno regional. El proceso de metropolización de la ciudad de Bogotá es notoriamente diferente al de otras ciudades, lo cual constituye una condición muy particular. Si bien dicho proceso implica un sucesivo traslado de funciones urbanas del núcleo metropolitano (Bogotá) a los municipios satélites (Mosquera, Funza, Madrid) mediante la ubicación de actividades a lo largo del corredor industrial de occidente, la ciudad ha logrado mantener una

densidad notoriamente mayor en Bogotá que en los municipios vecinos. Esta condición permite suponer que la tendencia en la localización de actividades relacionadas con dicho corredor se mantengan, generando una presión mayor sobre el área por desarrollar en la ciudad, lo cual implicaría mayores demandas de espacio en el entorno de importancia internacional del humedal (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008, p. 6-3).

Figura 4. Entorno del Humedal Capellanía en Bogotá.



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2008.

El área de estudio seleccionada en la presente investigación tiene como punto de referencia el Humedal Capellanía, considerado, como ya se ha expuesto, un ecosistema estratégico de la ciudad. La regulación de la ciudad en torno al Humedal y en relación con la construcción de la ALO, ha sido recurrente en el debate político de la capital colombiana. Así el proyecto de Acuerdo 200 de 2009 “por el cual se adoptan unas determinantes de diseño para los puentes de la Avenida Longitudinal de Occidente –

ALO- sobre los humedales afectados en su trazado” (Bogotá, 2009), representó un intento para regular la construcción de la ALO evitando, en lo más posible, afectar los humedales en su zona de influencia, aunque no fue aprobado por el Concejo de Bogotá. En la exposición de motivos del proyecto de Acuerdo se reconoce que el crecimiento descontrolado de la ciudad, y sin el adecuado control sobre la urbanización, afectó los importantes ecosistemas de Humedal “reduciendo su extensión en menos de un 20% de lo existente en el año 1960” (Bogotá, 2009), además se afirma que, con el paso de la ALO el Humedal Capellanía quedaría fraccionado. En ese sentido define entre los objetos del proyecto de Acuerdo:

aprovechar la coyuntura de construcción de la ALO para incentivar procesos de recuperación, reconocimiento y preservación de los humedales y su inserción efectiva en el paisaje de la ciudad, promover la participación de diversas agremiaciones y asociaciones en la definición de los lineamientos para el diseño y construcción de la infraestructura vial de la ALO que afecta los humedales del Distrito, generar un mecanismo e instrumento que concilie y armonice la conservación de los humedales con la construcción de la ALO, dos elementos fundamentales y prioritarios para la ciudad que en algunos sectores se plantean como antagonicos.

Así, se propone reconocer la primacía del humedal sobre la infraestructura vial, pero desde el reconocimiento de que ambos componentes, en lugar de ser antagonicos, son de vital importancia para la ciudad. En el Plan de Manejo Ambiental del Humedal Capellanía (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008) se precisa, además, que existen “múltiples dificultades para realizar la evaluación de los humedales localizados en los entramados urbanos, en términos de *transferencia de valores* y *transferencia de funciones* tanto en las condiciones actuales como en las potencialidades futuras”, esto lleva a pensar que la percepción y la valoración de los humedales por parte de los diversos actores, respecto a las funciones que cumplen en el contexto de la ciudad, son de carácter relativo. Afirma el Plan de Manejo Ambiental del Humedal Capellanía (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008, p. 7-3):

Las relaciones humedal-comunidad en la ciudad, se pueden interpretar desde la dinámica territorial a través de las valoraciones que los ciudadanos y las ciudadanas hagan del ecosistema como espacio para la

construcción de su ciudadanía, de su ser y estar en la ciudad. En este sentido, cobra importancia el reconocimiento de los bienes y servicios ambientales de los humedales, como elementos intangibles pero innegables en el bienestar social.

La intervención del humedal, como resultado del paso de la ALO, constituye un factor estructural, determinante de los cambios socioespaciales en la zona de influencia considerando que, de acuerdo con el trazado, la avenida dividiría el humedal en dos regiones, generando impactos ambientales dramáticos, a la vez, que motivaría la urbanización de los sectores próximos a la misma. Este aspecto, que representa una consecuencia directa del proyecto ALO, ya se hace evidente en la aparición de cada vez más zonas de urbanización y construcción de proyectos de vivienda afirmando la hipótesis planteada en el presente trabajo sobre la dinámica de cambios socioespaciales generados por el proyecto ALO, a pesar de no ser ejecutado aún.

Los impactos actuales han mostrado que el manejo ambiental del humedal Capellanía debe involucrar la multiplicidad de elementos constitutivos del territorio, siempre en relación con los colectivos sociales no solo que están asentados en la zona, sino que tienen alguna conexión actual y/o futura con el ecosistema. Se conduce al reconocimiento de diversos elementos que configuran las relaciones espacio-sociedad, a pesar de que el Humedal, en el caso de la zona delimitada para el estudio constituye un punto de referencia bien específico para el análisis de los impactos de la ALO. Los usos industriales y residenciales del área de estudio, agudizados con la construcción de la ALO, plantean cambios socioespaciales importantes en el territorio muy relacionado con la profundización del sistema de producción económica que tiene, en el área estudiada, un espacio de legitimación y expansión muy importante. En los siguientes incisos del capítulo se desarrolla en más profundidad la relación entre la multiplicidad de factores involucrados en la construcción de la ALO y los cambios socioespaciales generados.

3.1.2 Cambios del espacio en el área de estudio respecto a la ALO

La delimitación del área objeto de análisis en el curso del presente proyecto de investigación, se definió en relación con ciertos criterios, a partir de los cuales se realizó su caracterización. Se ha considerado que en este sector, constitutivo del área de

influencia de la ALO, confluyen la mayor parte de elementos problemáticos relacionados con la implementación del proyecto de infraestructura vial. Particularmente, el contexto del Humedal Capellanía, la conectividad entre zonas de interés económico y el centro de la capital, la actividad industrial y, finalmente, la ampliación de la zona residencial, constituyen factores determinantes de la organización socioespacial del área.

A pesar de que, en el presente estudio, se ha afirmado una dinámica de cambios socioespaciales relacionados con el proyecto ALO, no se ha planteado de manera bien específica una diferenciación de causas y consecuencias relativas a dichos procesos, teniendo en cuenta que el análisis generado ha propuesto un proceso de coproducción entre la ALO y las transformaciones de las relaciones entre territorio y sociedad, así, el proyecto ALO es una causa pero, a la vez, consecuencia de las dinámicas de transformación del territorio de la ciudad de Bogotá y, así mismo, las interacciones entre territorio y grupos sociales expresan un proceso de dos vías que va de la percepción de que el proyecto ALO se hará realidad y los cambios socioespaciales generados en su área de influencia. Aunque puede pensarse como evidente que si la ALO no tuviera dicho trazado, las modificaciones del territorio y de las relaciones sociales que allí ocurren, tendrían otra forma de expresarse.

Con las aclaraciones anteriores, en el presente inciso se pretende el análisis relativo a la transformación del espacio de la zona delimitada para la investigación, en relación con las diversas fases de la ALO y las proyecciones respecto a los cambios socioespaciales generados en relación con este proyecto. Para dicha tarea se ha planteado la revisión de información proveniente de fuentes secundarias, tales como datos demográficos y cartográficos, entre otros aspectos. Se hace uso de algunos mapas provenientes de fuentes primarias y secundarias, con el fin de analizar las modificaciones del espacio y las transformaciones que ha sufrido el sector en los últimos años. Se parte de la hipótesis de que los cambios socioespaciales que ha sufrido la zona observada, en las últimas décadas incluso, están relacionados con la proyección de la construcción de la ALO, de tal suerte que, aunque la obra no está finalizada en la actualidad, se evidencia su impacto actual y se facilita proyectar cambios futuros.

El análisis del área específica se realiza a modo de estudio de caso de los problemas macro asociados con la construcción de la ALO y sus implicaciones socioespaciales. Existen elementos determinantes para la caracterización del espacio geográfico en la

zona delimitada para la presente investigación. La amplia zona del Humedal Capellanía conlinda con la Avenida el Dorado y la zona del nuevo centro administrativo de Bogotá, sector fundamental que conecta el Aeropuerto el Dorado y la zona franca de Fontibón con el Centro de Bogotá. Esta situación implica la centralización de una parte muy importante del sistema productivo de la ciudad. De tal modo, la región se ve forzada con la implementación de proyectos industriales y de vivienda que se agrupan, en relación con el crecimiento natural de la población en torno a los centros de producción y empleo.

Las obras de construcción del aeropuerto El Dorado hacia los años 50, permitieron proyectar la importancia que tendría el sector de Fontibón para la ciudad. Es evidente que la ampliación de la infraestructura de transporte, vial y aérea, en este caso, se interpretaba como oportunidad para la entrada tardía del país en la modernización. Estas ideas estuvieron vigentes inclusive desde finales del siglo XIX en relación con la construcción de vías ferroviarias que movilizaran las actividades relacionadas con un comercio emergente (Mejía, 1998).

Así mismo la construcción en la siguiente década del Centro Administrativo Oficial, después CAN, generó una organización determinante para la ciudad que acabó por consolidar esta área como sector central en la estructuración de Bogotá en las siguientes décadas. Como se observa en la Figura 5 el CAN se encontraba aislado de los núcleos poblacionales de la ciudad en la década del 60, pero la necesidad de mantener comunicada esta zona con el resto de la ciudad, forzó a la expansión urbana hacia este sector, a pesar de que uno de los objetivos del Plan Piloto de 1963 era contener la expansión indiscriminada de la ciudad hacia el occidente e impulsarla hacia el norte y sur.

Es posible afirmar entonces que, de cierto modo, estos puntos estratégicos delimitaron una zona administrativa y comercial que exigió en años siguientes un sistema de vías de comunicación importantes, estableciendo, además, puntos de referencia para el crecimiento de la ciudad, dada la tendencia al crecimiento poblacional alrededor de zonas centralizadas por las actividades comerciales, industriales y financieras. Así, la ampliación del sistema de producción económica definió, en gran parte, los caracteres de la ciudad y sobre este interés giraron los primeros intentos de planificación urbana. Describe Cortés (2007, p. 167):

El tema central del planeamiento se desplazó, con cierta unilateralidad, al problema de la ciudad como *espacio económico*, tanto para la ciudad formal, como para la ciudad informal, tanto para el Estado como para el sector privado. Evidentemente, la perspectiva teórica del gran crecimiento urbano, apuntalaba una diferenciación y especialización de roles entre el Estado y la iniciativa privada. La posibilidad de generar masivamente empleo en las ciudades, de proveer las nuevas zonas de vivienda, de producir los nuevos centros industriales, de incorporar los nuevos sistemas de transporte, etc., se concebía como un reto principalmente para la inversión privada, y por tanto la producción de la nueva ciudad supera el esquema tradicional de intervenciones del Estado.

Figura 5. CAN Bogotá.



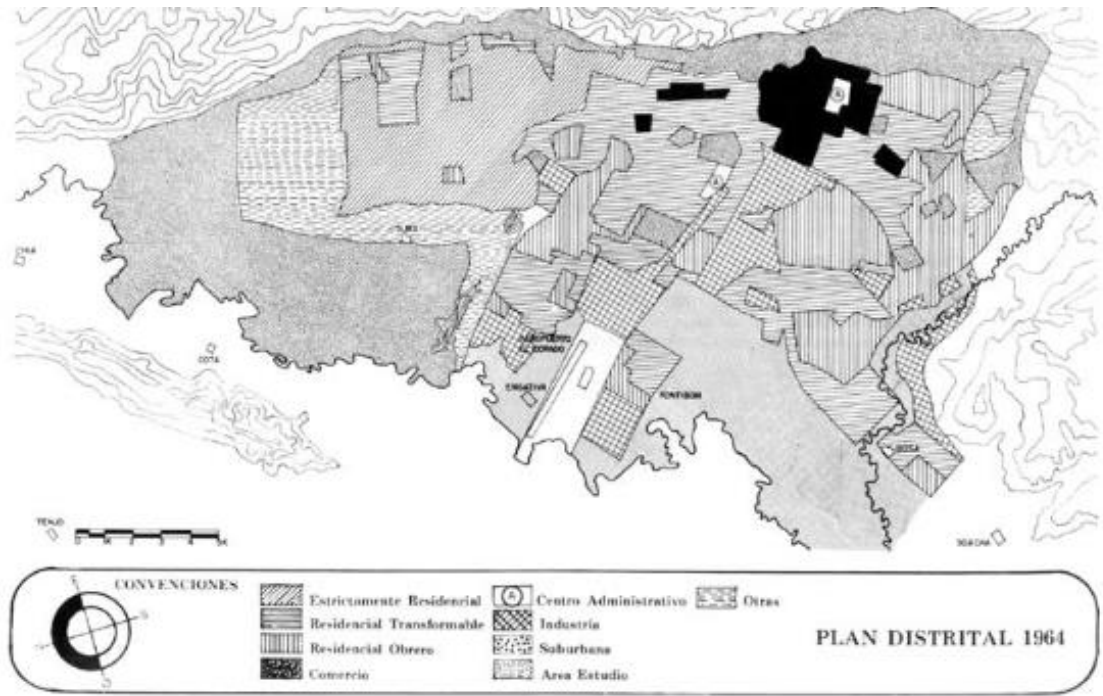
Fuente: Cortés, 2007, p. 175.

El asunto de la planificación de la ciudad, y sus diversas vicisitudes, sobrepasa los objetivos del presente trabajo, así que se hará énfasis específicamente en los cambios generados en la zona delimitada, en relación con la construcción de la ALO que, sin embargo, ya se proyectaba desde el momento en el cual la ciudad se concentraba en el sector de los cerros orientales, principalmente. Sin embargo, vale mencionar que en una primera etapa previa la organización de la ciudad se basó en la sectorización. A partir del Plan de 1963, afirma Cortés (2007, p. 177):

El Plan Urbano establecía los criterios para adjudicar un papel específico a cada uno de los elementos de la estructura urbana: por una parte, a partir de la designación y localización de las zonas diferenciadas funcionalmente, pretendió insertar un orden “racional” en las relaciones entre las distintas actividades ciudadinas. Por otra parte, con el énfasis en la jerarquización vial se suponía poder resolver de manera eficiente las necesarias conexiones entre las facciones obtenidas de la operación anterior.

En este sentido la ALO se proyecta, más que como una solución de movilidad, como parte de la estrategia para lograr la conexión y delimitación de una ciudad en un crecimiento ausente de planificación, los elementos del Plan Vial pasaron “a cumplir el papel de potenciales organizadores de la forma de la ciudad” (Cortés, 2007, p. 179). Sin embargo, en ese momento aparece casi definida la morfología de la ciudad que, pese a la expansión, se conserva vigente. Respecto al uso del suelo, en la Figura 6 puede notarse que, de acuerdo con el Plan Distrital de 1964, la zona analizada en este trabajo, está destinada principalmente a la actividad industrial, en el tramo de la avenida que une el aeropuerto El Dorado con el Centro Administrativo de la ciudad. El uso residencial está limitado a algunas zonas cercanas a la Avenida el Dorado. En el área específica de estudio, hacia 1964 prácticamente el uso residencial o comercial era nulo.

Figura 6. Plan Distrital 1964.



Fuente: Cortés, 2007, p. 184.

En el área delimitada actualmente existe una influencia importante del Humedal Capellanía, principal foco de transformación y cambio en torno a la construcción de la ALO, como se observa en las Figuras 7 y 8. No obstante, existen otro tipo de cambios generados, además de la transformación del espacio natural, con sus correspondientes impactos. Respecto al uso residencial, puede de la Figura 6 que sólo una parte muy baja del total la zona delimitada es utilizada para vivienda, esto corresponde a las décadas del 60 y 70 aproximadamente. Con el auge de las zonas industriales y comerciales y la creciente importancia del Centro Administrativo Nacional y el Aeropuerto El Dorado, las zonas residenciales aumentaron, además, otro factor que aceleró esta situación fue la expansión de la localidad de Fontibón, mayoritariamente de uso residencial, que se extiende de manera amplia hacia el oriente. Pero, un factor determinante del incremento de los proyectos habitacionales de los últimos años es precisamente la proyección de construcción de la ALO ya que los usos del suelo y del espacio, y las relaciones que emergen entre el territorio y la sociedad transita en la búsqueda de nuevas opciones de trabajo para la satisfacción de las necesidades básicas. Esto sin mencionar el interés de las empresas constructoras que entienden la valoración del terreno como efecto del mismo proyecto ALO.

Figura 7. Zona de influencia del Humedal Capellanía antes de la ALO.



Fuente: Sinupot (Secretaría de Planeación Distrital).

Figura 8. Zona de influencia del Humedal Capellanía después de la ALO.



Fuente: Sinupot (Secretaría de Planeación Distrital).

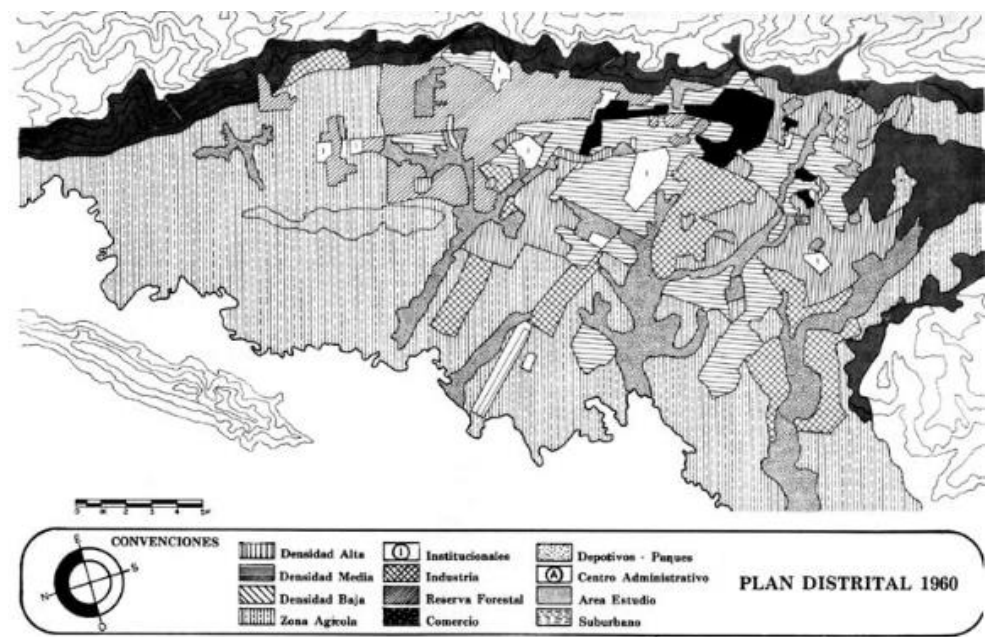
Al occidente de la ALO se evidencia una urbanización total, que se ha masificado probablemente teniendo en cuenta la expectativa de implementación del proyecto ALO. En el siguiente inciso se mencionan los aspectos relativos a los cambios socioespaciales generados en el área de estudio como resultado del proyecto ALO, tanto en su fase de planeación como en un probable proceso de construcción de la obra en los próximos años.

3.1.4 Sobre el ordenamiento urbano y los impactos socioespaciales de la ALO

De acuerdo con Harvey (Delgado, 2003, p. 88), el espacio es constantemente creado y recreado para adaptarse a las condiciones particulares del modo de producción. La zona de influencia de la ALO y, particularmente, el área delimitada para los efectos de análisis del presente estudio, evidencian un tránsito relacionado con las diversas actividades que la expectativa de construcción de la ALO han inducido. Como se ha afirmado, con la implementación de los proyectos del Aeropuerto El Dorado y el Centro Administrativo Nacional, CAN, antes CAO, hacia los años 50 del siglo anterior, la estructura de la ciudad estableció un punto de referencia específico, el de la Avenida El Dorado.

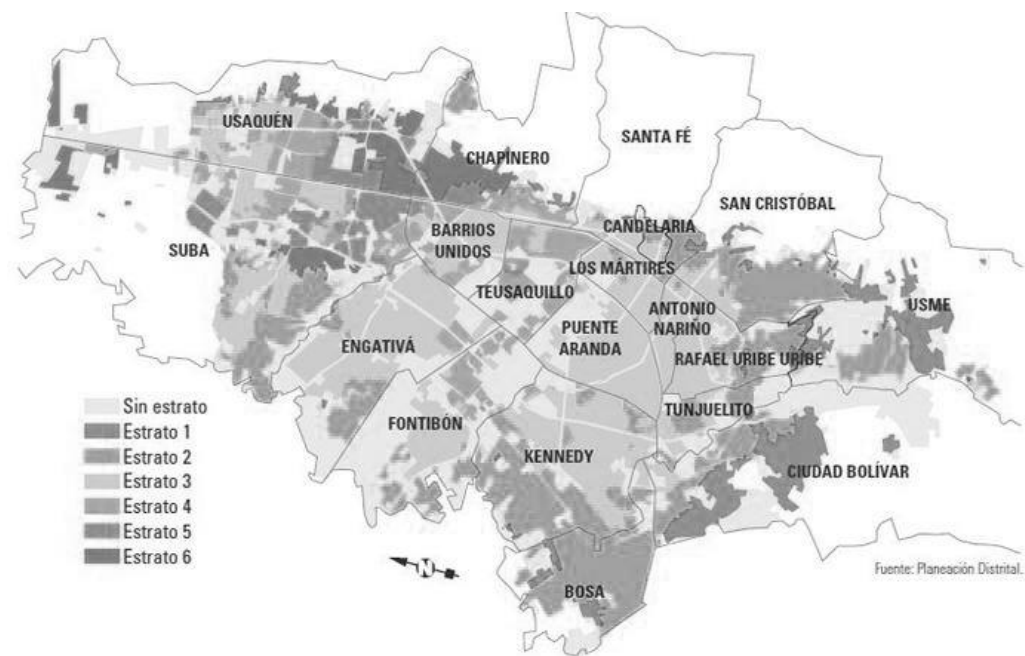
La proyección de la ALO en los años 60, en consonancia con el Plan Vial del momento, hizo parte de la estrategia de organizar la estructura de la ciudad, prácticamente de delimitarla. Pese a los diversos cambios generados en la ciudad, en sus procesos de crecimiento territorial y explosión demográfica desde esa época, la morfología de Bogotá se ha mantenido básicamente estable, como puede verse en las Figuras 9 y 10, esto es, con puntos de referencia en la extensión de los cerros orientales de norte a sur y el Aeropuerto El Dorado en el occidente. Es así como puede afirmarse que la proyección de la ALO en esos años está pensada en los términos de una ciudad con una identidad territorial prácticamente definida. Sin embargo, el hecho de que las coyunturas económicas y políticas no permitieran la implementación del Plan Vial de los 60, le otorgó diversos momentos al debate sobre los impactos de las diversas obras de infraestructura vial, entre las cuales, la ALO es considerada fundamental, abonando terreno para la controversia pública.

Figura 9. Bogotá 1960.



Fuente: Cortés, 2007, p. 181

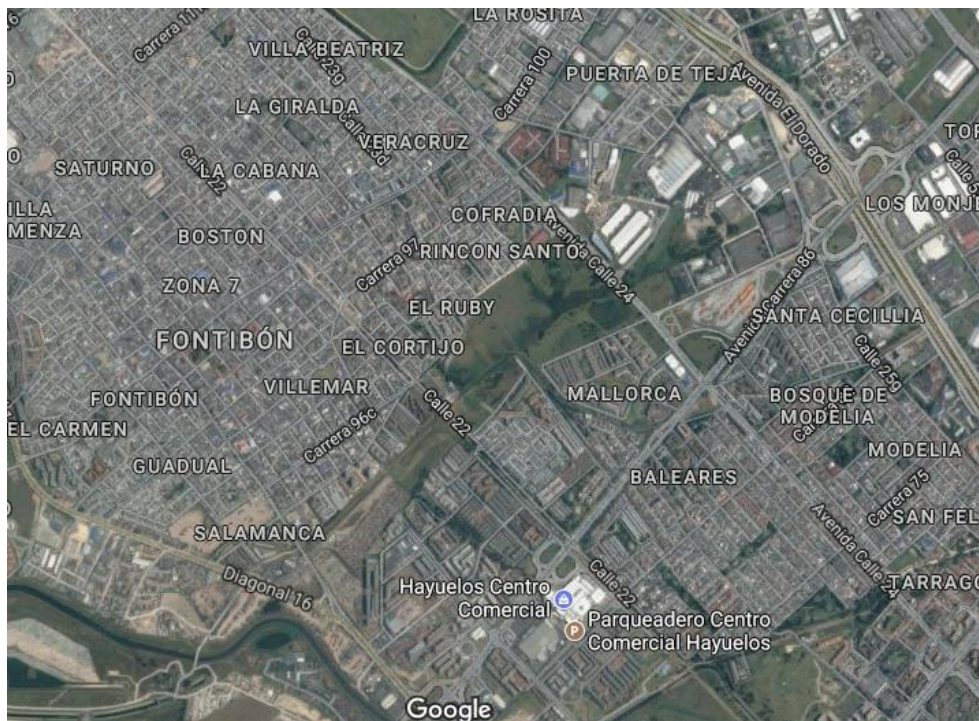
Figura 10. Bogotá 2016.



Fuente: Planeación Distrital.

Ahora bien, para centrar el análisis sobre los cambios socioespaciales suscitados por la ALO se enfatiza en las particularidades del área delimitada para la investigación. Ya se han mencionado algunas características del sector, ubicado en la Localidad Fontibón de Bogotá, tiene un límite particular por su cercanía a la Avenida El Dorado, donde está concentrado un complejo industrial y financiero, modernista, que evidencia una construcción de centro-periferia, agrupando en un sector específico el centro productivo y alejando de este a la población, sobre todo del sector más occidental de la ALO. Como se observa en la Figura 11, la zona, si bien, cercana al Humedal Capellanía, constituye actualmente un sector profundamente urbanizado. Comparando con el mapa del año 1960 de la Figura 9, la urbanización, se extendió ampliamente.

Figura 11. Zona delimitada para el estudio.



Fuente: Google Maps.

El sector verde que corresponde al Humedal Capellanía y sobre el cuál pasaría la ALO, como se observa en la Figura 8, se ha urbanizado con una tendencia diferenciada que puede profundizarse por efectos del proyecto. El sector más occidental del Humedal Capellanía está caracterizado por la urbanización en barrios populares, densamente poblados, en los límites del humedal, como se observa en la Figura 12. Los barrios

como Rincón Santo y el Rubí se caracterizan por viviendas tipo casas, de estrato socioeconómico predominante 2 y 3, construidas aproximadamente hacia las décadas del 60 y 70.

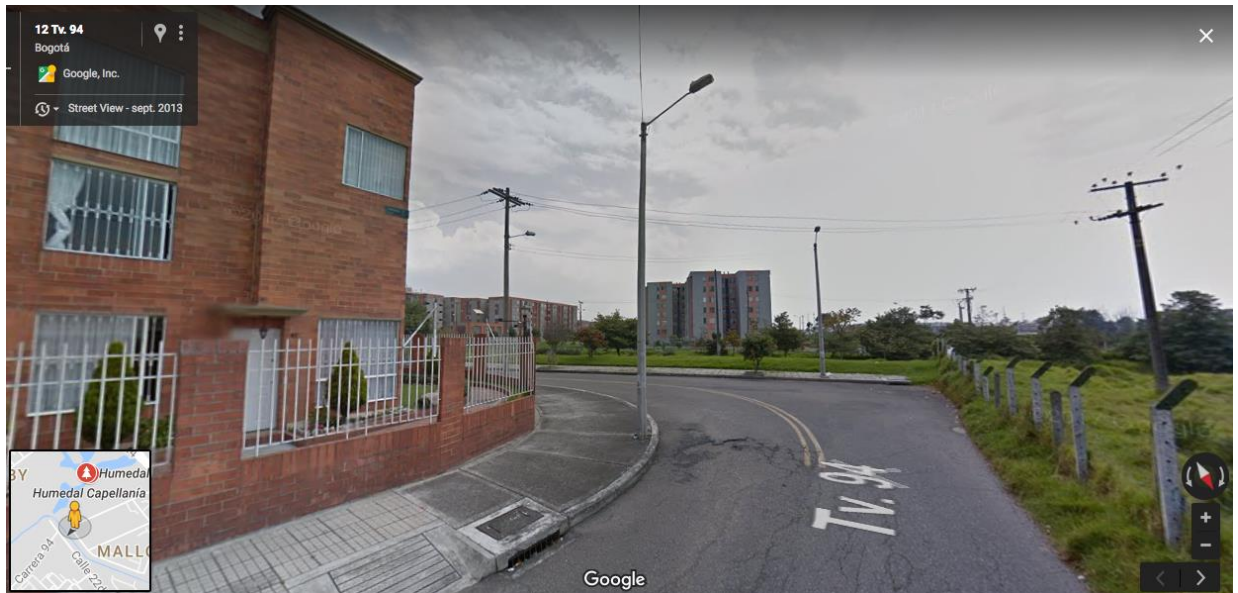
Figura 12. Sector Occidental Humedal Capellanía.



Fuente: Google Maps.

Mientras tanto, en el sector oriental del Humedal –y sector oriental de la ALO- el tipo de vivienda difiere del sector occidental. Los proyectos de vivienda son de tipo edificio y apartamentos en conjuntos residenciales cerrados de propiedad horizontal (Ver Figura 13), que corresponden a estrato predominantemente 4, como es el caso de los barrios Modelia Park y Modelia Imperial. Estos barrios son mucho más recientes, los apartamentos de Modelia Park I fueron entregados hacia el año 2008 y, actualmente se construyen otros proyectos de vivienda de este mismo tipo en el área delimitada de estudio, que corresponde con el área de influencia del Humedal Capellanía.

Figura 13. Sector Oriental Humedal Capellanía.



Fuente: Google Maps.

El proyecto de la autopista ALO, pese a su no construcción en la actualidad, ha generado un efecto socioespacial evidente, relacionado con procesos de segregación de la población. Una vez construida la ALO habría una tendencia a la agudización de la diferenciación entre los dos sectores en ambos costados de la avenida que se separan en el trazado proyectado de la autopista. Es claro que la intensa construcción de proyectos de vivienda modernos, en el costado oriental del Humedal Capellanía está relacionados con un proceso de valoración del terreno como resultado de la proyección de construcción de la ALO. Se puede observar en algunos sectores que existe un reemplazo de construcciones antiguas a otras más modernas (Ver Figura 14) de acuerdo a un proceso de gentrificación que se evidencia en varios sectores del área de estudio, es decir, una forma de desplazamiento de la población de sectores populares y céntricos por otra de mayor poder adquisitivo. Se evidencia una transformación de la vivienda con transición a tipos de vivienda considerados modernos. Es posible afirmar, entonces, que la autopista tiene la capacidad de dividir el área en dos sectores bien diferenciados, que alejarían poblaciones en condiciones socioeconómicas dispares.

Figura 14. Soluciones de vivienda en el área de estudio.



Fuente: Fotografía elaboración propia.

Además, las viviendas modernas (conjuntos cerrados con propiedad horizontal) (Ver Figura 15) suelen relacionarse con una fase del desarrollo del sector, y son un elemento constitutivo de un tipo de ciudad diferenciada y sectorizada que incluye, además, una red de vías asociada y la inclusión de zonas de actividad comercial. Se ha afirmado que el desarrollo geográfico desigual es característico de una forma de ordenar el espacio consecuente con el modo de producción capitalista y, más aún, neoliberal, en donde los centros comerciales y los grandes edificios, emporios del sector financiero, aparecen como templos delimitados en sectores específicos, a los cuales se les da el nombre de “centro financiero”, “centro administrativo”, reafirmando que actividades de carácter comercial y económica se agrupan en sectores diferenciados en los cuales la inversión es alta, por lo menos comparativamente con otros sectores destinados a otros usos, como la vivienda.

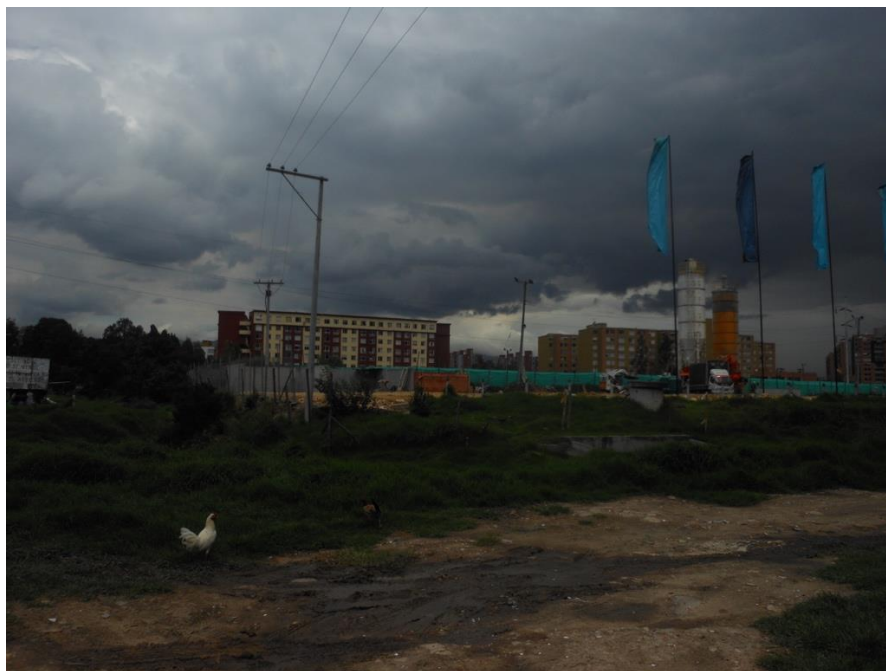
Figura 15. Proyectos de vivienda en el área de estudio.



Fuente: Fotografía elaboración propia.

También se puede hablar de desterritorialización, esto es, la existencia de “procesos de pérdida de territorio derivados de la dinámica territorial y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales” (Montañez & Delgado, 1998, p. 125), considerando como territorialidad el grado de control de una determinada parte del espacio por un actor específico. En este caso, las empresas han logrado desplazarse y expandir su territorio a costa de la pérdida de territorio por parte de sectores populares, quienes tradicionalmente han ocupado dicha zona del espacio. Como muestra la Figura 16, son vastas zonas en las cuales se implementan proyectos de construcción industrial y residencial, generando lo que se piensa y afirma es una dinámica de modernización pero que es, de manera estricta, expresa la forma de control del territorio por parte de actores privados.

Figura 16. Zonas en construcción en el área de estudio.



Fuente: Fotografía elaboración propia.

Ha afirmado Harvey (2013) que las diferenciaciones geográficas son rasgos activamente reconstruidos del modo de producción capitalista y no meros residuos históricos. Los caracteres diferenciados de las dos zonas del área de estudio evidencian una lógica de desarrollo particular que se expresa en el tipo de edificios que se levantan, aunque, no solo las características físicas de los tipos de vivienda dan información sobre la segregación de las poblaciones, que son una consecuencia de las dinámicas citadas. Como muestran las Figuras 17 y 18, los nuevos proyectos tienden a la diferenciación entre las construcciones tradicionales de los sectores populares a las nuevas arquitecturas de sectores exclusivos, ambos ubicados en la misma área. En la Figura 19 se aprecia el contraste entre ambos contextos.

Figura 17. Diferenciación urbana en el área de estudio.



Fuente: Fotografía elaboración propia.

Figura 18. Diferenciación urbana en el área de estudio.



Fuente: Fotografía elaboración propia.

Figura 19. Contraste en la diferenciación urbana.



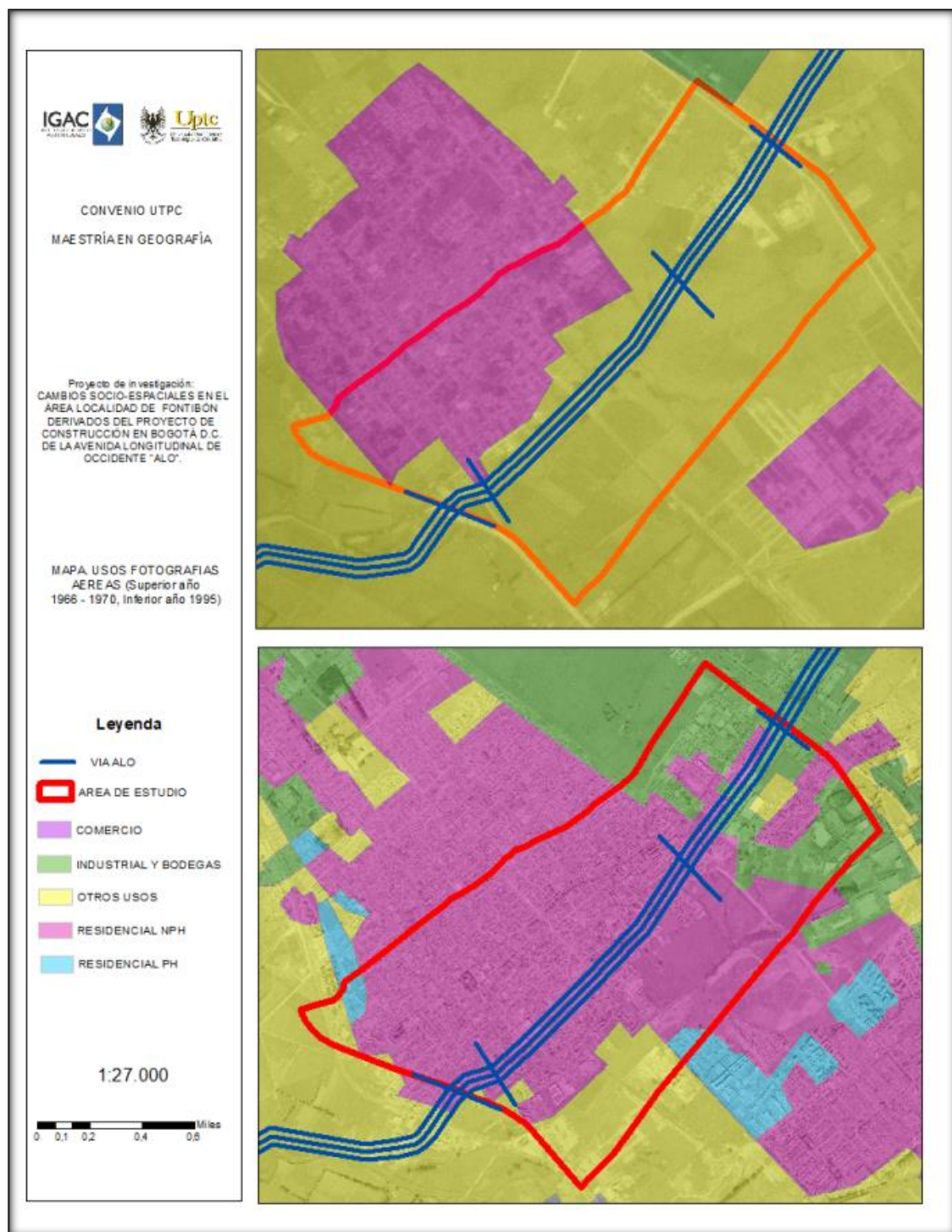
Fuente: Fotografía elaboración propia.

De acuerdo con Soja (Delgado, 2003, p. 95), los individuos son involucrados en la producción del espacio: “la vida social es materialmente constituida en su geografía histórica en los diferentes modos de producción. La existencia social se vuelve concreta en la geografía y en la historia, es decir en su especialidad, que debe ser constantemente reajustada, reestructurada y reproducida socialmente, lo que la hace fuente perpetua de contradicción y conflicto”. A partir de este principio algunos agentes pueden acceder a las mejores localizaciones (cercanas a los centros de mayor valor y con mejores dotaciones de infraestructura), mientras que otros deben localizarse en los lugares con menor valor (generalmente en las periferias) (Fuentes y Cervera 2006).

Los cambios socio espaciales en el área de estudio, en relación con la ALO, se evidencian en el contexto de las prácticas sociales de los residentes. Se pudo observar un incremento de la actividad comercial y el desplazamiento constante, como parte de la rutina de los habitantes del sector nuevo, hacia el Centro Comercial Hayuelos, ubicado en la Carrera 86 (Avenida Ciudad de Cali) y la Calle 22, que concentra actividades de compra-venta, recreación, eventos, bares, entre otros. Se constituye en

un punto de referencia para los residentes, quienes encuentran en este lugar un espacio para la interacción relacionada con la actividad comercial de manera bien específica. Mientras tanto los habitantes del sector occidental del humedal Capellanía –y la futura ALO- tienen una relación comercial más intensa con el sector más tradicional y residencial de Fontibón concentrado hacia la Carrera 100, este concentra establecimientos comerciales al detal, pequeños mercados y tiendas de barrio. En todo caso, el uso del suelo en el área de estudio ha incrementado una expansión de las actividades comerciales y residenciales, como muestra el Mapa de la Figura 20.

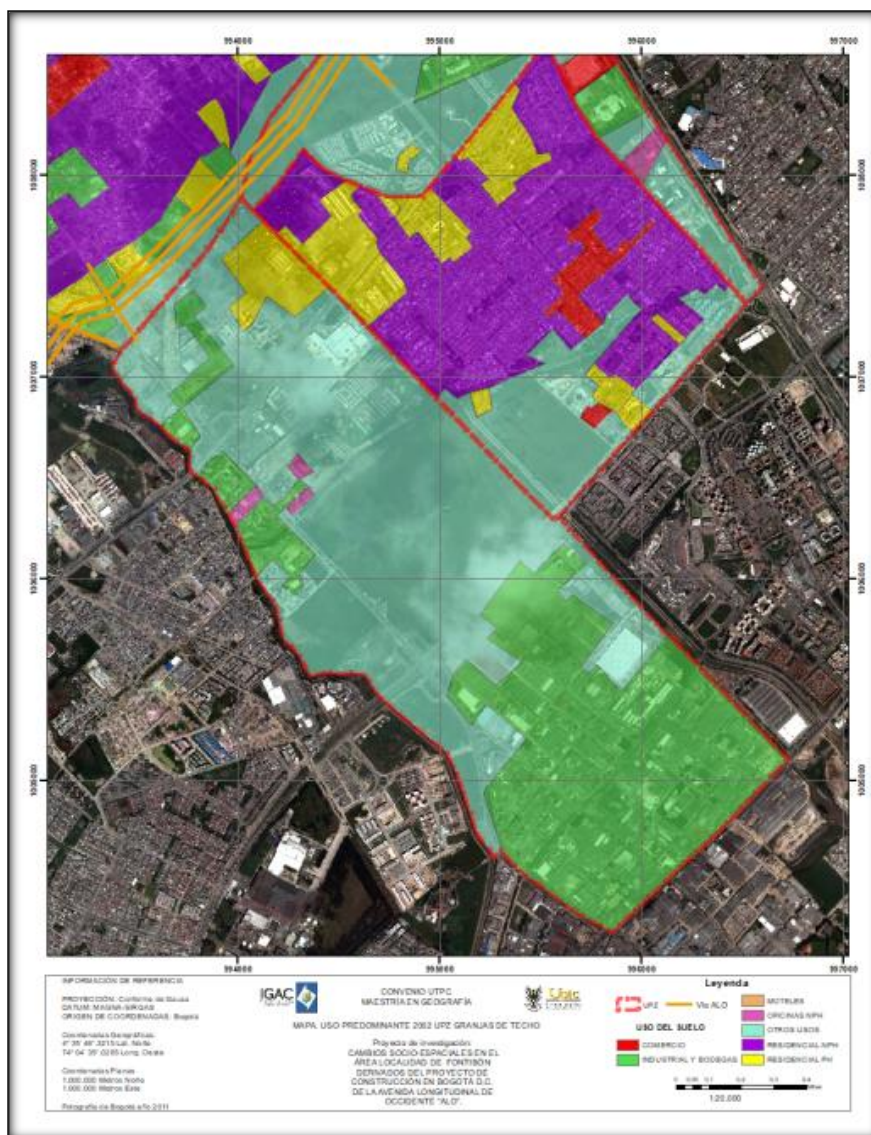
Figura 20. Usos del suelo en el área de estudio 1966-1995.



Fuente: Elaboración propia.

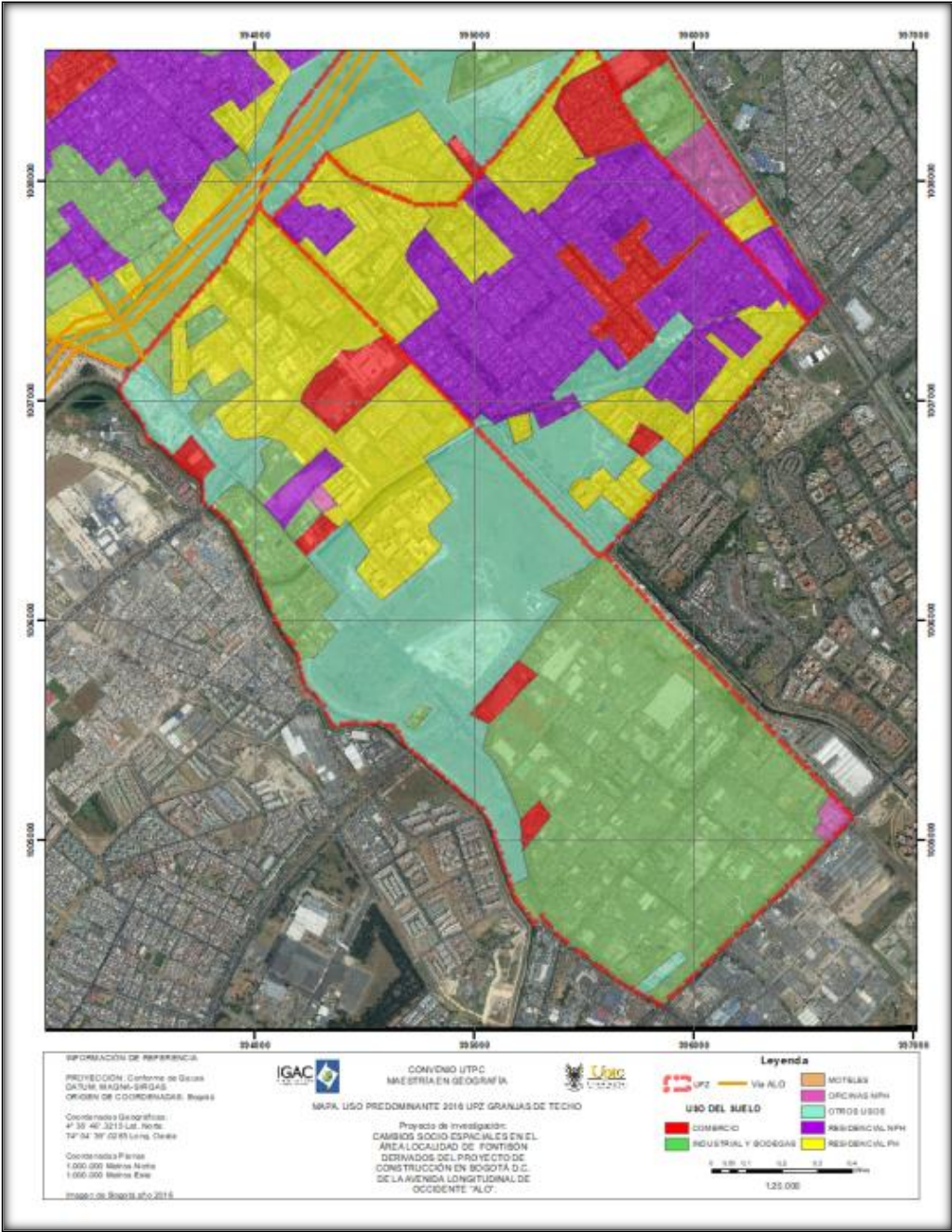
Del mismo modo, el uso del suelo en las diferentes UPZ del área de estudio evidencia, de manera más detallada, una concentración de actividades comerciales y residenciales, y su creciente presencia, como aparece en las Figuras 21 y 22 para la UPZ Granjas de Techo.

Figura 21. Uso predominante UPZ Granjas de Techo 2002.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 22. Uso predominante UPZ Granjas de Techo 2016

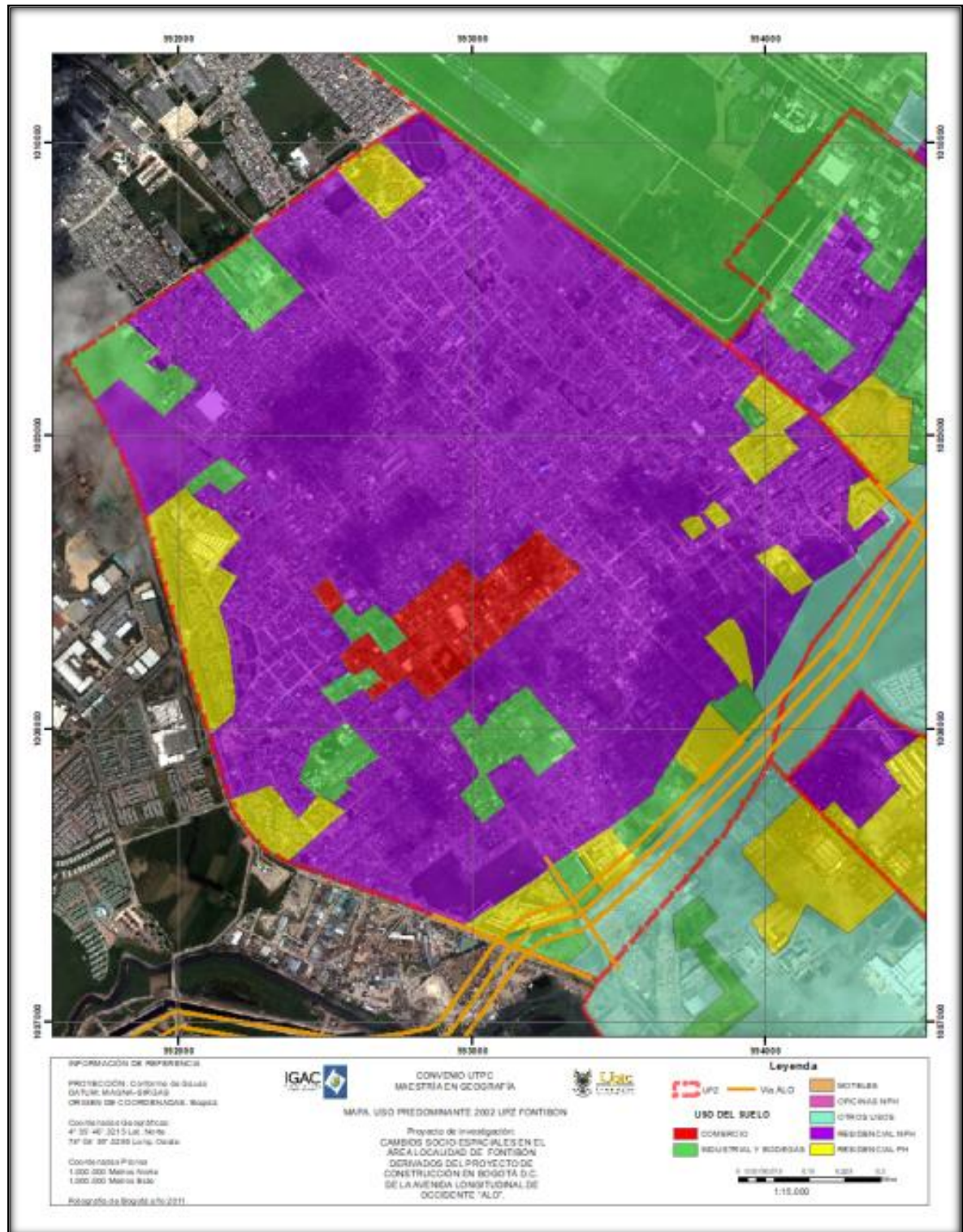


Fuente: Elaboración propia.

El color morado es un tipo de uso residencial tradicional mientras que el color amarillo representa construcciones de tipo más moderno, como conjuntos residenciales cerrados. Se evidencia un fenómeno de gentrificación en el cual los proyectos modernos con viviendas de mayor costo y estrato, reemplazan zonas más populares con menores condiciones económicas. Así mismo, una ampliación notoria de viviendas de condiciones socioeconómicas mayores a los existentes años atrás. Además la ampliación de zonas comerciales es coherente con la ocupación residencial del suelo ya que la actividad atiende la demanda de los nuevos pobladores del sector. El caso de la UPZ Fontibón aparece en las Figuras 23 y 24. En este caso se evidencian cambios similares, aunque se hace más notoria la mayor presencia de las zonas dedicadas a la industria, representadas en color verde y la construcción de proyectos residenciales caracterizados por edificios y conjuntos cerrados, representados en el color amarillo.

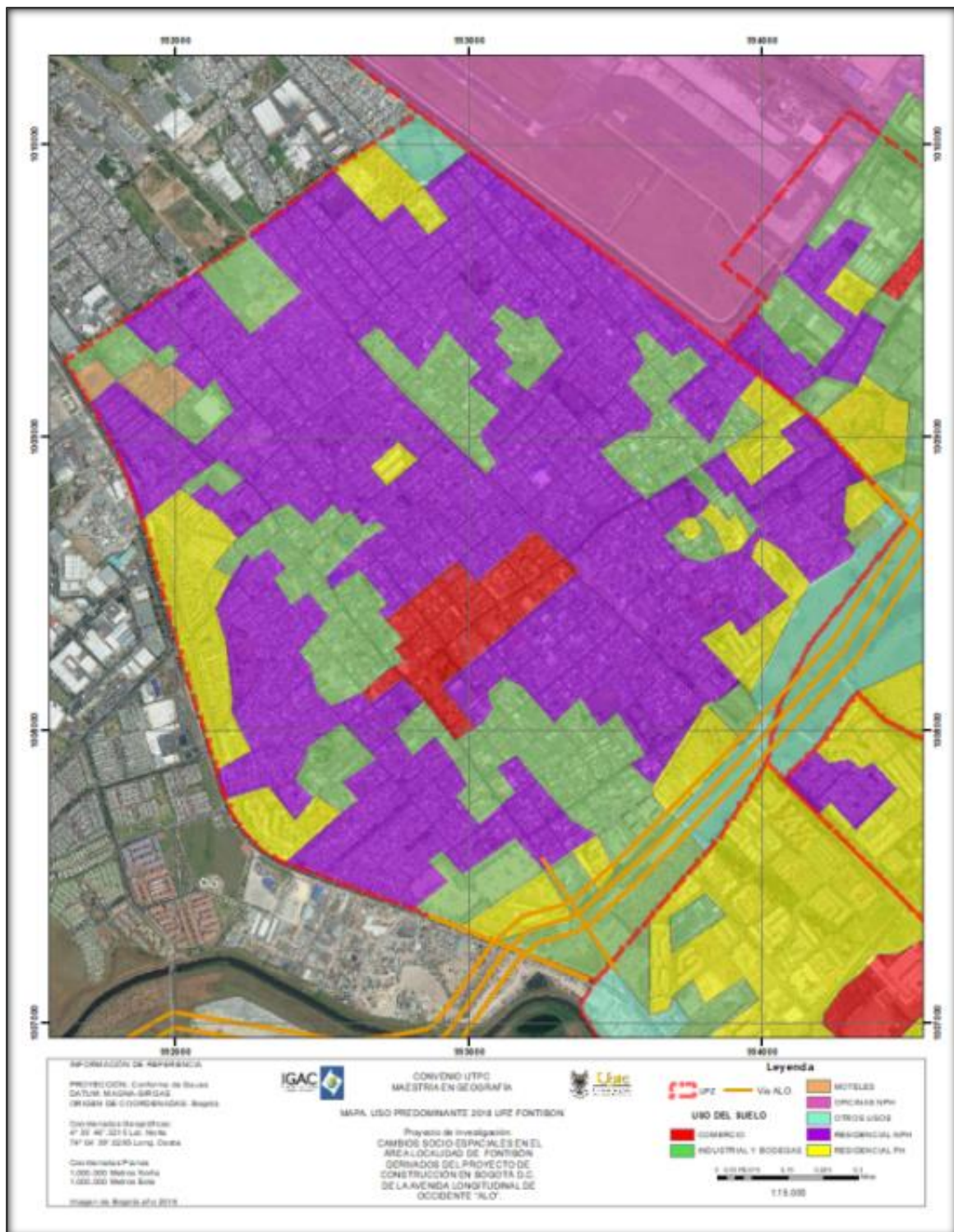
Una transición bien interesante entre los dos periodos considerados en los mapas presentados (2002-2016) es el de la UPZ Capellanía, zona de influencia del Humedal Capellanía, el cual sería atravesado por la ALO, que se muestran en las Figuras 25 y 26. La presencia de la ALO induce la llegada masiva de poblaciones en relación a la proyección futura de existencia de la avenida. De manera notoria se evidencia, respecto a los dos años mencionados, una ampliación dramática del uso residencial correspondiente a proyectos de vivienda de propiedad horizontal y conjuntos cerrados, representados del mismo modo, con el color amarillo. Esto es un resultado de el incremento del valor del suelo por efecto del paso de la ALO por el área. Se refleja el proceso de gentrificación y el incremento de suelo de uso comercial, con las mismas características que las mencionadas para la UPZ Fontibón.

Figura 23. Uso predominante UPZ Fontibón 2002.



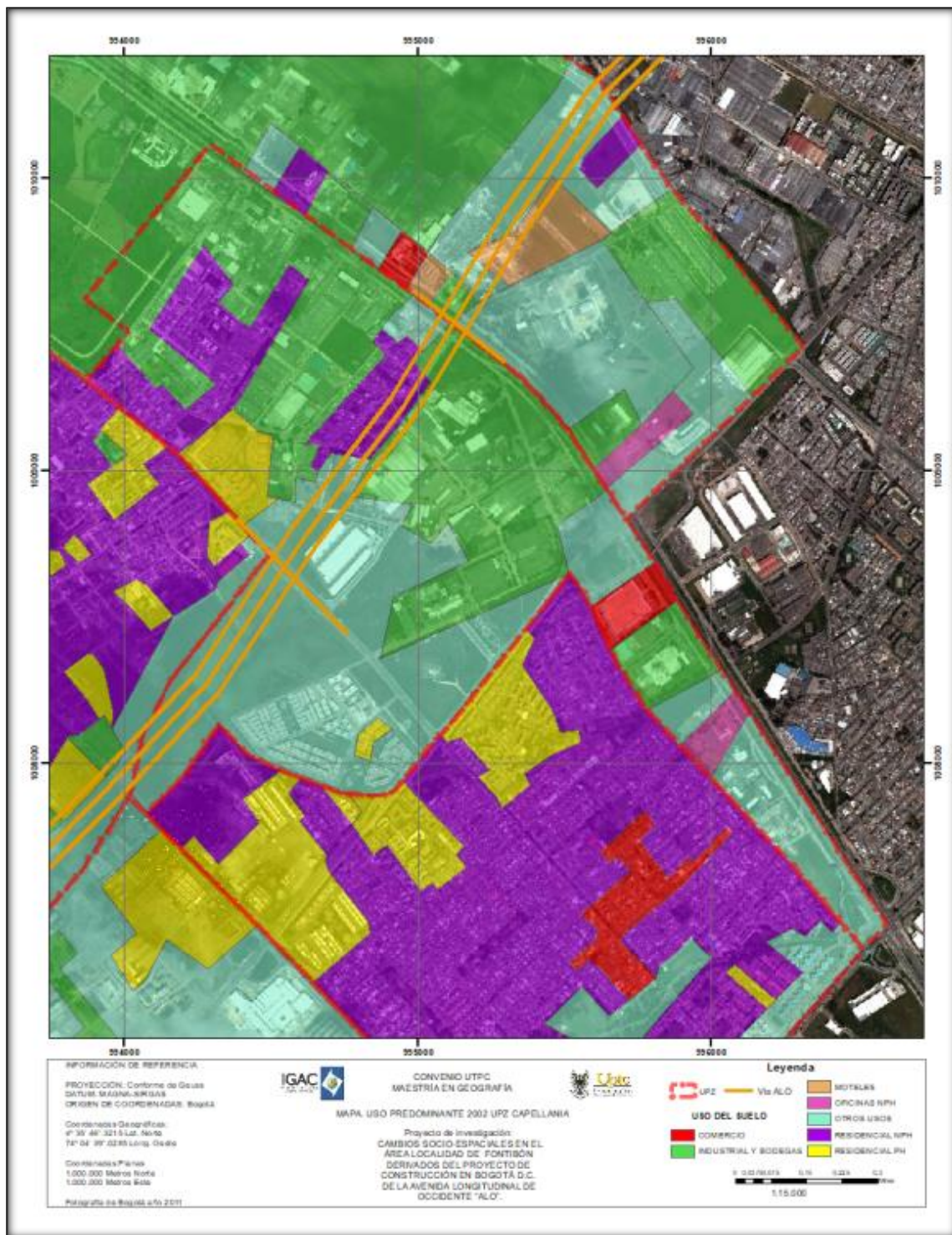
Fuente: Elaboración propia.

Figura 24. Uso predominante UPZ Fontibón 2016.



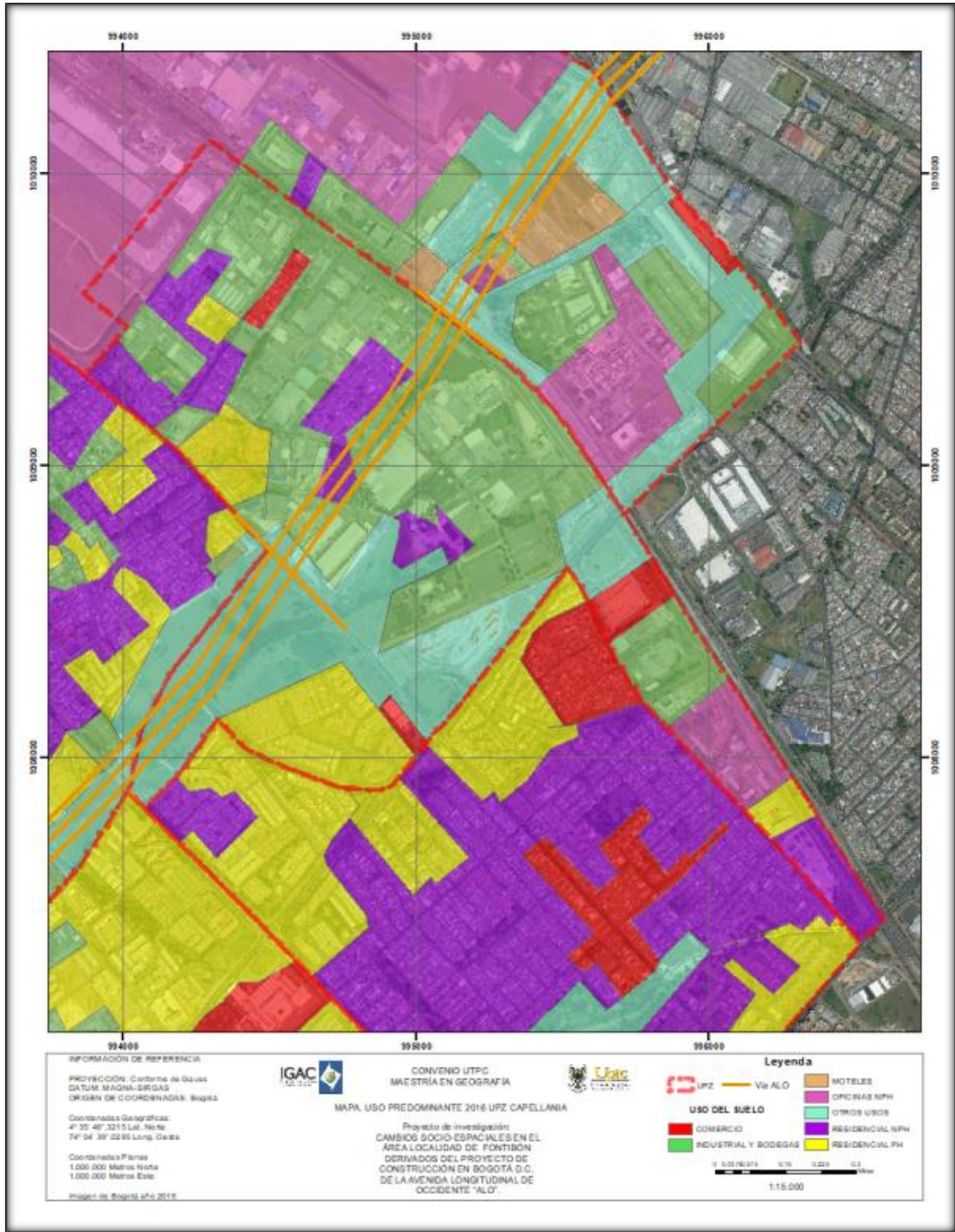
Fuente: Elaboración propia.

Figura 25. Uso predominante UPZ Capellanía 2002.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 26. Uso predominante UPZ Capellanía 2016.



Fuente: Elaboración propia.

Un fenómeno asociado con el crecimiento de las poblaciones en el área de estudio y con el proceso de gentrificación, es el de la demanda vehicular. Las nuevas formas de urbanismo residencial, basados en propiedad horizontal, se relacionan con poblaciones con mayor probabilidad de posesión de vehículos, lo cual representa una demanda adicional de vías intermedias que, se espera, conecten a futuro con la ALO, como se muestra en el Mapa de la Figura 27. En todo caso la malla vial es ampliada en torno a los nuevos procesos de construcción urbana.

Figura 27. Intersecciones Viales con la ALO.



Fuente: Elaboración propia.

Existe una diferenciación bien marcada entre las prácticas comerciales de los residentes de ambos costados del área de estudio ya que los residentes de los sectores más modernos usan, además, automóviles privados, como medio de transporte preferencial, de manera diferente a los de los sectores más tradicionales. Bien ha mencionado Pardo (2008, p. 34) que los proyectos modernos aportan en “la especialización y segregación funcional del espacio urbano, siendo la primacía de los espacios cerrados un factor

fundamental hacia el detrimento de los espacios abiertos, lo que va a determinar el avance de la privatización y fragmentación urbana”. La relación con los centros comerciales, cercanos a la zona, evidencia este aspecto de la disminución de la interacción social entre vecinos que ahora se traslada del lugar de vivienda al centro comercial. Los sectores de vivienda, conjuntos cerrados, ahora son espacios herméticos donde disminuye la socialización.

4. CONCLUSIONES

La ALO como proyecto, transita en la vida de la ciudad. No existe de manera concreta pero está presente en el imaginario de la vida de los bogotanos. Hace parte de las preocupaciones y expectativas de sus habitantes, convoca al debate y concentra los intereses de ciudadanos, políticos, empresarios y ambientalistas. La ALO, con sus paradojas, es un lugar en donde se dinamiza la ciudad en plena construcción. Analizar la ALO conlleva importancia para la indagación desde las ciencias sociales debido a su importancia pública.

La selección de un área específica de observación ha facilitado concentrar las miradas de un caso particular pero proyectarlas al caso general. De manera sintética no puede ser equivocado afirmar que el trayecto completo de la ALO implica aspectos comunes, en sus diferentes tramos. El caso centrado en una zona en que conviven los espacios residenciales, comerciales, financieros, industriales y ecológicos, es suficiente justificación para la selección del área de estudio. Todos estos componentes y su afectación en los colectivos que habitan la zona se han analizado a lo largo del presente texto.

Durante el recorrido realizado, a nivel analítico, se pueden observar diversos cambios socioespaciales relacionados con el problema de la ciudad pero, en este caso, atados al proyecto ALO, el cual no es un elemento más del escenario urbano sino que es un factor que ha determinado la forma en que la ciudad y las dinámicas sociales son modificadas. Así, la agudización de la segregación de las poblaciones, la preferencia por viviendas modernas de propiedad horizontal caracterizadas por el poco dinamismo social evidente en la limitada actividad social en su entorno, o bien, su traslado al centro comercial como lugar preferencial donde ocurre la socialización.

La configuración de los espacios en donde se llevan a cabo las actividades comerciales, industriales y financieras que conllevan, en general, las prácticas de trabajo de la población, se concentran en una zona alrededor de una gran autopista. El suelo aumenta su costo y empuja a la gentrificación del área de estudio. Las expectativas sobre el futuro del sector, que involucra a la ALO dentro del imaginario colectivo de ciudad, transforman los espacios y las prácticas. La nueva configuración de una ciudad que se piensa moderna, se define de manera simultánea al tránsito del proyecto ALO.

Si bien, en un costado de la ALO se siguen agrupando los barrios tradicionales, sectores populares de bajo estrato que concentran poblaciones heterogéneas pero muchas de ellas con bajo ingreso, en condiciones de pobreza, e incluso de indigencia, es una extensión de sectores con alta densidad poblacional, como es la localidad de Fontibón, en las UPZ ubicadas en el área de estudio. No obstante, se evidencia la gentrificación, que empuja al reemplazo, o por lo menos, transformación de estos sectores para dar lugar a una ciudad diferente, artificial, con edificios altos, encerrados entre los límites de sus conjuntos cerrados, alejando a los habitantes y quizás, generando sospechas entre estos como resultado de la segregación que, a la vez, conduce a la estigmatización de sectores de la población.

La ALO es un proyecto no construido pero con una importante capacidad de impactar a las poblaciones y modificar sus prácticas y su relaciones con el espacio. Se ha hecho énfasis en los caracteres del Humedal Capellanía, reflejo de un problema profundo en la estructuración de la ciudad de Bogotá, la necesidad de convivencia entre el cemento y el ecosistema de la capital, determinado por la estructura ambiental entre los cerros y los humedales que permiten el tránsito de las fuentes de agua y, por supuesto, la vida. Aún sigue siendo un tema de debate, quizás el más importante en el contexto de los debates políticos que aparecen como oportunidades de movilizar intereses particulares en torno a una discusión que compete y compromete a las poblaciones que habitan y/o interactúan en el contexto del área de influencia de la ALO.

5. REFERENCIAS

- Azócar, G., Henríquez, C., Valenzuela, C., & Romero, H. (2008). Tendencias sociodemográficas y segregación socioespacial en Los Ángeles, Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 41: 103-128.
- Beck, U. (2002). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- Belil, M. (1990). Industrialización y espacio urbano. *Documents D'Analisi Geogràfica*, 17: 121-131.
- Bogotá. (2009). Proyecto de Acuerdo No. 200 de 2009. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36036>
- Bogotá. (2004). Decreto 190 de 2004. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>
- Bogotá. (1998). Acuerdo 13 de 1998. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=921>
- Bogotá. (1980). Acuerdo 2 de 1980. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=575>
- Bogotá. (1961). Acuerdo 38 de 1961. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=15055>
- Camarero, L. (1993). *Del éxodo rural y del éxodo urbano. Ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Scripta Vetera*, 138: 265-301.
- Carreño, C. (Comp.) (2013). *La Gestión Urbana en América Latina. Debates desde la reflexión-acción*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Cortés, R. (2007). Del urbanismo a la planeación de Bogotá (1900-1990). Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11 (1): 160-213.

- Defelipe, S. (2015). El dilema de la ALO: Qué quieren los bogotanos ¿movilidad o medio ambiente? Recuperado de <https://www.civico.com/bogota/noticias/el-dilema-de-la-alo-que-quieren-los-bogotanos-movilidad-o-medio-ambiente>
- Delgado, M. (2008). La artistización de las políticas urbanas. El lugar de la cultura en las dinámicas de reapropiación capitalista de la ciudad. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 270 (69).
- Delgado, O. (2003). *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Delgado, O. (2001). Geografía, espacio y teoría social. En: Aguirre, S. (Coord.) *Espacio y territorios. Razón, pasión e imaginarios*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, pp. 39-66.
- Dubey, M. (2004). Geografías posmodernas. En: Dube, S., Banerjee, I. & Mignolo, W. (Coord.) *Modernidades coloniales: otros pasados, historias presentes*. México: El Colegio de México, Centro de estudios de Asia y África, pp. 119-144.
- DNP. (2002). *Propuesta para mejorar la movilidad entre Bogotá y Soacha (Documento CONPES 3185)*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- El Espectador. (2011, Junio 15). 50 años lleva en construcción la Avenida Longitudinal de Occidente. Recuperado de <https://www.elespectador.com/content/50-a%C3%B1os-lleva-en-construcci%C3%B3n-la-avenida-longitudinal-de-occidente>
- El Tiempo. (2016, Noviembre 9). Cinco décadas y no está lista la ALO en Bogotá. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/construccion-de-la-alo-en-bogota-36440>
- El Tiempo. (2012, Agosto 30). Pro causas ambientales modificaron el trazado de la ALO en Bogotá. Recuperado de http://caracol.com.co/radio/2012/08/30/bogota/1346304780_752724.html
- González, I. (2012). *Impacto socio-espacial de la Ciudad Jardín Bicentenario en el municipio de Nezahualcoyotl*. México: Instituto Politécnico Nacional.

- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- La República. (2014, Junio 10). La Avenida Longitudinal de Occidente podría generar problemas urbanísticos. Recuperado de <https://www.larepublica.co/infraestructura/la-avenida-longitudinal-de-occidente-podria-generar-problemas-urbanisticos-2109916>
- Luna, D. & Escobar, J.C. (2014). ¿Por qué es importante la Avenida Longitudinal de Occidente? *Documento de Pensamiento*, 5: 3-14.
- Maldonado, J. & Téllez, V. (2012, Febrero 18). Laguerra fría de la ALO. Recuperado de <https://www.elspectador.com/noticias/bogota/guerra-fria-de-alo-articulo-327361>
- Mejía, L., Botero, F. & Rodríguez, J. (2008). ¿Pavimentando con votos? Apropiación presupuestal para proyectos de infraestructura vial en Colombia, 2002-2006. *Colombia Internacional*, 68: 14-42.
- Mejía, C.A. (1998). Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país. *Revista Credencial*, 102.
- Ministerio de Transporte. (2005). *Caracterización del Transporte en Colombia. Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura*. Bogotá: Ministerio de Transporte. Oficina Asesora de Planeación.
- Montañez, G., & Delgado, O. (1998). Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía*, 7 (2): 120-134.
- Osmont, A. (2003). Ciudad y economía: la ciudad eficiente. En: Balbo, M., Jordán, R., & Simioni, D. (Comp.) *La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL*. Santiago de Chile: CEPAL, pp. 11-28.
- Otero-Durán, I., Angulo, D., Corredor, P., Zuluaga, F., & Sepúlveda, E. (2010). Propuesta de gestión para reducir el impacto ambiental de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), en la dinámica del humedal La Conejera, Bogotá (Colombia). *Revista Gestión Integral en Ingeniería Neogranadina*, 2 (2).

- Pardo, M. (2008). *Territorialidades cívicas. Espacio público y cultura urbana en Bogotá*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Pérez, E., & Gamallo, P. (2014). Segregación socioespacial en una ciudad de tamaño intermedio. El caso de Mérida. *En*: López, R., & Ramírez, L. *Crecimiento urbano y cambio social: escenarios de transformación en la zona metropolitana de Mérida*. Mérida: Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 61-84.
- Pérez, G. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. *Documentos de trabajo sobre economía regional*, 64. Bogotá: Banco de la República.
- Pirenne, H. (1983). *Las ciudades de la Edad Media*. Madrid: Alianza Editorial.
- Preciado, J. (2011) *Bogotá Región: Crecimiento urbano en la consolidación del territorio metropolitano. Memorias "Seminario Internacional Bogotá y Cundinamarca: avances y perspectivas en la integración regional"*. Bogotá: Corporación Autónoma de Cundinamarca (CAR) – Facultad de Medio Ambiente y Recursos Naturales Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Ramírez, A. (2009). Análisis de los conflictos ambientales en interfases urbano-rurales. Generalidades desde dos territorios de Bogotá. *Revista nodo*, 6 (3): 71-96.
- Rincón-Avellaneda, M. (2016). Conflictos territoriales y Proyectos de Infraestructura Vial. *Bitácora*, 26 (2): 71-78.
- Rueda, J. (1999). El campo y la ciudad. Colombia, de país rural a país urbano. *Credencial Historia*, 119.
- Salazar, J. (2007). La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. *Bitácora*, 11 (1): 208-219.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2009). *Conociendo la localidad de Fontibón: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Soja. (1993). *Geografías Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Río de Janeiro: Jorge Zahar Ed.

Vargas, G. (2012). Espacio y territorio en el análisis geográfico. *Reflexiones*, 91 (1): 313-326.

Ward. (1993). The Latin American inner city: differences of degree or of kind. *Environment and Planning*, 25 (8): 1131-1160.