

Ciudad creciente: La malla vial y los procesos urbanos de Bogotá como mediadores en la expansión urbana de la ciudad.

Iván Andrés Triviño Sánchez

Universidad Pedagógica Nacional

Facultad de Humanidades

Departamento de Ciencias Sociales

Línea de Investigación Geografías Críticas y Educación

Bogotá D.C

2024

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. LAS ACTIVIDADES INHERENTES A LA CIUDAD: BOGOTÁ, SUS DINÁMICAS URBANAS.....	6
2.1 LA FRONTERA INVISIBLE DE LA CIUDAD: LA EXPANSIÓN URBANA.	6
2.2 RUTAS DE TRANSFORMACIÓN: LOS PROCESOS MIGRATORIOS DE LA EXPLOSIÓN DEMOGRÁFICA. 17	
2.3 LA IDEA SUBYACENTE A LA CIUDAD: LA PLANIFICACIÓN URBANA DE BOGOTÁ.....	22
3. CARACTERIZACIÓN DE LAS AVENIDAS DE BOGOTÁ	10
3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES AVENIDAS DE BOGOTÁ	10
3.2 IMPLICACIONES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	18
3.3 REFLEXIÓN ENTORNO AL CONCEPTO DE CONURBACIÓN Y SU RELACIÓN CON EL CAPÍTULO	29
4. TRANSFORMACIÓN URBANA EN BOSA.....	35
4.1 IMPLICACIONES URBANAS DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE	44
4.2 LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y LA EXPANSIÓN URBANA EN LOS PLANES DE DESARROLLO.	56
4.3 ENTRE ASFALTO Y RUEDAS: LA DINÁMICA DEL TRANSPORTE EN BOSA.....	66
4.4 DE PERIFERIA A CIUDAD: TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL SUROCCIDENTE DE BOSA. 83	
5. CONCLUSIONES	103
<i>Bibliografía</i>	110

1. INTRODUCCIÓN.

La ciudad se encuentra en constante expansión, y Bogotá no es ajena a este proceso. Esto se puede evidenciar comparando los mapas en diferentes periodos históricos. Desde su fundación en el siglo XVI hasta el periodo actual, la ciudad se ha ido expandiendo. En esta dinámica, el siglo XX ha tenido una importancia fundamental, ya que es en este periodo cuando se presenta el mayor crecimiento urbano, donde la ciudad ha llegado a conurbanizar pueblos e integrarlos a las dinámicas propias de la ciudad.

En otras palabras, la expansión urbana es un proceso constante en la configuración de la ciudad, por medio de sus dinámicas internas y externas, recordando que la ciudad siempre está inmersa en diferentes escalas en las cuales actúa y hace parte. Acercarse al fenómeno de expansión urbana permite identificar las diferentes condiciones y formas en que se presenta. Es por esto por lo que la investigación pretende comprender estos aportes reconociendo las dificultades y potencialidades existentes. Por esta razón, nos centraremos en los procesos urbanos del siglo XX para identificar cómo fue la forma y de qué manera se expandió Bogotá. Ahora, debido a que el crecimiento urbano es constante y permanente, nos parece pertinente que se aborde el tema de la expansión. Por esta razón, realizamos esta investigación desde la geografía urbana y la geografía económica, ya que éstas poseen aspectos metodológicos y teóricos que contribuyen a nuestro propósito.

Ahora bien, con lo dicho, es válido agregar que, si bien la ciudad se expande, esa también concentra diferentes aspectos de las dinámicas sociales (laborales, culturales, educativos, consumo, etc.) por lo que nos encontramos con dos fuerzas opuestas al interior de la ciudad: por un lado, una expansión física hacia el exterior buscando ampliar sus límites, y, por otro lado, una concentración de personas con sus relaciones sociales que desarrollan en la ciudad. Este hecho genera diferentes problemáticas a medida que se desarrolla. Para hacer frente a estos, la planificación urbana se convierte en una necesidad para el desarrollo de las ciudades, ya que ofrece diferentes opciones para configurar la morfología de la ciudad y su crecimiento, por otro lado, sus “implicaciones se reflejan en el bienestar individual y colectivo de un determinado territorio (...) donde intervienen múltiples aspectos que repercuten directamente en el buen vivir de los ciudadanos” (Polanco, 2018).

Sin embargo, la planificación no es la panacea a las problemáticas urbanas (Gómez, 2021), ya que por un lado, al no alcanzar a todos los sectores de la ciudad los problemas persisten, y por otro, los actores urbanos, entendidos como grupos sociales que materializan al interior de la ciudad intereses e ideas, configuran y transforman la forma que tiene la ciudad, poseen intereses particulares que no engloban las necesidades de la población (Montoya, 2018, pág. 37). Dentro de los problemas frecuentes de las ciudades podemos encontrar: segregación económica, hacinamiento, contaminación, insatisfacción de necesidades básicas, movilidad, desempleo, entre otras. Por esta razón, al analizar la expansión urbana de Bogotá, buscamos entender la forma en que estas problemáticas se presentan.

Dentro de los aspectos a estudiar para comprender el fenómeno de la expansión urbana, las avenidas serán nuestro eje central. Bogotá se ha expandido tanto en sentido norte-sur, como en el oriente-occidente. En ambos casos se presentan unos ‘anillos viales’, que forman hitos que marcan, limitan, atraen y configuran la expansión. De esta forma se puede evidenciar que existe una relación entre la expansión urbana y la infraestructura vial. Es aquí donde resaltamos la importancia al analizar el fenómeno del crecimiento urbano por medio de las redes viales de la ciudad, siendo este el objeto de estudio. En ese sentido, se estudiará a la expansión urbana materializado en la Avenida Longitudinal de Occidente, buscando conocer cómo se configura la periferia en el sur occidente de Bogotá: qué la constituye, sus problemáticas urbanas locales, las soluciones que se han presentado, entre otros aspectos. Por otro lado, también se espera dar una posible proyección sobre cómo se realizará la expansión futura y las implicaciones que conlleva.

Teniendo presente lo mencionado, se busca responder a la siguiente pregunta problema: ¿Cómo se desarrolla la expansión urbana en el occidente de Bogotá, en relación con la reconfiguración y ampliación de la malla vial que representa la implementación del tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente, en la localidad de Bosa?

El fruto de esta investigación nace en un interés personal de conocer cómo el crecimiento urbano configura ciertas formas de habitar que poseen las personas de la periferia suroccidental de Bogotá, específicamente al occidente de Bosa, con respecto a otros espacios de la ciudad. El recorrido teórico y práctico que supone estudiar en la universidad me aportó algunas herramientas desde la disciplina geográfica e histórica que permitieron evidenciar ciertas preguntas que casi siempre di por obvias del lugar donde vivo: ¿por qué debo salir con horas de anticipación al movilizarme hacia algún punto de la ciudad cuando existen diversos medios de transporte? ¿Por qué razón me siento en peligro en mi localidad cuando hay presencia policial que en otros espacios sí me brindan esa sensación de seguridad? ¿Por qué la mayoría de los habitantes del sector en el que crecí pertenecen al estrato socioeconómico 2? ¿En qué momento se transformaron los bosques circundantes donde jugaba cuando era pequeño en cuadras llenas de casas e incluso edificios encerrados que ahora impiden el paso que antes tenía?

Estas preguntas, que dentro de la cotidianidad del habitante del sector podrían parecer obvias, o incluso vanas, poseen múltiples respuestas. Por esta razón, la presente investigación busca brindar un acercamiento a los diferentes aspectos que influyen en la expansión urbana y que modifica las prácticas de habitar de las personas. De manera que tiene como objetivo general analizar los procesos urbanos de expansión urbana, tomando como ejemplo el tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente. Para cumplir satisfactoriamente esta meta, se proponen los siguientes objetivos específicos con el fin de que aporten los elementos necesarios para realizar el análisis pertinente:

1. Identificar los procesos urbanos que acontecen en la ciudad y propician la expansión urbana.
2. Caracterizar la expansión urbana por medio de las redes viales existentes en Bogotá.
3. Explicar el impacto en la localidad de Bosa debido a la transformación de las dinámicas urbanas a causa de la expansión urbana procedente de la construcción del tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente, entendido como una expansión de las redes de flujo y transporte de la ciudad

La puesta en práctica de esta investigación está enmarcada en la Avenida Longitudinal de Occidente, específicamente en su tramo sur –desde la Avenida Indumil hasta la calle 13-. Por esta razón, estará centrado en el occidente de Bogotá, y específicamente en la localidad de Bosa en la UPZ 87 Tintal sur, donde será el mayor impacto de la implementación del proyecto. Frente al marco temporal se desarrollará durante el año 2022, teniendo en cuenta el curso que ha tomado el proyecto y las proyecciones hasta el momento.

Vale la pena aclarar que como la expansión urbana es un fenómeno que lo componen diferentes procesos urbanos, centraremos nuestro análisis en tres grandes temas que a nuestro parecer son los que

más contribuyen con la expansión urbana de Bogotá durante la segunda mitad del siglo XX. Estos temas son: 1. La explosión demográfica, identificando cuales fueron las principales causas de la migración campo-ciudad que aumentó la población urbana; 2. La planificación urbana, buscando identificar los intereses que mueven las acciones públicas, privadas, público-privadas, y populares, que transformaron y expandieron la ciudad; 3. El análisis del uso del suelo, que nos permite localizar los principales focos residenciales, comerciales e industriales para obtener una imagen sobre cómo está diferenciada la ciudad y entender por qué se configura de esta manera. A pesar de que se expliquen de manera independiente, cada proceso se encuentra influenciado por el otro. De igual forma, la expansión urbana y la infraestructura vial siempre se encontrarán presente de manera transversal a lo largo de toda la investigación.

2. LAS ACTIVIDADES INHERENTES A LA CIUDAD: BOGOTÁ, SUS DINÁMICAS URBANAS.

Este capítulo busca definir y desarrollar conceptos y procesos claves para comprender la expansión urbana en Bogotá. Siendo este un tema tan amplio, hablando del aspecto temporal, centraremos el desarrollo hacia finales del siglo XX e inicios del XXI. Sin embargo, se resaltan algunos aspectos importantes en la expansión urbana de Bogotá a lo largo del siglo XX, ya que este es el que mayor se evidencia su desarrollo. Se han elegido tres procesos urbanos que contribuyen al entendimiento de cómo crece y se expande la ciudad, así como la forma en que esto se presenta. Esta síntesis nos permitirá conocer las condiciones económicas, sociales, históricas y geográficas, que permitieron y/o posibilitaron el desarrollo que tuvo dichos procesos al interior de la ciudad.

2.1 LA FRONTERA INVISIBLE DE LA CIUDAD: LA EXPANSIÓN URBANA.

2.1.1 Dónde está la frontera de la ciudad

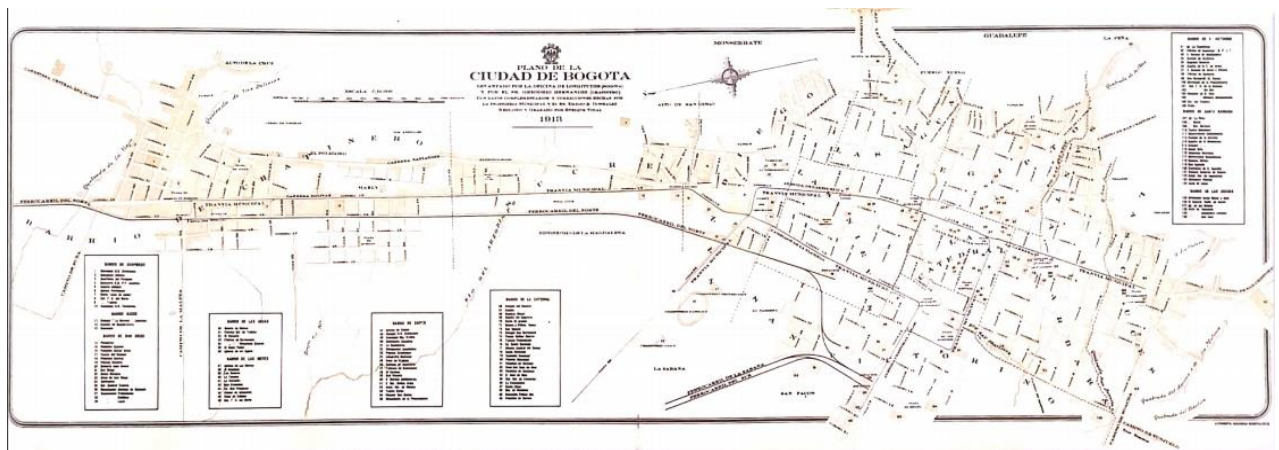
Si nuestra intención es comprender la expansión urbana, debe haber un punto en el cual podamos decir hasta aquí llega la ciudad, y a partir del mismo punto inicia su expansión. Sin embargo, es importante destacar que la ciudad no es un punto fijo, sino más bien un ente dinámico en constante evolución. Por esta razón, es necesario establecer un límite que diferencie a la ciudad de otro espacio. Entonces, es necesario establecer un límite que diferencie a la ciudad de otro espacio. Lo primero que se debe realizar es elegir un tiempo específico, puesto que la ciudad se encuentra en constante expansión, por lo cual su límite varía en diferentes momentos. Esto ya nos da una primera idea, la frontera de la ciudad no es fija, se transforma y modifica con el paso del tiempo. Lo que hoy es el límite de la ciudad, mañana no lo será. Entonces, estamos hablando no de una línea fija, sino de una zona de transición, entre lo que es y no es ciudad. Este espacio es la transición entre lo urbano y lo rural, una especie de espacio que entremezcla y difumina conjuntamente ambas dinámicas para pasar de una a la otra.

Para Michel Lussault, (2015) dos realidades sociales no pueden compartir un mismo punto en extensión, por lo cual en el desarrollo de las dinámicas sociales siempre hay una distancia que las separa. El autor sostiene que una herramienta para analizar la distancia es el *instrumento separador*, entendido como la “designación, calificación y delimitación del espacio” (pág. 65). Dentro de los tipos de separación se propone los *límites abiertos desdibujados*, caracterizados como “el espacio de transición,

no materializado, pero a menudo interiorizado por los actores, que separa (...) dos entidades espaciales diferentes” (pág. 67), y será esta la definición del límite de ciudad que emplearemos. De tal manera que “el límite no es una línea, sino una franja [o zona] de transición en las que hay viviendas dispersas entre áreas de cultivo, es decir, con cambios usos del suelo: urbano y rural” (Bazant, 2010, pág. 484), separando de esta manera las entidades espaciales de la ciudad¹ y el campo.

2.1.2 Hacia dónde se expandió la ciudad.

La expansión urbana de Bogotá no ha sido regular a lo largo del tiempo desde su fundación. No es sino hasta inicios de 1900 donde las relaciones entre Bogotá y el pueblo de Chapinero empiezan a unificar paulatinamente estas dos entidades urbanas, aumentando en sentido norte-sur la expansión de Bogotá. Por lo tanto, podemos decir que la ciudad inicia y se mantiene durante casi cuatro siglos como un punto central, y es hasta inicios del siglo XX cuando comienza a configurarse una franja paralela a los cerros orientales que se extiende de sur a norte, como se puede evidenciar en el mapa 1.

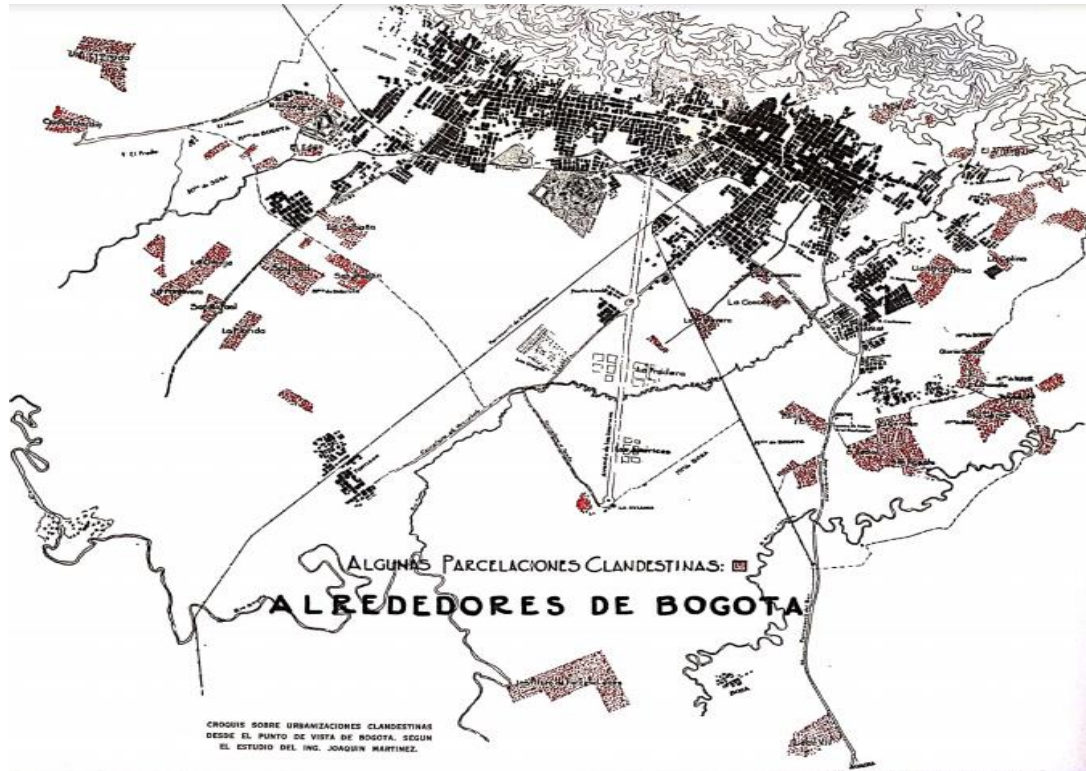


Mapa 1 Plano de la ciudad de Bogotá 1913. Tomado de Atlas histórico de Bogotá 1791-2007. p. 69.

Consolidada esta franja, la ciudad comienza a expandirse hacia el sur y hacia el occidente. Para 1950 Bogotá, de manera consolidada llega hacia el sur hasta donde actualmente se encuentra San Cristóbal sur, y hacia el occidente hasta donde hoy se encuentra el Estadio el Campín y la Universidad Nacional de Colombia. Sin embargo, en mapas de la época se pueden evidenciar parcelaciones clandestinas aún más hacia el sur y el occidente, en lugares como Usme, Tunjuelito, Bosa, Engativá.

¹ Para el caso de Bogotá, en inicios del siglo XXI, siguiendo a Toro (2005), la composición de los límites de las zonas de transición de la ciudad son los siguientes: “Occidental, con crecimiento residencial de estrato bajo, mayoritariamente informal; Norte, uso dotacional, con establecimientos comerciales y residenciales con altos costos con características suburbanas con esquemas ilegales; Oriental, reserva forestal y zona urbana.” (pág. 102) Para el límite sur, por un lado, se desarrollan procesos de conurbación con el municipio de Soacha, y por otro, una expansión hacia la zona rural de Usme y Sumapaz. Esta realidad evidencia que a lo largo de los diferentes límites de la ciudad hay una diferenciación social de clase, que se materializa en los diferentes usos de suelo que se desarrollan en las periferias de Bogotá.

Todo esto nos permite afirmar que en la primera mitad del siglo XX la ciudad comenzó una expansión constante hacia el sur, principalmente, pero también hacia el oeste de manera menos notoria; y que debido a las parcelaciones clandestinas a las afueras de la ciudad la expansión continuará en estas direcciones.



Mapa 2 Algunas parcelaciones clandestinas: alrededores de Bogotá (1950). Tomado de Atlas histórico de Bogotá 1791-2007. p. 109.

Finalmente, el último hito que queremos resaltar de la expansión de la ciudad es el año de 1954. A finales de este año por medio del Decreto 3640 se crea el Distrito Especial de Bogotá, precursor de Distrito Capital de 1991 (Presidencia de la República, 1954), que ordena adicionar los municipios circunstantes de la ciudad, a saber: Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme. Esto crea un anillo exterior que bordea la ciudad iniciando al norte en Usaquén, pasando por Suba al oeste, para tomar hacia el sur en Engativá, Fontibón y Bosa, para finalmente retornar hacia el oriente en Usme. Esta acción genera grandes espacios disponibles para la construcción, por lo que la expansión se dará hacia estos nuevos espacios. Este proceso se puede observar en el mapa 2, en donde se ve que la ciudad comienza a extender una serie de ‘brazos’ urbanos en dirección a occidente hacia los municipios mencionados. Con esto queremos decir que la expansión urbana de Bogotá durante el siglo XX no fue por medio de un crecimiento paulatino, como a inicios de siglo, sino por medio de saltos agigantados en los cuales alcanza una extensión desahogada que lentamente comienza a llenar por medio de la infraestructura vial para comunicar los nuevos espacios alcanzados.



Mapa 3 Bogotá D.E. (1958)². Tomado de Atlas histórico de Bogotá 1791-2007. p. 123.

Con todo lo dicho, es válido decir que Bogotá se ha ido expandiendo desde mitad de siglo XX notoriamente hacia el occidente, debido al anillo exterior que se configuró en 1954. Esto sin llegar a desconocer el crecimiento hacia el sur y hacia el norte, sino que ha sido una expansión de manera diferenciada. Otro aspecto de vital importancia para esta tendencia de expansión hacia el occidente es la apertura en 1959 del aeropuerto el Dorado³, el cual es un importante punto de ingreso de personas y recursos a la ciudad. Por lo tanto, podemos afirmar que el anillo exterior y el aeropuerto han jalonado e impulsado una ‘occidentalización’, entendida como esa expansión física hacia el punto cardinal de occidente con respecto de la ciudad de Bogotá desde mitad de siglo XX, posterior a la franja sur-norte que consolidó la relación del centro histórico con Chapinero.

Un aspecto digno de resaltar es el papel que cumplen las avenidas en la expansión urbana. Finalmente son estas las que permiten la conexión entre diferentes puntos de la ciudad, y las que están contribuyendo en esa expansión urbana en este caso hacia el occidente de Bogotá. Hace falta un aspecto muy importante en nuestro análisis y es la relación de Bogotá con su región, es decir el fenómeno de la metropolización de Bogotá. Sin embargo, este es un tema puntual que hay que detallar, por lo que se abordará más adelante.

² Se puede observar una serie de recuadros alrededor de la ciudad, esta es la configuración del anillo circundante por los municipios anexados.

³ Este proceso no es nuevo, ya que se presentó anteriormente con el aeropuerto de Techo y la posterior configuración de ciudad Kennedy



Mapa 4 Plano de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C. (2000). Tomado de Atlas histórico de Bogotá 1791-2007. p. 153.

Vale la pena aclarar que en los mapas y el análisis que hemos hecho de los mismos, no hemos tomado en cuenta el Sumapaz, que equivale a más del 50% de la Bogotá actual, si se toma en conjunto toda el área. Esto se realiza debido a que el análisis se centrara en el fenómeno urbano propiamente dicho es nuestro interés analizar a la ciudad y su expansión como un espacio consolidado de las dinámicas urbanas.⁴

2.1.3 La periferia de la ciudad

Bogotá es una ciudad de herencia colonial, con lo que se configura a partir de las ideas españolas de la ciudad damero. Este modelo estructura la ciudad a partir de su centro, generalmente una plaza, que para el caso de Bogotá es la Plaza de Bolívar⁵, y alrededor de este lugar se edifican los poderes regionales (iglesias, alcaldías, centros judiciales, etc.) y se extienden a lo largo por medio de calles y carreras que se cruzan de manera perpendicular (Petroni, 2008). Sin embargo, esta configuración se pierde paulatinamente en el proceso de expansión urbana. Hoy en día la ciudad que se percibe como caótica y desorganizada, sobre todo en su periferia, y con sus relaciones hacia el centro. Este aparente caos y desorganización poseen unas razones que las materializaron, las cuales se desarrollarán más adelante en el apartado de planificación urbana.

⁴ De tomar al Sumapaz en nuestro análisis nos llevaría a expandir en gran medida la ciudad hacia el sur, hasta el departamento del Meta y el Huila, por lo que se saldría de nuestro alcance espacial y de nuestro objetivo general.

⁵ En la configuración de la ciudad damero generalmente se toma la plaza fundacional como el punto central desde el cual se empieza a edificar y construir la ciudad. Sin embargo, en el caso de Bogotá la expansión se da en torno a Plaza de Bolívar y no la fundacional, que es la Plaza de las Hierbas, hoy Parque Santander.

Como se mencionó anteriormente, se tomaron los *límites abiertos desdibujados* como la frontera de la ciudad. Estos límites configuran la periferia urbana con sus dinámicas propias y con una doble relación: por un lado, una relación hacia el interior de la ciudad, y por otro una relación hacia el exterior, hacia donde en un futuro se expandirá la ciudad, con los pueblos y ciudades de alrededor. De manera que “la periferia es inestable y dinámica, y con el tiempo se expande hacia ‘nuevas’ periferias, mientras se densifican los asentamientos existentes” (Bazant, 2010, pág. 483).

A mediados del siglo XX, teniendo presente la expansión que se desarrollaba en Bogotá, dentro de los círculos académicos se da una discusión en torno a cómo debía planificarse la ciudad. Dentro de los urbanistas había dos tendencias marcadas: Una ciudad densamente planificada, de corte europeo, o una ciudad tipo suburbio norteamericano con poca densidad habitacional. Al ser modelos importados se debían realizar modificaciones para adaptarlo al contexto bogotano de mitad de siglo XX, una ciudad en constante crecimiento con presencia de una incipiente actividad industrial. Ambos modelos tenían sus propias concepciones de cómo se debían desarrollar las dinámicas urbanas, sin embargo, teniendo en cuenta la “tradicción del lote familiar propio, y la ventaja del automóvil” frente al problema constante del sistema de transporte público, “se concluyó que la ciudad se debería densificar en su centro, pero crecer con barrios unifamiliares en su periferia” (Salazar, 2001, págs. 22-23).

Este hito urbanístico marcaría una de las principales formas de relación entre el centro y la periferia: la movilidad al interior de la ciudad. En la zona central, más densificada, se encontrarían las principales actividades económicas y lugares de trabajo, mientras que, en la periferia, con menor densidad, se localizarían las zonas residenciales. Este modelo trae una serie de problemáticas puesto que los ingresos de las personas que habitan la periferia, donde se pretendía implementar el modelo estadounidense, no eran suficientes para adquisición de un vehículo particular, además la administración, en cabeza del Gobierno Central que era quien lo elegía, no pudo “costear *redes de autopistas e infraestructura* necesaria, para hacer eficiente el uso del automóvil [cursiva nuestra]” (Salazar, 2001, pág. 22). Por lo cual, el centro y la periferia sufrieron de una conexión precaria que dificultó, incluso hoy día, una movilidad eficiente entre el centro y otro punto de la ciudad.

Para buscar una solución a esta problemática ha venido tomando fuerza la idea de densificar la ciudad, sin enfocarse solo en su centro. La alcaldía de Claudia López, en el POT propuesto, planea a Bogotá como una *ciudad de 20 minutos*. A grandes rasgos el proyecto propone la creación de una serie de Distritos, en total 30, dentro de los cuales sus habitantes tengan acceso a una distancia máxima, medida en tiempo de transporte de 20 minutos, de 4 variables: 1. Equipamientos: hospitales, parques, colegios, centros de consumo, etc. 2. Tejido económico: lugares de trabajo y vocación original de los territorios. 3. Servicios públicos. 4. Movilidad y transporte: acceso a diferentes medios de transporte (SITP, Transmilenio) (Puentes, 2020). Este proyecto busca reducir la necesidad actual de transportarse desde la periferia, y desde las antiguas periferias, a la zona central. Por lo cual transformaría el tipo de

relación que se tiene hasta el momento entre el centro y la periferia, en la cual existe una necesidad mutua: el centro aporta oportunidades económicas y de consumo, mientras que la periferia actúa como lugares de descanso y fuente de mano de obra. En últimas, este es un intento que retoma lo planteado del urbanismo moderno de mitad de siglo XX, el cual se verá más adelante, que busca configurar centros múltiples en diferentes sectores de la ciudad para no depender del centro tradicional. Sin embargo, este proyecto está lejos de una ejecución cercana. Si bien el POT, como figura legal, busca formular y desarrollar proyectos en el mediano y largo plazo, en la realidad cada administración busca materializar sus propios intereses, frenando los proyectos anteriores e instaurando los propios, con lo cual no hay una constancia y seguimiento, lo que genera que proyectos de esta magnitud sean más una propuesta hipotética, que una realidad cercana.

2.1.4 Relación de Bogotá con su región: Metropolización de Bogotá

A la hora de hablar sobre metropolización es necesario abordar las siguientes cuestiones que se desarrollarán a continuación: 1. Qué se entiende por metropolización. 2.Cuál es la metropolización de Bogotá. 3. Cómo son las relaciones de Bogotá con su entorno.

Siguiendo a Williams Montoya (2018), el proceso de metropolización se da por “un proceso rápido e intensivo de expansión urbana, a través de la cual se formarían metrópolis mediante la integración progresiva de ciudades satélites” (pág. 32). Con esto presente, es válido decir que la metropolización es el conjunto de relaciones que tiene una ciudad central, la metrópoli actual, con las ciudades o municipios de su entorno. Este posicionamiento de ciudad central se da cuando se integra a la ciudad con un posicionamiento regional, nacional e internacional (pág. 32).

La metrópoli obtiene su reconocimiento a partir de las relaciones que posee con su entorno. En estas relaciones de ciudad central y periferia están enmarcadas en una dinámica de dominación sobre la cual la zona metropolitana configura “redes de subcentros que organizan una estructura jerárquica (...) aportando al desarrollo metropolitano recursos como mano de obra, materias primas, y la posibilidad de redistribuir funciones” (Montoya, 2018, pág. 33). Para el caso específico de Bogotá, estas relaciones de dominación con su entorno inmediato ya se presentan, con lo cual se puede decir que el proceso de metropolización ya existe en la práctica, a pesar de su ausencia en el ámbito legal que la confirme jurídicamente. Es decir, estamos ante una metropolización de facto.

Dentro de las relaciones que existen entre la metrópoli y su periferia, la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá (s.f.), menciona algunos elementos que configuran dichas relaciones: Relaciones funcionales y económicas entre los núcleos urbanos y los municipios de su entorno; dinámicas de flujos de migración de población, bienes y servicios, que genera interdependencias entre la metrópoli y la

periferia; aspectos de la estructura ecológica regional, así como el relieve, la morfología y la geología; las diferentes actividades rurales que producen recursos de consumo (pág. 43).

Siguiendo lo anterior, así como posee unas relaciones con su periferia, la metrópoli a su vez se enmarca en una centralidad urbana como puntos de atracción. La ciudad central ofrece centros económicos, comerciales, políticos, sociales, que lo convierten en escenarios con un gran flujo de personas y capitales, lo cual finalmente lo convierte en un referente en los niveles regional, nacional e internacional. Sin embargo, como lo señala Montoya (2018), hay que tener en cuenta las condiciones de accesibilidad. De ahí la importancia de los medios de transporte, y entre ellos la infraestructura que posibilita parte de la movilidad como lo son las redes viales, tema central de este trabajo de grado. Frente a esto, por el momento basta con mencionar que la infraestructura vial no es solamente la movilización de bienes y servicios, sino que es el soporte sin el cual no se puede realizar las diferentes actividades económicas que concentra la ciudad. La ciudad requiere para su desarrollo, funcionamiento y expansión unas condiciones mínimas en infraestructura vial que las posibiliten.

Ahora, para el caso específico de Bogotá, el modelo de relación entre la metrópoli y su periferia se da entre la ciudad de Bogotá y los municipios que se encuentran en su borde, y en las escalas subregional y regional, que pasaremos a definir. Es necesario explicar las escalas sobre las cuales se presenta la metropolización de Bogotá. Esto, porque en cada escala se presentan características particulares que no se pueden obviar. Para esta definición, se toma en cuenta el Decreto 364 de 2013, del Programa de Integración Regional que se encuentra en la publicación de la Secretaría Distrital de Planeación, (pág. 48). En él, se proponen tres escalas diferentes en el que se organizan los alcances y tipos de relaciones que se tienen, las cuales se explican en el siguiente cuadro:

Escala	Definición	Ciudades / Municipios
Regional	En el que se encuentran los principales núcleos urbanos de los departamentos cercanos.	Bogotá, Tunja, Villavicencio e Ibagué.
Subregional	Resalta principalmente las relaciones económicas de abastecimiento entre la actividad rural de los municipios de Cundinamarca, y la ciudad de Bogotá.	Centros urbanos del departamento de Cundinamarca
Borde	Toma en cuenta las relaciones de Bogotá con su entorno inmediato, donde priman las dinámicas urbanas. Dentro de la escala de borde se pueden encontrar dos tipos: las de borde urbano y las de borde rural.	

Borde Urbano	Primer anillo.	Cajicá, Chía, Cota, Funza, Mosquera, Madrid, Soacha y Mosquera.
	Segundo anillo.	Sopó, Gachancipá, Tocancipá, Tenjo, Tabio, Subachoque, El Rosal, Sibaté, Bojacá, Zipacón.
	Tercer anillo.	Zipaquirá y Facatativá.
Borde Rural	Configuran con Bogotá relaciones por áreas ambientales.	Ubaque, Chipaque, Choachí, Pasca, San Bernardo, Arbeláez.

Tabla 1 Tipos de escalas en la metropolización de Bogotá

Desde 1954 cuando municipios de Engativá, Bosa, Fontibón, etc., fueron anexados a Bogotá, la ciudad ha tenido a su disposición gran cantidad de tierras construibles sobre las cuales expandir y edificar la ciudad. Sin embargo, más de medio siglo ha ido ocupando los espacios ‘libres’ y hoy en día el desarrollo de la urbanización se ha ido estancando paulatinamente a falta de la disponibilidad de tierras, elevando el valor de los suelos.

La ausencia de tierras no detiene la demanda de vivienda, y otras necesidades para la creciente población bogotana. Por lo cual, una posible solución que disponen es recurrir a otros municipios para suplir las necesidades habitacionales y laborales. Esta opción de ubicarse residencialmente fuera de Bogotá configura una nueva forma de expansión. Ya no es solamente la periferia urbana la que se extiende hacia nuevos espacios, ahora también los nuevos residentes utilizan los municipios aledaños para habitar en ellos, pero continúan desarrollando actividades laborales, educativas, de consumo, etc. en Bogotá. Por lo que comienzan a expandir los municipios, que paulatinamente se ven atraídos hacia Bogotá, hasta que terminarán siendo absorbidos al encontrarse ambos procesos de expansión.

Entonces, la expansión de la ciudad central ya no se da solamente por su propio crecimiento constante, sino por la atracción que realiza sobre los demás municipios hasta finalmente integrarlos con Bogotá. Esto se explica por el hecho de que urbanizar no es solamente la acción de construir y edificar, sino por el uso del suelo que se le da, la espacialidad. En los municipios aledaños encuentran y satisfacen las necesidades de vivienda, pero otras actividades siguen sin suplirse y los obliga a encontrarlas en Bogotá, por lo que es válido afirmar lo que se mencionó más arriba al decir que las lógicas del proceso de metropolización crean unas relaciones de dominación y dependencia en pro de la ciudad central.

Cada municipio posee unas dinámicas propias que configuran las relaciones que posee con la ciudad de Bogotá. Por ejemplo, el occidente de Bogotá reúne unas “condiciones favorables [de proximidad] a los servicios financieros y comunicaciones internacionales que permitieron el desarrollo del cultivo intensivo de las flores” (Françoise, 2002, pág. 33). Esta explotación del suelo de la sabana para la producción de flores “atrae importantes flujos migratorios de campesinos” (pág. 33), y en general de asalariados rurales.

Si bien ya se mencionó cuál es la escala y configuración de las relaciones entre ciudades y municipios con Bogotá, es pertinente mencionar a grandes rasgos el tipo de relación que tiene la ciudad con sus municipios adyacentes. La expansión urbana es impulsada por las relaciones que tiene Bogotá con su entorno, por lo tanto, detallar estas relaciones permitirá comprender por qué la expansión se da hacia estos espacios. Hablaremos específicamente de los casos de Soacha, Madrid (Mosquera y Funza) y Chía (Cota y Cajicá), hacia donde se presenta actualmente la tendencia de expansión de Bogotá.

La siguiente cita ilustra y ejemplifica la dificultad de construir dentro del perímetro urbano: “El encarecimiento de terrenos urbanizables a bajo costo (...) tiende a reducir la autoconstrucción en la producción de vivienda dentro del Distrito y la desplaza hacia los municipios limítrofes” (Françoise, 2002, pág. 31). La necesidad de vivienda por parte de los habitantes de Bogotá, junto al agotamiento y la notoria valorización del suelo, impulsa una expansión y construcción en las periferias de la ciudad que llega a territorios del municipio vecino. Estas nuevas invasiones de autoconstrucción “sustituyen a la urbanización pirata” (pág. 31) lo que genera un dominio y uso del suelo que potencia la oferta de vivienda en alquiler, ya que el dueño del hogar tiene la posibilidad de construir un segundo piso y alquilar el primero para una nueva familia.

Esta dinámica convierte al municipio en un foco de atracción poblacional al ofrecer vivienda a bajo costo, asequible a las familias con bajos ingresos económicos de Bogotá. Tal situación acontece en Soacha, donde su cercanía con Bogotá permite que los habitantes obtengan vivienda y una conexión con las ofertas laborales y económicas de la ciudad. Con esto presente podemos decir que Soacha es una extensión de la periferia sur occidental de Bogotá, con la cual comparten diferentes condiciones socioeconómicas ya que

Soacha se comporta exactamente igual a los barrios ubicados en las circunscripciones limítrofes del Distrito de Bogotá. (...) El crecimiento acelerado de este municipio no es más que la manifestación del extendimiento de los suburbios populares de una capital que tiene un ritmo de crecimiento todavía sostenido (Françoise, 2002, pág. 32).

Sin embargo, a pesar de la coexistencia de dinámicas urbanas entre Bogotá y Soacha, la ausencia de una conexión eficiente por medio de *vías obstaculiza las relaciones entre la ciudad y el*

municipio. Esto genera fuertes problemas de movilidad para personas y recursos entre ambos entes urbanos, al depender únicamente de la Autopista sur como infraestructura vial directa que los conecte.

El caso de Madrid plantea una doble dinámica: una fuerte actividad económica por el cultivo de las flores, y un polo de atracción poblacional producido por la floricultura misma.⁶ De esta manera, se convierte en una cabecera que atrae a migrantes para desarrollar trabajos en los invernaderos de las flores. Esta actividad “limita la expansión de la cabecera y atrae importantes flujos migratorios de campesinos generando un crecimiento rápido de la población entre 1985 y 1993 (...) convirtiendo a Madrid en una ciudad de migración” (Françoise, 2002, pág. 33).

El aumento de la población y la falta de expansión del municipio debido a los límites de los cultivos de las flores se ha ido solucionando por medio de la densificación urbana. La subdivisión de viviendas y la disminución del tamaño de las urbanizaciones nuevas son algunas de las estrategias implementadas para aumentar la población sin expandir ni afectar el tamaño a los cultivos (Françoise, 2002).

Los municipios vecinos de Mosquera y Funza, más cercanos a Bogotá, también presentan un aumento de la densidad poblacional. Sin embargo, a diferencia del caso de Madrid, lo que promueve el crecimiento poblacional, que también es por migración, es la oferta de vivienda con alta densidad y la cercanía a las zonas francas en el límite occidental de Bogotá, que se distribuye de sur a norte entre Funza y Cota. Por otro lado, estos municipios, y en menor medida Madrid, son principalmente espacios residenciales, cuyos habitantes laboran en Bogotá, creando un flujo continuo entre municipios vecinos gracias a las dinámicas de trabajo que desarrolla la ciudad. Ahora bien, la conectividad de todos estos municipios con el Aeropuerto El Dorado, por la Calle 13 y la Calle 80, facilita el ingreso y salida de personas y recursos hacia el exterior, además de las funciones metropolitanas ya explicadas. Lo cual mayor peso al argumento cuando decimos que Bogotá ya presenta procesos de metropolización en la práctica a pesar de no estar reglamentado jurídicamente, la metropolización de facto ya mencionada.

Finalmente, la relación entre Chía y Bogotá es hacer de la primera una ciudad dormitorio. Bogotá ofrece los servicios laborales, comerciales y de consumo, mientras que Chía es el espacio doméstico para muchas familias. Si bien Chía tiene sus dinámicas internas propias con sus habitantes de antaño, la nueva población que llega a habitarla son mayoritariamente las “clases altas de Bogotá que buscan una mejor calidad de vida en las afueras de la ciudad” (Françoise, 2002, pág. 34), que poseen sus trabajos en Bogotá.

⁶ Madrid se encuentra al occidente de Bogotá, y está conectada a esta por medio de los municipios de Mosquera-Funza y la Av. Calle 13.

Existe un fuerte contraste entre los habitantes de Chía. Por un lado, los habitantes tradicionales, con actividades agrícolas o lecheras; y por otro, los nuevos habitantes de los conjuntos cerrados con actividades educativas y laborales en Bogotá, con un uso del municipio como ciudad dormitorio. Los nuevos habitantes que llegan a Chía se localizan en conjuntos cerrados que rodean el núcleo tradicional de los habitantes antiguos. De esta forma, Chía centro se configura como un espacio con una configuración urbana tradicional, de casas unifamiliares, mientras que en la zona de borde del municipio se edifican conjuntos residenciales cerrados con alto valor del suelo. Además, las salidas viales comunican directamente con Cota y Cajicá, con los que poco a poco se van acercando debido a la expansión urbana, similar al caso de Mosquera-Funza que las dinámicas metropolitanas de Bogotá las obliga a expandirse.

La descripción de las relaciones de los municipios aledaños a Bogotá permite dar cuenta de un aspecto: la ausencia de espacio al interior de la ciudad para que continúe su propio desarrollo. Esto hace que la ciudad se vea obligada a observar a sus municipios próximos y vea en ellos como una oportunidad para intentar solucionar sus problemas internos.

La infraestructura vial es una forma en la que conecta, y *por lo tanto posibilita*, relaciones metropolitanas ya mencionadas. En la década de los 90s la Calle 13 permitió una expansión constante hacia los municipios de Mosquera y Funza, y aun así esta infraestructura vial hasta el día de hoy no ha sido intervenida para su adecuación conforme a las transformaciones y necesidades que requiere el proceso de metropolización, dificultando las relaciones que se dan; lo mismo pasa en la autopista norte con el municipio de Chía (Montoya, 2018, pág. 464). Sin embargo, la precariedad de la infraestructura vial y la falta de organización en los sistemas de transporte, la dependencia al Transmilenio y la adaptación de la ciudad para su implementación, ¿podrían significar un estancamiento y una obstaculización a las relaciones internas de Bogotá y a su metropolización?

La metrópoli colombiana tiene que enfrentar una situación nueva. La disponibilidad de tierras, recurso necesario para la reproducción del sistema metropolitano, ya no está garantizada. La accesibilidad generalizada tampoco: *una producción de red vial insuficiente (...) han producido una baja de la velocidad de movilización.* (...) Las distancias originadas por la expansión continua, agravadas por los disfuncionamientos del transporte, cuestionan la accesibilidad de los distintos lugares de la ciudad. (Françoise, 2002, pág. 36, cursivas nuestras).

2.2 RUTAS DE TRANSFORMACIÓN: LOS PROCESOS MIGRATORIOS DE LA EXPLOSIÓN DEMOGRÁFICA.

En el siglo XX, la ciudad experimentó un crecimiento exponencial, en marcado contraste con su desarrollo en los cuatro siglos anteriores. Este aumento urbano se correlacionó con el crecimiento

poblacional. Analizaremos las condiciones que impulsaron la migración hacia la ciudad y los patrones de los flujos migratorios. Estos aspectos nos permitirán comprender si es la expansión urbana o el crecimiento demográfico el que se inició primero, y si la expansión de la ciudad estimula el crecimiento poblacional o si, por el contrario, el aumento de la población impulsa la expansión urbana.

2.2.1 Condiciones de la ciudad

Existe un elemento que tuvo su ingreso en el país durante la segunda mitad del siglo XX: las ideas desarrollistas impulsadas en los países subdesarrollados. El periodo de la postguerra, con la reconstrucción de los países afectados, es tomado por parte de las potencias mundiales como la evidencia de que los países subdesarrollados no son capaces de impulsar sus economías y recursos por sí solos, y por ende es necesario que del exterior lleguen ideas que indiquen la forma en la que se debe desarrollar estos países, y Colombia no fue ajeno a intervenciones de este estilo. De esta forma se inaugura la política el discurso desarrollista en el país, que es el que impulsa gran parte de las transformaciones sociales que acontecen en el espacio urbano.

Específicamente la Misión Currie, desarrollada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (anterior BID) en 1949, y promulgada por Lauchlin Currie, personaje de vital importancia en la planificación urbana de Bogotá⁷, trae a varios expertos internacionales para realizar estudios sobre las diferentes condiciones sociales del país, para formular un programa global de desarrollo que conduzcan al denominado desarrollo económico⁸.

El hecho de que sean ideas extranjeras tiene un problema fundamental, y es que desconoce las realidades internas del país. Por más estudios que se realicen para conocer estas condiciones, las reformas que proponen son generalizadas hacia los países del tercer mundo, por lo que se evidencia que más que programas para desarrollos particulares de cada país, se trata más bien de imposiciones de los intereses y necesidades de los países e instituciones que los promulgan, siempre bajo el discurso del desarrollo (Escobar, 1986).

⁸ Dentro de estas orientaciones encontramos que: el Gobierno emprendió campañas de salud encaminadas a prevenir enfermedades alrededor de los años 50; desde 1956 se ha producido un destacado incremento en el gasto público en educación, ocasionando una baja en la tasa de analfabetismo de 47.7% en 1938 a 20.6% en 1973, y un aumento en la tasa de escolaridad primaria de 56.2% en 1951 a 89.1% en 1973; el aumento del gasto público en educación y salud durante los últimos 50 años fue desigual, *favoreciendo a las áreas urbanas sobre las rurales* [énfasis agregado]; a finales de los años 60s, el sector privado comenzó a suministrar servicios de planificación familiar. (Flórez, 1990, pág. 26)

Estas condiciones condujeron a un aumento de la población, con una disminución de la tasa de mortalidad y un aumento de la tasa de natalidad, además de un flujo migratorio hacia las ciudades que ofrecían mejores condiciones de vida que las zonas rurales. Esta transformación comenzó en la década de los treinta cuando las condiciones de salud mejoran. “La esperanza de vida se incrementó de 44 años en 1938 a 61 en 1978, mientras que la tasa bruta de mortalidad descendió de 200.2 a 61 por mil durante el mismo periodo de cuarenta años” (Flórez, 1990, págs. 23-24)

En el siguiente cuadro, tomado del trabajo de grado Alfonso Suárez (2009), podemos observar que Bogotá duplica su población en un rango de 15 a 20 años desde 1918.

Año	No. Habitantes
1918	145.000
1938	325.658
1951	638.562
1964	1.661.935
1973	2.696.270
1985	3.957.960

Aprile-Gnisset hace un resumen de la población de Bogotá desde 1918 hasta 1985. Datos tomados de: La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX. 1992. p. 631.

Tabla 2 Población de Bogotá a lo largo del siglo XX

Para el caso colombiano, la población configura una *cuadricefalia urbana* en las cuatro ciudades más importantes, a saber, Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla (Gouëset, 1998). Esta configuración urbana convierte a las ciudades mencionadas en polos de atracción para los diferentes migrantes que, como veremos, crearán importantes flujos migratorios que poblarán las ciudades. De manera que la población urbana aumenta de un 31% en 1938 a un 59% en 1973, y para el caso específico de Bogotá pasa de concentrar un 3.8% de la población urbana nacional en 1938 a un 12.5% en 1973. (Flórez, 1990, pág. 60). Dicho en otras palabras, es a mediados de siglo XX cuando la población en Colombia pasará a ser mayoritariamente urbana, tendencia que es común para todos los países de América Latina.

Tiene que haber unas causas que expliquen por qué se da el aumento de población urbana, disminuyendo la rural. Para explicarlas dedicamos este apartado que muestra los principales motivos que impulsaron la migración rural-urbana e incrementaron la población que se concentró en las ciudades.

2.2.2 Principales motivos para la migración

El impacto de la modernización en el campo colombiano durante la mitad del siglo XX se reflejó en un aumento poblacional y en un flujo migratorio hacia las ciudades, impulsado por la desvalorización de las actividades agrícolas tradicionales y la percepción de mejores condiciones de vida en los entornos urbanos. La migración masiva del campo a la ciudad se intensificó durante los años 50, en medio de un periodo de violencia bipartidista en el país, que agudizó aún más el éxodo rural hacia los centros urbanos. Este proceso migratorio complejo y multifacético fue influenciado por la modernización rural, la percepción de una vida urbana más favorable y el contexto de violencia en el campo, entre otros factores interrelacionados. Diversos estudios (Pérgolis 2017, Montoya 2018, Goüeset 1998, Torres 1993, Cardona y Simmons 1978) revelan que los motivos principales de la migración incluyen la búsqueda de empleo, el estilo de vida urbano, el acceso a la educación y los efectos de la violencia, destacando la complejidad de este fenómeno y la interacción de diversas causas en el proceso migratorio.

2.2.3 Procesos migratorios que se ocurrieron

Con todo esto presente, y para culminar el componente del crecimiento demográfico y su relación con la expansión urbana, vamos a ver las formas en que se dieron las migraciones en Colombia.

Goüeset (1998) reúne cuatro formas en que se puede dar la migración interna: 1. Éxodo rural, entendida como flujos poblacionales del campo hacia las ciudades. 2. Oleadas de colonización agraria, con movilizaciones del campo hacia el campo. 3. Flujos interurbanos, principalmente de ciudades medianas hacia ciudades grandes. 4. Procesos de rururbanización, que es el retorno de los migrantes de las ciudades hacia los campos. Por otro lado, para Ernesto Guhl y Fornaguera (1969, pág. 1), las migraciones internas son fruto del crecimiento de la población y factores económicos, sociales y culturales, que, acompañado de crisis económicas y sociales en el sector rural, impulsa el desplazamiento hacia las ciudades, antes que la movilización hacia otros sectores rurales o la colonización de nuevas tierras. Por ende, el crecimiento de la población urbana está ligado a las migraciones internas del país, y esto genera los procesos de urbanización que incrementan el tamaño de las ciudades.

Para el caso colombiano las migraciones internas de mitad de siglo XX, el éxodo rural es el responsable de las mayores migraciones y del crecimiento urbano. La masiva cantidad de migrantes del campo empiezan a poblar las grandes ciudades de Colombia (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla). Sin embargo, es importante resaltar que son estas cuatro ciudades las que se reparten los flujos migratorios, creando lo que Goüeset llama ‘cuencas migratorias’, hacia las que se encausan los migrantes de mediados de siglo XX. Específicamente para Bogotá representó una migración de más de un millón de personas; parte del valle medio y alto del río Magdalena (Huila, Tolima y Antioquia); la

zona oriental y nororiental (Meta y Norte de Santander). En conjunto representan casi dos millones de migrantes los que llegan a la ciudad (Gouëset, 1998, pág. 61).

De esta manera serán los migrantes quienes aportarán la mano de obra necesaria para la industria cada vez más creciente. Ahora, estos migrantes son tomados como una base de mano de obra sin incorporar a la formalidad, donde se puede adquirir constantemente alta demanda de trabajo con baja remuneración, lo que genera bajas condiciones de vida. A su vez, los nuevos habitantes le exigen a la ciudad condiciones como salud, educación, comercio y consumo, servicios públicos e *infraestructura vial que termina expandiendo a la ciudad*. De manera que podemos decir que la migración y el crecimiento poblacional preceden y condiciona a la expansión urbana. Esto se puede apreciar al comparar los mapas presentados más arriba y la tabla de población de Bogotá, donde podemos observar que el aumento de población obliga a la ciudad a extenderse hacia el sur y el occidente, además del poblamiento de las parcelaciones a las afueras de la ciudad, y los pueblos que fueron anexados en 1954 y que empiezan a integrar a la ciudad. En palabras de Gouëset “ocurre un fenómeno de inercia mediante el cual las migraciones determinaron el crecimiento, y a la vez el crecimiento determinó las migraciones” (1998, pág. 61).

Finalmente, los migrantes se componían de diversos grupos de personas. “Se desplazaron desde campesinos pobres hasta ricos. La condición socioeconómica de la población que llegó a la ciudad configura igualmente su ubicación en el espacio urbano” (Ruiz, 2016, págs. 146-147), de tal forma que se posicionan geográficamente en puntos específicos de la ciudad de acuerdo con sus actividades laborales. La ciudad posee en su interior una desigualdad que se materializa también en lo espacial. El espacio urbano no contiene condiciones socioeconómicas homogéneas en su totalidad, existen lugares con un mayor valor de uso de suelo que otros, y esto hace que los migrantes se asienten en ciertos espacios de acuerdo con la capacidad adquisitiva con las que llegan y el valor de los espacios que pueden llegar a ocupar. La población configuró al interior de la ciudad diferentes zonas urbanas que van desde urbanizaciones de ingresos medios y altos, hasta las invasiones y la construcción barrios populares en las periferias. Este proceso de asentamiento y migración interna es una evidencia que la desigualdad económica configura a su vez una desigualdad espacial, que se manifiesta en el acceso a servicios públicos, la distancia que los separa de los centros de trabajo, educación, salud y consumo, las condiciones de vivienda y espacios verdes, la sensación de seguridad con la que viven y se les garantiza, entre otros aspectos.

A modo de conclusión se puede mencionar que la explosión demográfica de mitad de siglo XX transforma a la ciudad en una megaciudad. Es un periodo en el cual la transformación de la población nacional pasa de ser mayoritariamente rural a ser urbana. Esto responde a que existe una apología a la ciudad, donde se coloca el nivel de vida urbano en un nivel superior al que se desarrolla en el rural. Sin embargo, la diferenciación social de los migrantes que llegan y de las élites asentadas desde antaño

configura una ciudad fragmentada, donde se contrastan los barrios segregados donde predomina la economía informal habitada por los nuevos asalariados que dejan de ser productores de tierra, y por otro lado las urbanizaciones con espacios grandes y conectados por infraestructura vial a las dinámicas de la ciudad.

2.3 LA IDEA SUBYACENTE A LA CIUDAD: LA PLANIFICACIÓN URBANA DE BOGOTÁ

El modelo económico que se desarrolla requiere de una planificación que produzca un tipo específico de ciudad y la reproduzca, dicho en otras palabras, que le sirva de soporte y la sustente. Así, la planificación urbana se presenta como una herramienta destinada a organizar el crecimiento y la estructura de la ciudad de acuerdo con las demandas del modelo económico vigente. Para el periodo temporal que nos atañe, el siglo XX, se puede resumir que la planificación urbana de Bogotá estuvo enmarcada por “una primera etapa normativa del urbanismo [a inicios de siglo XX] hasta llegar en los años noventa a la planeación urbana sometida al plan económico” (Cortés, 2007, pág. 160).

Veremos cronológicamente los diferentes planes que se han ido implementando en Bogotá, identificando en ellos el papel que ha desempeñado la administración pública, los actores privados y las alianzas entre los diferentes actores urbanos. Esta periodización de los planes urbanísticos de Bogotá se realiza tomando en cuenta los trabajos de Beuf (2012), Barrera (2016), Mondragón (s.f.), Tarchópolus y Ceballos (2003) y el ya citado Cortés (2007).

Paulatinamente a inicios de siglo XX Bogotá y Chapinero se empiezan a acercar, debido al crecimiento urbano, minimizando la distancia física que las separa. En esta expansión constante de Bogotá aparece el *Plan Bogotá Futuro* en 1923, el cual sería el primer intento de proyectar el futuro urbano de la ciudad (Beuf, 2012, pág. 4). El plan consistía en una red de vías de conecten a Chapinero con Bogotá, manteniéndolos como centros compactos que minimice los tiempos de transporte al interior de cada uno. A pesar de la existencia del plan, la ausencia de un departamento de urbanismo que diseñe regule y ejecute las obras de manera coordinada y eficaz impidió su realización. Por esta razón la ciudad continuó su expansión de manera discontinua y caótica, a merced del fraccionamiento de las haciendas a manos de urbanizadores y especuladores de tierra (Beuf, pág. 5). Desde estos inicios es evidente la importancia de la infraestructura vial en la materialización de las ideas urbanas.

Ante la necesidad de darle un orden a la expansión caótica que se estaba presentando, en 1928 se crea el Departamento de Urbanismo de Bogotá, como dependencia de la Secretaría de Obras Públicas Municipal. Con el objetivo de mejorar las condiciones sociales de los habitantes se contrata al urbanista austriaco Karl Brunner para que dirija el departamento recién creado (Barrera, 2016, pág. 20). Tomando

como referente a otras ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Lima, el urbanista busca convertir a Bogotá en una metrópoli de renombre, y para ello toma en cuenta los problemas urbanos que más afectan a la ciudad: el crecimiento sin control, la expansión discontinua, y servicios públicos que no están integrados en la totalidad de la población. El papel de Brunner en la planificación urbana de Bogotá es fundamental, ya que, aparte de ser las primeras ideas de planificación, es clave en la materialización del modelo de ciudad zonificada que caracterizará a Bogotá.

Las ideas de Brunner se materializan en la apertura y ampliación de vías que conecten al centro de Bogotá con su exterior, centrándose en la vivienda y el espacio público para su uso por parte de la comunidad, la llamada Ciudad Jardín⁹. Una de las evidencias de la realización de las ideas de Brunner se puede encontrar al observar imágenes de la Avenida Caracas en la década de los 30s. En ella se puede encontrar amplios corredores para los vehículos que comienzan a circular por la ciudad y andenes sin obstáculos acompañados de árboles para el recorrido a pie de los habitantes¹⁰. Es evidente la importancia del desarrollo de la infraestructura vial.



**Fotografía 1 Avenida Caracas en los años 30. Recuperada del grupo de Facebook Bogotá antigua.
Publicada por Pedro Gómez Brunasso**

⁹ La Ciudad Jardín es un modelo urbano surgido en Inglaterra a finales del siglo XIX, este modelo combina usos de suelo urbano y rural, caracterizado por la presencia de las dinámicas urbanas a la par de tener un contacto con la naturaleza por medio de parques y paseos.

¹⁰ Otro de los ejemplos lo podemos encontrar en la actual localidad de Teusaquillo. En 1927 se inicia su urbanización a cargo de Julio Montoya Balén, que con esfuerzos privados lograron dotar al sector de comodidades que en ese momento eran incipientes en la totalidad de la ciudad, como alumbrado público, acueducto y alcantarillado.



Fotografía 2 Barrio de Teusaquillo durante la década de los 30. Fotografía recuperada del grupo de Facebook + Fotos Antiguas de Bogotá y Colombia. Publicada por Javier Rodríguez.

Dentro de los inicios de la planificación urbana de Bogotá, es notoria la participación de los esfuerzos privados por su participación en la forma de la ciudad. Esto posee una importancia vital. El contexto mundial de la crisis económica de 1929, y en el político nacional de inicio de una república liberal en los años 30, luego de una hegemonía conservadora de 44 años, fomentó el papel de iniciativas privadas en el desarrollo urbano de la ciudad (Cortés, 2007, pág. 166). Con esto presente, Brunner reunió los esfuerzos privados y estatales para desarrollar su idea de ciudad: abundancia de arborización y parques, *amplias avenidas* y riqueza en sus calles (Barrera, 2016, pág. 29). En este sentido, bajo su tutela desde el Departamento de Urbanismo de Bogotá, se desarrollan procesos de integración de la ya expansión discontinua (Parkway), urbanizaciones espontáneas (El Campín y Bosque Izquierdo), planeación de barrios obreros (El Centenario) (Beuf, 2012, pág. 6).

El desarrollo urbano ejecutado dotó a los nuevos espacios de servicios públicos. Sin embargo, no tuvo en cuenta una especialización de los lugares (Beuf, 2012, pág. 5), de tal manera que toda la ciudad dependía directamente del centro urbano en cuestiones económicas, laborales, comerciales y de consumo, situación que marcaría las relaciones centro-periferia en el desarrollo de la ciudad.

Posteriormente, en la década de los 40s, y para intentar acercarse al aspecto que ignoró Brunner, se realiza la propuesta del primer ordenamiento territorial para la ciudad de Bogotá, tomando como criterio el uso del suelo (Barrera, 2016, pág. 30). El plan que lo llevó a cabo fue el de Soto-Bateman en 1944. En él, se plantea dividir la ciudad en 7 zonas tomando como criterio del uso del suelo que se menciona a continuación: 1. Zonas cívicas y comerciales; 2. Zonas residenciales céntricas; 3. Zonas estrictamente residenciales; 4. Zonas industriales; 5. Zonas mixtas; 6. Zonas de Barrios obreros; 7. Zonas de reservas para áreas verdes (págs. 31-32).



Mapa 5 Plano de zonificación de Bogotá. Plan Soto-Bateman, 1944 (Barrera, 2016, pág. 31).

Dentro de los objetivos del plan se encontraba restar densidad al centro, expandiendo la ciudad en sentido norte-sur y oriente-occidente (pág. 32). Para esto, se amplió la infraestructura vial existente integrando las zonas establecidas por medio de avenidas que incentivaron el uso del automóvil, restándole importancia al ferrocarril que transitaba de norte a sur.

A pesar de la zonificación propuesta, este plan no restó la dependencia de la periferia con el centro. Por el contrario, se mejoró un poco las condiciones de movilidad en el tránsito de un espacio a otro, pero las relaciones de dependencia mutuas entre el centro y la periferia continuaron produciéndose y reproduciéndose.

Continuando con las propuestas del plan Soto-Bateman, aparece el Plan de la Sociedad Colombiana de Arquitectos. Este proyecto buscaba conectar la ciudad de norte a sur y de oriente a occidente, por medio de avenidas, para incentivar el uso del automóvil (Barrera, 2016, págs. 33-35). De esta forma se ampliaron e inauguraron varias avenidas, entre ellas la Av. De las Américas que conectó con el antiguo aeropuerto de Techo. Este proyecto centrado en la infraestructura vial comienza a configurar a la ciudad entorno al uso y masificación del automóvil, pensando más en la movilidad privada e individual que representaba el uso del automóvil, anulando la participación de otros medios de transporte de carácter masivo, como lo fue a principios de siglo el propio tranvía.

Por otro lado, las ideas de Brunner empezaron a ser criticadas en el ámbito intelectual-académico. Las críticas fueron representadas en la revista Proa, liderada por Carlos Martínez Jiménez, sosteniendo que el proyecto de Brunner brindó resultados fragmentados e inconclusos que no tenían

una dimensión total de la ciudad, quedándose rezagada frente a los planteamientos del urbanismo moderno que tanto anhelaba la élite bogotana de mitad del siglo XX (Beuf, 2012, pág. 6), teniendo como presente la fuerte diferencia que siempre existe entre la idea del diseño y su materialización en la realidad urbana.

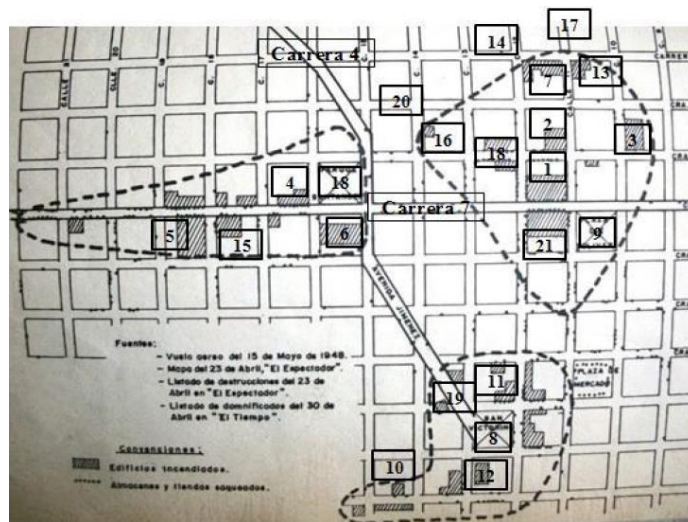
De esta manera, a partir de las críticas a los planteamientos realizados, comienza una serie de planes que darán la configuración de la estructura y la trama urbana bogotana. La inserción del urbanismo moderno en Bogotá se dio con la formulación de una ley, iniciada por los discursos de los arquitectos de la revista Proa, decretada por el Congreso Nacional en 1947 que ordenaba la formulación de un Plan Regulador que insertara a Bogotá como una ciudad moderna (Beuf, 2012, pág. 7). Para la planeación y desarrollo del proyecto el alcalde de Bogotá, Fernando Mazuera Villegas, contactó con Le Corbusier, Paul Wiener, y José Luis Sert, miembros del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM).

El papel de Fernando Mazuera Villegas es de vital importancia dentro del desarrollo urbano de Bogotá. Fue alcalde de Bogotá en diferentes ocasiones, siendo en todas como un punto de quiebre entre la tradición y modernización de la ciudad. Logró hacerse un nombre al interior de la élite bogotana desde sus primeras labores en el Banco de Colombia, y su asistencia a los clubes de las clases altas bogotanas, donde consiguió varios contactos para diferentes proyectos en el futuro.

Algunas de las acciones de Mazuera que tuvieron un impacto dentro de la urbe fue la creación de una gran compañía de taxis llamada Taxis No. 1; la compra de fábricas para dotar de material refinado a las compañías de ferrocarriles; su participación en el sector manufacturero con creación en conjunto de la Compañía de Tejidos Nacional que se transformó en Modelia SA encargándose de abastecer a las empresas textiles; pero principalmente la creación de varias urbanizaciones, como lo son La Estanzuela, Tabora, Modelia, Floralia, y Mandalay. Urbanizaciones que en sus memorias el alcalde manifiesta reiteradamente la labor social que se está desarrollando en la ciudad con estos proyectos urbanísticos. Estas acciones realizadas sobre la ciudad respondían a las pretensiones de modernizar Bogotá, pero también al enriquecimiento por medio de los negocios controlados por Mazuera que estaban vinculados con el funcionamiento de la ciudad (Suárez Mayorga, 2006, pág. 137). Con esto presente podemos decir que existe un vínculo entre la idea de modernismo que impera a mitad de siglo XX, y el interés económico de diferentes firmas de constructoras, donde uno de los principales exponentes es Fernando Mazuera Villegas. Por esta razón requiere a los urbanistas extranjeros para complementar la transformación de la ciudad bajo los intereses económicos, siguiendo patrones internacionales del urbanismo contemporáneo.

Los acontecimientos del 9 de abril de 1948 generaron fuertes daños y saqueos en diferentes edificios y establecimientos del centro de la ciudad, que se pueden visualizar en el mapa 6. Para hacer

frente a los daños se crea a mitad del mes de abril la junta de “Planeamiento de la Reconstrucción de Bogotá, para realizar estudios técnicos y de planeación que permitieran reconstruir la ciudad, para eso se hizo un inventario detallado de las edificaciones destruidas (Barrera, 2016, pág. 44)”. Fernando Mazuera es nombrado nuevamente alcalde de Bogotá y promete convertir a la ciudad en un orgullo nacional con el ingreso del urbanismo moderno, satisfaciendo los intereses de la élite e intelectuales, y con esto presente llegan los urbanistas extranjeros, dando paso a su vez a las firmas constructoras de urbanización masiva, pensadas principalmente para las clases medias y altas, y a los nuevos medios de transporte manejados por privados.



Mapa 6 Establecimientos y edificios incendiados durante el Bogotazo. (Barrera, 2016, pág. 41)

- | | | |
|------------------------------|---|-------------------------------|
| 1. Hotel Atlántico | 8. Plaza de San Victorino. | 15. Edificio García Cadena. |
| 2. Colegio La Presentación | 9. Antigua Plaza de Bolívar. | 16. Procuraduría General. |
| 3. Palacio de Justicia | 10. Ferretería. | 17. Colegio La Salle. |
| 4. Hotel Granada | 11. Almacén. | 18. Antiguo Parque Santander. |
| 5. Iglesia El Hospicio | 12. Bodegas. | 19. Plaza de Nariño. |
| 6. Edificio Sáenz. | 13. Palacio Arzobispal. | 20. Ministerio de Justicia. |
| 7. Edificio de U. Javeriana. | 14. Palacio de Nomenclatura Apostólica. | 21. Antigua Casa Santaferña. |

Como consecuencia de la violencia desarrollada al interior de la ciudad, las familias adineradas deciden salir del centro urbano para comenzar a habitar los municipios de Chapinero, Usaquén, Suba, Chicó, así, paulatinamente se va expandiendo la ciudad y los municipios acercándose físicamente por medio de la infraestructura vial. Por otro lado, la zona central y la periferia sur se densifican aún más, con desplazados del campo que con pocos recursos llegan a las ciudades en busca de mejores condiciones de vida y/o huyendo de la violencia rural. El incremento demográfico, que potenciaría la expansión urbana como ya se vio, también aumentaría la densidad poblacional, en una Bogotá que con incipientes servicios públicos convertiría al centro en un “gran foco de contaminación ambiental y sanitaria” (Barrera, 2016, pág. 51).

Así, la importancia de Fernando Mazuera se puede sintetizar en dos formas: 1. Un constructor privado de Bogotá, para lo cual aporta diferentes materiales y contactos con los que se construirá la ciudad; 2. Servidor público y alcalde, por lo que posee el poder político y administrativo con el cual materializar sus ideas. Los vínculos entre ambos elementos y su materialización encabezada por él configuran y marcan un hito urbanístico en la planificación de Bogotá.

Las ideas de los urbanistas extranjeros se verían reflejadas en dos planes: El Plan Piloto de Le Corbusier de 1950, y El Plan Regulador de Wiener y Sert de 1953. En la teoría los dos planes extranjeros buscarían renovar el centro urbano destruido y planificarían la ciudad teniendo en cuenta la expansión urbana con base en los datos estadísticos y las proyecciones de aumento demográfico (Beuf, 2012, pág. 9), aspectos ignorados en los anteriores planes. Sin embargo, a pesar de la secuencialidad de ambos proyectos, donde el Regulador debía concretar las ideas del Piloto, las diferencias entre las concepciones de centralidad y funciones de ciudad entre los urbanistas extranjeros terminarían formalizando planes en esencia diferentes, con lo cual no se dio una continuidad de planes urbanos para concretar las soluciones planteadas a las problemáticas ya mencionadas de la ciudad. Aun así, siguiendo a Cortés (2007, pág. 166), “la planificación moderna [representada por Le Corbusier, Wiener y Sert] prolongó su influencia hasta la mitad de la década de los sesenta a través de una sucesión (*no siempre con alto grado de continuidad*) de planes y acciones de la administración distrital”.

Frente a la reestructuración del centro destruido, Le Corbusier plantea en su Plan Piloto la necesidad de Centros Cívicos. Esta idea, fruto de las discusiones en el CIAM y representada en la

Carta de Atenas, propone la división de la ciudad de acuerdo con cuatro funciones urbanas: vivienda, movimiento, trabajo y ocio. El urbanista extranjero sostenía que satisfaciendo estas necesidades urbanas es posible la construcción y planificación de ciudad eficiente (Beuf, 2012, pág. 10). Por ello transforma la idea del centro de Bogotá como globalizador de todas las actividades urbanas y fuertemente densificado, característica de la ciudad desde su fundación, para diseñar subcentros en diferentes puntos de la ciudad formando núcleos de sectores, de acuerdo con la función urbana que desempeñen, separando las mismas de acuerdo con el uso de suelo, generando una multiplicidad de lugares especializados, transformando la concepción tradicional de centralidad urbana.

Sin embargo, la concepción de Sert, relacionando el carácter identitario que el centro representa para los habitantes, impulsó una recentralización de funciones urbanas. De esta forma, el Plan Regulador de 1953 abandonó la concepción de multicentralidad propuesta por Le Corbusier, para impulsar, por el contrario, un centro multifuncional que debería ser replicado en los diferentes sectores ya que “los centros de sectores debían ser al sector lo que el Centro Cívico a la ciudad [de forma que] los núcleos de sectores debían agruparse alrededor de una plaza, un mercado, un teatro, una biblioteca, una iglesia, tiendas, edificios administrativos y lugares de recreación” (Beuf, 2012, pág. 11).

A pesar de las fuertes diferencias entre ambos planes urbanos para Bogotá, juntos tenían un aspecto en común: la necesidad de sectorizar la ciudad. Cortés (2007) lo define así “[los planes] se basaban en la desagregación de la ciudad en fragmentos, capaces de dar cabida, en su interior y a cierto radio de influencia, a unas condiciones ‘óptimas’ para habitar: vivienda, equipamientos comunales, áreas para recreación y una red de comunicación con los centros de trabajo, administración, negocios o comercio” (pág. 166). La unión de los diferentes centros y lugares de la ciudad solo se podrán conectar por medio de la infraestructura vial. Por otro lado, comienza a insertarse en la planificación urbana de Bogotá el ítem del uso del suelo, iniciado por el plan Soto-Bateman, para la zonificación de la ciudad. La planificación moderna en conjunto representó dos caminos:

[Por un lado] la zonificación futura de Bogotá al “discriminar la ciudad por actividades y por densidades, con las que se ‘corregían’ las distorsiones causadas por la descoordinación de las iniciativas públicas y privadas, y se establecían al mismo tiempo, condiciones para la urbanización privada, en términos de fijar proporciones para los espacios libres de acuerdo con las densidades fijadas para cada fragmento en el que se hubiese repartido el área urbana (...) [y por otro lado], un plan vial que resuelto con base en un sistema arterial jerarquizado que reforzaba la desagregación en sectores recién montada. (Cortés, 2007, pág. 166)

A pesar de la sustentación y las transformaciones propuestas por los urbanistas extranjeros, oficialmente su implementación no se realizó. La adopción del plan fue bloqueada por el Concejo de Bogotá, y la instauración de la dictadura de Rojas Pinilla finalmente lo desechó. Principalmente por influencias de urbanizadores piratas que veían en el Plan como opuesto a sus intereses, y que la urbanización informal se adecuaba mejor a las condiciones socioeconómicas de los migrantes que llegaban a la ciudad (Beuf, 2012, pág. 11). En estos casos se puede evidenciar el papel de la especulación sobre la tierra y los capitales privados que, con acceso o influencia en las decisiones políticas, imponen su idea de ciudad respondiendo a intereses personales, por encima una planificación urbana pensada en la ciudad como un ente funcional a la población que la habita, como lo eran las propuestas de los urbanistas modernos. Demostrando una vez más que la planeación queda relegada a las necesidades del sistema económico imperante.

Con la definición del Distrito Especial para Bogotá en 1954 por Rojas Pinilla, ya mencionado páginas atrás, y la adquisición de los municipios circundantes para la ciudad del momento (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme), se generaron amplios espacios disponibles para su uso al interior de la ciudad, y fue necesaria la creación de nuevas avenidas que permitieran conectar con los nuevos espacios (Avenida El Dorado, Autopista Norte) así como infraestructura que permitiera la conexión con el exterior, como el aeropuerto internacional El Dorado. Todo esto respondiendo al desarrollo realizado por las constructoras que son fruto de la planeación al servicio del interés económico.

Con este aumento del espacio para la construcción, proliferaron en la ciudad los proyectos de urbanización y parcelación en la ciudad. Dentro de los principales beneficiados por la anexión se encuentra la Asociación de urbanizadores y parceladores, impulsada por la Federación Nacional de Comerciantes creada en 1955, la firma Ospina, en cabeza de Mariano Ospina Pérez, que fue presidente de Colombia, y Fernando Mazuera Villegas, alcalde de Bogotá en varios momentos y que fundaría una empresa constructora (Beuf, 2012, pág. 12). Aquí, una vez más, se evidencia la relación entre las decisiones políticas y la idea que subyace en la construcción de la ciudad, o, dicho de otra forma, la unión del poder público y el privado, que en este caso se evidencia en la proliferación de construcciones y lotes por toda Bogotá. Con lo dicho, es válido afirmar que es durante la década de los 50s el momento en el cual comienza una fuerte inversión del capital privado, en asociación con las iniciativas públicas, en la construcción y desarrollo de la ciudad, situación que tiene su evidencia máxima en la década de los 90s.

La rápida expansión urbana de Bogotá tiene su máxima expresión durante la década de los 60s. Este crecimiento urbano se dio principalmente por urbanizaciones clandestinas y esfuerzos de autoconstrucción a lo largo de la periferia por parte de inmigrantes con bajos ingresos económicos, lo que desembocó en un crecimiento no planificado con carencias de servicios públicos (Barrera, 2016, págs. 57-58). En la década de los 60s, con Gaitán Cortes como alcalde, se ampliaron los servicios públicos como alcantarillado e iluminación eléctrica, se expandió la infraestructura vial como la avenida Constitución o la Calle 80, así como la creación de diferentes escuelas que facilitaron el acceso a la educación pública por parte de la creciente población Bogotana (Barrera, págs. 60-63). Estos proyectos fueron posibles gracias a los recursos que llegaron al país y la ciudad por cuenta de la Alianza para el Progreso del presidente estadounidense John F. Kennedy, el cual, con el contexto de la Guerra Fría y la guerra de guerrillas en Latinoamérica, envió dineros hacia Latinoamérica. Dentro de las evidencias más representativas de este programa está la creación de Ciudad Techo, hoy Ciudad Kennedy (Beuf, 2012, pág. 12).

El rápido crecimiento urbano satisfizo la necesidad de vivienda, pero descuidó otros aspectos como los económicos, culturales, sociales y ambientales. Esto se debe a que la planificación urbana moderna, aunque consideró la inmigración, no se implementó completamente debido a los intereses políticos de los dirigentes, enfocándose principalmente en la expansión urbana para abordar la escasez de vivienda sin llegar a impulsar programas económicos para los nuevos residentes.

El nuevo problema fue asumido por Lauchlin Currie, economista canadiense que incluyó textualmente la dimensión económica en la planificación urbana bogotana. Para el economista, las ciudades son el motor económico, por lo cual se debe impulsar su desarrollo, el cual concuerda con la visión capitalista para los países dependientes (Escobar, 1986). Esto se traduce en una planificación acorde a las necesidades, y organizada de manera conjunta que permita unas relaciones que aporten al desarrollo social, y no una lucha personal por la solución individual o familiar para satisfacer las necesidades locales, como se desarrollaba con las urbanizaciones piratas o la autoconstrucción. La concepción de Currie fue adoptada por el Departamento Nacional de Desarrollo y se representó en el *Plan de las Cuatro estrategias*, en 1971, el cual le da prioridad a la construcción planificada ya que “la urbanización, su producción (construcción) y su gestión (distribución de la población y actividades) eran el corazón de esta estrategia a nivel nacional. [Por este medio] se dio una integración de la política económica y de la política urbana” (Beuf, 2012, pág. 13). Las ideas de Currie seguían los lineamientos de ‘Ciudades dentro de la ciudad’. El economista las define así:

Un área metropolitana compuesta de ciudades agrupadas, compactas, transitables; comunidades planificadas de suficiente tamaño como para ser verdaderas ciudades. [Para el caso específico de Bogotá] el principio es más fácil de implementar, dado que el periodo de mayor crecimiento de la ciudad se producirá en el futuro, y una ciudad construida en lo que es actualmente un suburbio distante [debido a la expansión discontinua y la parcelación de las urbanizaciones piratas] será incorporada en un plazo corto al área metropolitana. (Currie, 1988, pág. 146)

Según los lineamientos de Currie, se puede entender que Colombia es un país con una estructura rural, y por ende subdesarrollada. Para corregir esto, de acuerdo con su concepción, es necesario desarrollarla, y esto se consigue por medio de la planificación urbana. Para el caso específico de Bogotá la idea se formuló por medio del *Plan de Estructura para Bogotá*, más conocido como *Fase II*, a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y fue desarrollado por las firmas estadounidenses de Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bar en 1974. Adicionalmente el plan obtuvo apoyo financiero por parte de entidades internacionales como el anterior Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, hoy Banco Interamericano de Desarrollo, y el Fondo Especial de Naciones Unidas (Beuf, 2012, pág. 13). A pesar de los esfuerzos desarrollados desde entidades públicas como el Instituto de Crédito Territorial, y las iniciativas privadas, la necesidad de la vivienda no estaba siendo satisfecha, ya que “se necesitaban 70000 nuevas viviendas al año [pero los programas públicos y privados en conjunto] solo construían entre 10000 y 15000” (Beuf, 2012, pág. 14), por lo que se aumentaban los asentamientos informales que representaban según cálculos de Beuf el 70% de las viviendas bogotanas en 1970. El planteamiento de Currie no se materializó como se planteó, las ideas de ‘ciudad dentro de ciudad’ finalmente se transformaron en proyectos e iniciativas privadas que buscaban el lucro por medio del mercado de la vivienda de vivienda, y no respondía a las necesidades locales ni al desarrollo social propuesto.

Con las ideas de Currie, y los modelos que nacieron a partir de allí, la dimensión económica fue el centro sobre el cual giraba la planeación urbana, lo cual impulsó la actividad privada en la promoción de la vivienda, mientras que el papel estatal se limitó al aspecto dotacional de la ciudad. La bifurcación y establecimiento de roles privados y públicos, cada vez más daba mayor importancia a las primeras sobre las segundas. De esta manera se afirma lo que sostiene Cortes (2007, pág. 167) al decir que “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. E igualmente resume ambos papeles de la siguiente manera:

Las concepciones predominantes sobre la producción del espacio urbano tendían a colocar como preocupación fundamental del Estado el tema de la *obra pública* orientada a producir una infraestructura que demandaba la incorporación de tierras para los diversos usos urbanos. Por su parte, el sector privado entraba a operar en el espacio urbano dentro de la lógica normal de la economía de mercado, incorporando los usos y urbanizando las tierras que se demandasen de acuerdo con la ley de la oferta y la demanda. (págs. 167-168)

La producción de vivienda fue el pilar fundamental sobre el cual se desarrolló la planeación urbana durante el último cuarto de siglo. El Plan Fase II no fue aceptado en su totalidad por parte del Consejo de Bogotá, por lo que la unidad integral de ciudad que propone ‘ciudades dentro de la ciudad’ fue desarrollada de manera parcial, desarrollada alrededor de la vivienda. En este sentido, la producción de vivienda fue impulsada y desarrollada por las firmas Olcsa de Luis Carlos Sarmiento Angulo, Pedro Gómez y Cía., Constructodo, y la constructora de Fernando Mazuera Villegas. Las constructoras produjeron el 73% de la vivienda formal en 1985, contra el 15,3% de 1973, evidenciando el aumento de la actividad privada en el papel constructor, y a su vez la disminución de la función estatal, la cual se redujo de 51% a 21,4% respectivamente, según los datos aportados por Beuf (2012, pág. 16). Sin embargo, estos datos solamente representaban el 9% de la población total, perteneciente principalmente a los sectores ricos, el cual recibió el 86% de las inversiones (pág. 16), limitando el acceso a la vivienda formal a la población con pocos recursos económicos, a pesar de la creación de la Unidad de Poder Adquisitiva Constante (UPAC) que fomentó el ahorro y la adquisición de vivienda por parte de la población, por lo que continuaron procesos de autoconstrucción sin regulación e integración con la totalidad de la ciudad.

Estos resultados dados por la implementación parcial de la planificación urbana fomentaron que hacia finales de la década de los 70s el Departamento Administrativo de Planeación Distrital se alejara de la planificación integral, tomando un rol netamente normativo con la implementación del Acuerdo 7 de 1979. Esta normativa, complementada por el Acuerdo 6 de 1990, fomenta y da vía libre a que los promotores privados guíen y construyan el desarrollo urbano de la ciudad (Beuf, 2012, pág. 16).

La libertad obtenida para la construcción por parte de firmas privadas hizo que se aumentaran los proyectos de conjunto cerrado. Lo que fomentó la segregación espacial, la fragmentación de la ciudad y la creación de fronteras físicas que limitan la movilidad de todos los habitantes de la ciudad, todo bajo una idea de seguridad que resguarda a quienes habitan estos conjuntos cerrados, reproduciendo de esta manera la desigualdad espacial. Las constructoras se promocionaban como

herederos de la idea de ‘ciudades dentro de ciudad’ de Curie, pero no buscaron una integración con la ciudad total, por el contrario, cada proyecto buscaba tener acceso a la red vial, servicios domiciliarios, escuelas, centros comerciales, espacios públicos (Beuf, 2012, págs. 18-19), limitando la concepción de ciudad a unas relaciones locales donde se minimice la movilidad para adquirir servicios de consumo; dejando de lado aspectos como el acceso a la salud, trámites públicos, trabajo, educación superior, que implicaban trayectos a otros puntos de la ciudad. Dentro de los ejemplos representativos de estos proyectos se encuentra Ciudad Salitre, Ciudadela Colsubsidio, Ciudad Tunal. Por otro lado, “se trataba de proyectos para las clases medias, que por lo tanto no pretendían ser una alternativa a la urbanización informal, ni contrarrestar la segregación socioeconómica.” Escala, citado por Beuf (pág. 19).

La vivienda para los sectores con menos recursos continuó dándose por medio de la autoconstrucción, pero también por financiamiento estatal a través programas de Vivienda de Interés Social (VIS), ejecutado por promotores privados, sin mecanismos para asegurar la calidad de estos (Tarchópulos, 2003, pág. 3). Ambos tipos de producción de vivienda, la autoconstrucción y la VIS se desarrollaron en la periferia, lo cual configura un espacio “deficitario de equipamientos y espacio público, y con insuficientes conexiones con la ciudad” (pág. 4). Por otro lado, la vivienda de autoconstrucción y urbanizaciones clandestinas han aportado el 41,7% de la expansión urbana entre 1986 y 1991 (pág. 3), lo cual ha contribuido al crecimiento desorganizado y caótico de la ciudad, al carecer de una planificación previa.

La autoconstrucción se presenta predominantemente en los espacios periféricos. Sin embargo, cuando la expansión urbana sobrepasa a la periferia, esta deja de serlo y queda insertada en las dinámicas de relaciones internas de la ciudad. Esto ocurre sin que la anterior periferia sea dotada de equipamientos necesarios para un desarrollo urbano digno, por lo cual, el crecimiento de la ciudad reproduce en su interior las deficiencias de las periferias. Para hacer frente a estas dificultades, se busca conectar los nuevos espacios anexados a la ciudad por medio de planes viales que penetren los nuevos barrios y permita la movilidad con el resto de la ciudad. Tarchópolus (2003, pág. 6) detalla estos planes así:

Este se caracteriza por la conexión con la ciudad de acceso aislado o ramal a una sola vía del Plan Vial, a la cual se accede por medio de canales de penetración definidos por una o varias vías de carácter barrial, las cuales pese a ser conectadas o aisladas entre sí, no configuran una red vial a escala zonal. Eso se debe a la agregación indiscriminada de barrios de diversos tamaños cuyo desarrollo se rige por la iniciativa individual y por una lógica de distribución espacial basada en la máxima

explotación del suelo, no ajustada a criterios de planeamiento urbano, ni a consideraciones técnicas de distribución espacial e implantación.

A pesar de estos planes su alcance es muy limitado. Al centrarse exclusivamente en la movilidad, la cual se desarrolla a medias y queda parcialmente conectado con el resto de la ciudad, los nuevos espacios quedan sin las dotaciones mínimas que garanticen la satisfacción de sus necesidades.

Esto se evidencia en los sectores periféricos de localidades como Bosa, Suba, Usme, Fontibón, las cuales carecen de infraestructura vial zonal que permita la movilidad eficaz con el resto de la ciudad, generando trancones y embotellamientos que impiden y dificultan el transporte hacia cualquier punto de la ciudad. Por otro lado, al instaurar un plan vial en un espacio donde ya se ha edificado y construido de manera desorganizada la ciudad, genera altos costos por la adquisición de suelo para obtener espacio para la construcción de avenidas que permitan la movilidad. Por ejemplo, los casos de la Avenida Alsacia-Tintal, o la Avenida Longitudinal de Occidente en la localidad de Bosa, tema central de este trabajo de grado. Estos ejemplos constituyen la evidencia de que una planificación posterior a la construcción genera fuertes problemas urbanos en cuanto a la movilidad, el acceso a diferentes bienes y servicios, la intervención ambiental en espacios naturales como los humedales, entre otros, que por lo menos se hubiese podido mitigar si se desarrollara una planificación integral que tome en cuenta las necesidades de la población y no el interés económico, antes de realizar la construcción.

Para finalizar, y a modo de conclusión, se quiere resaltar la importancia de este apartado, ya que es por medio de la planificación donde se bosqueja y diseña la estructura urbana de Bogotá. Esto nos permite conocer las ideas subyacentes a la ciudad y por ende los intereses que la han moldeado. Ya que estos inevitablemente van a tener influencia en la infraestructura vial de la ciudad que nuestro punto de interés con esta investigación.

3. CARACTERIZACIÓN DE LAS AVENIDAS DE BOGOTÁ

Este capítulo está centrado en la caracterización de la expansión urbana, materializado en la infraestructura vial existente en la ciudad. Es decir, se abordará la forma en que creció la morfología física de la ciudad, que fue posibilitado en un primer momento por las redes viales, buscando identificar los diferentes procesos que acontecen al interior de la ciudad y que están relacionados con la expansión urbana.

Esto se realizará en dos apartados: 1. Se brindará una descripción física de la infraestructura actual, explicando las diferentes redes existentes. A su vez se mostrará una periodización sobre los momentos en los que se fueron construyendo estas avenidas, su trazado y proyectos a futuro. 2. Se realizará un análisis sobre el tema de la vivienda, el cual se posibilitó debido a la construcción de esta infraestructura. En él se mostrarán los diferentes proyectos desarrollados con los espacios anexados que finalmente extendieron a la ciudad, así como los roles desempeñados por los diferentes actores urbanos que intervinieron en este proceso.

De esta forma buscamos demostrar que el crecimiento urbano y la planificación no son meros procesos simples y pasivos en los cuales solamente crece y se organiza la ciudad, sino que detrás de todo ello hay un entramado de acciones e intereses que se manifiestan posibilitan debido a la estructura urbana actual.

3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES AVENIDAS DE BOGOTÁ

Bogotá posee un total de 14.538km-carril de infraestructura vial, según el Boletín Técnico Extensión y Estado de la Malla Vial De Bogotá D.C, publicado por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU en el año 2021. El Plan de Ordenamiento Territorial vigente, Decreto 555 de 2021, en su artículo 152 define y caracteriza a la infraestructura vial de la siguiente manera:

Aspecto	Descripción
Red vial	Está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de la ciudad.
	Da soporte a las dinámicas de la movilidad local. Conformada por calles que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento

Malla vial local	Local. De acuerdo con las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los nodos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micro movilidad.
Malla vial intermedia	Da soporte a la vida local y de proximidad, y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional. Conformada por calles por las que circula el sistema de transporte público y altos flujos de movilidad.
Malla vial arterial	Son calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soporta la actividad logística en la ciudad.
Enlaces	Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y bici usuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.

Tabla 3 Definición de tipos de malla vial para Bogotá. Elaboración propia.

Teniendo presente la infraestructura actual existente, se pasará a presentar una breve periodización acerca de la inauguración de las principales vías, principalmente de la malla vial intermedia y arterial, ya que son estas las que se extendieron a modo de ‘brazos’ que terminaron direccionando la expansión urbana. El objetivo de esta periodización es poder comparar el crecimiento de la infraestructura vial con el perímetro urbano que consolida a la ciudad.

3.1.1 Periodización de la expansión urbana.

El preludio a la gran expansión: finales del siglo XIX.

Hacia finales del siglo antepasado Bogotá apenas empezaba a generar una franja que la conectaba con la actual localidad de Chapinero. Estas dos entidades urbanas se encontraban conectadas por la línea del ferrocarril del norte que, a su vez, conectaba a la primera con diferentes

municipios hacia el norte de la ciudad. Esta sería una de las principales infraestructuras viales, debido a que sobre esta sería construida en la década de los años treinta la avenida Caracas, como la primera gran avenida para el tránsito de los habitantes de Bogotá.

El inicio del gran crecimiento: primera mitad de siglo XX.

Para el nuevo siglo, Bogotá comenzará a tener esa expansión tan desorbitada mencionada en anteriores páginas. En la primera década del siglo XX se comienzan a consolidar algunos barrios hacia el norte y noroccidente de Bogotá, como las Ferias, Los Cerezos, Santa Sofía, entre otros. Estos barrios fueron conformados principalmente de inmigrantes que llegan a la ciudad, o aspiran llegar, en busca de mejores condiciones de vida. En este sentido se comienzan a construir barrios hacia las afueras de la ciudad que puedan acoger a esta masa de personas provenientes de otras tierras. Junto con este proceso de migración, también comienzan a conformarse algunos caminos que permitan la conexión de estos asentamientos con la ciudad propiamente dicha. Tal es el caso de la actual calle 80, que comienza retomando los antiguos caminos utilizados por los indígenas, y permite, aunque de manera muy precaria, una conexión entre estos barrios en construcción y la ciudad de Bogotá (Bocanegra, 2017).

La localidad de Chapinero desde principio de siglo XX se ha consolidado como un espacio destinado para las visitas y las residencias de la clase alta¹¹. Con el fin de permitir el tránsito entre este espacio privilegiado de Bogotá, y también hacia el occidente de la creciente ciudad, el 18 de septiembre de 1920 se inaugura la actual calle 72 o Av. Chile, en homenaje al día en que dicho país inició su proceso de independencia (Rosas, 1990).

A finales de la década de los años 20 en la ciudad comienza a evidenciarse su crecimiento. Con el fin de dar un orden a este proceso se contrata al urbanista austriaco Karl Brunner. Uno de los proyectos realizados bajo su dirección en el Departamento de Urbanismo de Bogotá fue la construcción de la Avenida Caracas, la cual, como se mencionó, retoma los trazados del ferrocarril del norte, y fue inaugurada en 1932. Esta fue la primera infraestructura vial de gran renombre y envergadura ya que Brunner buscaba recrear los paseos de las ciudades europeas y adornar el recorrido con calles jardines para el disfrute y la admiración del paisaje (Peña, 2009). Sin embargo, debido al gran tránsito entre Bogotá y Chapinero, debido a la expansión desaforada de la ciudad que

¹¹ En este sentido, hacia los años 20 del siglo pasado, aparecen edificaciones como el Gimnasio Moderno, La Iglesia de la Porciúncula, o el Instituto Pedagógico Nacional de señoritas, entre otros espacios.

cada vez comienza a hacerse más evidente, convirtió a esta infraestructura en una de las más transitadas y congestionadas de la ciudad. Esto, debido a que su objetivo inicial no fue el transporte rápido y masivo, sino por el contrario la adecuación del espacio para el esparcimiento público.

Sin embargo, en la década de los 30 se construye el aeropuerto de Techo¹², por lo que se inicia un nuevo medio de transporte que permitió a la ciudad una nueva forma de traer y sacar personas y mercancías. Ahora bien, para que este nuevo medio de transporte fuera eficiente para la ciudad, necesitaba una conexión entre ella y el aeropuerto. Por esta razón en la década de los años 40 es cuando se construye e inaugura la avenida de las Américas permitiendo el tránsito entre estos dos espacios, y convirtiéndose así en una de las principales avenidas de la ciudad en dirección oriente-occidente.

La construcción y consolidación de la Avenida de las Américas ha desempeñado un papel crucial en el proceso de expansión urbana de Bogotá hacia su sector occidental. Esta infraestructura vial ha catalizado un cambio significativo en el tejido urbano, al propiciar el surgimiento y desarrollo de nuevos barrios residenciales, así como la edificación de centros comerciales y áreas de servicios. Esta transformación se fundamenta en la capacidad de la Avenida de las Américas para actuar como un eje estructurante que canaliza y organiza el crecimiento urbano en su entorno inmediato.

Así es como Bogotá¹³, en 1952, comienza a construir el Aeropuerto Internacional el Dorado, dotado de la mejor infraestructura del momento con lo cual permitiría un mejor manejo y control de este medio de transporte. El aeropuerto está localizado al occidente de Bogotá, muy alejado en ese momento de la ciudad, por lo cual era necesario un corredor vial que permitiera su conexión. En este sentido también nace en la misma época la Avenida Calle 26, también conocida como Avenida Jorge Eliecer Gaitán, en homenaje al líder político asesinado, o principalmente como Avenida el Dorado, precisamente por su relación directa con el nuevo aeropuerto. Esta infraestructura permite el transporte en dirección oriente-occidente de la ciudad, y junto con la construcción del aeropuerto y diferentes construcciones urbanas de gran envergadura, marcan ese proceso de la ‘occidentalización’ de Bogotá en su expansión urbana.

¹² A pesar del desarrollo y las facilidades que permitía la aviación, para ese momento se encontraba poco regulada, y el aeropuerto de Techo presentaría problemas logísticos y de infraestructura debido a la masificación de los vuelos.

¹³ La ciudad desde su nacimiento siempre ha sido un punto de acceso complicado debido a su ubicación en lo alto de la cordillera oriental.

Por otro lado, también durante la década de los 50, debido al crecimiento y desarrollo urbano de Bogotá a nivel regional y nacional, como capital representa un punto de encuentro que posee los centros políticos y económicos del país. Por esta razón, y buscando una mejor conexión hacia el norte de la ciudad con los diferentes municipios, pero principalmente con la ciudad de Tunja, en 1956 es inaugurada la Autopista Norte¹⁴.

Consolidación de la expansión: segunda mitad de siglo XX.

La realización en Bogotá del XXXIX Congreso Eucarístico Internacional, y la consecuente visita del Papa Pablo VI en 1968, significó un evento sin precedentes en cuanto a eventos con asistencia masiva se refiere. Por esta razón, desde las alcaldías de Jorge Eliecer Gaitán a Virgilio Barco se impulsó la construcción de diferentes avenidas y espacios para acoger a la gran cantidad de personas que asistirían (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2018). En ese sentido se construyó la Avenida Carrera 68, también llamada Avenida Congreso Eucarístico en homenaje al evento que impulsó su construcción.

A su vez, y como consecuencia de la visita papal en 1968, la Avenida 19 es remodelada ampliando su número de carriles con el fin de brindar una alternativa para el tránsito en el centro de Bogotá, así como la adopción del nombre oficial Avenida Calle 19 o Avenida Lima. Esta recorre la ciudad de oriente a occidente y conecta con la Av. de las Américas, la cual la hace un componente importante en la descongestión del centro de Bogotá. Por otro lado, y con el fin de conectar el centro y el occidente, en 1968 se inaugura la Avenida Primero de Mayo, que se dirige desde el centro hacia el suroccidente de la ciudad. Estas dos avenidas son evidencias importantes de la necesidad de conectar el centro urbano con el occidente, debido a que la tendencia de la expansión urbana está encaminada principalmente hacia estos sectores.

Por otra parte, durante este periodo se lleva a cabo el proceso de adecuación y ampliación de la Calle 80 hasta alcanzar su configuración actual, la cual llega hasta el límite occidental en el río Bogotá, en el lugar conocido como *Puente Guadua*. Esto permitió la urbanización y conexión de asentamientos tan alejados de la ciudad lo que demuestra la gran expansión urbana que aconteció en la primera mitad del siglo XX. Debido a estas adecuaciones, la Calle 80 es un importante componente de la infraestructura vial de Bogotá, y no solo a nivel interurbano, sino regional, ya que esta permite

¹⁴ Puesto que la vía permite una conexión regional, esta posee una parte urbana y una parte rural, por lo que su construcción, mantenimiento y control se realiza tanto por medio de recursos distritales como nacionales.

la conexión con municipios aledaños y posibilita la salida y entrada de gran cantidad de personas y mercancías.

Todos estos desarrollos permiten catalogar a la década de los años 60 del siglo XX, como un momento de desarrollo urbano sin precedentes en materia de vías. Eso es fruto del consecuente crecimiento exponencial de la ciudad, el posicionamiento de Bogotá como una ciudad referente para los eventos masivos, la construcción y adecuación de grandes edificaciones urbanas como el Estadio el Campín, Corferias, El Aeropuerto el Dorado, Monumento a Banderas, entre otros.

Adentrándose más hacia la zona que nos compete como investigación, el suroccidente bogotano, en la década de los 70 se instruye e inaugura la Avenida Agoberto Mejía, como homenaje al primer alcalde de la localidad de Kennedy en 1977. Su construcción retoma los caminos indígenas que transitaban entre Fontibón y Bosa (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deportes, 2008). También es conocida como la Avenida Abastos, debido a la apertura de la plaza de mercado de Corabastos en 1972, que abastece de productos campesinos.

El crecimiento urbano, junto con el modelo de vida desarrollado en torno al automóvil, generó grandes congestiones en el tránsito de la ciudad, bajo el modelo impuesto. Era necesario desarrollar proyectos de movilidad con el fin de mejorar los tiempos de transporte y facilitar el tránsito en y hacia los diferentes puntos de Bogotá. Por esta razón, durante los años 90 nace el proyecto NQS¹⁵, el cual se proponía como la primera vía expresa de Bogotá, la cual contaría con carriles de alta velocidad, sin semaforización y con puentes vehiculares en vez de las intersecciones para evitar embotellamientos y reducciones de velocidad, que atravesaría toda la ciudad en sentido norte sur (Castellanos, 1990).

La ciudad en el nuevo milenio

Bajo la primera alcaldía de Enrique Peñalosa se crea el sistema Transmilenio como medio de transporte de Bogotá. Sin embargo, este modelo de transporte requiere de una modificación en la infraestructura vial de la ciudad que posibilite su implementación. Es decir, el modelo de ciudad, al menos en su forma vial, se debe transformar en torno a las necesidades de este sistema de transporte,

¹⁵ Las siglas NQS que dan nombre a la avenida significan Norte-Quito-Sur, que también puede ser entendido como Avenida Norte intersección Sur. Actualmente es una vía muy transitada y la más larga de Bogotá, permitiendo no solamente la movilidad de la ciudad, sino su conexión con los municipios de Soacha al sur, y hacia el norte con los municipios en esta dirección permitiendo salir hacia la ciudad de Tunja.

y no el transporte adaptarse a las necesidades de movilidad de la ciudad. Dicho de otra forma, Transmilenio modifica y condiciona la forma en que se construye la ciudad, con lo cual trasciende su aspecto como forma de transporte.

En este sentido, las siguientes avenidas de gran importancia para Bogotá son transformadas para que se implemente en ellas el nuevo sistema de transporte:

- La Calle 80: se transita Transmilenio en todo su recorrido desde el Portal 80 en el occidente, hasta su conexión en la Autopista Norte en el Monumento de los Héroes.
- Av. Caracas: Transmilenio transita en todo su recorrido desde el Portal Usme, al sur de la ciudad, hasta su conexión en la Autopista Norte.
- Av. Villavicencio: esta avenida recorre en sentido occidente-oriente el sur de la ciudad, en la década en cuestión se implementa Transmilenio entre la Av. Caracas en la Estación de Santa Lucía, y la Av. Boyacá en el Portal Tunal.
- Eje ambiental: fue un proyecto de renovación urbana en los últimos años del siglo XX, que buscó la adecuación de una de las vías históricas de Bogotá, la Av. Gonzalo Jiménez de Quezada, para el tránsito peatonal por senderos en ladrillos y adoquines. Por este pasaje se permite desde 2002 exclusivamente el tránsito de Transmilenio, el cual, debido al peso de los vehículos y la capacidad de los ladrillos utilizados, genera pérdidas anuales en los adoquines utilizados en la renovación urbana (Redacción el Tiempo, 2009).
- Av. Ciudad de Cali: es la vía arterial más al occidente que posee actualmente Bogotá. Ella atraviesa Bogotá por su costado occidental desde los límites con Soacha, en el sur, hasta la calle 145 en la localidad de Suba al norte de la ciudad. En el 2004 se adecua una de sus partes para permitir conectar el Portal Américas de Transmilenio con la Av. de las Américas. Por otro lado, desde el 2018 surgen iniciativas que buscan ampliar el sistema de Transmilenio en gran parte de su trayecto.
- Av. El Dorado: En el 2012 se inaugura la troncal de Transmilenio por la calle 26, desde la estación las Aguas en el centro de Bogotá, hasta el Portal Dorado al occidente de la ciudad.
- Proyectos a futuro relacionados con Transmilenio: Actualmente se están realizando intervenciones sobre la Av. 68 buscando implementar una nueva troncal de Transmilenio que transite sobre esta vía. El primero de noviembre de 2019 Enrique Peñalosa abrió licitación para la construcción de la troncal de Transmilenio por la Av. 68; y el 23 de enero de 2020, bajo la alcaldía de Claudia López, se adjudicaron los consorcios que desarrollarán el proyecto. De igual forma desde 2017 también se busca implementar el sistema sobre la Av.

Boyacá y la mencionada Av. Cali, con lo cual buscan extender el sistema hacia otros puntos de la ciudad y llevarlo hacia el occidente de la ciudad donde su presencia es mínima¹⁶. Sin embargo, el tema del metro es un punto especial que se sale de los objetivos del presente apartado, ya que actualmente no se ha realizado su implementación.

Como se puede evidenciar, el sistema de Transmilenio efectivamente ha intervenido fuertemente sobre la infraestructura vial de Bogotá. Esto da cuenta de cómo la ciudad debe ser transformada para posibilitar la implementación de estos proyectos de transporte, y que vuelve dependientes a este sistema a la población que no posee medios de transporte propios.

Por otro lado, a pesar de la significativa intervención que Transmilenio ha ejercido en la configuración del transporte público en la ciudad, subsisten áreas inaccesibles mediante las rutas de este sistema, particularmente en dirección occidental desde la NQS. Este fenómeno subraya la persistencia de limitaciones en la cobertura y accesibilidad del transporte público, lo cual resulta relevante en el contexto de la consolidación de un modelo de movilidad urbana centrado en un sistema de transporte masivo. La presencia de estas áreas excluidas pone de manifiesto la complejidad inherente a la gestión y planificación del transporte en un entorno urbano en constante evolución.

Asimismo, es pertinente examinar el impacto de la implementación de Transmilenio en términos de la asignación de recursos y la redistribución del espacio público. La expansión de este sistema ha implicado la monopolización y captura de carriles en las redes viales preexistentes, con consecuencias significativas para la movilidad y la accesibilidad en determinadas zonas de la ciudad. Además, se ha observado un proceso de privatización implícito en la concentración de infraestructuras y servicios asociados a Transmilenio, lo que plantea interrogantes sobre la equidad en el acceso al transporte público y el uso del espacio urbano.

En este sentido, la implementación de Transmilenio ha generado una reconfiguración del paisaje urbano y la dinámica del transporte en Bogotá, pero también ha suscitado debates en torno a la distribución del espacio público, la equidad en la accesibilidad y la sostenibilidad del modelo de movilidad adoptado. La coexistencia de áreas de exclusión y la monopolización de recursos viales

¹⁶ De ser así, serían los tramos más occidentales del sistema, que actualmente se encuentra en la Av. NQS. Ahora bien, también es necesario mencionar los dos proyectos que se planean sobre la Av. Caracas: 1. La ampliación de Transmilenio desde el portal de Usme hasta la conexión con la Av. Boyacá en Yomasa; 2. La realización de la línea del metro desde la Calle 26 hasta la Calle 72.

subrayan la necesidad de abordar de manera integral los desafíos asociados al desarrollo y gestión de sistemas de transporte masivo en contextos urbanos complejos.

¿Y ahora...hacia dónde?

Para finalizar este breve resumen de la periodización, a modo de inventario, de la infraestructura vial de Bogotá, se mencionan algunos de los proyectos que se tienen a futuro. Diferente a los proyectos ya mencionados para la implementación de Transmilenio (Av. Ciudad de Cali, Av. Boyacá, Av. 68, Av. Caracas) y unas adecuaciones en la Autopista Norte que posee fuertes crisis en periodos de lluvia debido al desborde del humedal Guaymaral, el cual atraviesa, vamos a centrarnos en algunas avenidas que podríamos dividir las en dos proyectos diferentes: Por un lado el proyecto Metro de Bogotá, y por otro lado la implementación, adecuación y construcción de nuevas vías para descongestionar el suroccidente de Bogotá, dentro del cual se encuentra el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente.

Frente al proyecto de metro para Bogotá se planea adecuaciones en la Av. Primero de Mayo, donde se busca que esta sea el conector de la primera línea del metro en sentido occidente-oriente. La Av. Alsacia, en construcción, al occidente del Portal Américas y conectado a la Av. Villavicencio, busca ser la que conecte a la primera estación del metro ubicada al suroccidente de Bogotá.

Ahora, frente al segundo, el de infraestructura vial para descongestionar el suroccidente, se encuentra el proyecto de la Av. Tintal, que junto con la Av. Alsacia brindará alternativas de circulación para no depender exclusivamente de la Av. Cali para la movilidad hacia el suroccidente. La Av. Bosa y la Av. Guayacanes buscan ofrecer soluciones para conectar con el municipio de Soacha y facilitar el acceso a la ciudad y la localidad de Bosa. Finalmente, la Avenida Longitudinal de Occidente es un proyecto vial a futuro que busca la construcción de una autopista que conecte el sur con el norte en el borde más occidental de la ciudad. Sin embargo, puesto que este proyecto es el objeto de estudio de la presente investigación, se abordará de manera especial y más detenida en otro apartado.

3.2 IMPLICACIONES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

La extensión de la infraestructura vial presentada permitió ampliar los alcances de los diferentes medios de transporte de la ciudad. Este proceso generó y aportó nuevos espacios disponibles para la ciudad. De esta forma surge una importante pregunta: ¿Qué se realizó en dichos espacios? Reflexionar en torno a esta pregunta nos permite identificar las diferentes ideas que finalmente dieron la forma a la ciudad.

Hasta el momento únicamente hemos mencionado lo relacionado a las vías de acceso y movilidad, pero ese aspecto no es el único que hace parte a la forma de la ciudad. Williams Montoya (2018, pág. 34) menciona que en esta forma están siempre presentes dos aspectos: la estructura morfológica y la morfología de la ciudad. La primera responde a las estructuras abstractas de la organización, mientras que la segunda hace referencia a las manifestaciones físicas de dicha organización. En ese sentido, la infraestructura vial hace parte de la morfología de la ciudad. Por tanto, al responder la pregunta se guía este apartado, estaremos evidenciando la estructura morfológica que existe al interior de la ciudad actual, sobre la cual se encuentran dispuestas las avenidas de interés de esta investigación.

A grandes rasgos, y a modo de resumen con el objetivo de presentar e introducir el tema, encontramos que esos nuevos espacios fueron el sustento sobre el cual se desarrollaron diferentes proyectos interrelacionados en diferentes escalas. Dentro de ellos el papel de la vivienda es fundamental, el cual impulsó el desarrollo de otros, como la planificación urbana, la financiación de dichos proyectos, el uso del suelo, la forma en que se construye (apartamentos, casas, conjuntos), la dotación de grandes equipamientos, entre otros.

En este sentido, la integración efectiva de la vivienda en el trazado urbano de Bogotá representa un imperativo para promover un desarrollo urbano coherente y equitativo. Este desafío, multifacético y crucial, involucra una serie de consideraciones que demandan un enfoque holístico y coordinado en la planificación y ejecución de políticas urbanas (Briñez Jiménez, 2019).

En primer lugar, se destaca la necesidad de una planificación urbana integral que conciba la vivienda como un elemento central en la estructura urbana (Camargo Sierra, 2020). Este enfoque implica la articulación armónica de los desarrollos habitacionales con la infraestructura, los servicios públicos y los equipamientos urbanos, exigiendo una visión prospectiva y una coordinación efectiva entre las diversas entidades gubernamentales responsables.

El mejoramiento integral de barrios populares y asentamientos informales emerge como una medida esencial para la integración de estas áreas a la trama urbana formal. Este proceso abarca la provisión de servicios públicos, la construcción de vías y espacios públicos, así como la regularización de la tenencia de la tierra, elementos indispensables para fomentar la cohesión social y espacial en la ciudad (Bolaños, 2011).

En el ámbito de la vivienda social, se subraya la importancia de su ubicación estratégica en áreas bien conectadas, próximas a fuentes de empleo y con acceso a servicios básicos. Esta estrategia busca evitar la segregación socioespacial y promover una distribución más equitativa de las oportunidades urbanas, contribuyendo así a una mayor integración y cohesión urbana (Avendaño et al, 2014).

La participación activa de las comunidades en los procesos de planificación y desarrollo urbano se erige como un pilar fundamental para garantizar la pertinencia y eficacia de las soluciones habitacionales (Arango, 2023). La inclusión de los residentes en la toma de decisiones y la implementación de modelos participativos de autoconstrucción y autogestión pueden fortalecer la apropiación del espacio urbano y promover una mayor sostenibilidad social.

Ahora bien, siguiendo a David Harvey en *Espacios del capital: hacia una geografía crítica* (2007) es menester revisar la geografía urbana de Bogotá desde una perspectiva Marxista. El análisis marxista sobre la relación entre la estructura espacial y el ascenso del capitalismo ofrece una perspectiva fundamental para comprender las dinámicas urbanas contemporáneas, particularmente en ciudades como Bogotá, donde su expansión ha dejado huellas significativas en el paisaje urbano. Marx señala cómo el proceso de acumulación capitalista no solo transforma el espacio, sino que también crea obstáculos para su propio desarrollo futuro (Harvey, pág. 265, 2007).

En Bogotá, la emergencia de una estructura espacial específica, influenciada por el capitalismo, se manifiesta en la configuración de la ciudad y su infraestructura. La construcción de medios de transporte, fábricas y otros elementos productivos y de consumo conlleva la fijación de estas estructuras en el espacio, creando un paisaje físico que refleja el modo de producción capitalista. Este paisaje, aunque puede ser interpretado como un testimonio del éxito pasado del capitalismo, también actúa en dirección a la afectación de los ciudadanos que viven bajo dinámicas que están más ligadas a la acumulación que al bienestar social, lo que se refleja en aspectos como el tiempo (Harvey, pág. 261, 2007).

En ese orden de ideas, la expansión de infraestructuras como Transmilenio y la creación de nuevas vías y barrios residenciales son ejemplos de cómo el capitalismo moldea el paisaje urbano. La monopolización de recursos viales, la privatización de servicios de transporte y la concentración de infraestructuras en determinadas zonas suelen generar exclusiones socioespaciales y limita las posibilidades de una movilidad equitativa y sostenible en la ciudad.

En ese sentido, es relevante considerar cómo el capitalismo no sólo transforma el espacio, sino que también crea condiciones que pueden obstaculizar su propio desarrollo (Harvey, pág. 263, 2007). En el caso de Bogotá, esto nos lleva a cuestionar cómo las estructuras espaciales creadas por el capitalismo pueden ser reconfiguradas para promover un desarrollo urbano más inclusivo, equitativo y sostenible, que trascienda las limitaciones impuestas por la lógica de acumulación capitalista.

3.2.1 Transformación de una necesidad básica a un valor de cambio: la vivienda.

En Bogotá se puede evidenciar cómo el mercado transforma esta necesidad en un valor con el cual generar lucro para quien domina y controla la oferta de la vivienda. Esto requiere de diferentes procesos simultáneos en diferentes escalas y dimensiones para poderlo realizar.

- Se necesita un dominio sobre la tierra (Camelo & Campo, 2016).
- Una transformación del espacio y sus usos de suelo.
- Un capital económico para iniciar los proyectos (Migueltoarena & Lan, 2013).
- Acceso a un poder político que potencie su desarrollo.
- La toma de decisiones dentro de la planificación urbana, entre otros (Camelo & Campo, 2016).

Con esto queremos manifestar la posición de que en Bogotá ciertos actores encontraron en la vivienda una oportunidad de negocio, que, a su vez, condiciona la forma en que se encuentra la ciudad actualmente. En ese sentido, al ser Bogotá una ciudad físicamente tan grande es necesario emplear diferentes medios de transporte con el fin de movilizarse a la hora de habitar la ciudad. Por esto el tema del transporte se convierte en una necesidad básica que también pareciera que se está transformando cada vez más en un negocio, por lo que se puede decir que se replica el fenómeno ocurrido con la vivienda, solo que ahora aplica en el caso del transporte.

En América del sur existe una ciudad-amalgama de ambos modelos, es decir, la ciudad latinoamericana es a la vez una ciudad compacta y una ciudad extensa. Esto responde, según Abramo (2012) a que, en los procesos de urbanización, hubo dos vertientes: una formal y una informal.

Frente a esto, en Colombia, siguiendo a Parias (2020), durante el siglo XX la política de vivienda señalaba que era el Estado el encargado en asumir la producción y financiación de estos proyectos, pero esto cambió durante la década de los 90, cuando se toma la visión neoliberal en la cual es el mercado quien regule estos procesos, mientras que el papel del Estado se transforma al de aportar subsidios directos a la población con menos recursos.

Esta es la forma como opera el tema de la vivienda en Colombia, que se desarrolla principalmente por medio de actores privados, que son quienes controlan la oferta. Frente a esto hay que anexar que existen dos formas en las cuales se produce: 1. La producción capitalista, centrada en la obtención de ganancia gracias al mercado generado por la vivienda; 2. La autoconstrucción, buscando solucionar la necesidad de vivienda y la subsistencia (Parias Durán, 2020, págs. 62-63). Vale la pena aclarar dos apuntes para el caso de Bogotá: hubo un proceso de vivienda planificada con destino a ingresos medios y bajos como lo fue Ciudad Kennedy y, por otro lado, la vivienda en alquiler o arriendo configuran un tercer aspecto para satisfacer la necesidad de vivienda.

Lo anterior va relacionado con la densidad demográfica y la demanda de servicios públicos, así como la calidad y constancia como se satisfacen. Para poderlo explicar se va a detallar la forma en cómo se presentó en Bogotá la producción de vivienda.

Construcción de vivienda en Colombia.

En América Latina, Colombia incluida, surge una tercera forma de producción de vivienda, la autoconstrucción, cuyo énfasis se encuentra en la construcción propia y personal por parte de la población para satisfacer sus necesidades personales, en este caso la vivienda (Blanco et al, 2012). Independiente de la forma de producción, se deben adquirir tierras para desarrollar los proyectos. Para ello buscan los sectores menos valorizados, principalmente en la periferia o fuera de los límites urbanos, puesto que al interior de la ciudad el precio del suelo es demasiado elevado y ninguno de los actores de las tres formas presentadas va a asumir su costo. La obtención de tierras al menor precio se da porque:

- ❖ Los capitalistas buscan generar lucro, por lo cual buscarán construir con la menor cantidad de inversión, o sino sus ganancias se verán afectadas (López & Aguilar, 2020).
- ❖ La estatal, aunque no busca generar renta, sí necesita de un capital que movilice y soporte los gastos de los proyectos, por lo cual no se inclinará por las áreas más valorizadas de la ciudad para construir.
- ❖ La población que recurre a la autoconstrucción pertenece a los sectores con menores ingresos, y precisamente encuentra en esta forma de producción la salida más económica para adquirir vivienda, por tal razón buscará los espacios con los valores más bajos, la periferia (Camelo & Campo, 2016).

La razón por la que operan los precios de esta forma responde a que los propietarios de grandes terrenos de la Sabana de Bogotá, las anteriores haciendas, que se encontraban hacia las afueras de la ciudad construida, y que tenían un uso de suelo rural, en un primer momento no ven en el mercado de la vivienda un potencial beneficio comparado con los capitales que mueven con la agricultura (Parias Durán, 2020, pág. 80).

Por otro lado, la expansión de la infraestructura vial presentada páginas atrás, posibilita el desarrollo de estas formas de producción de la vivienda en Bogotá. Es decir, las avenidas serán un elemento que contribuye a la diferenciación espacial de Bogotá:

El precio del suelo implica que los constructores busquen los terrenos de las zonas de expansión urbana e incluso en municipios vecinos¹⁷ a las grandes ciudades y en las zonas rurales donde las rentas urbanas son inferiores. Mayormente, estos suelos se localizan precisamente en las zonas de expansión o de consolidación de barrios populares, lo que refuerza la segregación residencial de las ciudades. (Parias Durán, 2020, pág. 73)

Por otro lado, esta configuración contribuye a la diferenciación espacial, puesto que vivir en la periferia tiene unas dinámicas particulares (Alonso & Quijano ,2022).

Es decir, habitar en la periferia, o en las zonas rurales, implica gastos económicos y en tiempo a comparación con quienes viven el centro, puesto que las ofertas laborales y de servicios se

¹⁷ Este fenómeno a futuro va a producir un proceso de conurbación que se detallará en un apartado especial.

encuentran al interior de la ciudad, por lo que para poderlos utilizar es necesario que se desplacen hasta estos puntos, lo que genera costos de transporte. Por otro lado, al vivir en los espacios de expansión, se genera una demanda de servicios públicos si estos no se han garantizado, los cuales tardan en llegar, no son constantes, o no gozan de la mejor calidad (López & Aguilar, 2020). Esto aplica también para otros servicios, como la calidad de la señal en las telecomunicaciones, o el servicio de internet. Con lo anterior como base, se pasará a dar una periodización acerca de cómo se dio el proceso de la construcción de vivienda en Bogotá durante el siglo XX.

Expansión de la vivienda en Bogotá a lo largo del siglo XX.

Bogotá, así como otras ciudades latinoamericanas, se construyeron siguiendo modelos extranjeros que se adaptaron a las condiciones particulares de la ciudad. Solo para recordar, en Bogotá se dio un modelo estadounidense de baja densidad centrado en la expansión urbana en las periferias, mientras que al interior en el centro de la ciudad se desarrolló un modelo europeo de alta densidad urbana. Adriana Parías Durán (2020) periodiza para la ciudad de Bogotá este proceso de la siguiente manera: 1. La expansión urbana (1950-1970); 2. Compactación con expansión (1980-1990); 3. Compactación con metropolización (1990-2016). Presentaremos de manera muy breve su trabajo, el cual nos aporta un soporte que, junto con la expansión vial ya presentada, nos permite argumentar y concluir las hipótesis presentadas al inicio.

➤ La expansión urbana (1950-1970)

Durante este periodo, el tamaño de Bogotá había pasado de poco más de 5,000ha a más de 15,000ha (Gómez Valencia, 2020) Con esto, se puede afirmar que el tamaño de la ciudad se triplicó. La morfología física de la ciudad de la época demuestra que los desarrollos formales se dieron hacia la zona centro y norte de la ciudad, mientras que hacia el sur y el occidente predominan los desarrollos informales, especialmente en los bordes que marcan el límite de la ciudad, es decir, la periferia. Con esto lo que estamos diciendo es que para mitad de siglo XX ya se podía evidenciar la diferenciación espacial existente en la ciudad, donde en el centro se encontraban la oferta de servicios urbanos, mientras que la mayoría de población con pocos recursos económicos debía ubicarse lejos de estas fuentes de servicios.

La autora explica que este proceso se presenta debido a la fluctuación de los precios del suelo, los cuales pasan de ser suelo rural a suelo urbano. Frente a esto, hay que recalcar que eso se da junto

a un proceso de parcelación de los grandes terrenos, anteriores haciendas, debido a que el aumento de la población incrementa la demanda de vivienda en la ciudad; lo que a su vez incrementa el precio de los suelos para poder edificar. Esto genera que sea mucho más rentable económicamente para el dueño del suelo fraccionar y vender la tierra por separado en vez de hacerlo en conjunto como grandes terrenos. Finalmente, este proceso lo que está haciendo es potenciar el valor del suelo edificable dentro del sistema del mercado capitalista tomando al suelo como un valor de cambio para quien posee la tierra, y por ende la población, que toma al suelo como valor de uso, debe reunir un mayor capital de acuerdo con el suelo que desee adquirir.

Lo dicho se puede explicar de la siguiente manera: como la población buscará la solución personal de la necesidad de vivienda, comprará lo mínimo necesario para poder satisfacerla; mientras que, por otro lado, los grandes terrenos son destinados para proyectos urbanos de gran envergadura, que no fueron la tendencia en esta época¹⁸, como si se dará posteriormente con proyectos como Ciudad Salitre, por ejemplo.

Esta fue la forma en que se desarrolló la producción de vivienda en Bogotá durante este periodo. Junto a esto Jaramillo (2009) sostiene que se dio en todas las direcciones de la ciudad. Sin embargo, señala que existe una diferenciación frente al tipo de población que consume los modelos que se desarrollaron debido a que, mientras hacia el norte se privilegió la vivienda para los sectores de la población con mayores ingresos, hacia el occidente se destinó para sectores de clase media, y finalmente hacia el sur y suroccidente fueron los sectores populares.

Lo anterior nos indica que detrás del problema de la vivienda urbana, lo que ocurre es la transformación de una necesidad básica, en este caso la vivienda, en un producto-mercancía del cual un grupo de personas (las constructoras y los dueños de la tierra) mueven y modifican los precios haciendo posible su alcance de acuerdo con la capacidad adquisitiva de la población.

➤ Compactación con expansión (1980-1990)

En este periodo hay dos procesos muy marcados que se dan simultáneamente. Por un lado, la expansión urbana continúa presentándose, sobre todo en el límite occidental de manera informal,

¹⁸ La inauguración de la Urbanización Antonio Nariño destinada para los sectores populares se da a inicio de la década de 1950. Sin embargo, su alcance en población no es suficiente para satisfacer la demanda de vivienda en Bogotá, razón por la cual la principal forma de producción fue la autoconstrucción para la inmensa mayoría.

especialmente la unión entre la localidad de Bosa y el municipio de Soacha. Por otro lado, la población con ingresos medios y altos ven un atractivo hacia el interior de la ciudad, justificado con los largos tiempos de transporte que existen ahora entre los bordes y el centro urbano. Es decir, los dos procesos son la expansión urbana y la densificación de la población.

Este último proceso se da con las urbanizaciones formales, y fue el que jalonó e influyó en la ‘occidentalización’ de Bogotá¹⁹. Las urbanizaciones se caracterizan por ser construcciones de altura, lo cual contribuye a una mayor densidad demográfica en algunos puntos centrales, y también hacia el occidente de la ciudad donde las avenidas y el modelo de vida acompañado del automóvil particular permiten una conexión rápida con el centro. Con esto presente, las constructoras ven un atractivo en proyectos urbanos destinados para la clase media y alta, aquellos que tienen el capital y pueden costear los proyectos, razón por la cual la población con ingresos bajos queda por fuera de esta lógica de oferta de vivienda y por tanto no puede acceder a ella.

En este proceso, las constructoras cumplen un papel fundamental, en la medida en que han crecido y se han tecnificado, muchos de estos agentes son los *propietarios* que deciden reconvertir su capital rentista o agrícola en capital de la industria de la construcción (Parias Durán, 2020, pág. 82, cursiva nuestra).

En esta última cita, aparte de reunir lo mencionado, queremos resaltar el papel fundamental que existe con la tenencia de la tierra. Para el primer periodo mencionado se daba la situación en la cual sin solucionar este detalle de la tierra no se puede llevar a cabo ningún tipo de proyecto. Este escenario continúa para el periodo actual, sin embargo, también ocurre que en este caso algunas constructoras son las propietarias de estos terrenos, o que los antiguos dueños generan alianzas con las constructoras, con lo cual se da una especulación sobre el suelo que, acompañado con la ampliación de las vías, valorizan este tipo de proyectos, con lo cual se vuelve muy rentable la oferta de vivienda.

En otras palabras, este monopolio, desarrollado por las constructoras y los propietarios de la tierra, trae consigo procesos de arborización y adecuación de espacios para parcelar y urbanizar. Es decir, es la modificación del espacio para unos objetivos particulares. “[La urbanización impulsó] *el afán de ocupación sobre zonas cenagosas de la sabana, las cuales comenzaron a ser rellenas con*

¹⁹ Las dotaciones urbanas también contribuyen a la expansión hacia el occidente de Bogotá: Estadio El Campín, el Hipódromo de Techo, el Aeropuerto El Dorado, la Central de Alimentos Corabastos, Corferias, entre otros.

materias de desecho [con el fin de compactar y edificar sobre ellas]” (Pérez Martínez, 2008, págs. 70-71). En esta transformación espacial que se da en Bogotá contribuye a una reducción masiva de humedales, los que probablemente destruyen la llamada estructura ecológica principal, debido a los procesos de relleno y compactación, tal como sucede hoy día hacia el occidente de la ciudad en inmediaciones Humedal el Burro o de nuestro objeto de investigación el proyecto Avenida Longitudinal de Occidente.

El modelo de las urbanizaciones en altura expuesto refleja muy bien las condiciones de las clases altas y medias, sin embargo, no ocurre lo mismo para los sectores populares sin un capital financiero suficiente para acceder a dichos proyectos. Estas clases continúan ocupando los espacios periféricos de la ciudad, y, aunque su principal modelo es la expansión urbana debido a la autoconstrucción, existe una densificación en las antiguas periferias debido al aumento de la población. A esto hay que sumar que se da un aumento del mercado de arriendo en estos sectores. Con el tiempo las viviendas aumentan su tamaño con otro piso, y permiten acoger a más personas, generando un ingreso para la familia propietaria del inmueble.

Finalmente, existe un proceso más que comienza a tomar fuerza a final de este periodo y que caracterizará el futuro de la ciudad: la metropolización. Tomando únicamente el aspecto de la vivienda, Parías sostiene que el inicio de las relaciones de Bogotá con sus municipios circundantes se da en todas las clases sociales. Las clases altas, aunque con menos fuerza, aún continúan desarrollando proyectos de vivienda unifamiliar hacia las afueras de la ciudad, cercano a los municipios de Cota y Chía, en forma de conjuntos cerrados, los cuales se facilitaron debido al papel desarrollado por parte de las constructoras, y que serán fundamentales en el siguiente periodo. Por otro lado, en las clases medias se da la tendencia descrita hacia los límites occidentales de la ciudad. Finalmente, las clases populares también contribuyen al proceso de metropolización debido al desarrollo de las urbanizaciones piratas y las autoconstrucciones realizadas cada vez más lejos del centro urbano debido al costo del suelo, principalmente hacia el sur y suroccidente de Bogotá.

➤ Compactación con metropolización (1990-2016)

En el inicio del apartado se mencionó que el papel del Estado consistía en una producción constante en pro de satisfacer la necesidad de vivienda de la población. Este rol se transforma durante la década en cuestión. Es en la década de los noventa cuando en Colombia se modifica el mercado de la vivienda. En este momento la producción de vivienda a cargo del Estado se paraliza y este pasa es

a subsidiar a la población con menos recursos para que pueda acceder a programas de financiación con los cuales adquirir la compra de urbanizaciones formales en manos de la producción capitalista.

Parias (2020) sostiene que esto se da debido a que para esta década es cuando la producción informal, con 57%, supera porcentualmente a la producción formal, con 43%, lo que evidencia que la mayoría de la población no accede a la producción estatal ni capitalista y se inclina por la autoconstrucción. Es por esto por lo que el Estado se encarga es de subsidiar la compra para incrementar el porcentaje de la producción formal. Sin embargo, es importante resaltar la inserción de ideas neoliberales al país durante la década de los noventa, las cuales se caracterizan por limitar el papel del Estado, especialmente en temas económicos, con lo cual la producción capitalista, en el caso particular de la vivienda, obtendría importantes beneficios.

Lo importante es resaltar el impulso que tuvo la autoconstrucción con la transformación del papel del Estado. Esta forma de producción de vivienda caracterizó los bordes urbanos del sur y suroccidente, donde este último, a modo de ejemplo, terminó unificando físicamente el municipio de Soacha con la localidad de Bosa, los cuales se han caracterizado por su construcción informal.

Por otro lado, sobre de década de 1990, a su vez, se impulsan los proyectos formales de vivienda como conjunto cerrado. Lo que diferencia a estos proyectos con el expuesto en el anterior periodo es que ahora están destinados para la población con bajos recursos económicos, facilitado precisamente con la transformación del rol estatal, y localizados sobre las antiguas periferias del sur y suroccidente de la ciudad. Estos proyectos se venden con una idea de seguridad y confort al aportar a sus habitantes unas necesidades mínimas de consumo que le evitan movilizarse hacia otros puntos de la ciudad con el fin de satisfacerlos, De la mano a estas ideas aparecen en escena el desarrollo de los centros comerciales. Sin embargo, a pesar de dotar de ciertas necesidades de consumo, diferentes servicios no son garantizados allí, como lo son la salud o la educación superior, con lo cual el conjunto cerrado no cumple a cabalidad con su intención de evitar que la población de movilice, ya que de igual forma lo tendrá que realizar para satisfacer aquellos servicios que no obtiene en su lugar de residencia.

Con todo lo mencionado hasta el momento, podemos decir que existe un triángulo que posibilita los procesos, y cada una posee un rol específico y destinado hacia un mismo objetivo: el lucro financiero tomando a la necesidad de vivienda como como fuente de recursos económicos. 1. Las constructoras como las que llevan a cabo el desarrollo de la infraestructura de vivienda; 2. Un

poder financiero en cabeza de los bancos que permiten la financiación y adquisición de vivienda creada por las constructoras, y que es apoyado por los subsidios estatales. 3. Un poder político que impulse y brinde beneficios a los proyectos que produzcan vivienda.

Parias (2020, pág. 68 y 69) sintetiza parte de lo mencionado de la siguiente manera “*El análisis de los componentes [que necesita la producción de la vivienda] muestra que la supuesta eficiencia del mercado y su capacidad de solucionar la problemática habitacional (...) no arroja resultados positivos en materia de soluciones habitacionales de los sectores populares*”. Esto nos hace pensar que quizá el modelo de transporte Transmilenio sea la repetición del modelo de vivienda expuesto, en la cual la población se hace dependiente a la oferta capitalista dentro de la producción formal, solo que ahora aplica a la necesidad de transporte.

3.3 REFLEXIÓN ENTORNO AL CONCEPTO DE CONURBACIÓN Y SU RELACIÓN CON EL CAPÍTULO

Este último apartado busca ahondar y especificar alrededor del concepto de conurbación. Este es un aspecto fundamental dentro de la investigación realizada, y por lo mismo merece un momento con el fin de definir lo que tomamos por conurbación, así como ver de qué manera se materializa dentro del trabajo de grado.

Para realizar lo mencionado, el presente apartado se encuentra dividido en tres partes, las cuales corresponden a la definición del concepto, las diferentes dinámicas que se presentan en su desarrollo, y, para finalizar, la relación que existe con el capítulo, para lo cual se toma el ejemplo del caso de Soacha, con lo cual se busca evidenciar la pertinencia del concepto, así como visualizar parte de la realidad que se desarrolla en el espacio donde se encuentra inmerso el objeto de estudio.

La siguiente cita sintetiza lo que comúnmente se puede entender como conurbación: “*La conurbación es un fenómeno mediante el cual dos o más ciudades se integran territorialmente, independientemente de su tamaño, de sus características propias y de la adscripción administrativa que posean*” (Moreno Jaramillo, 2008, pág. 1). Una lectura rápida y poco analítica puede minimizar el concepto al espacio existente cuando dos ciudades en su proceso de crecimiento urbano coinciden, entran en contacto y comparten un mismo punto de la dimensión espacial; es decir, la conurbación vista como un hecho.

Si bien en un primer momento esto es cierto, mantener esta definición desaprovecha el potencial que posee el concepto, ya que, en este proceso de compartir espacio, no se realiza únicamente de manera física, sino que se generan otros aspectos. Dentro de la conurbación también existe un intercambio social, económico, político y cultural que forja nuevas formas de habitar el espacio. Con esto queremos decir que la conurbación no es únicamente la unión en un mismo espacio físico de dos entidades urbanas que se encontraron, sino que, además, genera constantemente nuevas espacialidades, entendidas como las maneras en que se utiliza el espacio. Es decir, la conurbación vista como un proceso.

Para visualizar mejor esto último, queremos resaltar que la conurbación no es un hecho en sí, como puede llegar a entenderse en una lectura superficial de la cita en cuestión. Este concepto hace referencia, más bien, al proceso que conlleva este hecho. Es decir, detrás de ‘juntar’ dos espacios urbanos que comparten espacio, existen varias causas que originaron el hecho, y a su vez, después de realizado, va a generar otras dinámicas que no estaban presentes antes. Esto debido a que cada actor espacial, como los actores políticos de cada ciudad o sus ciudadanos, que en este caso se encuentran representados por las dos realidades urbanas que comparten espacio físico, poseen unos intereses que no necesariamente serán comunes, lo que conducirá a diferentes acciones que se van a materializar en el espacio en cuestión. Por esta razón, coincidimos con Moreno Jaramillo, cuando menciona que *“en la conurbación coexisten la integración y la escisión, pues [es en esta interacción] en que los encuentros y desencuentros se suceden simultáneamente y en forma cotidiana”* (2008, pág. 2). Y esto solamente es posible cuando se desarrolla un proceso, y no un hecho, razón por la cual insistimos en la conurbación como proceso.

Ahora, dentro de las dinámicas del proceso de conurbación, finalmente estamos hablando de la unión de dos usos de suelo urbano de dos entidades distintas. En este hecho es importante especificar que no es cualquier uso de suelo, sino que se trata del borde de la ciudad, es decir de la periferia urbana, en la cual, debido a su condición de zona de transición, se encuentran tanto dinámicas urbanas como rurales, y que a su vez posee relaciones específicas con el centro de su ciudad, el cual impulsará intereses diversos.

Si bien esta situación está presente en cualquier proceso de conurbación, su manifestación se caracteriza de acuerdo con las diferentes dinámicas y actividades que se desarrollen. Es decir, de acuerdo con el contexto donde se encuentra inmersa conurbación, esta transición de uso de suelo

puede variar según el caso. Aún con esto presente, se pueden mencionar algunos fenómenos que comúnmente se desarrollan en zonas periféricas de transición: conflictos acerca del uso del suelo en el territorio debido a la falta de definición de límites físicos y jurisdiccionales, demanda de servicios públicos no garantizados, dificultades administrativas que conllevan a líos burocráticos ante cualquier intervención, etc.

Por esta razón Pérez Martínez (2008, pág. 69) sostiene que en cualquier proceso de conurbación es necesario que se desarrollen procesos de adaptabilidad los cuales integren las diferentes dinámicas de las urbes en cuestión. Así, propone cinco tipos de adaptabilidad:

1. Histórica y espacial: entendida como la capacidad que tienen los diferentes actores espaciales para intervenir y modificar el espacio de acuerdo con una configuración particular.
2. Económica: como la capacidad de producción fruto de las relaciones entre los diferentes sectores productivos.
3. Medioambiental: entendida como la valorización de los diferentes componentes ambientales que existen dentro del territorio.
4. Social: entendida como el desarrollo de las relaciones sociales de las poblaciones que habitan el espacio donde se desarrolla la conurbación.
5. Contexto global: como la comprensión que la conurbación hace parte de una escala en la cual se desarrolla y que, a su vez, se encuentra inmersa dentro de otras escalas que la condicionan, y del mismo modo, desde esa misma escala donde se encuentra la conurbación se aporta a las otras escalas. Es decir, comprender la existencia de diferentes relaciones que existe con otros territorios sobre los cuales se influye y a su vez son influidos.

Con el fin de visualizar el concepto, se brindará este último apartado sobre la relación de la localidad de Bosa con el municipio de Soacha, en la cual se puede evidenciar un proceso de conurbación. De igual forma, este acápite actuará a modo de puente para introducir el último capítulo del trabajo de grado, el cual es la especificación de la investigación en el área de estudio.

Actualmente el municipio de Soacha y la localidad de Bosa (perteneciente a Bogotá) colindan en un mismo espacio sin una frontera física que limite claramente ambas entidades urbanas. Recordemos que a principio se mencionó que las ciudades poseen límites abiertos desdibujados, los

cuales se caracterizan por no poseer una frontera que marque la diferencia entre ambos espacios. Aún con esto presente, existen algunos hitos presentes en la población para diferenciar y marcar un límite entre Bosa y Soacha. Dentro de estos se podrían mencionar algunos puentes peatonales en el trayecto de la autopista sur, el humedal Tibanica, el puente del río Bogotá sobre la futura Avenida Longitudinal de Occidente, entre otros. Esto permite evidenciar lo dicho, que entre uno y otro no existe una frontera física que determine el alcance físico entre los dos, sino que, por el contrario, comparten espacios, reafirmando el proceso de conurbación.

Por otro lado, hablando de la composición de ambas realidades, tanto Bosa como Soacha comparten un aspecto en común: la mayoría de sus construcciones destinadas a la vivienda pertenecen al sector informal. Desde los años 70s, Soacha ha tenido una composición mayoritaria de la vivienda informal, salvo en inicio del nuevo milenio cuando el proyecto de Ciudad Verde incrementa el porcentaje de la población que habita en construcciones formales. De esta manera, Parias Durán (2020) sostiene que

Se evidencia que (...) la incorporación informal del suelo, tanto en Bogotá como en Soacha, se incrementó de manera considerable y que en la última década²⁰ la expansión y conurbación de los dos municipios se explica principalmente por la construcción del MISN²¹ en suelo rural de Soacha que termina por consolidar la continuidad de la mancha urbana entre la localidad de Bosa de Bogotá y Soacha. (pág. 87)

Este proceso responde a que la gran mayoría de la población que accede a estos proyectos proceden de la ciudad de Bogotá, donde se encuentran sus actividades cotidianas, razón por la cual frecuentan el tránsito entre uno y otro municipio. Adicionalmente, como antecedente al proyecto, el suelo urbano sobre el cual se realizaron las urbanizaciones informales era más económico, y por ende más asequible a la población con menos recursos, en el suelo de Soacha, razón por la cual se consolida una tendencia de construcción y ampliación urbana hacia el sur de Bogotá y norte de Soacha, fomentando ambos crecimientos urbanos hasta encontrarse físicamente en un mismo espacio. Por esto, podemos mencionar que el proceso de conurbación urbana entre Bosa y Soacha inicia por brindar una solución a la demanda de vivienda por parte de la población de ambas entidades. Lo mencionado coincide con Parias (2020, pág. 87) cuando sostiene que “esta conurbación responde a

²⁰ De 2010 hacia el presente. Pie de página nuestro.

²¹ Macroproyectos de Interés Social Nacional, en este caso el proyecto realizado en Soacha de Ciudad Verde. Pie de página nuestro

un proceso de integración funcional ya que la gran mayoría de familias que accedieron a la VIS y VIP provienen de Bogotá y sus actividades se desarrollan predominantemente en la capital”.

Ahora bien, este proceso de conurbación al suroccidente de Bogotá responde también a la tendencia ya explicada de realizar construcciones hacia el borde urbano debido al menor precio del costo del suelo. Estos dos procesos (las similitudes socioeconómicas entre Bosa y Soacha, y el fomento a la construcción privada en la periferia urbana) permiten identificar el por qué la conurbación hacia el municipio de Soacha es tan marcada, y no se presentó, por ejemplo, hacia Cota o Mosquera con la misma fuerza. Esto es debido a que, como se mencionó, si bien la conurbación es un proceso, este se encuentra condicionado debido al contexto donde se desarrolla, y por ende adquiere diferentes características en su actuar. Por esta razón, aunque en estos últimos dos municipios también se presenta la conurbación, allí se presenta de una forma distinta a como acontece entre Bosa y Soacha.

Finalmente, Bogotá en su proceso de metropolización tiene una relación con su entorno y posee varios procesos de conurbación en simultaneo, cada uno con sus características particulares²². Sin embargo, el caso de Soacha posee una marcada importancia con el objeto de estudio debido a la cercanía que posee con él y las posibilidades que existen de realizarse el proyecto. Siguiendo a Parias (2020), los procesos de expansión urbana hacia el sur y suroccidente de la ciudad generaron una macro segregación, ya que la falta de planificación formal condujo a “incrementar las inequidades urbanas en la medida en que concentran mayores cantidades de población, sin garantizar la proximidad de sus viviendas a suficientes espacios públicos, equipamientos o *infraestructura para una movilidad eficiente* y afectando la calidad de vida de estos habitantes” (pág. 90, cursivas nuestras).

Estas deficiencias en servicios, y su consecuente demanda por parte de la población, impulsan algunos proyectos que buscan dar una solución a algunas de las problemáticas. En el municipio de Soacha y el suroccidente de Bogotá, una de sus principales problemáticas es la ineficiente infraestructura de transporte que permita una movilidad adecuada. La dependencia que existe sobre la Autopista Sur hace que esta se encuentre sobresaturada y genere embotellamientos, lo que incrementa los tiempo y coste de transporte. Para hacer frente a esto, se ha impulsado la ampliación del sistema Transmilenio hasta el municipio de Soacha en San Mateo. Sin embargo, como se pudo

²² En el apartado de metropolización se brindan algunos ejemplos de cómo se presenta en algunos municipios el entorno inmediato de Bogotá.

evidenciar en el apartado de la infraestructura vial, este sistema hace dependiente a la población a un solo medio de transporte y no necesariamente va a satisfacer las necesidades existentes. Por ello, el otro proyecto que se impulsa para descongestionar la Autopista Sur y brindar alternativas a la movilidad de Soacha y Bosa es la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente. Tema central del siguiente capítulo.

4. TRANSFORMACIÓN URBANA EN BOSÁ

Este último capítulo busca explicar el impacto que tiene en la población de un sector de la localidad de Bosa la transformación de las dinámicas urbanas a causa de las modificaciones urbanas que allí se presentan. Dentro de estas modificaciones, la principal será el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente, que, como se verá, no se limita solamente a su desarrollo, sino que la puesta en práctica de esta construcción trae consigo diversas modificaciones urbanas que irremediablemente ya han ido transformado diferentes formas de habitar el espacio.

Ahora bien, antes de iniciar, es necesario realizar una pequeña introducción donde se exponga la relación entre la localización y los temas centrales del trabajo de grado, como lo son la expansión urbana y las redes viales que componen dicha expansión. Para ello, retomamos los apuntes de Harvey (2007), en los cuales se menciona su tesis que sostiene que el tiempo aniquila al espacio. Para él, el sistema capitalista enfocado en la producción requiere de una infraestructura sobre la cual se movilicen los productos de los centros de producción a los centros de consumo. En este proceso de transporte, se disminuye el plusvalor debido a que debe invertir capital con el fin de movilizar la mercancía. En este sentido, al sistema capitalista le interesa mejorar las condiciones viales que faciliten la comunicación y el transporte disminuyendo los tiempos del proceso, en la medida de que así disminuye el coste necesario en el transporte, que afecta directamente al plusvalor. De esta manera, se transforma al transporte en otra forma de acumulación y producción misma de valor. Así sustenta Harvey el hecho de que el tiempo aniquila al espacio, debido a que el objetivo para el sistema capitalista es disminuir los tiempos de transporte para reducir el plusvalor perdido en el proceso de movilización, mas no mejorar las condiciones de conexión de las poblaciones que se encuentran en estos flujos viales.

Lo mencionado se puede atribuir al proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente de Bogotá. En este caso en particular, la teoría de Harvey se aplica ya que Bosa ha sido una localidad con problemas de conectividad fuertes a lo largo de su historia. Sin embargo, es hasta este momento donde se fomentan diferentes proyectos viales que conecten a la localidad con el resto de la ciudad en la relación centro-periferia. La ALO es el ejemplo perfecto que busca una alternativa a la congestionada Autopista Sur, la cual vive constantemente colapsada e impide una conexión eficaz entre la ciudad y el municipio de Soacha, así como con los mercados que ingresan por el sur de la ciudad. Con esto queremos decir que la ALO se convierte en un complemento de la Autopista Sur

para mejorar las condiciones que requiere el transporte de mercancías, y no la conexión y mejoría de las condiciones de vida de la población de la localidad de Bosa.

La ampliación de Bosa hacia el occidente se enmarca en un plan de expansión de Bogotá que busca integrar esta localidad con nuevas infraestructuras urbanas y de transporte. La construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) y otras avenidas proyectadas actúan como ejes vertebradores que facilitan la conexión de Bosa con el resto de la ciudad y la Sabana de Bogotá. Estos proyectos impulsan el desarrollo urbano en áreas previamente no urbanizadas y extendiendo la frontera urbana de Bogotá hacia nuevas fronteras. Todo esto bajo una serie de lógicas e ideas políticas y económicas que subyacen a las acciones concretas.

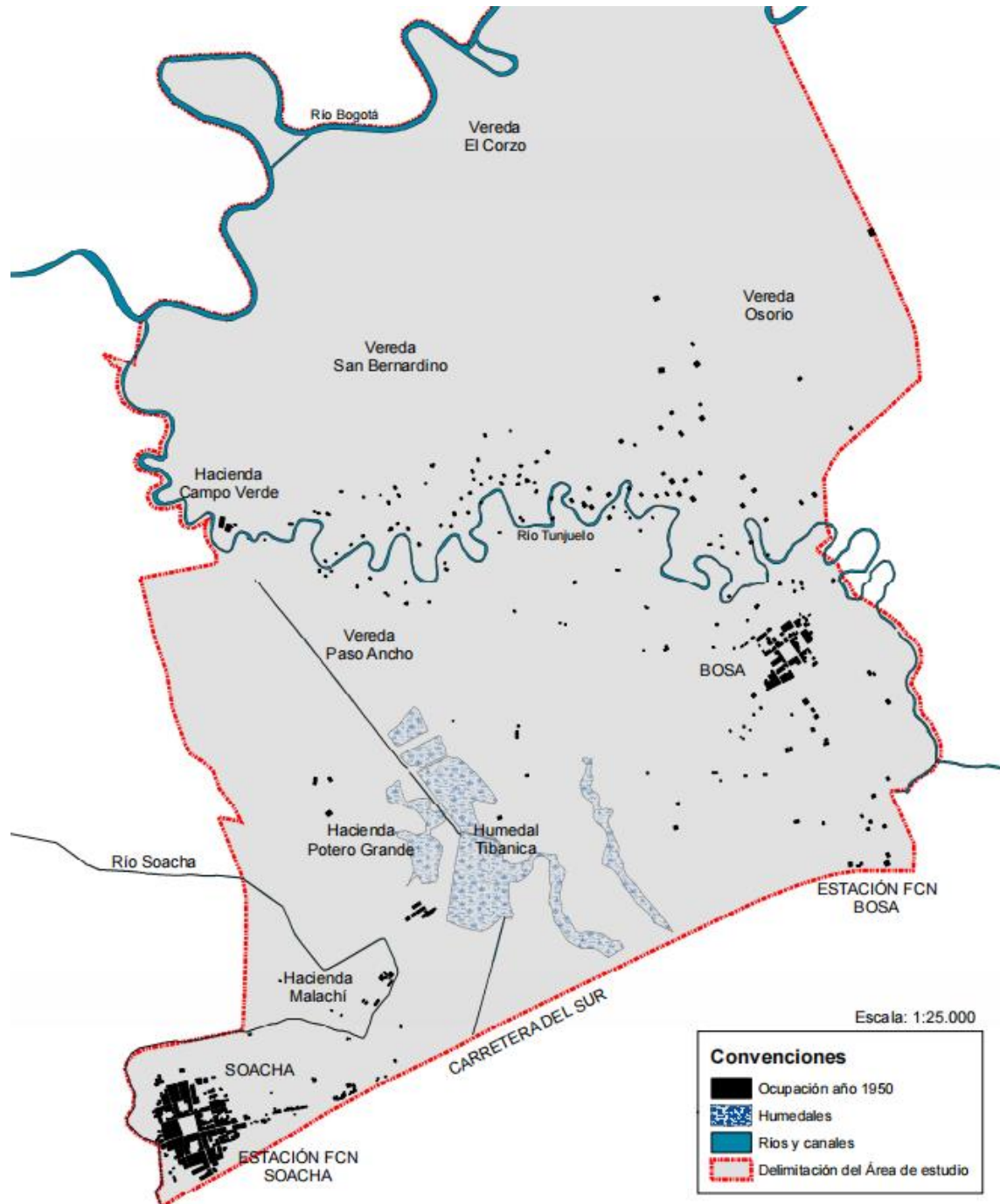
Con este pequeño abrebocas, se hace necesario una pequeña contextualización de la localidad con el fin de conocer de manera somera el espacio que se va a intervenir y sobre el cual se evidenciaron las consecuencias de la realización del proyecto. En la localidad de Bosa se presentan varias situaciones que evidencian la existencia de problemáticas al interior de esta parte de la ciudad. Según el análisis realizado por la Secretaría Distrital de Planeación al censo nacional de 2018 hecho por el DANE (Visor de Población Bogotá D.C., s.f.), se encontró que la localidad cuenta para el año 2021 con una población proyectada de 723.029 personas. Dicha población habita en un espacio de 23.94km², lo que indica que la densidad en la localidad alcanza las 30.201 personas por kilómetro cuadrado, superando el promedio de la ciudad que está en 24.643/Km² (Cárdenas, 2018).

Este fenómeno de una alta densidad es fruto histórico de la localidad como un escenario de acogida que los procesos migratorios que acontecieron en el país durante el siglo XX. Este escenario se evidencia en la expansión urbana que existe en la localidad, la cual se puede visualizar en los mapas 7, 8 y 9. Si bien ya se mencionaron anteriormente algunas de las causas de la migración demográfica del siglo XX en el apartado de explosión demográfica, vale la pena traer algunas de estas con el fin de tenerlas presentes. Dentro de ellas, se mencionan fueron el despegue industrial de la capital, la violencia política en el campo, la introducción del cambio técnico en la producción agropecuaria de algunas regiones de Colombia, la brecha entre las condiciones de vida del campo y la ciudad, el fortalecimiento de Bogotá como capital del país y la persistencia de un modelo político centralista. Estas causas están reunidas por Alberto Saldarriaga, citado por Andersson Pulido (2011). Junto con esto, la localidad, debido al precio del suelo y la anexión a Bogotá en 1954, fue un punto de encuentro para la población desplazada y con bajos recursos económicos que llegaban con la esperanza de

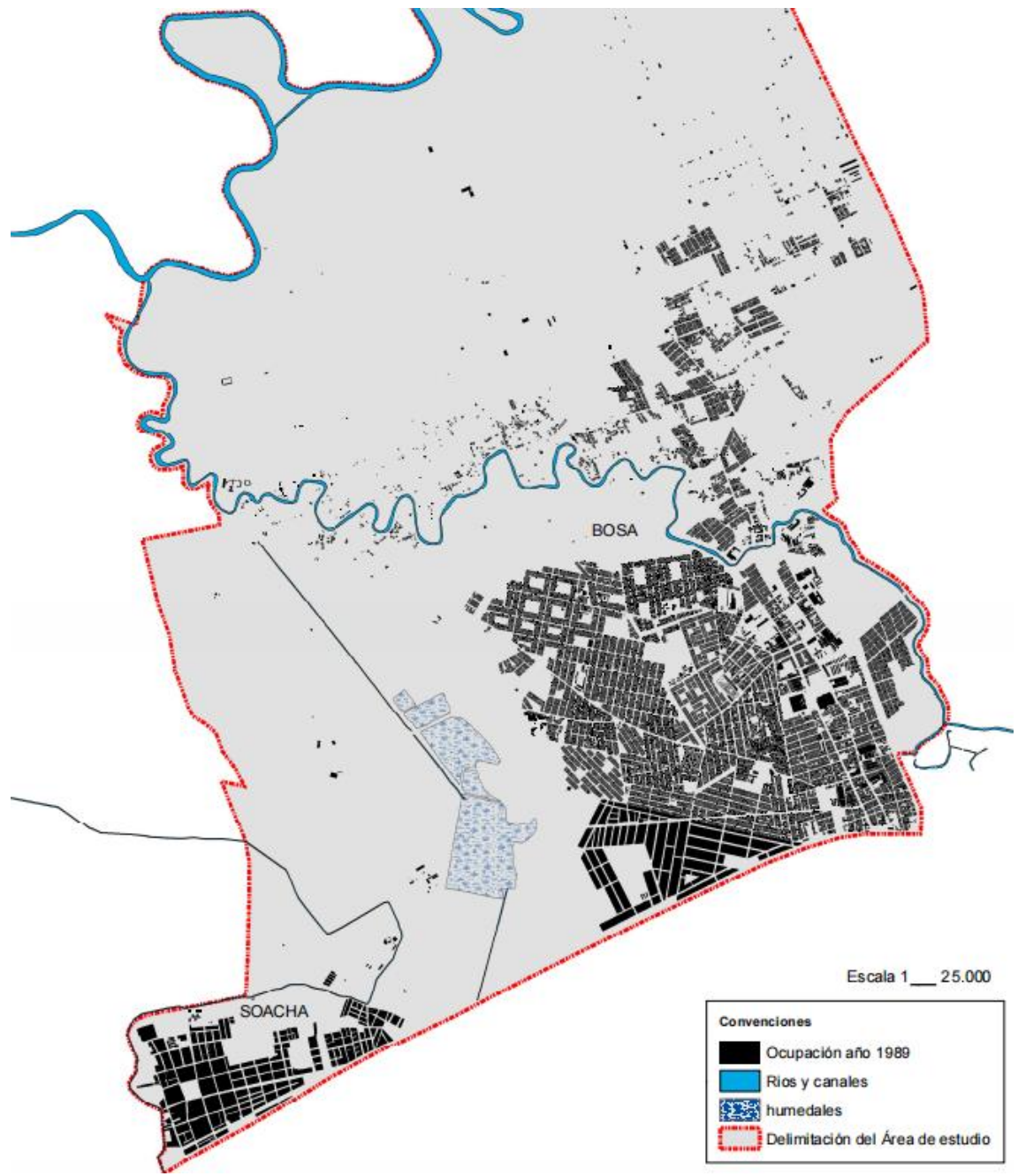
trabajo y mejores condiciones de vida al vivir ahora en la ciudad, de la cual se encontraban desconectados debido a las condiciones precarias de las redes viales y la expansión urbana.

Además, según el Observatorio de Desarrollo Económico (Secretaría de Desarrollo Económico, 2019), la mayoría de las viviendas (89,1%) corresponden al estrato 2, donde el 51,6% son viviendas propias, mientras que el 44,2% son habitadas en condición de arrendamiento, y el 4,1% son productos de procesos de ocupación. Por otro lado, los datos de Bogotá Cómo vamos (2018) muestran que para el año 2018 la localidad de Bosa contó con el 24,7% de habitantes en condición de pobreza, y que solamente el 54,9% se poseían empleo; también registró 2.136 casos de violencia intrafamiliar, y tasas de 407,8 hurtos, 27,4 muertes violentas y 17,2 homicidios por cada 100.000 habitantes. Con esto presente, se puede evidenciar una realidad compleja que se caracteriza por el sector trabajador, la segregación y el desempleo. Estos datos muestran un desempleo latente en la localidad que se manifiesta en la pobreza y las condiciones de vida de la población. El alto nivel de desempleo, con el 45,1%, casi la mitad de la población, así como el alto nivel de población que habita en viviendas arrendadas, el 44,2%, es evidencia de una segregación de la población de acuerdo con su nivel económico y la falta de accesibilidad a los centros de producción, educación, recreación, consumo, etc., perpetuando la desigualdad en la localidad.

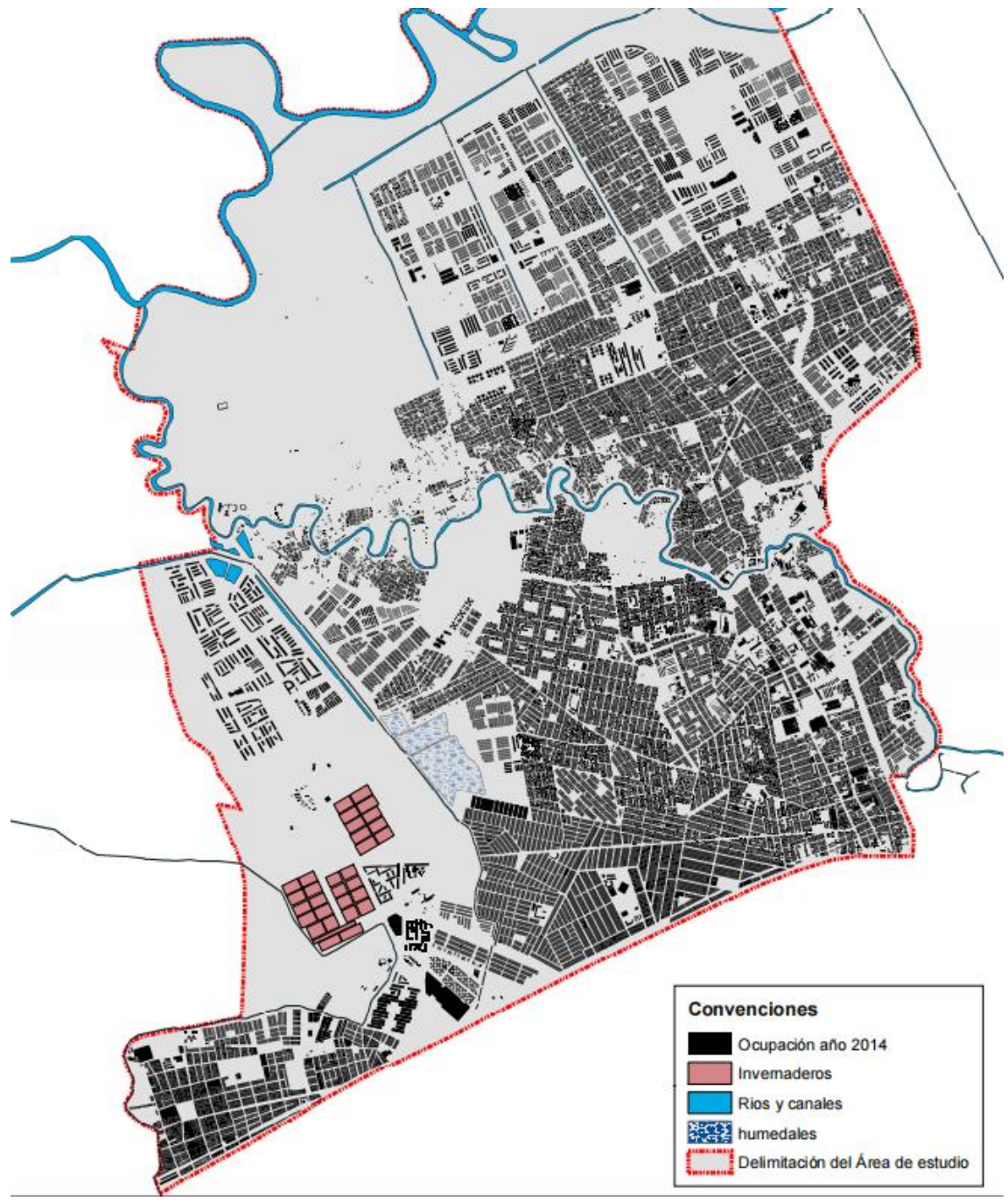
Por otro lado, al tener presente dichos datos podemos afirmar que en la localidad de Bosa se presenta una alta densidad demográfica, y que al habitar principalmente en estrato socioeconómico 2, demuestra que son personas con ingresos económicos modestos, donde casi la mitad de la población no posee un empleo estable y que debe destinar parte de sus salarios al pago de un arriendo. Por otro lado, la localidad presenta un alto nivel de violencia que se ve reflejado en la cantidad de casos presentes al interior de las viviendas, las muertes y homicidios, así como los casos de robos, donde confluyen problemáticas económicas y violentas.



Mapa 7 Crecimiento urbano entre Bosa y Soacha en 1950. Disponible en Ramírez Valero (2014, pág. 33)



Mapa 8 Crecimiento urbano entre Bosa y Soacha en 1989. Disponible en Ramírez Valero (2014, pág. 37)



Mapa 9 Crecimiento urbano entre Bosa y Soacha en 1989. Disponible en Ramírez Valero (2014, pág. 43)

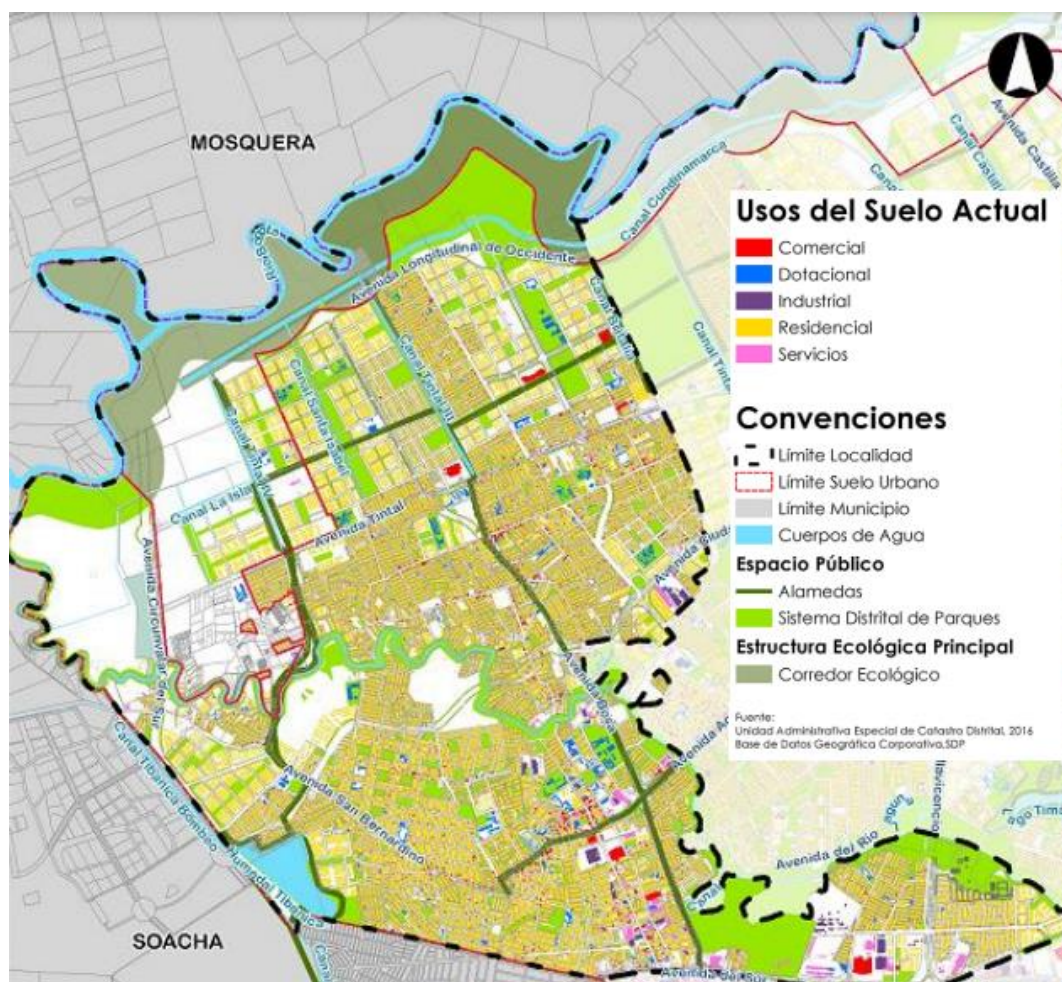


Mapa 10 Crecimiento urbano entre Bosa y Soacha en 2024. Fotografía de Google Earth.

Ahora bien, la expansión urbana de la localidad, que se puede visualizar en los mapas 7, 8, 9 y 10, ha configurado a Bosa como una localidad con una infraestructura vial precaria, lo que dificulta su conexión con las dinámicas urbanas del resto de la ciudad, además muestra los frentes de expansión urbana, donde actualmente se observa una franja urbana consolidada entre Bosa y Soacha . Este hecho obliga a la población de la localidad a movilizarse hacia otros puntos de la ciudad con el fin de satisfacer las necesidades de salud, educación, trabajo, entre otros. En el mapa 10, se puede observar que el uso del suelo destinado para la localidad es principalmente de uso residencial. Por otro lado, la localidad también cuenta con áreas verdes protegidas, en las cuales no se pueden realizar intervenciones, o al menos no debería poderse, ya que como se puede observar en el mapa, sobre la

ribera del río Bogotá se observa que es un corredor ecológico perteneciente a la llamada Estructura Ecológica Principal, y precisamente este espacio donde se encuentra actualmente parte del tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente. Por ende, es válido decir que esta pretensión de localidad verde con áreas protegidas es solamente una puesta normativa, ya que desde la planificación oficial se plantean intervenciones a gran escala en dichas zonas, como lo es la ALO, o como lo fue el proyecto de MetroVivienda, que se desarrollará más adelante. Ahora, estos proyectos están planteados sobre suelos húmedos, por lo que es necesario realizar procesos de compactación, potrerización, plantación de especies que drenen y sequen la zona para poder desarrollar los proyectos, que conlleva a la pérdida de cobertura vegetal, cambio del sistema hídrico, construcción sobre la ronda de los ríos, disminución del área de los humedales, dentro de otros procesos que van en contravía a lo planteado con las zonas protegidas. Con lo mencionado, es válido afirmar que el dicho corredor ecológico como Estructura Ecológica Principal actual, no es más que un rastro de lo que alguna vez fue en la localidad, y que continuará fragmentándose aún más debido a los proyectos que se buscan implementar desde la

planificación y el papel del Estado. Con todo esto, queremos decir que el proceso de expansión urbana requiere de una reconfiguración del espacio y de las características ecológicas que la componen.



Mapa 11 Usos de suelo e infraestructura vial (Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá Mejor Para Todos., s.f.).

Aún con todo esto presente, la planificación no ha logrado integrar a la localidad con la ciudad, por lo que no ha posibilitado una mejoría en las condiciones internas y de conexión con el resto de Bogotá. Esto último debido a que la localidad primero se edificó y luego se procedió a realizar la planificación, siguiendo el modelo de *parcelación, edificación y urbanización* (Tarchópulos, 2003, pág. 6). Este proceso de poblamiento y urbanización trae consigo fuertes problemáticas a la hora de realizar intervenciones urbanas debido a que como ya está edificado hay poco suelo disponible, por lo que se eleva su valor, e incluso es necesario realizar destrucción de edificaciones con el fin de obtener nuevos espacios, como ocurre actualmente en la localidad para la apertura de infraestructura vial.

Estas son las condiciones con las que cuenta actualmente la localidad de Bosa. Teniendo presente esta pequeña contextualización, a modo de introducción, nos permite ahondar más específicamente en el contenido del capítulo, el cual se estructura en dos apartados claramente diferenciados con los cuales se reflejará el resultado del trabajo de grado acerca de la expansión urbana y la relación existente con la infraestructura vial en el suroccidente de Bogotá.

4.1 IMPLICACIONES URBANAS DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE

En este apartado el eje central será la Avenida Longitudinal de Occidente. Se detallará el diseño planteado del proyecto, así como sus proyecciones hacia el futuro de la ciudad, teniendo como hipótesis la idea de que es una forma directa para descongestionar la Autopista Sur dejando claro la relación de conurbanización entre la ciudad de Bogotá, especialmente en la localidad de Bosa, con el municipio de Soacha, que es solo una parte de las grandes dinámicas de conurbación ya existentes entre la ciudad de Bogotá y diversos municipios de la sabana cundiboyacense, y la necesidad de transporte alterno que supone su implementación. Para ello, se identificará la relación que tiene el proyecto con el Plan Local de Desarrollo, el Plan Distrital y el Plan de Ordenamiento Territorial, con el fin de identificar los intereses y alcances existentes entre diferentes actores involucrados, teniendo presente que estos planes de ordenamiento son configurados por todo un entramado de funcionarios, diseñadores, tecnócratas que validan un proyecto político y económico que se manifiesta en la ciudad, que no es otra cosa que la configuración desde arriba de un modelo de ciudad que responde a las necesidades del sistema capitalista en su forma actual: la ciudad neoliberal. De esta forma, podemos decir que la infraestructura vial consolida el proyecto urbanístico que se plantea desde los planes de ordenamiento y desarrollo desde diferentes escalas respondiendo a los intereses que aquellos que las formulan, y que responde a las dinámicas del mercado, ignorando las necesidades de la población que habitan esos espacios de implementación.

De igual forma, las avenidas muestran la proyección de la expansión urbana futura, en este caso hacia el occidente de la ciudad, debido a la posibilidad de interconectividad que permiten las vías ya establecidas y las proyectadas. Anclado a esto, puesto que las avenidas son uno de los componentes principales de la infraestructura vial donde se sustenta el transporte de la ciudad, es necesario visualizar los diferentes sistemas de transporte con los que cuenta la localidad, así como su forma de funcionamiento, para que de esta manera se logre identificar el modo en que opera el servicio de transporte para la población de la localidad. Dentro de estos sistemas se hablará principalmente

del sistema Transmilenio ligado al Sistema Integrado de Transporte-SITP, la proyección que existe con el Sistema Metro, e incluso la posibilidad de integración con el Tren de Cercanías RegioTram de Occidente. Debido a que el transporte en la localidad no satisface las necesidades de la población vale la pena resaltar el surgimiento de alternativas, que en ocasiones complementan el sistema formal, como los son carros piratas y el uso de bicitaxis, hasta, por otro lado, el uso de la bicicleta como una alternativa personal al transporte motorizado.

4.1.1 Avenida Longitudinal de Occidente: diseño y proyecciones como alternativa al transporte por la Autopista Sur.

La Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) es un proyecto de infraestructura vial que se encuentra en desarrollo a cargo de una alianza Público-Privada, por medio de una serie de concesiones, razón por la cual son diferentes los actores que intervienen en su realización. Dentro de los objetivos de la ALO se encuentra brindar una alternativa de transporte para descongestionar la Autopista Sur y contribuir al transporte entre diferentes municipios (como lo son Soacha, Mosquera, Chía, Sibaté, entre otros), y las localidades de Bogotá (Bosa, Kennedy y Fontibón). Su diseño se encuentra subdividido en tres tramos, a saber: Tramo Sur, desde el municipio de Sibaté hasta la Calle 13 en Bogotá; Tramo Centro, desde la Calle 13 hasta la Calle 80; y el Tramo Norte, que va desde la Calle 80 hasta la futura conexión entre la calle 245 y la Autopista Norte. En palabras de los operadores encargados de su realización se presenta de la siguiente forma:

El propósito fundamental del proyecto ALO SUR, es mejorar las condiciones de movilidad en la Sábana de Bogotá, específicamente en el acceso del sur y occidente del país al Distrito Capital, generando una ruta alterna al paso por la Autopista Sur (ALO SUR S. A. S., 2022, pág. 13).

Como se puede identificar dentro de lo mencionado por quienes lideran el proyecto, el interés directo se presenta como la mejoría de las condiciones de movilidad del altiplano Cundiboyacense. Este planteamiento deja claro que es una visión mucho más amplia a un impacto únicamente en la localidad de Bosa, buscando brindar alternativas de movilidad al alto congestionamiento vehicular que acontece en la autopista sur en la salida de Bogotá. Aquí recordamos lo mencionado por Lusault cuando sostiene que la mejoría de condiciones de transporte, representada en menor tiempo de desplazamiento, no busca minimizar los tiempos de transporte, sino, por el contrario, ampliar la distancia recorrida en el mismo tiempo. Esto se traduce en nuestro caso, en una expansión urbana hacia el occidente de Bogotá que inevitablemente va a fomentar el uso de vehículos motorizados y

por ende los embotellamientos se reproducirá en esta zona. Por ello, vemos una contradicción entre el interés propuesto en el proyecto y el posible resultado. Esto lo podemos sustentar porque es lo que ha acontecido en los anillos viales de occidente a lo largo de la expansión urbana de Bogotá (la Av. 68, Av. Boyacá, Av. Cali, etc.) los cuales diariamente permanecen con gran congestión vehicular, y no dieron una mejoría en las condiciones de movilidad de la ciudad, por lo que se pueden tomar como antecedentes a lo que viene a configurar ahora la ALO como ese nuevo anillo vial al occidente de la ciudad.

En la actualidad, solamente un fragmento del Tramo Sur se encuentra construido, específicamente entre la conexión con la vía Indumil hasta la calle 63 sur, espacio objeto de la presente investigación. Sin embargo, a pesar de encontrarse parte de la infraestructura realizada, aún no está permitido el paso vehicular puesto que faltan adecuaciones y las respectivas señalizaciones, aunque sí es utilizado como medio de recreación con la bicicleta los fines de semana, y por grupos de moteros en horas de la noche para realizar piques ilegales. Estas últimas dos actividades se realizaban comúnmente hasta finales de 2022, cuando el extremo sur, en la conexión a la vía Indumil, fue cerrado con vigilancia constante para impedir el paso y salir a la vía hacia los diferentes municipios. Es decir, se prohíbe el paso, con lo cual se puede intuir que iniciarán las intervenciones requeridas para habilitar la vía.

Dentro de los encargados de realizar el proyecto, que componen la Alianza Público-Privada, se reúnen bajo el nombre Concesión ALO Sur, otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en el contrato concesión APP #003 de 2021. Esta Concesión se compone en el ámbito privado por Coherpa Ingenieros Constructores S. A. S., Concay S-A- Mario Huertas Cotes, y Pavimentos Colombia S. A. S.; mientras que en el aspecto público hacen presencia la Agencia Nacional de Infraestructura, el Distrito Capital, y la Gobernación de Cundinamarca en coordinación con los municipios de Soacha, Mosquera y Sibaté. Este proyecto se encuentra integrado en un conjunto de proyectos aprobados por la ANI conocido como Concesiones del Bicentenario, los cuales se promueven como una serie de intervenciones en materia de infraestructura, enfocada en diferentes medios de transporte (terrestre, fluvial y aéreo).

El tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente corresponde a la construcción de la infraestructura vial desde la vía Indumil (entre el municipio de Soacha y el peaje a Mondoñedo) y la Av. Calle 13 en Bogotá. El diseño que se planea construir se puede observar en el mapa 8. En él, es posible evidenciar el recorrido que tiene el proyecto, así como las zonas de intervención, las cuales

se subdividen en 6 unidades funcionales sobre las cuales se realizarán las intervenciones mencionadas.



Actualmente se están realizando las intervenciones en la Unidad Funcional 0 y punto de inicio de la Unidad Funcional 1, razón por la cual está cerrado el acceso a la población con el fin de controlar el ingreso de personas mientras se realizan las intervenciones, puesto que aún no se encuentra en operación. Vale la pena resaltar que la Unidad Funcional 0, que corresponde a la variante Soacha-La Mesa, ya en operación y con uso constante de vehículos, va más allá del diseño del tramo sur que inicia en la vía Indumil. Esto llama la atención, ya que, si bien lo integran como una fase 0 del proyecto ALO, mencionan que realizarán intervenciones en una vía que funciona actualmente y se encuentra en buen estado, como se puede observar en la fotografía 3. Queda esperar qué tipo de intervención realizarán en ella.



Fotografía 3 Conexión entre la unidad funcional 0 (al fondo) y la unidad funcional 1. Fotografía propia,

Para finalizar esta descripción realizada sobre la Avenida Longitudinal de Occidente, y pasar a analizar unos apuntes importantes del proyecto, solo queda por mencionar que la ALO ya no vendría a ser una vía periférica, como se pensó en un primer momento en la formulación del proyecto en los años 60 y posteriores. La ciudad ya ha alcanzado los alrededores de la implementación del proyecto, y en algunos sectores ya lo ha superado, como lo puede ser el Aeropuerto Internacional el Dorado y las edificaciones domiciliarias a su alrededor. Con esto podemos decir que el desarrollo de la ALO compone y hace parte íntegra de la ciudad, y no se limita solamente a su periferia, como se quiere aparentar. Esta expansión urbana y la inmediatez con la ALO se puede apreciar en las fotografías 4 y

5. Sin embargo, este punto de la periferia se abordará con más detalle en el apartado de planificación y vivienda urbana.



Fotografía 4 Expansión urbana y la Avenida Longitudinal de Occidente. (Grupo Semana, 2021)



Fotografía 5 Expansión urbana y la Avenida Longitudinal de Occidente. Segunda foto. (Grupo Semana, 2021)

4.1.2 Avenida Longitudinal de Occidente: El sacrificio de la población.

El proyecto de una avenida circunvalar por el occidente de Bogotá no es reciente. La formulación de la ALO data de los años 60 del siglo pasado. Se han creado diseños con el fin de crear la infraestructura vial a lo largo de diferentes épocas, sin que ninguna finalmente se implementara. David Luna y Juan Escobar (s.f.) sostienen que tal como se propone sería la mayor avenida de la ciudad y aportaría una solución a los serios problemas de movilidad de Bogotá. Sin embargo, esto

hay que tomarlo con precaución, ya que plantearlo de dicha forma es pensar que el proyecto visto de esta manera es la panacea a las problemáticas de transporte de la ciudad, ignorando otras posibles soluciones de transporte, como lo puede ser el metro. Por otro lado, se está limitando netamente al tema de transporte, y no debemos olvidar que, finalmente, la construcción de una avenida es una acción que hace parte de la dimensión espacial de la sociedad, y esta, a su vez, está vinculada a otras dimensiones (Lussault, 2015, pág. 38 y ss) como lo pueden ser lo económico, lo político, y la que más discusiones genera al desarrollo del proyecto, la ambiental.

La fundación humedales Bogotá (Escobar Moreno, s. f.) recompila un total de 36 impactos ambientales negativos que generaría la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente. En cada uno de ellos argumentan detalladamente el impacto que tendría en el ambiente donde se pretende desarrollar el proyecto. La fundación toma la totalidad de la ALO, es decir el Tramo Sur, Central y Norte. Puesto que la avenida compone una distancia considerable, y nuestro campo de estudio corresponde al Tramo Sur, traeremos a colación únicamente los impactos que conciernen a dicho espacio, aunque esto no quiere decir que le restamos importancia a la totalidad de los impactos reunidos por ellos. A continuación, se citarán textualmente las implicaciones que afectan directamente en el Tramo Sur²³:

- Relleno y desaparición de varias áreas de inundación: Ejemplo los valles aluviales del Río Bogotá.
- Pérdida de espacios reguladores del ciclo hídrico, que contribuyen a controlar y prevenir inundaciones, retener sedimentos y nutrientes, que contribuyen en la descarga y recarga de acuíferos y funcionan como reservorios de aguas.
- Impactos por ruido: por lo menos a 500 metros a cada lado de la Av. ALO sufrirán este impacto, superando las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud de 65db, generando problemas de sordera, estrés, cardíacos, mentales, entre otros.
- Contaminación lumínica: la Av. ALO tendrá un alumbrado permanente que ocasionará una afectación importante sobre los ecosistemas aledaños, efectos negativos sobre el ritmo biológico del hombre, malgasto y aumento del consumo de la energía eléctrica, posibles aumentos de la inseguridad vial y ciudadana, entre otras.
- Aislamiento poblacional: La Avenida Longitudinal de Occidente al ser una vía expresa tendrá pocos enlaces, lo cual desmiente la afirmación que será una vía que desembotará a la ciudad, en muchos casos aislará a la población al occidente de esta futura avenida.
- Inseguridad en los puentes peatonales.

²³ Corresponden a las razones número 10, 11, 18, 19, 20, 23 y 28 de las reunidas por Humedales Bogotá.

- Construcción de la autopista sobre suelos compuestos básicamente por arcillas expansivas, que cuando hay agua la atrapan, pero cuando se secan hay unos vacíos de volumen, lo que hace que el mantenimiento de las vías sea muy costoso.

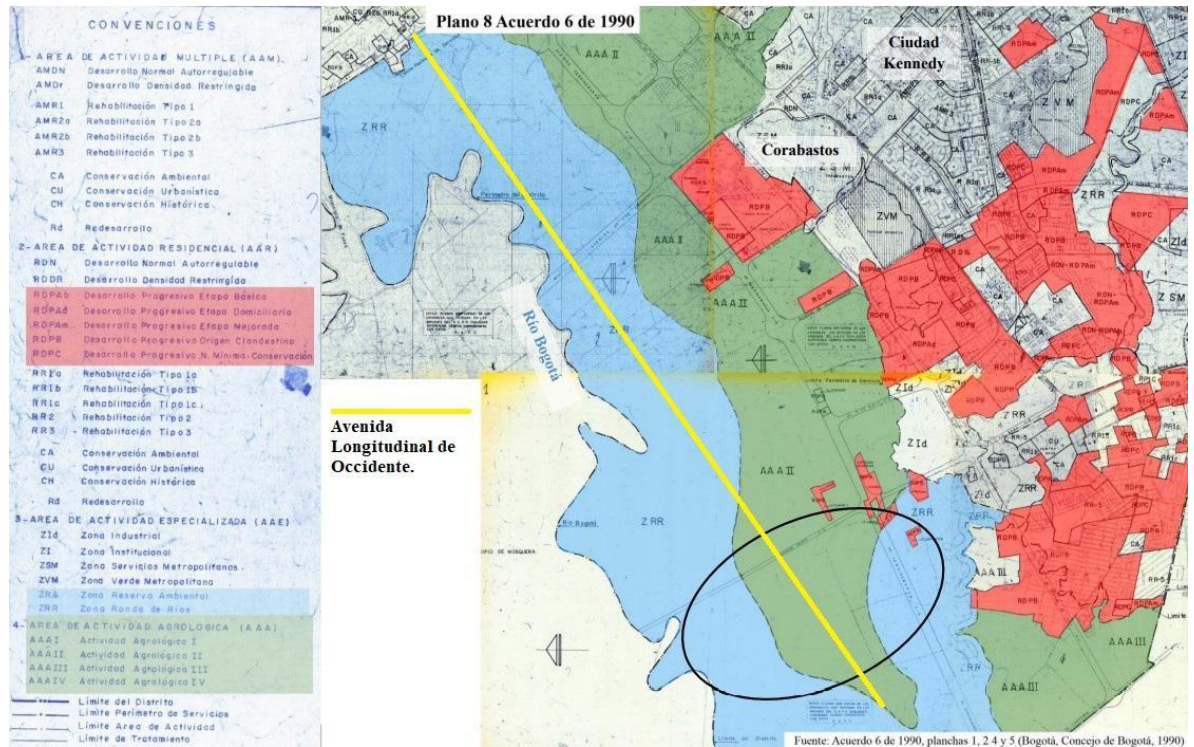
Algunas de estas implicaciones se pueden abordar como la dinámica del río Tunjuelito, la canalización y la construcción en zonas inundables. El suroccidente de Bosa, específicamente en los barrios alrededor de El Recreo, en el 2011 sufrieron una fuerte inundación. José David Pinzón (2014), sostiene que la inundación se produce, no por el desbordamiento del río Bogotá, que se encuentra a menos de medio kilómetro de distancia, sino por “una inversión del curso del agua por las redes de alcantarillado” (pág. 18 y 19) producto por “exceder el límite máximo del Canal Embalse de Cundinamarca”. Esto fue un hecho que ocurrió en medio de una urbanización formal realizada por la Alcaldía con el proyecto de MetroVivienda, este punto es de vital importancia que se retomará más adelante, ya que, si bien existen canalizaciones artificiales, el fenómeno de inundación se produjo por la ya mencionada regresión, lo que evidencia un alto nivel freático y las zonas urbanizadas por debajo del nivel de agua del río. De esta forma, la ampliación de Bosa hacia el occidente se enfrenta a varios desafíos técnicos debido al alto nivel freático y la presencia de zonas por debajo de la cota del río Bogotá. La planificación urbana en esta área requiere una cuidadosa consideración de estos factores para evitar problemas de inundaciones.

Ahora, la construcción de la ALO, debido a la magnitud de la infraestructura, requiere de una sedimentación considerable para sostener dicho proyecto. Para ello es necesario drenar el suelo húmedo y establecer una base sólida sobre la cual implementar la construcción. Aquí es donde intervienen los procesos de pastorización y compactación del suelo presentes en la localidad. Estas acciones ya se están realizando, como se puede observar en la fotografía 6, donde se observa la consolidación grandes acumulaciones de materiales rocosos con el fin de ejercer peso sobre el suelo y consolidar la franja rocosa sobre la cual cimentar. Esto, por otra parte, también crea una barrera física a los desagües naturales de aguas que se filtran en las capas superficiales de la tierra e impiden el libre flujo de aguas subterráneas de la microcuenca del Tunjuelito que se dirigen hacia la meso cuenca del río Bogotá.



Fotografía 6 Material rocoso sobre la ALO. Fotografía propia.

Pinzón (2014) aporta un mapa urbanístico y menciona que en él “se muestra que la ciudad había alcanzado la planicie de inundación del río Bogotá, primordialmente mediante ocupaciones no planificadas, denominadas de desarrollo progresivo en el plano y resaltadas en rojo. (...) A pesar de su calificativo la norma promovió la ocupación urbana del área [con el proyecto de urbanización formal MetroVivienda]”. Con lo mencionado, es válido decir que esta parte de la ciudad se edificó de manera formal y planificada sobre suelo húmedo e inundable, lo que proporciona un alto potencial de inundación. En dicho mapa, modificado por nosotros para identificar por dónde cruzará la ALO, mapa 12, la implementación del proyecto agudizaría las problemáticas una posible inundación debido a la barrera que supondría la infraestructura de la avenida, con lo ya mencionado del nivel freático.



Mapa 13 Zonas inundables y la ALO (Pinzón Ortiz, 2014, pág. 59) Modificación de la ALO nuestra.

Incluso en el documento de Luna y Escobar (s.f.), citando a Andrés Rojas en Universidad Nacional (2012) se puede encontrar la siguiente cita: “La ALO puede generar una barrera contra las posibles inundaciones en los sectores de mayor concentración de vivienda y más vulnerables de la ciudad y sus vecinos (Soacha, Bosa, Kennedy, etc.) (pág. 11)”, y posteriormente sostiene que “el sector occidental de la ciudad no tiene vías arteriales para la atención de emergencias, es decir, que la red vital de emergencias de la ciudad tiene un gran vacío en este sector el cual se supliría articuladamente con la construcción de esta vía”. Aquí encontramos una contradicción entre la advertencia de las posibles inundaciones, por un lado, y la propuesta de la vía para suplir las dificultades de atención existentes en esta parte de la ciudad, por otro lado. Esto es fruto de la falta de planificación estatal en el suroccidente de la ciudad, donde se proponen únicamente vías y no se buscan alternativas como por ejemplo la construcción de hospitales o servicio de bomberos cercanos al espacio en cuestión donde satisfacer las falencias existentes. Ahora, en cuanto al tema de la inundación vale la pena que este potencial no es un fenómeno de origen natural, como se suele catalogar a las emergencias de este tipo, sino social, debido a las intervenciones que realiza el ser humano.

Por otra parte, frente a la implicación acerca del aislamiento por parte de la población, no coincidimos con lo planteado por Humedales Bogotá. Es necesario matizar dicha información. La fundación sostiene que la avenida arterial aísla a la población debido a su carácter únicamente de transporte, por lo cual no dispondrá de las suficientes intersecciones para integrar a la comunidad con el servicio de movilidad que ofrece. Si bien acierta en su afirmación, al limitar el acceso a la vía a unas contadas intersecciones, tomaremos como ejemplo los antecedentes viales existentes en la ciudad para demostrar cómo este aparente aislamiento finalmente lo que está realizando es una expansión hacia los bordes, utilizando más espacio y creciendo físicamente, y no aislando como si de una burbuja se tratase.

Como se mencionó en el inventario de vías realizado, Bogotá en su expansión al occidente fue configurando una serie de anillos que marcaban el límite de la ciudad hacia el occidente (la carrera Av. 30, la Av. 50, la Av. 68, la Av. Boyacá, la Av. Cali). A excepción de la Av. Ciudad de Cali, las demás vías fueron construcciones que se realizaron antes de llegar la ciudad a dichos espacios, por lo cual se transformaron en atractores y alicientes que fomentaron la construcción hacia el occidente de la ciudad. Este fenómeno, que parece contradictorio ya que la avenida marcaría el límite urbano, responde a la importancia que le da Lussault (2015, págs. 57-63) a la movilidad, ya que esta, junto con la velocidad que le corresponde, no busca reducir los tiempos de desplazamiento, sino aumentar el espacio que se recorre durante el mismo tiempo, por tal motivo, al ampliarse la ciudad y dotarla de nuevos espacios para que se desarrolle la movilidad, como lo es la Avenida Longitudinal de Occidente, lo que está realizando no es marcarle límites, sino fomentando su expansión en dicha dirección, al occidente para el caso que nos compete.

Con todo esto queremos decir que este aislamiento que mencionan no se presenta, sino que ocurre es lo contrario, que se expande la ciudad hacia nuevos espacios. Situación diferente es que no se dote de la infraestructura que requiere y a causa de ello se generen embotellamientos que impiden una movilidad eficaz de la población con las vías construidas, como acontece en la Av. Ciudad de Cali, donde diariamente se presentan trancones y, a pesar de la existencia de la vía arterial, la velocidad de movimiento es reducida.

A pesar de las implicaciones mencionadas el proyecto continúa en desarrollo. Sin embargo, debido a las mismas, el informe de estructuración técnica elaborado por el IDU en 1999 bajo el contrato 888 de dicho año, el cual planteaba que el proyecto debería estar culminado para el 2020, tuvo que ser modificado debido a su intervención sobre ecosistemas frágiles como los humedales. Por

esta razón durante la Alcaldía de Petro el proyecto se suspendió hasta que se realizaran las modificaciones necesarias. El concejal en dicha alcaldía Javier Palacio Mejía (2013) menciona que en el mundo ya existen infraestructuras viales de este tipo sobre áreas protegidas, y adjunta imágenes de lo realizado expresando que es posible hacerlo sin afectar a los ecosistemas. En estas mismas imágenes se pueden observar las avenidas suspendidas en el aire, diseños presentados en el caso de la ALO. Sin embargo, casos como la Isla Salamanca al norte del país, demuestran que, de acuerdo con el tipo de ecosistema existente, en ocasiones las vías suspendidas no son garantía de la integridad del ecosistema en cuestión, y es una cuestión compleja y poco práctica al tratarse del ecosistema tan frágil como lo son los humedales. Aun así, la resolución establece algunas acciones en el aire para la realización del proyecto en los humedales ubicados al norte de la ciudad (humedal capellanía, Juan Amarillo, etc.), por donde atraviesa la ALO. Sin embargo, no menciona nada acerca del espacio intervenido por la ALO sur, que es nuestro campo de estudio.

Luna y Escobar (s.f.) reiteran que “es necesario entender que la construcción de la ALO es indispensable para el desarrollo de la región y la *única* esperanza de mejorar el embotellamiento de los habitantes del occidente de Bogotá” (pág. 12). Aquí la pregunta obligatoria es la siguiente ¿Es este proyecto la única forma de solucionar el transporte del occidente de Bogotá? Queremos hacer hincapié en que los autores se centran únicamente en el tema de transporte y por ende no observan otras opciones para descongestionar. Detrás de los trancones de Bogotá existen varias preguntas que abordarlas daría luces para encontrar alternativas más eficientes a la poca movilidad de la ciudad. Algunas de estas preguntas serían: ¿Por qué la población se ve obligada a movilizarse desde el sur hacia otros puntos de la ciudad?, ¿Por qué la planificación urbana llega tardíamente al suroccidente bogotano?, ¿Qué intereses existen detrás de la construcción de la avenida? Para acercarse a esta a esta pregunta los mismos Luna y Escobar plantean lo siguiente:

Diferentes sectores han planteado argumentos sobre la importancia de su construcción. Por ejemplo, los empresarios han sido enfáticos en afirmar que la competitividad es la herramienta fundamental para generar más y mejores posibilidades de trabajo, y ésta se verá seriamente afectada si no se construye la ALO. (Luna & Escobar, s.f., pág. 12).

Con esta afirmación se puede mencionar que hay una declaración de intereses. La Avenida Longitudinal de Occidente está respondiendo a las dificultades del mercado al nefasto transporte de Bogotá que afecta sus negocios. Se requiere una solución pronta a este problema, y para hacerlo se maquilla con la idea de ser un aporte a la población del suroccidente cuando es evidente que solamente

hasta este momento se están realizando intervenciones debido a que se encontró en el suroccidente una oportunidad de transporte, así como acceso a mano de obra que movilice dicho sistema. En su publicación Luna y Escobar recalcan mucho la urgencia e inmediatez con la que se quiere desarrollar el proyecto al plantear que cada administración rompe lo establecido por el anterior e impone sus intereses, lo que afecta y extiende los tiempos de espera, así como el argumento de los autores que la decisión de la Administración de la Alcaldía de Petro de suspender el proyecto hasta crear diseños que no afecten al ambiente no puede detener el desarrollo por más de 3 décadas. Esta postura corresponde a una visión de progreso centrada en el desarrollo de infraestructura medida en valores cuantitativos que no representan necesariamente una mejoría en las condiciones de vida de la población.

4.2 LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y LA EXPANSIÓN URBANA EN LOS PLANES DE DESARROLLO.

Puesto que la Avenida Longitudinal de Occidente se encuentra inmersa en un espacio dividido administrativamente en diferentes escalas, es necesario abordar la relación que posee el proyecto con los planes de desarrollo a nivel local, distrital, y con el Plan de Ordenamiento Territorial. Esto nos brindará luces sobre los intereses existentes al interior de los gobiernos que intervienen en el desarrollo del proyecto. Por tal motivo, el siguiente apartado girará en torno a la siguiente pregunta: ¿Qué relación tiene la infraestructura vial y las variantes de transporte con los Planes de Desarrollo Local, Distrital y el POT? Recordando siempre que la infraestructura vial está destinada para la reproducción del sistema económico, por lo que su implementación hace parte del proceso de acumulación.

4.2.1 Plan de Desarrollo Local.

El Plan de Desarrollo Local de la Localidad de Bosa, donde se implementará el proyecto de infraestructura vial ALO, está destinado del año 2021 al 2024 y lleva por nombre *Un nuevo contrato social y ambiental para Bosa* (Alcaldía Local de Bosa, 2020). Dentro de los diferentes propósitos que guían el plan de desarrollo, hay dos que poseen una relación con nuestro objeto de estudio: 1. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos a mitigar la crisis climática; y 2. Hacer de Bogotá – Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Para cumplir estos propósitos, desde la Alcaldía Local sostienen crear el siguiente objetivo para el primer propósito mencionado: contribuir al mejoramiento de los tiempos y la seguridad del desplazamiento y la productividad de la comunidad bosuna. Frente al segundo propósito mencionado, plantean el siguiente objetivo: mejorar la experiencia de movilidad y acceso al espacio público local para la comunidad bosuna. Ya como acciones concretas proponen crear el programa movilidad segura, sostenible y accesible, con el cual buscan realizar intervenciones sobre la infraestructura de la malla vial con el fin de realizar mantenimientos periódicos.

Este segundo propósito, el que plantea las intervenciones sobre la infraestructura vial, posee una financiación de 15,279 millones de pesos para los 4 años que dura la administración local. Esta cifra corresponde a un 4.89% del total de recursos con los que cuenta la Alcaldía Local, la cual es de 312,309 millones de pesos. Este 4,89% de recursos se encuentran dividido de la siguiente forma: 1. Intervenir 3,000m² de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación: con un total de 2,973 millones de pesos (0.95% del 4,89%); 2. Intervenir 4,5km de malla vial local: con un total de 7,716 millones de pesos (2,47% del 4,89%); 3. Intervenir 4,000m lineales de ciclorrutas de la Localidad de Bosa: con un total de 2,407 millones de pesos (0,77% del 4,89%); y 4. Intervenir 7,000m² de puentes vehiculares y/o peatonales sobre cuerpos de agua: con un total de 2,183 millones de pesos (0,7% del 4,89%) (Alcaldía Local de Bosa, 2020).

Con lo expuesto se puede mencionar que al interior del Plan Local de Desarrollo de la localidad de Bosa, no existe de manera explícita una relación con el proyecto de la Avenida Longitudinal de Occidente, ni con el sector transporte. Si bien existe un apartado enfocado a la movilidad, el cual goza con poco menos del 5% de los recursos que dispone la Alcaldía, esta está destinada es a proyectos de intervención y mantenimiento de la infraestructura ya establecida. En ningún momento se menciona vínculos Distritales, Departamentales, ni mucho menos Nacionales, para la construcción de nueva infraestructura vial, como lo es el caso de la ALO. Por tal motivo, es necesario afirmar que, si bien es al interior de la localidad donde se va a desarrollar el proyecto, y por ende su impacto directo será en la localidad, la Alcaldía Local no posee acciones directas para modificar las imposiciones que se establezcan. Por otra parte, cabe preguntarse si estas intervenciones desembocarán en modificar las prácticas para reverdecer la localidad o en un fomento de diferentes modos de transportarse en la ciudad, tal como se sostienen en los propósitos.

4.2.2 Plan Distrital de Desarrollo.

El Plan Local de Desarrollo expuesto, necesariamente se encuentra vinculado al Plan Distrital (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020), razón por la cual vale la pena identificar en él los aspectos que se relacionan principalmente con nuestro objeto de estudio, las infraestructuras viales, o con temas comunes, como el transporte. Este vínculo es necesario, puesto que las proyecciones planteadas desde lo local no se desligan de un proyecto de ciudad más grande, que se materializa a nivel distrital, que en conjunto es la realización del modelo capitalista al interior de la ciudad. Una ciudad funcional a las necesidades del mercado, la ciudad neoliberal.

El Plan prevé a Bogotá integrada con la región circundante a la ciudad a través de la creación de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, así como su vinculación con el Plan de Ordenamiento Territorial buscando que sea la Estructura Ecológica Principal (EEP) el eje central y por ende la organizadora del territorio. Esto junto con un sistema multimodal de movilidad basado en una red de metro regional.

De entrada, se puede intuir la necesidad del Distrito de vincular a la ciudad con los municipios que bordean a Bogotá. Las razones de esto pueden ser variadas. Sin embargo, tomando lo expuesto en el apartado de metropolización y conurbación, es evidente que Bogotá tiene una relación directa con aquellos municipios cercanos, donde en algunos casos, como lo es Soacha, ya no existe un espacio físico que separe a la ciudad del municipio, y en otros donde la expansión urbana toma un rumbo cada vez más acelerado acercándose ferozmente hacia ellos, como lo son Mosquera-Funza, Cota, Cajicá y Chía. Este crecimiento urbano que conlleva a la conurbación también se experimenta en sentido contrario, de forma tal que ya no es únicamente la ciudad grande que absorbe a los municipios cercanos, sino que estos a su vez crecen acercándose hacia la ciudad central, en este caso Bogotá.

Este proceso de conurbación se puede evidenciar en el artículo 71 del Plan Distrital, el cual especifica las escalas de relación de la ciudad de Bogotá con su entorno, afirmando aún más los fenómenos de conurbación y el proceso de metropolización *de facto* ya existente sobre la Sabana de Bogotá. Las escalas planteadas son las siguientes: 1. Escala de Borde, el cual se divide en dos partes (borde urbano y borde rural); 2 y 3. Escala Regional y Subregional; y 4. Escala Nacional.

Ahora bien, para lograr comunicar físicamente esta región metropolitana, plantean la necesidad de crear medios de transporte en redes férreas. La cuestión aquí radica en si se piensa incluir

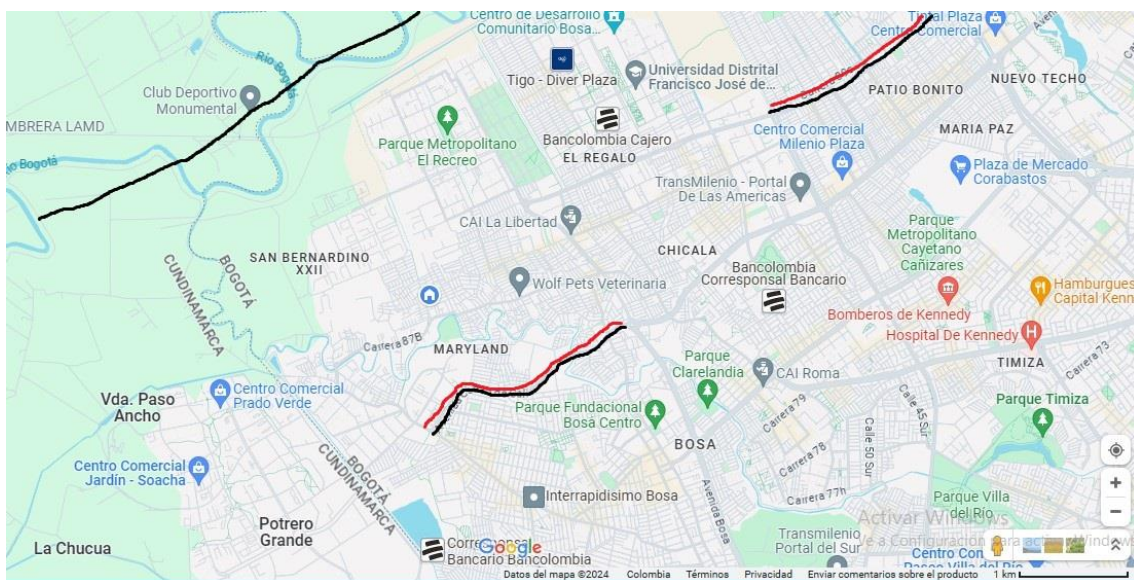
este aspecto que denominan ‘transporte multimodal’ también al interior de la ciudad, o solamente para la región metropolitana, esto debido a la dependencia actual que existe en el Sistema de Transmilenio al interior de la ciudad de Bogotá al momento de transportarse. Debido a que se trata del Plan Distrital se puede pensar que buscan ampliar las formas de transporte que existen en la ciudad. Ahora bien, para anexar y complementar esta última parte, dentro del Plan de Desarrollo se plantea que posee un enfoque territorial, el cual subdivide el espacio en diferentes escalas sobre las cuales se piensa intervenir, a saber: local, distrital y regional. Esto puede llevar a pensar que efectivamente se van a diversificar los medios de transporte a interior de la ciudad. Sin embargo, este tema de los modos de transporte al interior de Bogotá, específicamente en la localidad de Bosa, se abordará en el apartado de Transporte en este mismo capítulo. Solo por mencionar, se utiliza el discurso de lo multimodal como el gran desarrollo dentro del urbanismo, pero que, por lo menos en Bogotá, no se traduce en mejoras a la movilidad de la población, la cual es dependiente del sistema Transmilenio.

A pesar de que se abordará más adelante y detalladamente el tema del transporte en la localidad, vale la pena resaltar lo que aparece dentro del Plan Distrital. En él, en el propósito 4, el cual se titula ‘*hacer de Bogotá – Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible*’, se propone la integración de la red metro regional, de buses y ciclorrutas para articular la movilidad en la ciudad. Para realizar esto se plantea textualmente la siguiente meta: Aumento de la oferta del transporte público del SITP, la reducción de los tiempos de transporte, construcción de ciclorrutas y la inserción urbana del RegioTram de Occidente, y planificar y estructurar RegioTram del Norte y Sur.

Esta aparente conectividad de diversos medios de transporte genera un proceso contrario que es la fragmentación del espacio. Se piensa en una articulación a escala distrital, mientras que al interior existe una falta de conectividad efectiva que permita un tránsito en y entre las diferentes entras. El mejor ejemplo de esta contradicción viene a ser la localidad de Bosa, la cual posee serios problemas de conectividad, interna y externa, a pesar de disponer de dos portales de Transmilenio, y avenidas importantes como la Autopista Sur y la Av. Cali.

Ya como acciones concretas desde la página 87 se especifican las intervenciones viales a desarrollar. Entre ellas, a la localidad de Bosa, que es nuestro interés de estudio, le conciernen las siguientes, y se pueden visualizar en el mapa 13:

- Ampliación de la Avenida Ciudad de Cali desde la Avenida Bosa hasta la Avenida Circunvalar Sur.
- Ampliación de ciclorrutas existentes por la Av. Cali hasta el nuevo límite de esta.
- Construcción de Avenida Tintal desde la Av. Villavicencio hasta Av. Manuel Cepeda Vargas.
- Construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente desde Chuzacá hasta la Av. Calle 13. Así como la extensión hasta el límite del distrito.



Mapa 14 Implementación de infraestructura vial en la localidad de Bosa. En negro pertenecen a las avenidas mencionadas, y en rojo a las ciclorrutas. Tomado de Google Maps y edición propia.

Como se puede observar en las intervenciones planteadas al interior de la localidad de Bosa, se hace especial énfasis en la construcción de infraestructura vial, lo que demuestra la carencia de planificación con esta parte de la ciudad, la cual no está dotada de las mismas y dificulta la movilidad de la población que habita dichos sectores. Esta planificación está pensada desde un proyecto de ciudad desde arriba que no responde a las necesidades concretas de los habitantes, por lo cual se generan muchas de las problemáticas planteadas al inicio en la contextualización brindada,

Por otro lado, buscando relacionar estas acciones concretas con los objetivos planteados en cuanto al tema denominado en el plan como *movilidad multimodal, incluyente y sostenible*, nombre que se debe tomar con cautela, ya que como se puede evidenciar, no existe una vinculación entre diferentes medios de transporte que diversifique las opciones de movilidad para la población, aun

cuando en el límite noroccidental de la localidad, en inmediaciones del Portal Américas de Transmilenio que brinda el servicio de transporte, se está construyendo el patio-taller y la primera estación de la Primera Línea de Metro de Bogotá. Es decir, a pesar de lo expuesto en el Plan de Desarrollo Distrital, en las acciones concretas que se sugieren para la realización de los objetivos que se proponen, no existe una relación directa que efectivamente conduzca a la obtención de dichos logros. Adicional a lo anterior, en una de las ampliaciones planteadas, la de la Av. Cali, se está construyendo actualmente nuevas estaciones para el servicio articulado de carril preferencial de Transmilenio, lo que nos permite decir que realmente no se están brindando alternativas de transporte a la ya existente dependencia del sistema Transmilenio. El cual busca seguir captando usuarios con una visión mercantil de la necesidad de transporte a través de un monopolio del sistema con un servicio de baja calidad.

Frente a este último punto mencionado acerca de la dependencia existente con Transmilenio, llama la atención el artículo 93 del Plan Distrital, el cual expresa textualmente lo siguiente:

Adición de las funciones de Transmilenio S.A. Adiciónese los numerales 10, 11 y 12 en el artículo 3 del Acuerdo Distrital 4 de 1997, los cuales quedarán así: 10. TRANSMILENIO S.A, podrá participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada y en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. 11. TRANSMILENIO S.A., podrá adelantar las acciones necesarias que le permitan realizar el mantenimiento y adecuación de la infraestructura de transporte asociada al SITP en sus diferentes componentes. 12. TRANSMILENIO S.A., podrá gestionar, coordinar y planear el componente de cables en el Distrito Capital, así como la integración con la infraestructura actual y la operación del SITP (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020, pág. 145).

Con esto presente es válido decir que dentro del mismo Plan Distrital se sostiene y fomenta la dependencia frente al transporte que posee Transmilenio, y no solo eso, sino que le da aún más poder, ya no solo sobre el tema del transporte, sino sobre la forma física de la ciudad y la planificación urbana. Esto demuestra lo mencionado en el apartado de las infraestructuras viales cuando se sostiene que Transmilenio evolucionó hasta tal punto que no responde a las necesidades de la ciudad, sino que, por el contrario, es la ciudad la que debe adaptarse a las necesidades que tenga Transmilenio.

4.2.3 Plan de Ordenamiento Territorial.

Finalmente, tanto el Plan Local como el Distrital de Desarrollo se encuentran vinculados a lo que propone el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), por tal motivo es válido revisar qué aspectos menciona acerca de nuestro tema de estudio.

El POT plantea unas intervenciones de manera multiescalar, de esta forma se encuentran presentados de manera local, distrital y regional. Frente al primero, propone la transformación de las actuales localidades en nuevas Unidades de Planeación Local, con las cuales busca organizar el espacio de acuerdo con las características particulares de cada espacio donde su desplazamiento interno oscile entre los 15 y los 30 minutos. Esto coincide con lo expuesto por la alcaldesa Claudia López páginas más arriba en el apartado de periferia urbana en el capítulo 2.

Para la escala regional se encuentran lo siguiente: consolidación de paisajes urbanos donde se protejan los diferentes ecosistemas existentes en los espacios que comparte la ciudad, como, por ejemplo, reservas naturales, páramos, humedales, ronda de ríos, etc. Todo esto relacionado con la protección los diferentes componentes de la llamada Estructura Ecológica Regional, debido a la importancia que posee con el abastecimiento hídrico a los habitantes, así como la regulación de las diferencias de caudales durante periodos de lluvia y sequía.

Como se puede observar, es evidente que existe una postura en pro de mantener dicha Estructura Ecológica. Sin embargo, a nivel Bogotá, esta estructura se encuentra fragmentada. No existe una conexión estable y natural entre los diferentes ecosistemas y componentes bióticos de la ciudad. Se trata, más bien, de unos islotes ecosistémicos, encerrados y con límites físicos, bordeados alambrados, edificios y avenidas que contienen al ecosistema en su interior. Por este motivo, dudamos del hecho de conservar una estructura ecológica a nivel regional, ya que fragmentarla y mantenerla de esta manera, no podría considerarse como una conservación propiamente dicha.

Este componente mencionado, que podríamos llamar ambiental, no es el único de interés en la escala regional. Ya acercándonos a nuestro campo de estudio propone la articulación de infraestructuras para transportes multimodales de personas y mercancías, como lo es la inserción urbana del RegioTram del norte y de Occidente con el tejido urbano bogotano; mejoramiento de la capacidad vial de los accesos a la ciudad de Bogotá; construcción del Metro hasta Soacha y conexión con el sistema férreo al norte y occidente de Bogotá; construcción de cables hasta Soacha y La Calera; organización de un programa logístico regional llamado Anillo Logístico de Occidente, que se

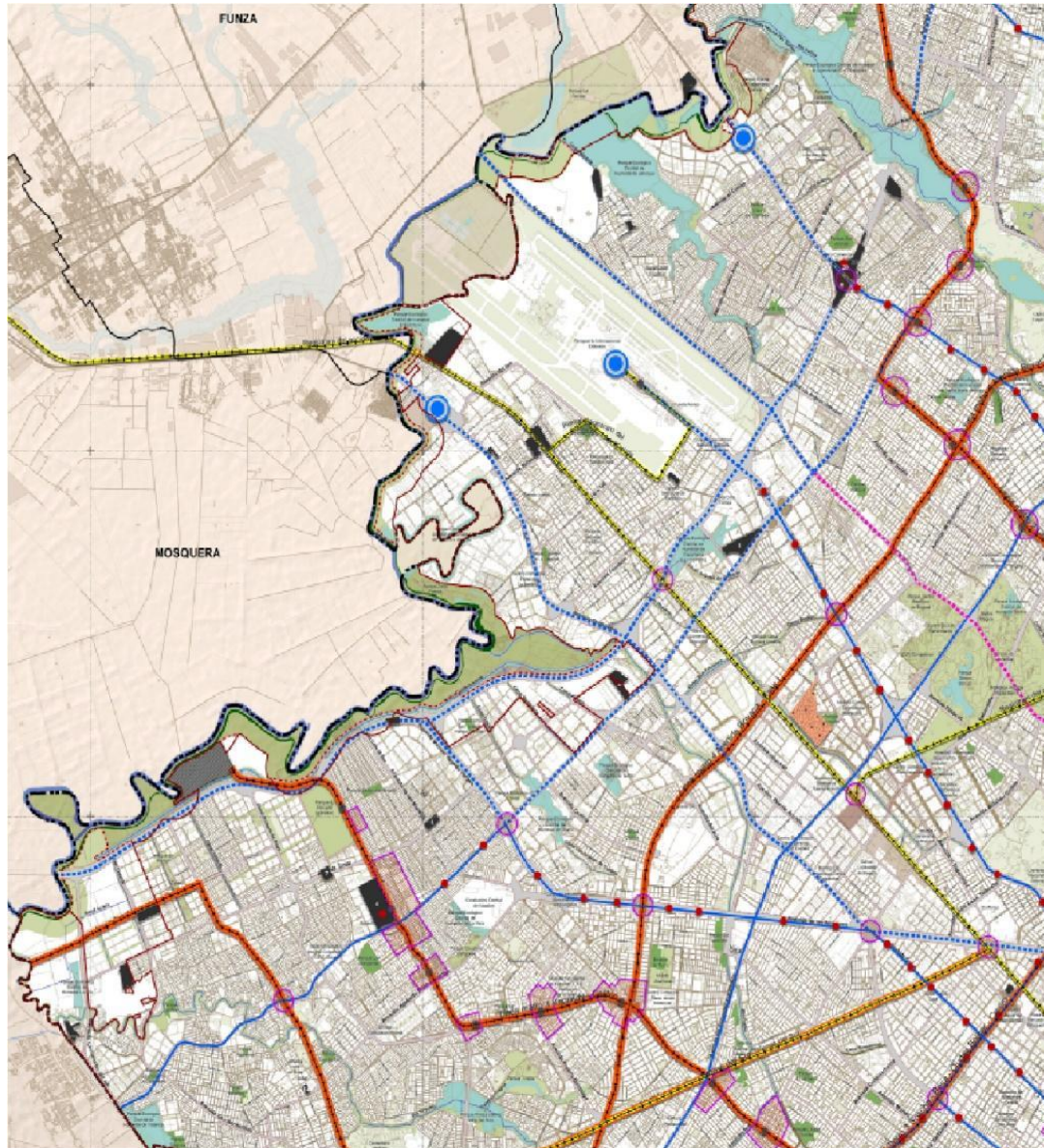
enfatisa en la infraestructura vial de la ALO centro, la calle 63 hasta el Río Bogotá, la Calle 80, la Calle 13, para conectar con los municipios de Chía, Mosquera, Soacha, entre otros.

En este apartado se proponen diferentes acciones orientadas para la conexión multimodal a nivel regional, como lo son las vías férreas, el uso de cables o la extensión del futuro Metro. Queda esperar cómo se comienzan a desarrollar dichos proyectos. Por otro lado, resaltamos la insistencia en construir y conectar con el occidente de Bogotá, hacia donde está enfocada la planificación urbana. Esta no puede limitarse al diseño e implementación de infraestructura vial, es necesario que se dote de servicios para la población que habita actualmente la periferia. Sin embargo, este tema puntual de la planificación se desarrollará con más detalle más adelante con el caso de MetroVivienda. Aun así, vale la pena resaltar que en el POT sí se plantea netamente es el diseño de infraestructura vial para el transporte, y no programas concretos de dotación urbana más allá de establecer unos espacios para una construcción futura de estos.

En cuanto a la relación metropolitana se plantean identificar espacios con un potencial metropolitano el cual brinde servicios complementarios de acuerdo con las necesidades metropolitanas de la ciudad y los municipios circundantes, para ello buscan asegurar la transición entre el suelo urbano y rural con la creación de parques de Borde, Paisajes Sostenibles, Pactos de Borde, Ecobarrios, entre otros. En este aspecto es muy relacionado al ya desarrollado hace un momento con el ambiental. Es necesaria la planeación de acciones concretas que aseguren el paso del uso del suelo urbano al rural, teniendo presente que la ciudad constantemente está creciendo y produce nuevas exigencias, y que estas no se limiten a la creación de espacios cerrados como algunos humedales que posee la ciudad actualmente.

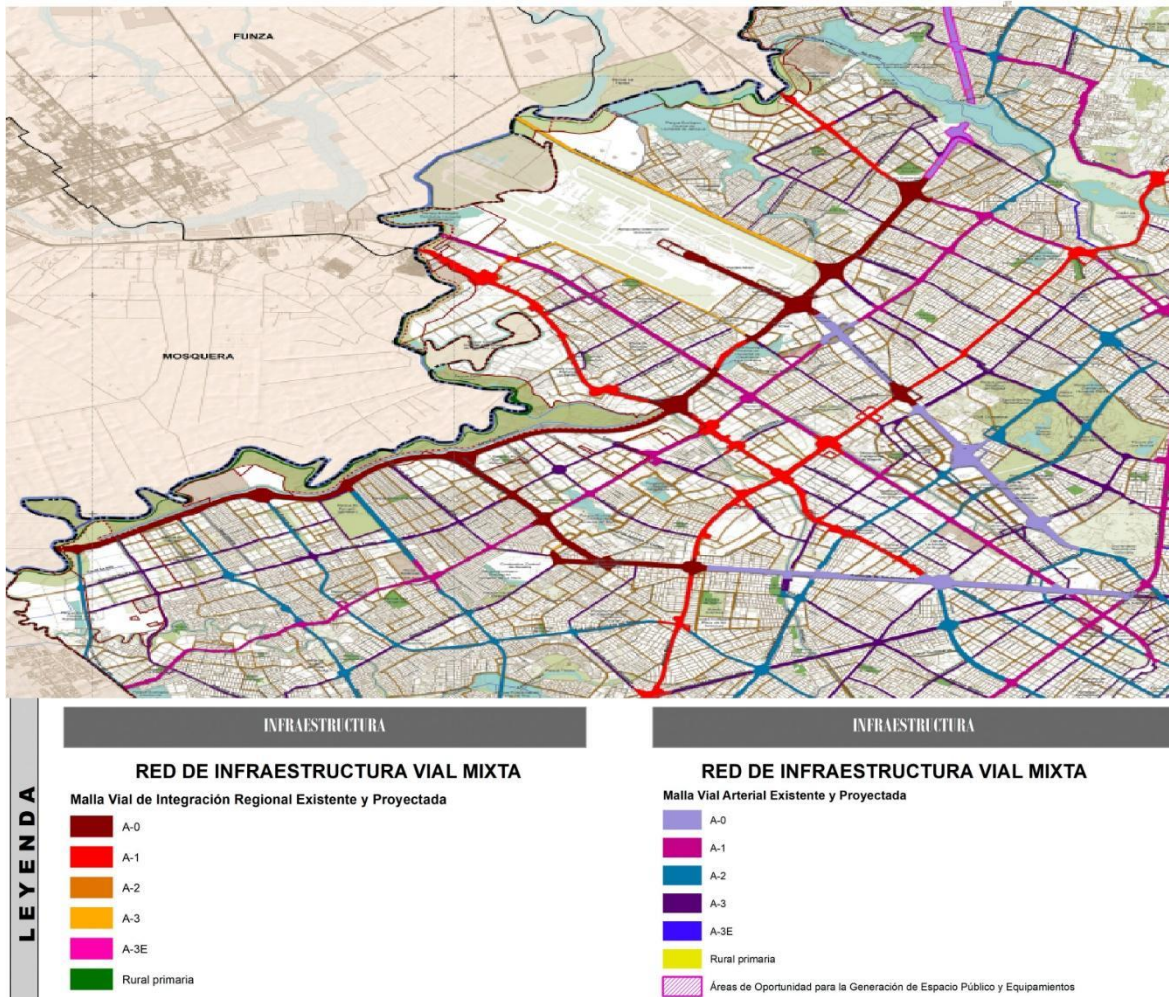
En los mapas anexos (15 y 16) se pueden observar los corredores viales existentes y proyectados. En ellos se pueden evidenciar el límite físico que configura el Río Bogotá, y la tendencia a superarlo hacia el occidente. Con esto presente es válido decir que el sector de estudio, a pensar de la construcción de la ALO, continúa relegada de una conexión efectiva con la ciudad. Simplemente se dota de vías alternas y secundarias, y por ende con poca velocidad, mínimas, para conectar a las grandes infraestructuras. Esto no ocurre así, por ejemplo, con los sectores alrededor del aeropuerto, que gozan de diferentes alternativas de transporte y movilidad. Este apartado de los modos transporte que goza la localidad se van a desarrollar a continuación con más detalle. En él se podrá evidenciar que efectivamente la localidad, a pesar de tener una red de infraestructura vial, es dependiente a

ciertos modos de transporte y la población no goza de una conexión plena con los diferentes puntos de la ciudad. El transporte en la localidad de Bosa ha sido una problemática aguda para su población.



ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA	ESTRATEGIAS Y PROYECTOS
RED DEL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS URBANO -RURAL - REGIONAL	
Infraestructura de Corredores de Transporte Público	
<ul style="list-style-type: none"> — Corredores verdes de alta capacidad existente Autopista Norte Avenida Américas Avenida Calle 26 Avenida Caracas Avenida Caracas - Ramal Tunal Avenida Carrera 68 - Calle 100 Avenida Centenario Avenida Ciudad de Cali Avenida Ciudad de Lima Avenida El Polo Avenida Guaymaral 	<ul style="list-style-type: none"> — Corredores verdes de alta capacidad ** — Corredores verdes de mediana capacidad ** — Corredores verdes de alta capacidad - Red metro — Corredores verdes de alta capacidad - Red férrea <p>Construcción de una red férrea y de corredores de alta capacidad para garantizar la prestación efectiva del servicio del transporte público, urbano, rural y regional.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Linea metro 1 Kennedy - Centro (Extensión a Usaquén-Toberín) — Linea metro 2 Centro - Engatva - Suba ** — Linea metro 3 Soacha - Bosa - Ciudad Bolívar - Centro ** — Linea metro 4 Avenida Boyacá Fase I y II ** <p>Regiotram Occidente Regiotram Norte Regiotram Sur *</p>

Mapa 15 Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural. Recurso desarrollado por la Secretaría Distrital de Planeación, disponible en: [cu-4.4.1._sistema_de_movilidad-](#)



Mapa 16 Infraestructura vial de Bogotá, existente y proyectada. Recurso desarrollado por la Secretaría Distrital de Planeación, disponible en: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cu-4.4.3._sistema_de_movilidad-_red_vial.pdf

4.3 ENTRE ASFALTO Y RUEDAS: LA DINÁMICA DEL TRANSPORTE EN BOSA.

Para complementar el tema del segmento anterior, enfocado en la infraestructura vial, es necesario mencionar el principal uso que se le da, el transporte, buscando aterrizarlo a la forma en que se presenta en la localidad de Bosa, por ser el campo de estudio. El transporte es el que potencia la creación de infraestructura vial y posibilita la movilidad al interior de la ciudad. Por ello, lo que se busca es responder a la pregunta de cuáles son los medios de transporte utilizados por la población

del sector de estudio y cómo se encuentran organizados estos medios al interior de la localidad; de igual forma, se visualizará las proyecciones que se tienen para brindar un panorama a futuro sobre el desarrollo del transporte y la relación que posee con la Avenida Longitudinal de Occidente.

La localidad de Bosa cuenta con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y con Transmilenio como las opciones de transporte masivo al interior de la ciudad. El primero corresponde a la transformación del servicio de buses y colectivos que antaño poseía la ciudad y actualmente se encuentran agrupados al interior de un único sistema operado por diferentes consorcios al interior de Transmilenio. El segundo es el sistema de buses articulados que aparece en la ciudad a finales del siglo XX y transitan por vía exclusiva en diferentes troncales de la ciudad.

Puesto que estos dos son los medios de transporte más utilizados por los habitantes y los que gozan de mayores garantías de operación al interior de la ciudad, sobre todo Transmilenio, como se verá más adelante, vale la pena realizar pequeña síntesis acerca del origen, objetivos y transformaciones de cada uno, con el fin de obtener un breve panorama sobre su funcionamiento al interior de la ciudad.

4.3.1 Los medios masivos de transporte de la ciudad: Transmilenio y SITP.

En la página oficial de Transmilenio existe una página llamada *Historia de Transmilenio*, en la cual se describe el proceso de creación del sistema y la flota actual que posee. De esta manera, sostienen que, a finales del siglo XX, debido a la rápida extensión de la ciudad, el aumento de la población y la gran cantidad de vehículos ocupando la infraestructura vial, y el mal estado de esta última, desde la primera alcaldía de Enrique Peñalosa (1998-2000) se impulsó con gran interés la construcción de una infraestructura especial la cual sería de uso exclusivo por parte de un sistema masivo de transporte, dotada de carriles con un único sentido, estaciones, puentes y accesos para la población (Transmilenio S. A., s.f.). De esta manera en 1999 se constituye la Empresa de Transporte de Tercer Milenio, Transmilenio S. A., con las siguientes funciones: “Es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros” (Transmilenio S. A., s.f.).

En su inventario de funcionamiento encontramos lo siguiente: Cuenta con 1.114km de vía troncal divididas en 11 troncales por diferentes puntos de la ciudad, 138 estaciones, 9 portales, 53

patio garajes y 38 patio talleres, 2.364 buses articulados y 7.048 zonales, operados por 15.256 conductores. Por otra parte, en algunos accesos a las estaciones y portales cuenta con el servicio de ciclo parqueaderos, que ellos definen como “espacios seguros, cómodos y de fácil acceso para todas las personas que utilizan la bicicleta como una *alternativa formal de transporte para la movilidad diaria*” (Transmilenio S. A., s.f., cursivas nuestras). Sin embargo, a pesar de mencionarlo como una alternativa al transporte, en este caso se utiliza es como un complemento para acudir al sistema de Transmilenio, debido a las deficiencias de algunos servicios alimentadores los cuales tardan mucho en pasar y por lo mismo van con sobre cupo, lo que genera incomodidad e inseguridad en quienes utilizan el servicio. Por este motivo no es válido mencionar que es una alternativa, ya que de ser así las personas no utilizarían Transmilenio, pero como son dependientes a este sistema buscarán formas de acudir al mismo superando personalmente las deficiencias que posea.

Con el precedente de la existencia y funcionamiento que comienza a operar Transmilenio, posteriormente se integra el SITP a Transmilenio. De este hecho llama a atención que es el Sistema el que se integra a Transmilenio, y no este último al SITP; esto es fundamental, porque le dará a Transmilenio una toma de decisión frente al tema del transporte, como se verá más adelante. Esta integración entre el SITP y Transmilenio se realizó por medio del Plan Maestro de Movilidad, allí se establece la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP. Lo definen de la siguiente forma: “El SITP es un sistema organizado e integrado en diferentes servicios de transporte -Urbanos, Especial, Complementario, Troncal, Alimentador y demás modos de transporte que se irán implementando- que buscan el cubrimiento efecto del transporte en Bogotá” (Transmilenio S. A., s.f.). De esta forma se unifican Transmilenio y los buses de antaño organizados en un mismo sistema, así nace el SITP. Sin embargo, en la cotidianidad de la población, se considera Transmilenio y al SITP de manera separada, siendo los primeros los buses articulados que circulan por un carril exclusivo, y los segundos la evolución de los buses tradicionales. Por esta razón, utilizaremos de manera independiente los nombres de Transmilenio y SITP, para referirnos a cada uno con fines explicativos, teniendo siempre presente que ambos hacen parte de un sistema unificado que es el Sistema Integrado de Transporte Público.

También se plantea lo siguiente: “TRANSMILENIO S. A., como entidad del Distrito, es el ente gestor del SITP y deberá velar por su operación para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en la ciudad de Bogotá” (Transmilenio S. A., s.f.). Con esto que se sostiene que, aunque ambos medios de transporte hacen parte de un mismo Sistema (el SITP), es Transmilenio el que va a controlar al sistema, con lo que es válido mencionar que

Transmilenio va a monopolizar el transporte masivo de Bogotá. Esto también es apoyado cuando Transmilenio dentro de su misión propone:

Gestionar el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, en el marco del Plan Maestro de Movilidad, con estándares de calidad, dignidad y comodidad, con criterios de intermodalidad, con sostenibilidad financiera y ambiental, con una orientación hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios y procurando la integración de la ciudad con la Región (Transmilenio S. A., s.f.).

Sin embargo, en la práctica es evidente que la intermodalidad de los medios que proponen en su misión no es sino un complemento para acceder a las troncales, de los cuales la población se hace dependiente para movilizarse hacia algunos puntos de Bogotá. Esto, como se detallará más adelante, se puede afirmar por el hecho de que existen muchos lugares de la ciudad a los que Transmilenio no tiene acceso. Lo que demuestra la falta de planeación al hacer al sistema de transporte dependiente de las necesidades que posee Transmilenio, obligando a la población a buscar diferentes medios o transbordos para acceder a dichos lugares, incrementando los tiempos y costos de transporte. Así, el alcance de la ciudad se dificulta al modificarse en torno a Transmilenio, y no diseñarse un sistema de transporte que responda a las necesidades de la población. Transmilenio se convierte en un centro moldeador de la ciudad.

Esta dependencia a Transmilenio en ocasiones supera el tema del Transporte, llegando a tener decisiones en la forma urbana que posee la ciudad. Esto se puede evidenciar cuando en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, en los artículos 44 y 93 establece nuevas funciones para Transmilenio²⁴.

²⁴ [Parágrafo del artículo 44 establece que] La Administración Distrital en cabeza de Transmilenio S. A. o de otro ente, a través de terceros y mediante mecanismos como concesiones o Asociaciones Público Privadas, entre otros, podrá adelantar la construcción y operación de los intercambiadores modales del Distrito Capital y demás infraestructura relacionada con transporte o movilidad, entendidos como proyectos de integración operacional y de articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano, bajo la normatividad de las Alianzas Público Privadas. [Mientras que en el artículo 93 se adicionan nuevas funciones a Transmilenio] los cuales quedarán así: 1. TRANSMILENIO S. A., podrá participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada y en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá; 2. TRANSMILENIO

Todo lo anterior pone en evidencia lo dicho, que Transmilenio transforma la ciudad de acuerdo con sus intereses y necesidades, y no se acopla a las necesidades que posee la ciudad. Fruto de todo esto, genera obstáculos para que la población pueda gozar de un transporte digno que merece Bogotá.

Operación, complementos y alternativas.

El servicio de transporte brindado por Transmilenio se caracteriza principalmente por el uso de vehículos articulados y biarticulados por corredores viales exclusivos para su uso. Estos corredores transitan por la malla vial arterial de la ciudad de Bogotá, ya descrita páginas atrás. Teniendo presente esta pequeña descripción, pasaremos a evidenciar la forma en que operan estos dos servicios al interior de la localidad de Bosa, haciendo énfasis en torno al espacio de estudio.

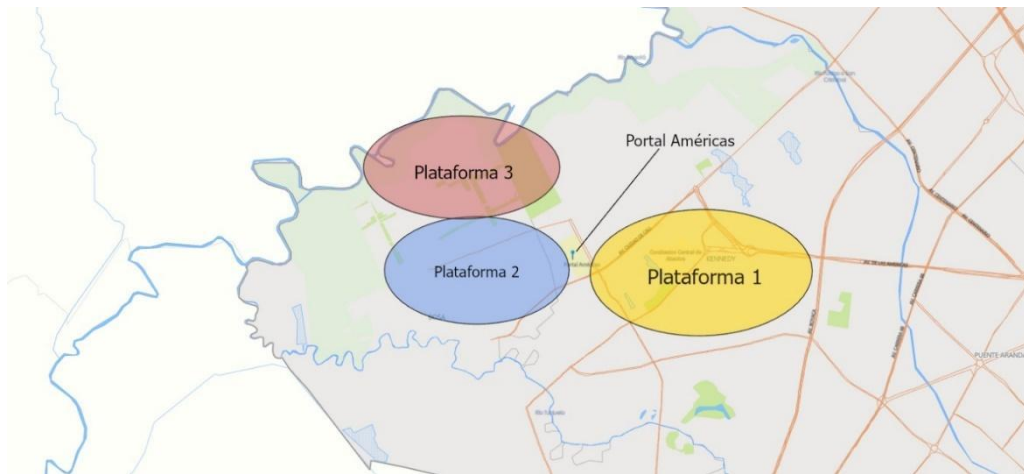
La localidad carece de amplias avenidas con estas características, las cuales se limitan a ser dos, la Avenida Ciudad de Cali y la Autopista Sur. Por tal motivo, el servicio de Transmilenio con buses masivos se limita por estos corredores, los cuales cada uno funciona con un portal diferente: El Portal del Sur, para el caso de la Autopista, y el Portal Américas, para la Av. Cali, siendo este el que nuestro mayor interés por la cercanía al espacio de estudio.

Para acceder a estos portales, el sistema utiliza el servicio de buses alimentadores, los cuales transitan por la infraestructura vial compartida con los diferentes actores viales. Estos buses realizan rutas circulares por diferentes barrios con el objetivo de transportar a la población desde los barrios hasta los portales con el fin de acceder a los buses masivos, en otras palabras, son los que alimentan a los portales, de ahí su nombre.

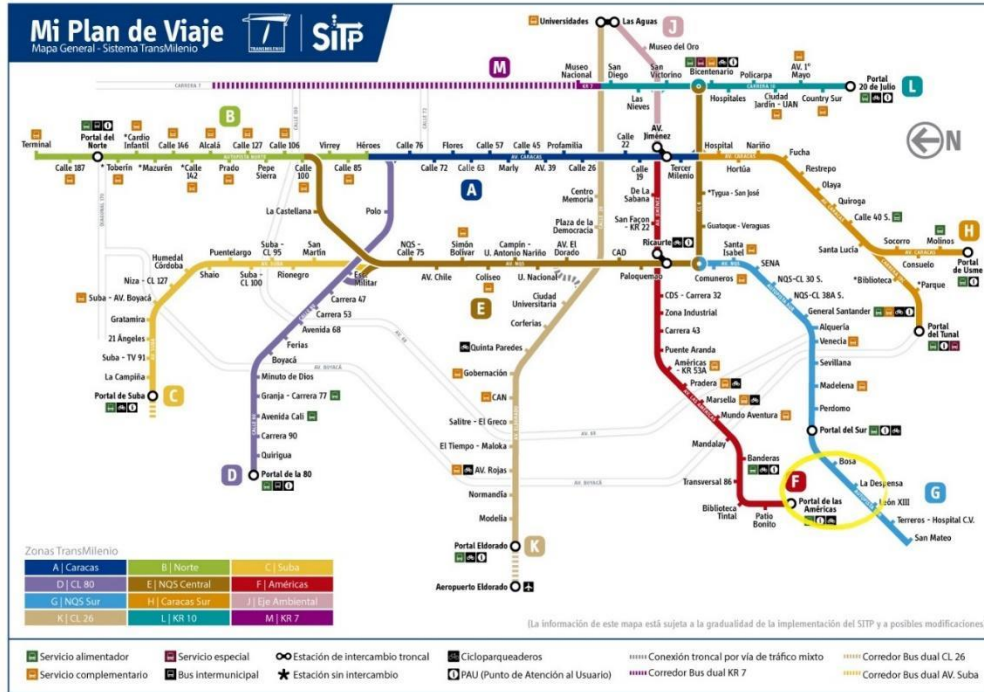
Desde el Portal Américas parten un total de 11 rutas alimentadores que se encuentran divididas en tres plataformas de acuerdo con los destinos: Plataforma 1, hacia la localidad de Kennedy; Plataforma 2, hacia el occidente de Bosa; Plataforma 3, Bosa suroccidental, la que mayor

S.A., podrá adelantar las acciones necesarias que le permitan realizar el mantenimiento y adecuación de la infraestructura de transporte asociada al SITP en sus diferentes componentes; 3. TRANSMILENIO S.A., podrá gestionar, coordinar y planear el componente de cables en el Distrito Capital, así como la integración con la infraestructura actual y la operación dentro del STIP. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020, pág. 116 & 145).

compete al campo de estudio. El alcance de las rutas se puede apreciar en los mapas 16 y 17. Las poblaciones donde no alcanzan las rutas alimentadoras deben movilizarse hasta un paradero para poder acceder a dicho sistema, es decir, deben movilizarse para acceder a las rutas alimentadoras que les permite acceder a las rutas troncales, dicho en otras palabras, deben realizar una doble movilización para transportarse por Bogotá utilizando Transmilenio. Este proceso es evidencia de dos fenómenos simultáneos: el crecimiento urbano que ha llegado a límites que no se alcanzan desde el ámbito de transporte con la planificación urbana; y la falta de alcance del sistema Transmilenio para satisfacer la necesidad de movilidad de la población de estos sectores.



Mapa 17 Rutas alimentadoras del portal Américas. Bosa suroccidental. Elaboración propia con la herramienta de Mapas Bogotá. Mapas Bogotá (bogota.gov.co)



Mapa 18 Infraestructura de Troncales de Transmilenio. Lo encerrado en amarillo pertenece a la localidad de Bosa.

Por otro lado, el SITP organiza el transporte de la ciudad en un total de 14 zonas, de las cuales la zona 7 y 8 corresponden a nuestra zona de estudio. En el mapa 14 se puede visualizar la distribución por zonas.



Mapa 19 Distribución del SITP por zonas.

A partir de cada una de estas zonas parten diferentes rutas que realizan recorridos hacia diferentes puntos de la ciudad con unos paraderos fijos, los cuales son los únicos puntos donde se pueden abordar y desbordar los pasajeros de los buses. Estos recorridos son ida y vuelta, es decir, después de un recorrido, se retoma el mismo camino en sentido contrario, de tal modo que la ruta en

el viaje 1 comienza en el punto A y termina en el punto B, mientras que en el viaje 2 inicia en el punto B y termina en el punto A.

Para acceder a los buses se realiza por medio de un pago que debe estar cancelado con anterioridad, el cual se debita de una tarjeta especial que cuantifica el dinero y permite el acceso al bus. Esta misma tarjeta es del Sistema en conjunto, por lo que servirá para los buses zonales del SITP como para los articulados de Transmilenio. Lo que varía entre uno y otro es el valor ordinario que para el año 2023 es de 2.950 para Transmilenio y 2750 para el SITP. Este valor puede variar en casos de transbordo y tarifas preferenciales para adultos mayores, personas con discapacidades y para personas con ciertos requisitos en el Sisbén. La tarjeta mencionada tiene un valor de 6000 pesos. Aterrizando el SITP a la localidad de Bosa, especialmente al espacio de estudio, cuenta con 18 rutas. Es de resaltar que de las 18 rutas provenientes de Bosa, solamente 6 se encuentran en el objeto de estudio, lo que limita en gran medida las posibilidades de llegar a diferentes puntos de la ciudad sin la necesidad de tener que realizar transbordos, los cuales incrementan los tiempos de transporte. Esto sin mencionar que los tiempos de espera de los servicios, los cuales tienden a extenderse en un rango promedio entre los 15 a 20 minutos de espera, e incluso hay rutas cuyos tiempos de espera superan los 30 minutos (Vargas, 2022).

Antaño, en el último rincón de la periferia urbana de Bosa se encontraba el patio donde partían las rutas. Actualmente este se ha modificado y trasladado de lugar, más hacia el sur, lo que demuestra el crecimiento urbano de la localidad, y la inserción de nuevos medios de transporte como el SITP y Transmilenio.

Este último, Transmilenio, se propone como un sistema de transporte que unifique los diversos medios, de tal manera que la población solamente recurra a este medio con el fin de movilizarse. Esto hace dependiente a la población y trae varios problemas (diferentes a los que ya genera la monopolización del transporte ya mencionada) y es que, debido a la ineficacia en su labor, la población debe recurrir a otros medios para acceder al servicio de Transmilenio, o para complementar su utilización, lo cual evidencia la ineficacia planteada.

Estás mal llamadas alternativas corren por cuenta de un servicio de pequeños buses de servicio pirata, los cuales no se encuentran regulados y aproximan a las personas desde los barrios hacia los portales de Transmilenio, es decir, suplen las deficiencias del sistema de alimentadores. Estos carros, debido a su característica rápida y no regulada que tienen un seguimiento de la policía,

al menos en teoría, porque en la práctica se ha normalizado su uso, constantemente incumplen las normas de tránsito (no respetan los pare, se saltan los semáforos, no ceden el paso, van en contravía, hacen giros prohibidos, etc.) colocando en peligro la integridad no solo de las personas que utilizan esos medios para movilizarse y acceder a Transmilenio, sino también de los demás actores viales. Otro ejemplo de estos complementos al sistema, pero que al igual de los buses piratas no están integrados en él, son los bicitaxis, aunque frente a estos se resalta el interés que existe por regular su funcionamiento. Estas dos formas de transporte explicadas suple las deficiencias del SITP y Transmilenio en cuanto a costos y tiempos de espera. Por tal motivo, esos medios no son una alternativa al sistema Transmilenio ni SITP, sino que, por el contrario, nutren y complementan sus deficiencias.

Una posible alternativa a este sistema se puede encontrar en el uso de la bicicleta. Cada vez es más frecuente encontrar personas que se movilizan en este medio de transporte. En las horas pico (entre las 6am y las 8am) es normal encontrar las ciclorrutas llenas de personas que se están movilizando hacia sus lugares de trabajo o estudio. Personalmente la mayor parte de la carrera universitaria y actualmente en la laboral, utilizo la bicicleta como medio de transporte desde la localidad de Bosa a casi cualquier punto de la ciudad, lo que me permite ver y hablar acerca de este tema.

Ahora, si bien se ha incrementado el uso de la bicicleta, existen varios puntos negativos con relación a este medio. Estos se pueden dividir en dos partes: 1. La falta de utilización de elementos de seguridad, que, unida a la falta de educación vial, se refleja en los altos niveles de accidentalidad por parte de estos actores. 2. El alto robo de bicicletas que existe ante este medio de transporte; si bien la inseguridad en la ciudad es constante, es notoria la tendencia que existe ante los usuarios de la bicicleta. (Reyes Fajardo, 2018). De esto último yo personalmente he sido víctima en varias ocasiones. Justamente en el mes de noviembre pasado, cuando me movilizaba de mi lugar de trabajo hacia mi casa, fui víctima de un atraco por parte de dos personas que se ubican en sectores específicos donde pueden atentar fácilmente ante las personas que se movilizan en bicicleta y utilizan la ciclorruta. Esto es solo una muestra que existe una constante inseguridad hacia los ciclistas, ya que planean específicamente como abordar a un ciclista, y, por otro lado, una de las posibles razones de por qué no se utilizan las ciclorrutas por parte de los ciclistas, siendo esta la infraestructura vial destinada para ellos.

Ahora bien, este uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al masivo no es posible amplificarlo a la totalidad de la población. Si bien es un excelente medio de transporte, no todo el mundo puede o lo quiere utilizar. La ciudad no se encuentra diseñada para su uso constante (a pesar de los cientos de kilómetros de ciclorrutas), es hostil, además de las grandes distancias que deben recorrer algunas personas, por no mencionar aquellas que viven sobre las laderas de las montañas donde en caso de utilizar la bicicleta deben hacer frente a una altimetría exigente.

Si bien se ha abordado de manera general los medios de transporte utilizados mayoritariamente por la población del suroccidente de la ciudad, especialmente cerca al campo de estudio, vale la pena resaltar las proyecciones que existen en cuanto a transporte se refiere. De manera que se detallarán dos casos en particular: 1. El Metro de Bogotá, por la relativa cercanía al campo de estudio y por el objetivo de dotar a Bogotá de un nuevo sistema de transporte; y 2. El proyecto del Tren de Cercanías de Occidente, RegioTram, el cual busca comunicar con los municipios del occidente de la capital de la ciudad. La relevancia de este último radica en que la Avenida Longitudinal de Occidente posibilitará el transporte por el occidente de Bogotá, por lo cual tendrá un uso para salir e ingresar a la ciudad. Por este motivo se abordará el proyecto del RegioTram, al tener ciertos aspectos en común con la ALO.

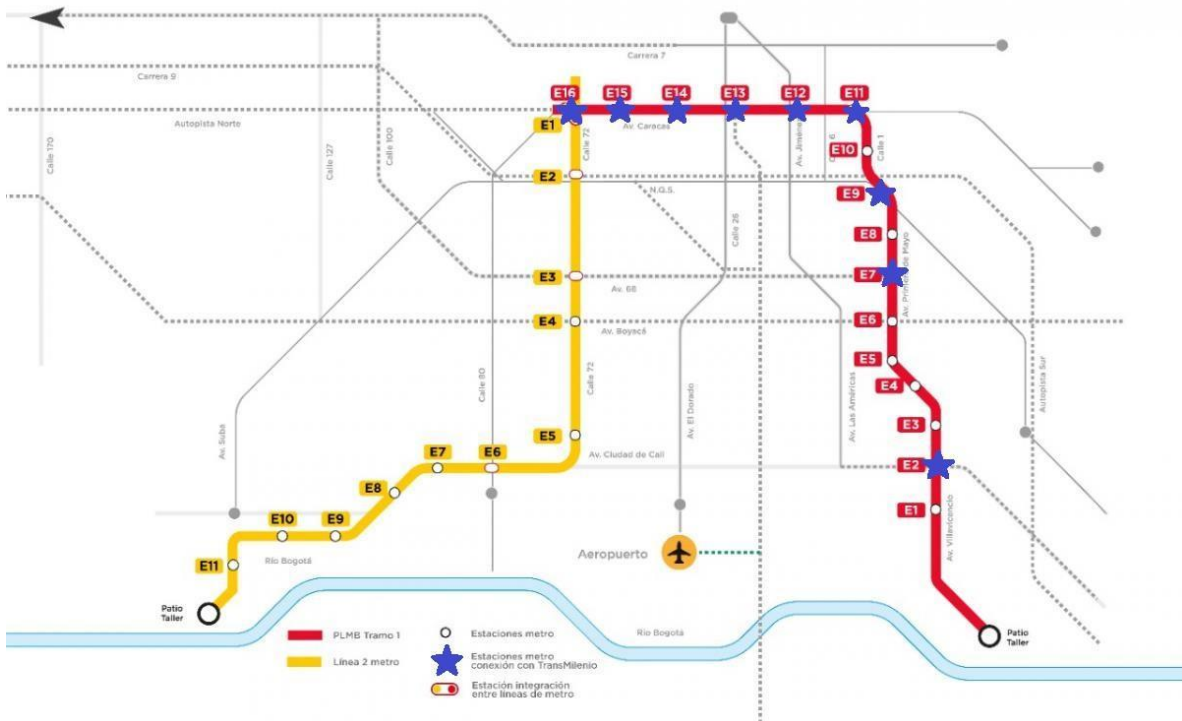
4.3.2 El futuro de la ciudad: las proyecciones del Metro y Tren de Cercanías.

A parte de los modos de transporte ya explicados, estos dos proyectos se posicionan como las nuevas formas de transporte para la ciudad. El Metro contribuirá para el transporte interno de la ciudad, mientras que el Tren de Cercanías posibilita nuevas formas de acceso y comunicación entre los municipios adyacentes y Bogotá, teniendo en cuenta la metropolización de facto ya mencionada. Como finalmente se encuentran vinculados con el transporte y se posicionan como la brújula a seguir, vale la pena mencionar algunos detalles sobre su implementación en la ciudad. Por ello, se abordarán de manera separada buscando identificar lo que se ha propuesto hasta el momento y cuál es su rumbo posible.

El Metro de Bogotá

En la página de Metro Bogotá, que es el medio oficial de divulgación acerca del proyecto, se encuentra una breve síntesis de cómo son los medios de transporte utilizados en la ciudad. De esta

forma mencionan que diariamente se realizan alrededor de 12.7 millones de viajes, los cuales se encuentran distribuidos en un 50.1% por medio de transporte público (principalmente Transmilenio y buses del SITP, pero también por otros servicios, como por ejemplo el taxi), y un 25.1% en recorridos realizados a pie o en bicicleta (Metro de Bogotá, s.f.). A su vez, sostienen que “el metro llegará para *complementar* el sistema masivo de transporte e integrarse con los otros modos” (Metro de Bogotá, s.f., s.p. cursiva nuestra). De igual forma tienen una proyección que para el 2030, el 80% de los habitantes posea una línea de transporte masivo (ya sea metro o troncales de Transmilenio) a menos de un kilómetro de distancia. Se espera que para 2027 se realicen las primeras pruebas y que entre en operación al público para 2028 (Metro Bogotá, pág. 7). En el mapa 15 se puede observar el diseño de los recorridos que tendrá la Primera y Segunda Línea del Metro. Con lo mencionado, especialmente de lo citado que sostienen ellos, es válido decir que no es una solución eficiente al tema del transporte, ya que igualmente lo proponen como un complemento al sistema de transporte que ya vimos que es monopolizado por Transmilenio. Se trata, más bien, de un paño de agua tibia para un problema latente, y no como un plan orgánico e íntegro de la ciudad.



Mapa 20 Recorrido y estaciones de la Primera y Segunda Línea del Metro de Bogotá.

Es de resaltar del mapa adjunto y de lo mencionado, la fuerte relación que existe entre el Metro de Bogotá y el Sistema Transmilenio. De las 16 estaciones que están diseñadas de la primera

línea del Metro, 9 de estas se encuentra vinculadas a Transmilenio. Esto es evidencia de que, tal como ellos lo sustentan, parece que el Metro será complementario a Transmilenio, y no a la inversa, como debería ser. Según las estimaciones, el sistema Metro permitirá un transporte más rápido y eficiente al interior de la ciudad, por lo cual vendría a ser superior al que ofrece actualmente Transmilenio; por tal motivo este último tendría que ser el complemento del primero, y no a la inversa. Los datos de estas comparaciones los entrega la misma entidad encargada del Metro. Ellos sostienen que la primera Línea de Metro en Bogotá tendrá capacidad para transportar 72mil ciudadanos por hora/sentido, mientras que Transmilenio posee un promedio de 42mil (Metro Bogotá), es decir, el Metro transporta casi el doble de lo que hace Transmilenio, por ende, es un absurdo suponer que el Metro sea un complemento a los otros medios de transporte.

Por otra parte, en el mapa también se evidencia que la estación de la Primera Línea, la señalada con el nombre de E9, está planteada con una conexión a Transmilenio, cuando actualmente dicha estación no existe, se encuentra en fase de construcción. Todo esto en conjunto también contribuye a la idea ya expuesta del monopolio de transporte que existe en Bogotá en manos de Transmilenio.

De otra parte, el Metro también impulsa un modelo de ciudad diferente, fomentando la densificación a la cual responden como medio de transporte:

Construir un entorno denso y compacto alrededor del sistema de transporte masivo estimula prácticas amigables con el ambiente, mejora la calidad de vida, reduce la dependencia al automóvil y crea lugares a escala humana que facilitan un tránsito sostenible. Que más gente viva cerca de las estaciones del metro permitirá que las personas se conecten más fácilmente, reducirá los recorridos que deben hacer los habitantes y permitirá que lleguen más rápido a su destino. Adicionalmente, esta densificación garantiza la viabilidad financiera y económica del sistema, porque finalmente la operación del metro dependerá del número de personas que lo usen y si hay más personas viviendo cerca de las estaciones, más gente usará el metro (Metro Bogotá, 2024).

Este modelo de ciudad densificada que proponen no es nuevo, recordemos que en el apartado de expansión urbana se mencionó que en Bogotá hubo un modelo híbrido, que combinaba un centro densificado con una periferia con baja densidad. Este modelo se ha ido transformando con el paso del tiempo y la llegada de nuevas personas que llegan a habitar en la periferia. Es decir, la densificación de donde se va a implementar el metro ya está, basta con visualizar la cantidad de personas que en la madrugada se encuentran amontonadas en los diferentes portales de Transmilenio buscando acceder

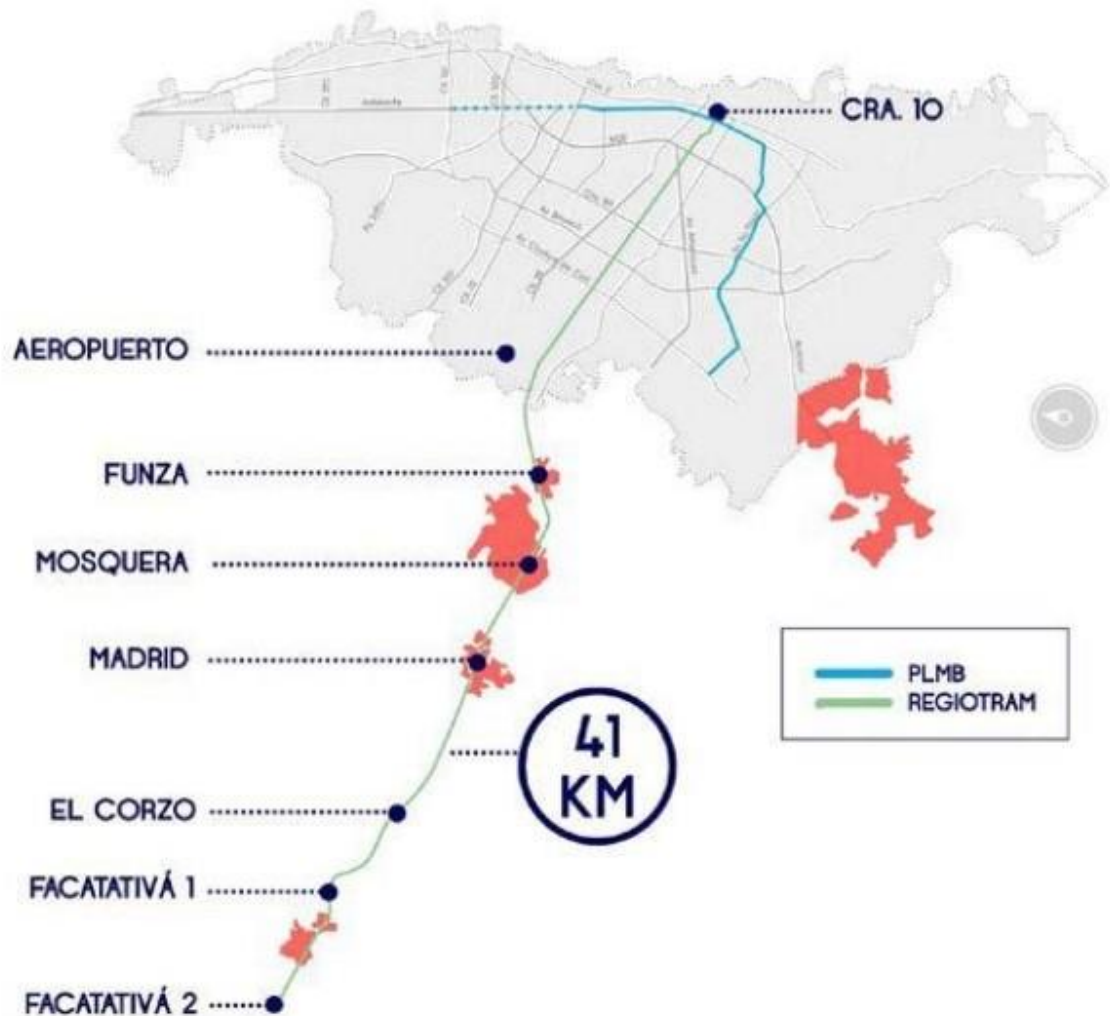
y movilizarse. Esta densidad, como se ve en Transmilenio, contrario a un transporte seguro y cómodo, genera trayectos largos y poco agradables a la población.

En la fotografía 7, se puede observar el espacio que está siendo intervenido para la construcción del patio taller al suroccidente de la capital. Este se encuentra ubicado al occidente del Portal Américas, sobre la posible expansión de la Av. Villavicencio, hasta inmediaciones del canal que se encuentra unos metros antes de la estación de bombeo Gibraltar en el río Bogotá, que es el límite occidental de la ciudad. La fotografía evidencia que el límite actual de la expansión urbana ya ha alcanzado las cercanías del río, que es la frontera física y oficial de Bogotá, y por tanto también el espacio de impacto de la construcción del tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente.



Fotografía 7 Lugar de implementación del patio taller y la proximidad de la ciudad a la frontera de la ciudad. Fotografía de Metro de Bogotá, disponible en: [Nuestro metro en obras | Metro de Bogotá](#) | [Estamos construyendo la Primera Línea del Metro \(metrodebogota.gov.co\)](#)

Finalmente, el último tema a abordar en cuanto a transporte se refiere, es el proyecto del Tren de Cercanías para el occidente bogotano. Este se postula como una opción para el transporte entre la ciudad de Bogotá y diversos municipios hacia el occidente de la ciudad hasta Facatativá. Debido a su ubicación en el occidente de la ciudad, este tendrá que cruzar tarde o temprano el trazado de la ALO, razón por la cual tendrá algunos puntos en común entre ambos proyectos. Aquí radica la necesidad de tomar en cuenta dicho proyecto. Su recorrido se puede visualizar en el mapa 21.



El Tren de Cercanías, RegioTram.

El proyecto está a cargo de la Empresa Férrea Regional: “Una sociedad comercial, con participación exclusiva de aportes estatales, con personería jurídica, autonomía administrativa, presupuestal, financiera y patrimonio propio para el desarrollo, explotación y operación del sistema de transporte masivo y ferroviario” (Empresa Férrea Regional, pág. s. p.). De esta manera, esta sociedad busca adelantar proyectos de transporte en el espacio de la sabana Cundiboyacense, entre diversos municipios y la ciudad de Bogotá. De esta forma actualmente manejan dos: la ampliación del sistema Transmilenio desde Bogotá hasta Soacha; y el Tren de Cercanías RegioTram de Occidente, entre Bogotá y Facatativá, pasando por los municipios de Funza, Mosquera y Madrid.

En palabras de la empresa encargada de su realización, buscan acrecentar la capacidad de competitividad, así como mejorar las condiciones de movilidad de más de 11 millones de personas de todo el espacio que comprende a la ciudad de Bogotá con sus alrededores (Empresa Férrea Regional, pág. s. p.). Con esto, es válido decir que, si quiera, existe una idea de avanzar en medios de transporte efectivos para la consolidación formal de un área metropolitana, por lo menos desde el aspecto del transporte. Frente a esto hay otro aspecto importante. El coste de proyecto, sobre los 850 millones de dólares, es fruto de la reunión de intereses por parte de la Presidencia de la República y de la Gobernación de Cundinamarca. Si bien se encuentra en una fase previa, es de resaltar que en este caso la realización es por parte del Estado sin la participación de actores privados, cosa que no se puede decir para el caso de la Avenida Longitudinal de Occidente (desarrollado por una concesión que reúne empresas privadas) o del sistema Transmilenio (que se encuentra agrupado en diferentes consorcios particulares).

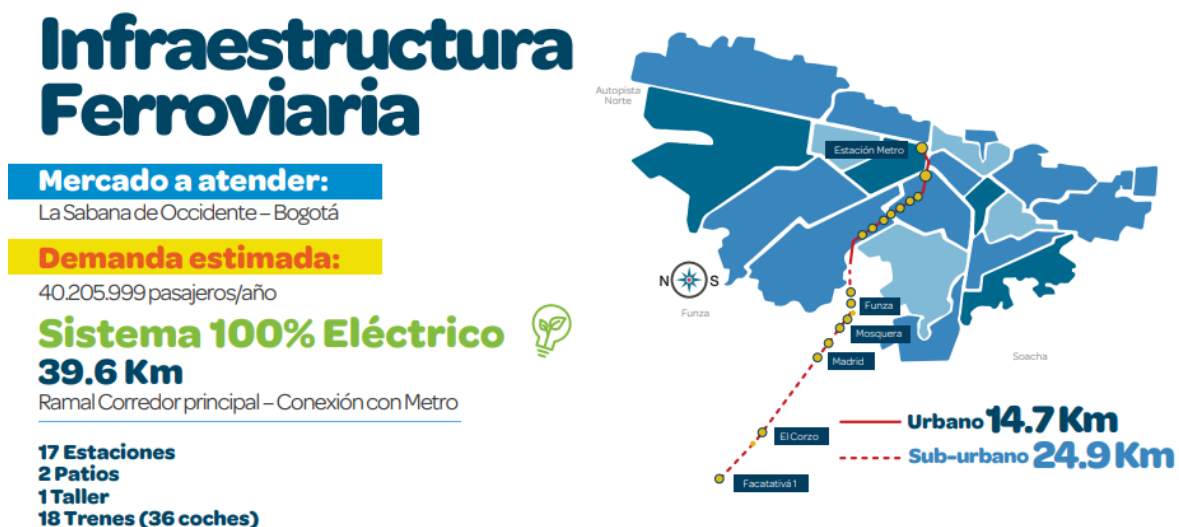
El hecho que sean únicamente los recursos públicos, y por ende la ausencia de intereses privados que buscan su lucro en particular, brinda ciertas garantías acerca del uso público que se piensa dar al proyecto:

RegioTram de Occidente es un proyecto que busca garantizar la continuidad de la política de movilidad de la Región Capital para consolidar el sistema de transporte público entre la ciudad de Bogotá y los municipios de la Sabana de Occidente, convirtiéndose en el eje estructurante de movilidad para dar inicio a un Sistema Integrado de Transporte Regional. (Empresa Férrea Regional, pág. s. p.)

Para integrar las dinámicas urbanas regionales y las rurales, el proyecto contará con 44.7km distribuidas en 20 estaciones. De estas 6 se encuentran fuera de Bogotá, mientras que los 12 restantes se encontrarán dentro del Distrito Capital. A esto se le añaden dos más hacia los terminales del

Aeropuerto el Dorado, un en el actual y otro con la posible modificación del aeropuerto. Este diseño se puede encontrar en el mapa 16.

La mayor parte del trazado del proyecto se desarrollaría en el corredor férreo existente, lo que agilizaría los tiempos de espera y los costes de creación. Además, como se puede evidenciar en el trazado, mapa 16, RegioTram conectaría con la Primera Línea del Metro de Bogotá en la Autopista, razón por la cual necesariamente cruzará por el occidente a travesando la Avenida Longitudinal de Occidente. Por otro lado, Revista Semana encontró que el proyecto busca priorizar el servicio de pasajeros sobre el de carga (Semana Infraestructura, 2021), lo cual se uniría, en parte, con los intereses expuestos en la ALO de comunicar a la población del suroccidente bogotano con el resto de la ciudad.



Mapa 22 Diseño del trazado del RegioTram de Occidente. Desarrollado por Empresa Férrea Regional, disponible en: [presentacion-regiotram-occidente-20-feb_compressed.pdf](#) (efr-cundinamarca.gov.co)

La Empresa Férrea Regional, encargada del proyecto, provee los siguientes datos proyectados con su funcionamiento: “Iniciará con una demanda aproximada de 126.000 usuarios/día, el recorrido tardará en promedio 48 minutos, reduciendo en un 60% el tiempo de viaje entre Bogotá y la Sabana de Occidente” (Empresa Férrea Regional, pág. s. p.). Con este dato presente, tomando la distancia entre Bogotá y Facatativá, que son los extremos de las líneas férreas, que es de aproximadamente 45km, y recorrida entre unos 45 y 60 minutos, podríamos decir que maneja una velocidad promedio entre los 40 y los 50km/h, contrasta enormemente con la velocidad manejada por Transmilenio. Enrique Peñalosa, defensor acérrimo del sistema Transmilenio, constantemente sostiene vía Twitter que dentro de las ventajas de Transmilenio es que, de terminarse las modificaciones que se están

realizando actualmente que se firmaron durante su alcaldía, Transmilenio comenzaría a manejar unas velocidades promedio de 20km/h (Peñalosa Londoño, 2023).

Realizando la comparación y contraste de estos datos, así como buscando jerarquizar los diferentes modos de transporte de acuerdo con su mayor efectividad, entendida como velocidad promedio y capacidad de transporte, encontramos que en primer lugar estaría el RegioTram, seguida por el Metro de Bogotá, pasando por Transmilenio y finalizando con los buses del SITP. De esta manera, el proyecto del Tren de cercanías, podría decirse, sería una alternativa real propuesta en los Planes Distritales y de Organización Territorial en cuanto a diversificar y crear transportes multimodales. Es de resaltar el horizonte que apunta este proyecto para integrar los sistemas de transporte de la ciudad con los de la región, ya que, como se vio, en Bogotá los medios de transporte se encuentran monopolizados y hacen dependientes a la población al uso de Transmilenio. Lastimosamente, es necesario hacer la comparación entre los proyectos ideados y los proyectos realizados. Estos últimos pueden tardar décadas en implementarse y desarrollarse a plenitud, con excepción de los que son prioridad para el mercado, como lo pueden ser la construcción de la ALO para descongestionar y facilitar el transporte de mercancías por el sur de la ciudad.

En pro de este objetivo de crear diversos medios que se complementen unos con otros, se constituyó la Comisión Accidental de Sistemas Férreos de Bogotá, donde participa la Empresa Férrea Regional. Esta busca organizar 5 megaproyectos férreos, como lo son la Primera y Segunda Línea del Metro de Bogotá, y el RegioTram Norte, Occidente y Sur. Ahora, se busca poder integrar esta red férrea con el sistema de SITP y Transmilenio (Ramírez, 2021, pág. s. p.), de manera que en conjunto contribuyan al transporte del área metropolitana, y no únicamente al servicio de Transmilenio como se describió en su momento. De realizarse el proyecto como se acaba de mencionar, serían pasos gigantes en el transporte de Bogotá, quitándole fuerza a la toma de decisiones que hoy recae en Transmilenio.

La ampliación de Bosa hacia el occidente se integra en un plan de expansión más amplio de Bogotá hacia la Sabana de Bogotá. En este contexto, los ejes de la sabana actúan como brazos de la extensión urbana. Esa configuración de anillos circunvalares no es más que la repetición del proceso de mitad de siglo XX con avenidas como la NQS, la 68, la Boyacá, solo que esta vez aplicados más hacia el occidente.

Recordemos que este apartado dedicado al transporte se realizó para visualizar la forma en que la población del sector de estudio se moviliza actualmente, y para brindar un posible futuro sobre cómo se desarrollará más adelante. Ahora, con esto presente, es necesario ver el impacto que han tenido estos medios de transporte en el suroccidente de la localidad. Por ello, en el siguiente apartado se analizan los principales cambios que han acontecido en la localidad en cuanto a formas de habitar el espacio se refiere.

4.4 DE PERIFERIA A CIUDAD: TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL SUROCCIDENTE DE BOSA.

Este último apartado busca demostrar cómo la periferia urbana que conformaba el sector suroccidental de Bosa hoy día ya no es periferia propiamente dicha, sino que, por el contrario, está absorbida directamente con la ciudad sin estar plenamente integrada. Este proceso también muestra una transformación que va de la planificación popular a una urbanización planificada, la que a su vez trae consigo un equipamiento urbano (colegios, hospitales, centros comerciales, etc.) no presente en la primera. El objetivo, entonces, viene a ser mostrar cómo cada vez que se da la consolidación de la ciudad potencia un tipo de planificación sobre otra. Aunque teniendo presente que esto no significa que se solucionen las problemáticas sociales que residen en la planificación popular, sino que, por el contrario, empuja dichas problemáticas hacia las nuevas periferias, que es hacia donde se va a expandir la ciudad potenciado por la Avenida Longitudinal de Occidente.

Para poder hablar acerca de la planificación urbana en el suroccidente de la localidad de Bosa se tomará como ejemplo el proyecto de MetroVivienda que finalmente es el implementado en dicho espacio que, a su vez, es inmediato a la construcción de la ALO.

4.4.1 Planificación urbana en el suroccidente de Bogotá: Lo formal y lo informal.

En la actualidad, se reconoce ampliamente que los mecanismos de mercado no son los más eficientes cuando se trata de producir bienes públicos o comunitarios, ni tampoco para decidir dónde ubicarlos adecuadamente. Por lo tanto, es indispensable contar con la participación activa del Estado en estos procesos. Esta es la tesis con la que se introduce el libro de Alcaldía Mayor de Bogotá (2002)

el cual busca rememorar el proceso por el que pasó la construcción del proyecto de MetroVivienda. La razón de dicha tesis es que la demanda de vivienda para los sectores con menor estabilidad económica los empujaba hacia el comercio informal, el cual no integra, según palabras de la Alcaldía, soluciones transversales a las necesidades sociales. Por ello, insisten en la presencia del Estado como regulador de estos procesos. Bajo esta óptica surge la idea de MetroVivienda.

Para abordar las limitaciones que afectan la oferta de espacios complementarios a la vivienda, las ciudades han adoptado una estrategia en la que se asigna a la producción de viviendas la responsabilidad de generar suelo y equipamientos comunitarios y públicos. De esta manera, los administradores evitan cargar estos gastos al presupuesto de la ciudad y, al mismo tiempo, introducen la lógica del mercado en la generación de lo público. Esto evidencia la manera en que diferentes aspectos de la vida urbana se están recargando sobre los operadores de mercado y no se busca satisfacer para el grueso de la población, lo que hace a esta última dependiente de los dueños de capital para acceder al equipamiento urbano.

Ahora, en sociedades donde existe una marcada desigualdad de ingresos, como la nuestra, esta forma de producir la vivienda provoca un equilibrio en el uso del suelo solamente en aquellas áreas donde los compradores de vivienda tienen la capacidad económica para adquirir a dichos productos. Lo que conlleva a que no toda la población puede costear este modelo y, por ende, surgen los barrios piratas que no se rigen por las normativas formales. A pesar de su carácter ilegal, estos desarrollos son la respuesta racional por parte de las familias que no logran acceder al mercado de vivienda formal. El acceso a un lote de tierra que adquieren por este medio les permite acceder a los espacios que otros han producido y pagado. Estos intercambios entre particulares buscan aprovechar los recursos públicos, lo que demuestra el dominio absoluto de la lógica del mercado en los desarrollos clandestinos.

Siguiendo esta idea, “los productores de suelo urbano no regulado buscan maximizar sus utilidades. Y para alcanzar su propósito, fijan precios de los lotes, sumándole al costo original del terreno todas las primas posibles” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 16) ¿Y esto en qué se diferencia a los conjuntos cerrados o la vivienda horizontal por parte de operadores privados? Esta estrategia no difiere significativamente de los desarrollos informales, ya que ambos enfoques están impulsados por la búsqueda de beneficios económicos. Probablemente el mismo texto busca responder parte de la pregunta, al suponer que los operadores privados dentro de la formalidad cubren los costos, que igual van a ser asumidos por la población constantemente en forma de pagos de

administración, por ende insistimos en que la diferencia entre ambos es que uno se encuentra dentro del ámbito legal y el otro no, y juntos tienen el mismo resultado: este sistema tiene consecuencias negativas para las familias más pobres, quienes terminan pagando precios comparables a aquellos que tendrían que desembolsar si el terreno estuviera urbanizado de acuerdo con las normas establecidas (pág. 17). Lo cierto con todo esto es que posee unos sobrecostos a la larga asumidos por la población y por la ciudad. Ahí es cuando entra la mano del Estado para regular estos procesos con el fin de minimizar los costes y organizar el espacio. Para los autores la respuesta a estas necesidades fue el modelo de MetroVivienda, con la materialización que tuvo a finales del siglo XX en la Ciudadela El Recreo, al suroccidente de Bogotá, junto a donde se están adelantando las adecuaciones de la implementación de la ALO, y hacia donde se evidencia la tendencia creciente de la expansión urbana de Bogotá.

Desde el inicio vemos como esta intención de que sea el Estado quien maneje los diferentes aspectos del proyecto se truncan cuando lo presentan de la siguiente forma: Este nuevo modelo se distingue por la asignación clara de funciones entre el Estado y los actores privados. Mientras el Estado se encarga de velar por el orden y la gestión horizontal para garantizar lo público, los particulares se encargan de gestionar el desarrollo vertical de la ciudad dentro de un ámbito competitivo de mercado (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 22). Con esto presente, vemos como el proyecto lo que está generando son alianzas público-privadas para atender la necesidad de vivienda por parte de la población de la periferia urbana, en ese momento, de la parte suroccidental de Bogotá; y no el control y la organización espacial por parte del Estado con la que se propone el proyecto para frenar las problemáticas que genera la urbanización informal y pirata, lo que se traduce en que la colaboración conjunta entre los promotores de vivienda, el gobierno y el sector privado no ha logrado frenar el crecimiento de los asentamientos informales. Lo mencionado está ligado a lo dicho páginas atrás cuando dijo que se busca acceder al mercado las necesidades de una población vulnerable cuando el mercado de los grupos sociales con ingresos medios y altos ya está saturado.

Lo que estamos diciendo es que la planificación y urbanización, con dotación de infraestructura y demás implementos de equipación urbana, llega a las periferias bajo una dinámica de mercado cuando los sectores con ingresos altos y medios no ofrece las mismas utilidades y/o garantías, o cuando su demanda disminuye, por lo que la gran demanda de los sectores con ingresos bajos de la periferia se convierte en un gran atractivo debido a la inmensa necesidad de vivienda. Esto se hace bajo la excusa de poner barreras a la vivienda informal y clandestina predominante de estos espacios, pero que, en esencia, como ya se mencionó, no tiene mayor diferencia entre uno u otro,

salvo por su desarrollo legal por parte de los operadores privados en alianzas con el Estado desde la planificación oficial. Esta perspectiva ve a la vivienda como una mercancía de la cual sacar utilidades, y no como una necesidad a satisfacer para que la población goce de una vivienda digna. El resultado de este proceso son barrios marginales a medio camino entre la gran urbanización de la ciudad y el espacio rural, con unas conexiones deficientes entre uno y otro. Así se configura la periferia urbana del suroccidente bogotano.

Bajo este panorama sostienen que el déficit de vivienda no es una situación temporal, sino un problema estructural que sigue aumentando en términos cuantitativos. Por lo tanto, es necesario que la sociedad se adapte a la idea de que estas dos formas de producir la vivienda (la formal y la informal) deben coexistir, y que el enfoque para abordar este problema no debe limitarse únicamente a reducir el déficit de vivienda, sino a buscar la mejora de las comunidades en general (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 24). Con esto presente da la impresión de que, desde el Estado, puesto que es una publicación oficial, se rinden ante el reto de mitigar las problemáticas que genera la producción de vivienda pirata, y que por ende se debe adaptar la ciudad a implementar estas formas de producción; es decir, el Estado es incapaz de cumplir con su deber social. Esto puede ser una razón a lo que finalmente se realizó con MetroVivienda, que el Estado dote el espacio urbanísticamente y sea el capital privado quien ofrezca la vivienda a la población.

De esta forma, MetroVivienda llega a suplementar las falencias de las urbanizaciones informales. Habría que preguntarse el por qué la llegada del Estado a estos espacios es tan tardía, ya que, de haber integrado la urbanización en una planificación conjunta para toda la población, no le daría el espacio a las urbanizaciones piratas a la que accede la población de estos sectores.

4.4.2 MetroVivienda: La transformación de la planificación.

A continuación, se mostrarán las principales características con las cuales se planteó y desarrolló el proyecto de MetroVivienda. Este fue ideado por Enrique Peñalosa Londoño durante su primera alcaldía, y finalizado durante el mandato distrital de Antanas Mockus. Estas características se presentan en el prólogo del libro de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2002).

A grandes rasgos se pueden identificar 6 aspectos que caracterizan al proyecto y que transforman la forma en cómo se da la oferta de vivienda formal en estos espacios periféricos de la

ciudad. Primero daremos una breve descripción de cada característica, así como unos apuntes de su impacto hoy en día, más de 20 años de haberse realizado el proyecto.

1. Un banco de tierras. El primer planteamiento de MetroVivienda es la conformación de un banco de tierras para disponer de espacios donde implementar diferentes proyectos de vivienda VIS. Esto se realiza por medio de una inyección de capital estatal para la consecución de terrenos, y con la esperanza que sea sustentable al largo plazo, es decir, que genere por sus propios medios de capital nuevo con el cual continuar el proyecto a futuro. Los autores consideran que este planteamiento llega tardíamente a Bogotá, ante la ausencia de líderes visionarios capaces de proponer dichos proyectos. En este aspecto se siente la parcialidad de la publicación, la cual considera que la visión de ciudad del entonces alcalde Enrique Peñalosa era lo que le hacía falta a Bogotá para solucionar sus problemas. Este banco de tierras reunido por el Estado será sorteado a empresas constructoras privadas con el fin que ellas implementen la infraestructura de vivienda, y no desarrolladas por el Estado mismo. Como hemos visto, el capital privado llega a estos proyectos con un afán de lucro que, si bien va a reembolsar lo invertido por el Estado, sus intereses no están encaminados a solucionar las problemáticas sociales presentes en estos espacios, que finalmente era la razón con la que llegaba la urbanización formal, debido a las problemáticas generadas por la informal.
2. Reforma urbana. Debido al elevado precio del suelo al interior de la ciudad los espacios seleccionados para el banco de tierras se deben realizar en la periferia urbana. Esto trae unas implicaciones de uso del suelo, el cual pasa de ser de uso rural a un uso urbano. Para ello, el Estado debe elegir la tierra, los avalúos, las negociaciones con los propietarios, y finalmente la transformación de varios terrenos irregulares en un solo terreno unificado sobre el cual desarrollar los proyectos de vivienda formal. MetroVivienda es el encargado de realizar todos estos aspectos, siendo más visible este último de la consolidación de un terreno unificado. Con ello, es necesario que realicen una planificación urbana a largo plazo en términos de infraestructura, servicios públicos y calidad de vida. Los autores lo plantean como la reforma urbana del suroccidente de Bogotá. Si bien es cierto, ya que en estos sectores predominaba la informalidad de las urbanizaciones piratas, más allá de alegrarse de esta transformación, que era necesaria, es preocupante que desde 1954, cuando se anexa Bosa a la ciudad de Bogotá, solo hasta medio siglo después se plantee una planificación formal a la población de estos sectores.

3. **Diseño urbano.** Mediante la eliminación de subdivisiones irregulares en un terreno, se abre la posibilidad de llevar a cabo un proceso de diseño urbano. La entidad responsable invita al sector privado a presentar propuestas urbanísticas que se ajusten a las necesidades actuales. El diseño se realiza a escala de la ciudad, permitiendo establecer un sistema vial ordenado que se integre al plan general de la ciudad, y, sobre todo, brindando a la comunidad una solución integral con los servicios requeridos en la vida urbana, como áreas recreativas, escuelas y colegios cercanos, así como zonas comerciales y culturales. Aunque lo que aconteció fue que no se edificaron todos estos elementos de inmediato, sino que las áreas correspondientes se reservan para su desarrollo en el futuro; es decir, tampoco consolidan la urbanización propuesta. Este diseño urbano se realiza entre los estudios del Distrito y las propuestas del sector privado, dejando a un lado la voz de la población que ya habitaba sobre las inmediaciones de estos espacios. Por otro lado, si bien dejan el ‘esqueleto’ sobre el cual diseñar y realizar la dotación urbana que requiere la población, esta se ha ido implementando de forma muy lenta. Incluso hoy en día, más de 20 años después de creado el Proyecto, hasta ahora están llegando las vías y el primer hospital. Frente a los espacios educativos, se han ido inaugurando varios colegios privados ante la alta demanda que no es satisfecha por los colegios públicos, a pesar de la existencia de diferentes colegios oficiales.

4. **Infraestructura.** En la primera etapa del plan vial, se construyen las principales vías junto con una infraestructura vial secundaria, lo que permite que las manzanas de terreno sean urbanizables y puedan ser vendidas a promotores privados. Para los autores, la innovación radica en que el interior de las manzanas no se urbaniza de inmediato, lo cual brinda la oportunidad de diseñar las calles internas de manera simultánea a la construcción de las viviendas, lo que proporciona según los autores libertad y flexibilidad en la segunda etapa, donde intervienen otros arquitectos. En este punto, la participación del Estado en el proceso de urbanización finaliza, ya que sus estatutos no le permiten diseñar ni construir viviendas. El gobierno local se encarga de lo público y lo global, mientras que los particulares asumen la responsabilidad del diseño, la comercialización, la financiación y el contacto directo con los usuarios. Finalmente, el sector privado va a ser el puente entre el diseño estatal y el acceso de la población a las viviendas producidas por el capital privado. En ningún momento existe un contacto entre la población y el proyecto de MetroVivienda desde el ámbito público. Esto evidencia que, a pesar de la

propuesta de urbanizar la periferia con la planificación formal que plantea el proyecto, en la realidad el Estado y la población continúan desconectados, con los cual las necesidades que viven estos últimos no llegan a oídos del Estado que es quien organiza el diseño urbanístico que se va a implementar. El Estado diseña el soporte sobre el cual el privado construye, y la población llega a conseguir un producto del cual no fue partícipe. Este relegamiento de rol de la finalización y comercialización a cargo del sector privado es resultado de las diferentes normatividades (ITC y POT), junto con la política de subsidio a la demanda ya mencionada páginas atrás, que impiden que el Estado tenga mayor control y poder sobre estos proyectos, con lo cual desde la estructura legal colombiana se impulsa la inserción de las manos privadas en diferentes aspectos públicos, como en este caso lo es la vivienda, aun cuando estas son necesidades mínimas para la población y deben ser garantizadas por el Estado. Todo este proceso es característica principal de la inserción de la visión neoliberal que impregna a Colombia desde los años 90. En ese sentido, MetroVivienda es una de las manifestaciones de esta política, de cómo se transforma la necesidad de vivienda en un mercado que rinda intereses tanto al Estado (con el banco de tierras) como a las constructoras privadas. Esto irremediamente no va a solucionar las problemáticas producidas por la planificación informal, sino que va a extender la expansión urbana y en las nuevas periferias se van a volver a desarrollar los mismos problemas.

5. Competencia. Como el precio de la tierra es igual para todos, la competencia debe actuar sobre los tamaños de las viviendas, el diseño interior y las posibilidades de ampliación, entre otros. Los potenciales compradores tienen así varias alternativas para seleccionar sus viviendas y diversas modalidades en la forma de pago. A pesar de la pretensión de crear una ‘sana competencia’, estos promotores van a establecer los precios finales, dentro de unos topes máximos y mínimos dictados por MetroVivienda debido al producto VIS del proyecto, así recuperan su inversión inicial a la hora de adquirir los terrenos. Con lo cual se puede afirmar que MetroVivienda no elimina la especulación sobre la tierra, sino que la reduce a unos niveles ‘aceptables’ con el cual la población pueda endeudarse para adquirir dichos productos y fomentar el mercado de vivienda. De nuevo, MetroVivienda es otra evidencia de la transformación de la necesidad de vivienda en un mercado lucrativo para los entes privados.

6. La tipología de viviendas. Se determina por los costos de la tierra, la construcción y los financieros, lo que resulta en prototipos similares en esencia. La ecuación final incluye el costo de la tierra, la densidad, el área del lote y el costo de la construcción. La tendencia actual es reducir el área del lote para aumentar la densidad y reducir el costo de la tierra, lo que afecta la distribución y habitabilidad de los espacios interiores. Los lotes de El Recreo oscilan entre 3m y 4m de frente por 7m y 8m de fondo, para áreas entre 37m² y 44m², conforme a las normas de la ciudad que MetroVivienda acoge. Son casas pequeñas, en las cuales la habitabilidad es complicada. MetroVivienda argumenta que esta alta densidad en tan poco espacio es necesaria, ya que así se disminuye el coste del suelo, por lo que esto va a definir la forma que va a adquirir la vivienda y es la familia la responsable de acomodar dicho espacio para habitarlo. El libro expone experiencias de personas que establecen un negocio en la primera planta, y para poderlo realizar deben cambiar según la hora del día la funcionalidad del suelo al interior de la casa: durante la noche disponen de una sala y un comedor, mientras que, durante la mañana deben mover los muebles y demás objetos para poder acomodar las vitrinas y utensilios que empleen en sus pequeños negocios locales. Con esto queremos decir que, aunque MetroVivienda lo plantea como una oportunidad de cambiar la vida de las personas al acceder a la vivienda formal, esta debe realizar muchos sacrificios desde lo económico y hasta lo cultural en la forma de habitar el espacio, a costa de los beneficios que se encaminarán las constructoras de carácter privado que finalmente es la que decide organizar las viviendas de dicha manera con el fin de emplear menos recursos en menos espacio. La siguiente cita resalta esa intencionalidad escondida expresada:

El Estado les proporciona una estructura de ciudad, el sector privado un techo y cuatro paredes; ellos tendrán que librar muchas batallas todavía para consolidar la familia. La primera, la educación en escuelas lejanas, mientras el Distrito les construye lo que les corresponde. La segunda, el transporte, mientras el sistema vial previsto les llega. La tercera, la consolidación de otros espacios públicos como comercio e iglesias. Cada cual tendrá que manejar sus ingresos, de trabajos que no siempre son permanentes, para pagar las cuotas mensuales. Muchas viviendas se convertirán en espacios productivos: tiendas, almacenes, talleres, ofertas de servicios, subarriendos. (...) [a la par que] Las generosas calles que conducen a los parques crean una sensación de riqueza espacial que mitigan la estrechez de las viviendas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, págs. 28-29).

La transformación expresada no es algo iniciado con MetroVivienda. Este es una de las formas en que se materializan las nuevas políticas que empiezan a operar en los años 90s en Colombia.

Este proceso se presenta particularmente en el suroccidente de la localidad de Bosa, de manera paralela con la transformación de la planificación informal (ya sean las urbanizaciones piratas o los procesos de autoconstrucción por parte de la población) a la formal impuesta con MetroVivienda. Veamos cómo se da este proceso.

Las instituciones por parte del Estado que asumieron la responsabilidad de intervenir en materia de vivienda fueron el Banco Central Hipotecario, BCH y el Instituto de Crédito Territorial, ICT (Ángel Samper, 2012). El primero, se encargaba de reunir los recursos destinados al tema de vivienda, y a la vez operaba como constructor-gestor cumpliendo diferentes aspectos como lo son reordenamiento urbano, dinamizador de un sector geográfico, hasta la recuperación de zonas deterioradas en los estratos medios. Por otra parte, el ITC, tenía la responsabilidad directa de gestionar y construir proyectos con tierras propias o adquiridas para los estratos bajos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 38). Lo principal de este aspecto es señalar que, en este modelo de oferta, el Estado financiaba y construía la vivienda, cosa que es completamente opuesta al modelo actual desarrollado en MetroVivienda.

En el año de 1989, con la ley 3 también conocida como Ley de Vivienda de Interés Social. Esta ley estableció los lineamientos y las disposiciones legales para promover la construcción y adquisición de viviendas asequibles para la población de bajos ingresos en el país. Entre los aspectos más importantes de esta ley se encuentra la fijación de un precio máximo para las viviendas de interés social (135 salarios mínimos mensuales vigentes), con el objetivo de hacerlas accesibles a las personas de menores recursos. Además, la ley estableció beneficios tributarios y mecanismos de financiamiento para facilitar la adquisición de estas viviendas por parte de los beneficiarios. La importancia de esta Ley radica en que será el puente entre el antiguo modelo de gestión-construcción al de subsidio a la demanda, además de establecer los toques máximos ya explicados.

En el documento de la Alcaldía (2002, pág. 38) sostienen que las Viviendas de Interés Social era la solución a la necesidad de vivienda por parte de la población bogotana. Sin embargo, creaba un tejido urbano y social desequilibrado, tanto por la segregación espacial como por la deficiencia en equipamientos y otros usos del suelo. De esta forma, se establecen como la vivienda predilecta de la norma urbana en la ciudad hasta el punto de hablarse de barrios de normas mínimas. Estas se caracterizan por

reducir los costos de urbanización al mínimo compatible con un nivel decoroso de subsistencia, de manera que ofrezca a las familias de menores recursos económicos una alternativa realista, dentro de la ley, a las soluciones espontáneas tales como urbanizaciones clandestinas, invasiones de terrenos y otras similares (Instituto de Crédito Territorial, Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Departamento Administrativo de Planeación Nacional., 1972, pág. 7).

Con esto presente, se sostiene la idea que, a pesar de ingresar a la oferta formal de vivienda, las poblaciones con menos recursos deben soportar unas condiciones físicas y vecinales mínimas, casi que insuficientes para vivir cómodamente. Justamente es sobre estas condiciones que se sostienen los constructores de MetroVivienda para construir edificaciones pequeñas sobre un esqueleto urbano inexistente con la única esperanza que llegue la dotación urbana a futuro. Frente a esto se debe decir que la vivienda de interés social no es ni debe ser jamás una donación ni un acto caritativo. Son viviendas pagadas por el esfuerzo familiar en su sueño de conseguir vivienda propia. Sin embargo, tal como lo plantean los entes oficiales mencionados, y los intereses privados, la vivienda de interés social es vista, más bien, como de sostenibilidad financiera.

Sobre la misma línea se menciona que el modelo de viviendas implementado por MetroVivienda presenta ciertas deficiencias que reflejan una tendencia a favorecer la cantidad sobre la calidad. Un ejemplo de ello es el caso del Plan Director, donde se plantean viviendas con lotes de dimensiones reducidas, con frentes de entre 3,66 y 2,96 metros en un lote de 15 metros de largo. En estas viviendas, el primer piso puede ser utilizado de manera flexible (local, taller, vivienda de alquiler, etc.), mientras que las dos plantas superiores están destinadas a viviendas para familias de 5 a 7 habitantes, lo que resulta en una densidad poblacional de aproximadamente 524 habitantes por hectárea.

Por otro lado, en el caso de los lotes de El Recreo, en la localidad de Bosa, encontramos dimensiones aún más reducidas, con lotes de entre 3 y 4 metros de frente por 7 y 8 metros de fondo, lo que genera áreas de 37 y 44 metros cuadrados, y un promedio de 240 viviendas por hectárea, es decir, alrededor de 1440 habitantes por hectárea. Estas reducidas dimensiones se plantean de dicha forma principalmente por razones económicas y críticas recibidas a los lotes de 6 x 12 metros propuestos en las normas mínimas. Sin embargo, independientemente de estas razones, parece prevalecer la cantidad sobre la calidad en las discusiones entre el Estado, los arquitectos y los promotores, esencialmente estos últimos debido a que son los constructores y buscan reducir los costes de producción.

Esto se refleja en los espacios mínimos asignados a las viviendas, con patios de apenas 2 x 2 metros, habitaciones muy pequeñas, ausencia de clósets, cocinas reducidas y escaleras estrechas y peligrosas. A pesar de las mejoras que se pueden lograr mediante la ampliación de las viviendas a un tercer piso, resulta evidente que la prioridad se centra en la cantidad de viviendas construidas, en lugar de garantizar condiciones de habitabilidad adecuadas para los residentes. Ahora, frente a la construcción del tercer piso, esta debe ser asumida por el comprador de la vivienda. Es decir, después de los muchos trámites que conlleva conseguir el hogar propio para una familia de bajos recursos, todavía debe invertir más dinero para conseguir la comodidad que ya debió entregar en un momento el promotor privado.

Es importante destacar que estas viviendas representan una solución para muchas familias que viven en condiciones de arriendo precarias y son una oportunidad para convertirse en propietarios y construir un patrimonio. Sin embargo, la situación de pobreza en la que vivieron los padres, migrantes y con una educación básica si es que la terminó, lo que limita su acceso a los trabajos mejores remunerados, plantea la necesidad de un enfoque que busque alcanzar tanto la cantidad como la calidad en los proyectos de vivienda. Las críticas a las normas mínimas y las redes alternativas se basan en el argumento de que aquellos que las aplican tienden a reducir aún más los criterios de lo "mínimo", sin considerar adecuadamente las necesidades y condiciones de vida de los habitantes.

Volviendo al ámbito legal, aún con la puesta en marcha de la nueva ley, los proyectos que se planteaban no se desarrollaban y por ende no se materializan en la ciudad. Es decir, no está dando los resultados esperados, ya que la producción de vivienda informal continúa siendo la predominante entre las clases populares.

Es así como mientras la producción de la construcción se triplica entre 1958 y 1972, la producción en metros cuadrados de clandestinos se quintuplica en el mismo periodo, cubriendo en el último año el 59% del total de la población estimada para Bogotá. (Departamento Administrativo de Planeación Distrital, 1977, pág. 37)

La urbanización informal, nombrada en el texto de la alcaldía como urbanización subnormal, se caracteriza por la rápida ocupación de lotes demarcados por los propietarios, donde se construyen viviendas con deficiencias en diferentes aspectos. En este enfoque, el objetivo principal es tener un techo, mientras que el alcantarillado, las calles, los espacios públicos, las zonas verdes y otras infraestructuras, en otras palabras, la dotación urbana, se desarrollan con el tiempo. En contraste, en el modelo formal de urbanización, se prioriza la planificación de la ciudad. Comienza con la selección

de terrenos adecuados para la urbanización, seguido del levantamiento topográfico, los diseños, las licencias, la ejecución de obras de urbanización y finalmente la venta de las viviendas a los propietarios para su ocupación.

Teniendo esto presente, podría intuirse que los expertos sostienen que la población no siempre tiene la capacidad de planificar, por lo que es necesaria la intervención de alguien que piense en el conjunto de la ciudad y planifique y urbanice los espacios urbanos. Ahora bien, esta responsabilidad debería caer en manos del Estado, pero en la práctica, el sector privado ha asumido ese papel. En el caso de MetroVivienda es una labor desempeñada por ambos, ya que el Estado crea la estructura sobre la cual van a desarrollar los proyectos de las constructoras privadas.

Anteriormente, la responsabilidad de abordar la necesidad social de vivienda recaía principalmente en entidades del orden nacional, las cuales, en su afán por cumplir las metas gubernamentales, a menudo entraban en conflicto con la planificación local y los intereses de las empresas municipales de acueducto y alcantarillado. En ese contexto, la Ley 3 de 1991 introdujo una transformación significativa en las instituciones de vivienda. Se abandonó el modelo de oferta, donde el Estado construía y vendía urbanizaciones, y se adoptó un enfoque de demanda, en el cual el Estado concentra sus recursos en apoyar técnica y financieramente a las familias más pobres para que adquieran viviendas en el mercado (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 44). Este cambio de enfoque implica un papel radicalmente diferente para el Estado y una mayor participación del sector privado. Además, se prohibió a las entidades del orden nacional construir viviendas, y la promoción de vivienda popular se apoya mediante subsidios directos a la demanda. Lo que complementa lo mencionado con el ingreso de las ideas neoliberales en la necesidad y la oferta de vivienda para la población colombiana, limitando el papel del Estado y abriendo el camino a las manos privadas.

Por otro lado, de manera contemporánea la Constitución Política Nacional de 1991 también estableció regulaciones importantes para la Vivienda de Interés Social (VIS). Reconoció el acceso a una vivienda digna como un derecho de los colombianos y obligó al Estado a establecer condiciones para hacer efectivo ese derecho mediante la promoción de planes de VIS, sistemas de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de programas de vivienda (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 45). Con esto entramos una contradicción, ya que mientras en la Constitución se plantea como un derecho fundamental, que se debe garantizar sin importar las condiciones, en la otra ley citada se abre las puertas para la empresa privada que posee unos intereses distintos a garantizar el derecho, colocándole un precio para su acceso. Es decir, entramos en la dinámica del acceso a los

derechos en la medida que se tenga la capacidad adquisitiva de realizarlo. Por tal motivo, sostenemos que MetroVivienda no está garantizando plenamente los derechos a la población del suroccidente de la localidad de Bosa, sino que, por el contrario, les aporta a unos pocos la oportunidad de vivienda, mientras los demás se deben desplazar hacia otros espacios, fomentando la expansión urbana y creando nuevas periferias que van a desarrollarse de manera informal.

Así, la creación de MetroVivienda surge como una respuesta del Gobierno a la necesidad de abordar el problema de producción de viviendas de interés social (VIS) en la ciudad capital. El Gobierno implementa dos acciones principales para enfrentar este desafío. La primera acción se centra en mejorar la situación de los asentamientos de vivienda informal a través del Programa de Desmarginalización. Esta iniciativa busca brindar soluciones habitacionales y mejorar las condiciones de vida de las personas que residen en estas áreas. La segunda acción emprendida por el Gobierno es reemplazar el modelo de urbanización subnormal por uno planificado. Esto se logra mediante la implementación de un sistema de gestión, un marco regulatorio y una serie de incentivos que amplían el mercado de viviendas formales hacia las capas de menores ingresos. El objetivo es fomentar la construcción de viviendas adecuadas y de calidad para aquellos sectores de la población con menos recursos económicos. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 47).

Al interior de la segunda propuesta se encuentra enmarcado el proyecto de MetroVivienda, el cual se formuló desde el Concejo de la ciudad con el Acuerdo 15 de 1998. Esta entidad se configura como una empresa de carácter industrial y comercial cuya misión principal es promover la disponibilidad masiva de suelo urbano. Su objetivo es facilitar la ejecución de proyectos integrales de VIS y llevar a cabo las funciones propias de los bancos de tierras o bancos inmobiliarios. Las leyes otorgan al Estado, específicamente a MetroVivienda, herramientas de intervención en el mercado de la tierra. Además, establecen las normas que regulan la adquisición de propiedades mediante enajenación voluntaria o expropiación bajo el concepto de utilidad pública. Estas medidas permiten determinar las zonas donde se pueden desarrollar proyectos de viviendas de interés social que cumplan con los requisitos de diseño y desarrollo urbanístico adecuados dentro de la ciudad.

La creación de MetroVivienda ha sido objeto de críticas y desafíos en su implementación. Aunque se propone como una solución para abordar el problema de la vivienda de interés social en la ciudad capital, existen aspectos negativos que deben ser considerados. Una de las principales críticas que se pueden señalar es su enfoque en la construcción de viviendas con bajos estándares de calidad ligados a esas condiciones mínimas ya mencionadas, e incluso menores a ellas, en detrimento

de la calidad urbanística. Esto podría resultar en la proliferación de proyectos de baja calidad, con viviendas mal planificadas y falta de infraestructura básica. Una evidencia actual de esto es la falta de redes de comunicación que existe actualmente en el espacio donde se desarrolló el proyecto, donde se dificulta la movilidad hacia dichos lugares; otro ejemplo es cuando en el 2011 la urbanización sufrió una fuerte inundación.

Por otra parte, el modelo de expropiación puede generar tensiones y conflictos con los propietarios de terrenos. Además, existe la preocupación de que la adquisición forzosa de tierras por parte de MetroVivienda pueda desencadenar desplazamientos y afectar a comunidades que han vivido en esas áreas durante mucho tiempo. Actualmente existen asentamientos hacia las nuevas periferias y las zonas de expansión. Si bien no se puede explicar una relación directa entre el desarrollo de MetroVivienda y la consecución de dichos asentamientos informales, sí se mencionó con anterioridad cuando se presentó la tendencia de no solucionar las problemáticas de las urbanizaciones informales, sino trasladarlos hacia otros espacios que conformarán las nuevas periferias, debido a la expansión urbana.

Asimismo, se critica que MetroVivienda no aborda de manera integral el problema de la vivienda de interés social. Si bien se enfoca en la disponibilidad de suelo urbano, no se brinda suficiente atención a otros aspectos fundamentales como el acceso a servicios básicos, la generación de empleo y la inclusión social de los residentes en estas viviendas. Esto puede limitar las oportunidades de desarrollo, así como la mejoría de las condiciones de vida de las personas que se benefician de los proyectos de MetroVivienda.

Aquí es necesario volver a mencionar la tendencia creciente de la ciudad en el fenómeno de expansión urbana. La ciudad crece físicamente hacia nuevos espacios, con el frente de la periferia como límite desdibujado entre lo urbano y lo rural, estableciendo nuevas periferias y absorbiendo las anteriores a las dinámicas de ciudad. Este proceso requiere de una infraestructura vial que conecte los nuevos espacios a la ciudad propiamente dicha. Sin embargo, tal como lo demuestra el ejemplo de Bosa que se ha expuesto, esta red de conexión vial es deficiente y no permite una conexión constante y efectiva. Con esto podemos afirmar que, en el proceso de expansión urbana, las anteriores periferias que ya deben estar integradas a la ciudad, pero esto aún no lo está plenamente establecido.

Lo anterior se presenta principalmente por la expansión urbana a finales de siglo XX. Entre los años 1996 y 1998, al agotarse la demanda de estratos altos, donde son posibles los mayores

márgenes de utilidad, se presenta una evolución de la oferta en busca de los estratos bajos que ofrecen menores ganancias. Sin embargo, la transformación fue inferior a la necesaria. La VIS creció sensiblemente, pero solo respondió a cerca de la mitad de las necesidades originadas en el crecimiento demográfico (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 53). Este fenómeno es una posible respuesta a que sea el operador privado el que dirija la producción de vivienda, ya que como su fin no será la satisfacción de necesidades básicas, sino la generación de lucro a partir de dichas necesidades, por ende, solamente responderá a una parte que pueda ser capaz de responder económicamente al acceso que ellos plantean.

Una evidencia de lo anterior es que al interior de la categoría VIS se observaban comportamientos disímiles: la oferta estaba concentrada en la parte alta del rango de precios. Según la tabla 5, que muestra el número de unidades de VIS iniciadas según el precio en smml, se puede ver la división de la oferta de VIS en tres subcategorías. La mayor parte de la oferta de Viviendas de Interés Social, el 89%, tuvo hasta 1998 un valor que oscilaba dentro de los 100 y los 135 smml. La VIS con precios inferiores a los 70 smml representó solo el 3% de la oferta de la categoría, mientras que la VIS intermedia, con precios entre los 70 y los 100 smml, representó el restante 8%.

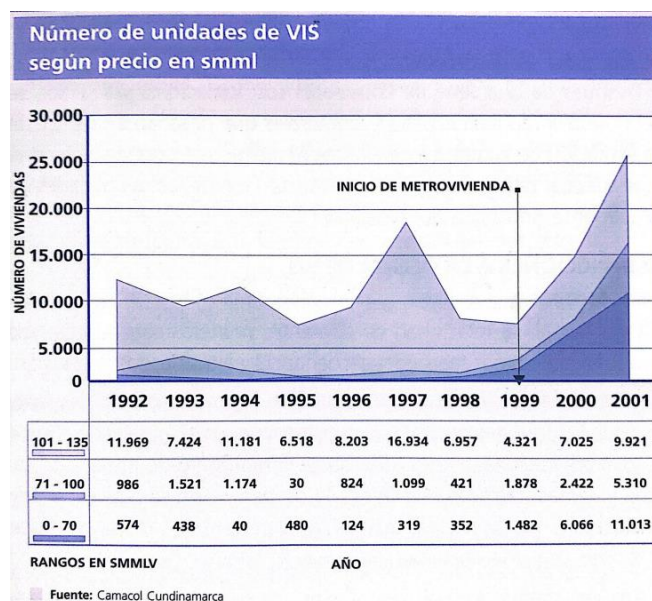


Tabla 5 Subcategorías de rangos de precios de las casas VIS. Disponible en Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pag. 53.

Los factores que impiden la expansión de la oferta de VIS para el sector privado se relacionan de diferentes maneras con la presencia simultánea de bajos márgenes de ganancia y altos riesgos de gestión. Estos factores incluyen:

- Trámites previos a la construcción: El problema más relevante es el de los trámites previos a la construcción; para un terreno rústico, estos podían tomar hasta cuatro años hasta el momento de iniciar edificación y ventas. Durante este intervalo de tiempo, no solo se causaban costos, sino que las normas urbanas podían cambiar y afectar la viabilidad del proyecto original. Adicionalmente, los trámites previos a la construcción tenían duraciones variables e impredecibles debido a que el trámite para cada predio era diferente.
- La producción de VIS en escala, debido a su localización típica periférica, se enfrentaba a costos, riesgos de tiempo y de regulación especiales, mayores a los que el constructor enfrenta cuando acomete obras en sectores centrales o desarrollados de la ciudad, en predios pequeños y con disponibilidad próxima de servicios.
- La división predial de la tierra periférica es otra causa del encarecimiento de los desarrollos de vivienda social. En Bogotá, la mayoría de los terrenos periféricos son pequeños y tienen formas caprichosas, apropiadas para la explotación agropecuaria pero inconvenientes para darle forma a la ciudad. Por esta razón, el desarrollo de las urbanizaciones tenía costos injustificadamente altos en comparación con los que se podrían lograr en predios grandes y con libertad de diseño en trazados de vías y redes.
- Otro freno a la reducción de precios de la vivienda se encuentra en las normas urbanísticas, como afectaciones, cesiones, densidades restringidas, alturas controladas y otras. Este tipo de cargas urbanísticas, que buscan elevar la calidad de los desarrollos urbanos, presionan al alza los precios en las urbanizaciones que las asumen. Así, sin pretenderlo, las normas urbanas también excluyen a gran parte de la población de bajos ingresos y los empujan hacia desarrollos clandestinos que se adelantan sin restricciones.

Todos estos aspectos mencionados hacen que antes de las nuevas regulaciones de los años 90s, ya expuestas, la oferta de vivienda para sectores populares no fuera un gran atractivo para el capital privado, centrado principalmente en los proyectos de ingresos medios y altos. Esta situación cambia con el fin del milenio cuando se minimiza la cantidad de proyectos dirigidos a personas de altos ingresos, y la necesidad de vivienda de bajo costo se hace cada vez más latente, cuando la ciudad

comienza a crecer y alcanza los desarrollos informales realizados en las periferias que no concuerdan con los planteamientos de la urbanización formal y le traerá mayores costes y problemáticas en su integración.

Ahora bien, por otro lado, para poder desarrollar la urbanización formal en alianza con los entes privados en los sectores periféricos, en el documento de la Alcaldía (2002, pág. 56-57) se plantean las siguientes consecuencias existentes en las urbanizaciones informales.

- Carenza de espacio público: Los urbanizadores informales, al no cumplir con las normas establecidas, reducen los costos a expensas de áreas destinadas al espacio público y equipamiento social.
- Deficiencias en servicios públicos: En los asentamientos informales, se suelen utilizar tuberías de diámetros y materiales inferiores a los exigidos por las normas técnicas. Esto dificulta su posterior conexión a las redes principales y requiere su reemplazo completo. Además, las redes a veces cumplen con las normas, pero tienen una capacidad inferior para satisfacer las necesidades futuras, lo que resulta en la necesidad de construir redes adicionales costosas.
- Calidad de vida: En las urbanizaciones informales, las densidades de población y la ocupación del suelo superan los límites permitidos por las normas establecidas. Esto tiene un impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes.
- Deserción escolar: La falta de espacio para instalaciones educativas en los barrios informales obliga a los niños a recorrer largas distancias para acceder a escuelas cercanas. Esto reduce la calidad de vida de los niños y contribuye a la deserción escolar.
- Exposición a riesgos: Debido a que las zonas sujetas a riesgos suelen tener precios más bajos en el mercado de tierras, los asentamientos informales tienden a ubicarse en estas áreas. Esto puede resultar en consecuencias negativas posteriores, como desastres naturales, costos adicionales para la mitigación de riesgos o reubicación de familias. Es importante destacar que incluso proyectos como MetroVivienda también están expuestos a riesgos, como inundaciones.
- Obstrucción a obras públicas: Los terrenos destinados a futuras vías, redes de servicios y otras obras públicas suelen tener precios más bajos en el mercado de tierras. Como resultado, los desarrollos informales pueden ocupar estas áreas antes que otros proyectos planificados. Esto dificulta la construcción posterior de las

infraestructuras deseadas y, en algunos casos, puede requerir sacrificios en términos de especificaciones y costos.

- Mala calidad vial: Las vías en los asentamientos informales suelen tener trazados desarticulados y una capacidad insuficiente. En las vías principales del distrito, es común encontrar baches y se requieren intervenciones constantes para su mantenimiento.
- Precariedad de títulos: En el proceso de evasión de normas y pagos de impuestos, los títulos de propiedad otorgados por los urbanizadores informales no cumplen con los requisitos necesarios para ser utilizados como garantía de crédito. Esto impide a los propietarios solicitar protección legal de sus derechos ante las autoridades.
- Costos: El Estado se ve obligado a intervenir en los asentamientos informales para reubicar a algunas familias y regularizar los asentamientos existentes. Estos procesos implican costos adicionales para la ciudad, ya que las vías suelen tener trazados ineficientes, se requieren recorridos más largos y excavaciones adicionales. Durante la ejecución de obras para establecer servicios básicos en las vías, la presencia de viviendas y familias dificulta las labores, lo que obliga a tomar medidas especiales de protección, desvíos de tráfico, generación de accesos provisionales y restricciones en el trabajo nocturno, entre otros inconvenientes.

Si bien se argumenta la importancia de la urbanización formal en contraste con la informal, es fundamental destacar la notable demora con la que este proceso ha llegado al suroccidente de Bogotá, específicamente al área de estudio que abarca la localidad de Bosa. Es necesario tener en cuenta que Bosa fue anexada a la ciudad de Bogotá en 1954, pero la llegada de la urbanización formal no se hizo evidente hasta finales del siglo pasado, cuando inicia el proyecto de MetroVivienda en la zona. Resulta significativo comprender este retraso temporal, ya que tiene implicaciones profundas en el desarrollo urbano y la calidad de vida de los habitantes de esta localidad. Es decir, tuvo que pasar casi medio siglo para intentar integrar urbanísticamente estos espacios periféricos a la ciudad. Esto conllevó a que se desarrollaran los inconvenientes mencionados a lo largo del documento. Lo que estamos diciendo con esto es que el Distrito, al dejar en el olvido los sectores periféricos, permitió que se desarrollaran las urbanizaciones informales y por ende hoy día se presenten las consecuencias planteadas.

Ahora, aún con la urbanización formal que se desarrolló con MetroVivienda no se puede asegurar que se eliminaran dichas problemáticas mencionadas. En cuanto a la exposición de riesgos

es válido recalcar, una vez más, las inundaciones que sufrieron en 2011, más de una década después de realizado el proyecto. Lo que quiere decir que a pesar de argumentar el peligro al que está expuesta la urbanización informal, la formal también lo está, y MetroVivienda fue el caso que materializó este peligro. Esto es porque si se plantea que el riesgo está en la ubicación, el proyecto se realizó justamente es una zona inundable del río Bogotá. Este punto es potenciado con la construcción de la ALO, como se mencionó. Otro ejemplo se encuentra en lo que mencionan sobre la mala calidad vial, ya que actualmente en las vías arteriales del Distrito es frecuente encontrar las vías con huecos y son necesarias las intervenciones constantes; y se resalta la ausencia de estas vías durante largos periodos de tiempo que conecten a MetroVivienda con la ciudad, solamente hasta tiempos actuales, después de 2020, se empiezan a construir e inaugurar estos proyectos, casi 30 años después de plantearse la urbanización formal.

Estos modelos crean una visión uniforme de ciudad, en Bosa fue con MetroVivienda, en otros espacios de la ciudad se pueden mencionar Hayuelos, Ciudad Salitre, Mazurén, entre otros, con la diferencia en que estos fueron pensados para las clases medias, y no bajas de interés social como lo es MetroVivienda. En otras palabras, es un modelo de vivienda urbana hegemónico desarrollado por intereses privados buscando el lucro por medio de la necesidad de vivienda, que se desarrolla en diferentes espacios de la ciudad y para diversas clases sociales, apoyado por la construcción de conjuntos de vivienda cerrados.

Lo que queremos decir con lo mencionado, es que la urbanización formal no llegó a solucionar de raíz las problemáticas ya presentes en la urbanización informal. Por el contrario, empuja esas problemáticas más hacia los límites, e incluso traspasándolos, de la ciudad. Creando nuevas periferias y repitiendo el proceso que da orígenes a nuevos espacios urbanos marginales alejados de las dinámicas internas de la ciudad.

Por otro lado, la relación entre la empresa pública, como lo es en este caso MetroVivienda, y el capital privado, en el ámbito de la planificación y desarrollo urbano, es una dinámica que merece análisis. En este contexto, se observa una tendencia hacia el uso de recursos públicos para beneficiar al sector privado. Un claro ejemplo de esto es la oferta de lotes urbanos listos, que marca el punto final de la gestión del Estado y el punto de partida para los constructores no gubernamentales (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002, pág. 60). Es decir, el Estado facilita la acción del capital privado.

Al adquirir estos terrenos que ya cuentan con todos los espacios y servicios públicos, los constructores privados se benefician de diversas maneras. Primero, evitan la complejidad y burocracia de los trámites, lo cual reduce el tiempo y los costos asociados. Además, se eliminan los riesgos regulatorios, lo que brinda seguridad y certeza a los constructores. Esto les permite operar con mayor velocidad y escala, lo que a su vez eleva la productividad en las obras y facilita la reducción de los márgenes y precios de las viviendas, que es algo que no se va a ver reflejado en el precio final, tal como se mostró en el gráfico donde se muestra la tendencia a los precios más altos entro de lo permitido por la VIS. Es evidente que el Estado, al proporcionar estos lotes urbanos listos, está facilitando la acción del sector privado y generando un ambiente propicio para sus actividades.

Sin embargo, esta relación no está exenta de críticas y problemáticas. Por un lado, los ingresos generados por la venta de estos terrenos le permiten a la empresa pública emprender nuevas etapas y proyectos. Su objetivo es producir suelo urbano de manera indefinida, en respuesta al crecimiento demográfico y las políticas urbanas. No obstante, esta constante producción de terrenos beneficia principalmente a las constructoras privadas. Se crea un mercado constante que les brinda oportunidades de negocio a expensas de la necesidad de vivienda de la población. Esta situación plantea interrogantes sobre la priorización de intereses y la distribución equitativa de los recursos públicos.

Para finalizar, hay que decir que el papel que desempeñan las constructoras es fundamental en la determinación del ritmo de expansión urbana y desarrollo de infraestructuras. Estas empresas no solo ejecutan proyectos de construcción, sino que también influyen directamente en la planificación y el crecimiento de las ciudades. A través de sus decisiones sobre qué proyectos emprender, en qué zonas invertir y cómo gestionar los tiempos de ejecución, las constructoras marcan el ritmo al que se desarrollan nuevas áreas residenciales, comerciales e industriales.

5. CONCLUSIONES

A lo largo de la presente investigación, se abordó el tema de la expansión urbana aterrizada en el suroccidente de Bogotá, específicamente en la localidad de Bosa. Para esto se tomó como objeto de investigación la Avenida Longitudinal de Occidente, siendo esta la infraestructura vial que posibilita e impulsa la expansión por medio de redes de transporte. El objetivo general que guía a la investigación fue analizar los procesos urbanos de expansión urbana, tomando como ejemplo el tramo sur de la Avenida Longitudinal de Occidente.

Dentro de los procesos pertenecientes al primer objetivo específico, se encontró que la expansión urbana (propriadamente dicha como fenómeno y proceso al interior de la ciudad), la explosión demográfica (como el crecimiento urbano), y la planificación urbana (entendida como la idea que subyace y sobre la que se sostiene la ciudad), jugaron un papel fundamental en el crecimiento urbano que tuvo Bogotá durante el siglo XX. Estos procesos se desarrollan de manera simultánea al interior de la ciudad y como resultado se encuentra la expansión de la ciudad.

Frente a la expansión urbana se pudo encontrar que en Bogotá se dio a gran escala durante la segunda mitad del siglo XX, hacia todos los puntos cardinales, a excepción del oriente a causa de la frontera física que componen los cerros orientales, enfatizándose hacia el occidente, razón por la cual llamamos a este proceso la occidentalización de Bogotá. Dentro de las principales razones, este fenómeno responde a la existencia de parcelaciones clandestinas de las antiguas haciendas, que posibilitaron la creación de lugares habitacionales para los inmigrantes que llegaban a la ciudad; la construcción de anillos viales que cruzan conecta y se extienden hacia el occidente; la anexión de los municipios circundantes hacia el occidente de la ciudad en 1954; la construcción del Aeropuerto el Dorado en 1959.

Así mismo, el patrón de ciudad heredado de la colonia, la ciudad damero, configuró desde un inicio la relación de poder centro-periferia que caracterizaría a Bogotá, de manera tal que el centro concentró las principales actividades urbanas, mientras que se deja la periferia principalmente para la localización de los espacios residenciales. Eso se demuestra, ya que constantemente desde el centro se demandan servicios y recursos que son sustentados por la periferia, la cual paulatinamente se irá edificando, estableciéndose como ciudad y configurando a mayor distancia

del centro nuevas periferias, contribuyendo de esta forma a la expansión urbana, marcando una característica esencial de Bogotá, la movilización diaria de personas desde las periferias hacia el centro, y viceversa de acuerdo con la hora del día.

Así, el crecimiento urbano tan grande que ha tenido Bogotá, le ha permitido tener unas relaciones particulares con los municipios de su entorno, con lo que se ha desarrollado un proceso de metropolización, siendo Bogotá la ciudad central que integra las necesidades de las ciudades satélites que la rodean. Es decir, Bogotá ya tiene una metropolización de facto, a pesar de no estar normalizada desde el aspecto jurídico. Dentro de este proceso de metropolización ya existe un municipio, Soacha, que físicamente son la continuación de la ciudad, y otras que están próximas a realizarlo (Cota, Mosquera, Funza, Chía). Bogotá ha creado una dependencia con estas ciudades satélite, las cuales dependen en varios aspectos, a las dinámicas de Bogotá (laborales, educativas, consumo, salud, etc.), perdiendo sus características de ciudades o municipios íntegros, para pasar a ser ciudades dormitorio.

Una característica fundamental, sin la cual no puede existir la expansión urbana, y la metropolización, es la construcción de infraestructuras viales que permitan el transporte de personas, bienes y servicios. En este sentido, se puede afirmar que la Avenida Longitudinal de Occidente justamente va a fomentar este crecimiento urbano hacia el occidente de la ciudad.

Ahora bien, en relación con la explosión demográfica, se puede afirmar que desde el periodo de la posguerra se implementaron programas de desarrollo de primer mundo en los países en vías de desarrollo. Estos no responden necesariamente a las necesidades que existen en estos espacios, por lo que si bien brindan unas mejorías pequeñas en las condiciones sociales siguen sin ser la solución efectiva para las problemáticas que se presentan. Aun así, como reflejo de estas políticas y programas, disminuye la tasa de mortalidad a la par que aumenta la de natalidad, por lo que la población se incrementa. Ahora, como son las ciudades donde se van a focalizar principalmente estos programas, fueron el centro de atención de los flujos migratorios que se presentan en el país, configurando la cuadricefalia urbana de Colombia que impulsó el crecimiento urbano de Bogotá.

En cuanto a la planificación urbana se puede mencionar que esta llega a Bogotá sobre inicios de siglo XX, es decir, más de 300 años después de su fundación. Esto conlleva a que el crecimiento

que se dio hasta ese momento no tuviese una idea global de ciudad que la integrara, lo que genera a futuro problemáticas urbanas como el acceso a servicios públicos en la totalidad de la ciudad. Esta será una característica transversal a la historia de Bogotá: la llegada tardía de la planificación y la ausencia de servicios públicos de calidad en toda la ciudad.

Desde los primeros intentos de planificación urbana en Bogotá, existe un elemento esencial que ha estado siempre presente en todas las planificaciones posteriores: la construcción de infraestructura vial que posibilite el transporte urbano y hacia el exterior de la ciudad. En este sentido, la planificación, por medio de la construcción de anillos viales (av. 30, 68, Boyacá, Cali, etc.) fomentó la expansión urbana hacia el occidente. Siguiendo esta tendencia, a futuro, el próximo ejemplo va a ser con la construcción e inauguración de la Avenida Longitudinal de Occidente.

A pesar de los intentos de planificación que se han implementado en la ciudad, la periferia urbana continua dependiente del centro urbano en lo relacionado a aspectos económicos, laborales, comerciales, educativos y de consumo. La planificación hacia las periferias se limita a mejorar un poco las condiciones de movilidad, sin llegar a tocar las relaciones de dependencia entre el centro y la periferia. Ejemplo de esto es la ampliación de vías que se realizan actualmente en la localidad de Bosa. Este fenómeno también se puede evidenciar por medio de que los diferentes planes urbanos de Bogotá han abordado de manera fragmentada y discontinua a la ciudad, sin llegar a pensar en la ciudad como un todo, incluyendo a las periferias. Los intentos de multicentralidad desarrollados en algunos planes urbanos han sido mínimos debido a que no tocan la relación de centralidad que ejerce el centro urbano con la periferia.

Los intentos de planificación moderna que llegan a Bogotá a mediados de siglo XX coincide con el despertar del interés privado en la planificación. El mayor exponente de este proceso fue Fernando Mazuera Villegas, el cual, al ocupar el cargo de alcalde de la ciudad en diversas ocasiones, en las que desarrolló importantes proyectos urbanísticos tomando como móvil la necesidad de vivienda por parte de la población. Caso similar ocurre actualmente en el tema del transporte urbano encabezado en el sistema Transmilenio y sus máximos exponentes, como lo es el que también ha desempeñado en dos ocasiones la alcaldía de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño. Con todo esto queremos decir que con la planificación urbana se abre una puerta hacia el capital privado que se va a desarrollar con mucha más fuerza posteriormente.

A consecuencia de la planificación tardía que se da en Bogotá, esta no toma en cuenta todas las variantes de las dinámicas sociales, centrándose únicamente en las más urgentes dejando de lado aspectos que componen las diferentes dimensiones sociales. Ejemplo de esto es la necesidad urgente que tiene la localidad de Bosa de transporte, para lo cual inauguran tardíamente infraestructuras viales, pero no toman presente la necesidad de educación pública, centros médicos, lugares de diversificación y disfrute cotidiano, etc. Lo que a la larga genera problemas de altas densidades con poca oferta que no satisface las necesidades de la población, y obliga al transporte con el fin de hacerlos asequibles en otros puntos de la ciudad.

Ahora, frente al segundo objetivo específico se realizó una especie de inventario que cuantificara las avenidas existentes en Bogotá, mostrando cómo y hacia qué dirección estas infraestructuras viales impulsaron la expansión urbana. Se demostró que el crecimiento urbano y la planificación no son aspectos pasivos de la ciudad, sino que, por el contrario, ellas materializan diferentes acciones e intereses que existen al interior de la ciudad. Esto se puede demostrar en los siguientes hallazgos:

La construcción de infraestructura vial fue la que en un primer momento extendió a la ciudad, como si fueran brazos urbanos, direccionando la expansión urbana de Bogotá. Esto se evidencia desde inicios de siglo XX cuando se conecta Bogotá con Chapinero, por medio de la futura Carrera 7am y la Av. Caracas; posteriormente la Av. Calle 80, la Av. Américas, la Av. Calle 13, entre otras, posibilitan una extensión hacia el occidente, espacios donde predominan las anteriores haciendas, las cuales parcelan y comienzan a construirse urbanizaciones piratas que serán los lugares de llegada del proceso de migración interna que contribuye a aumentar la población de la ciudad. Por otro lado, las carreras, con dirección de sur a norte, conforman las fronteras físicas occidentales de la ciudad, marcando el punto máximo hasta donde debe llegar la ciudad. Esto nos permite afirmar que evidentemente en Bogotá existe una ‘occidentalización’ en el crecimiento urbano y que las infraestructuras viales son un componente fundamental de dicho proceso.

Lo descrito en el anterior apunte aplica para el siglo XX, para el siglo XXI la situación cambia. Ya no es como en el milenio pasado que las avenidas crecían y luego llegaba la ciudad. Para tiempos contemporáneos el fenómeno es diferente, primero crece la ciudad y posteriormente se habilitan las vías de acceso a estos espacios. Ejemplo de esto es actualmente la parte suroccidental de la localidad

de Bosa, la cual se caracteriza por serios problemas de movilidad por parte de su población, y que solamente hasta tiempos recientes es donde se han adelantado proyectos de ampliaciones y construcción de nuevas infraestructuras viales.

En apariencia, el caso de la Avenida Longitudinal de Occidente parece ser retomar lo descrito del siglo XX, cuando primero se habilitan avenidas que permiten un transporte hacia la ciudad en expansión, teniendo en cuenta que es un proyecto que se ideó desde mitad de siglo XX. Sin embargo, en el momento actual, en algunos puntos la ciudad ya ha alcanzado el perímetro inmediato a la construcción de la avenida. Lo que quiere decir que no ha habido una planificación eficiente que integre a esta región de la ciudad con Bogotá.

Por otra parte, ha sido el sistema de transporte Transmilenio el que ha intervenido fuertemente sobre la infraestructura vial de Bogotá. Por todas las avenidas arteriales se ha implementado o se realizan estudios para implementar dicho sistema. Esto ha llevado a una dependencia de la población hacia este sistema, en cuanto a sistema de transporte se refiere, cuando se vende como el más efectivo de la ciudad. Como consecuencia de esto, la ciudad ha tenido que moldearse de acuerdo con las necesidades de dicho sistema, y no el sistema transformarse para responder a las necesidades que la población bogotana.

Las avenidas dieron nuevos espacios para la construcción de la ciudad. Dentro de estas construcciones la vivienda fue un pilar importante. Diferentes actores, tanto públicos como privados, formales e informales, encontraron en la vivienda una oportunidad de negocio a costa de las condiciones de vida digna por parte de la población. Eso se evidencia donde la mayor producción de vivienda está a cargo de los actores privados, y donde el papel del Estado se limita a subsidiar la oferta de los operadores privados. A su vez, se encontró que para la producción de vivienda a gran escala se formula un triángulo conformado por un fuerte capital financiero, las constructoras que lo llevan a cabo, y un poder político que brinde beneficios al desarrollo de dichos proyectos. El caso de MetroVivienda ilustra un ejemplo perfecto de esta dinámica.

Finalmente, frente al último objetivo, que centraliza todo lo mencionado a la parte suroccidental de la localidad de Bosa, se presentan los siguientes hallazgos:

Es una localidad con una alta densidad de personas, donde la mayoría viven al estrato 2 y poco menos de la mitad pagan arriendo, que conviven con violencia constante representada en la

inseguridad y asesinatos. Posee una infraestructura vial precaria, lo que dificulta su conexión con las dinámicas urbanas de la ciudad, a donde debe movilizarse a causa de la carencia de oferta de trabajo, salud, educación, entre otras. Esto demuestra que la planificación urbana, que llegó tardíamente, no ha logrado integrar a localidad con la ciudad.

La Avenida Longitudinal de Occidente no corresponde a una vía periférica, como se pretendía en un primer momento. Esta avenida hace parte íntegra de la ciudad, debido a que esta ya ha alcanzado físicamente algunos puntos de su construcción, por lo que no se puede decir que sea exclusivamente periférica. Esto es una evidencia del crecimiento urbano tan marcado que se vive en la localidad de Bosa. Por otro lado, la construcción de la ALO tiene unas implicaciones ambientales fuertes al interior de la localidad. Es necesario abordar estos apuntes a la hora de implementar dichos proyectos para evitar daños irreparables.

Ahora bien, la parte de la ciudad que fue objeto en la presente investigación se construyó manera formal y planificada con el proyecto MetroVivienda, este se realizó sobre suelo húmedo e inundable, con un alto potencial de inundación. Con lo que se puede afirmar que la planificación se quedó corta, o no se preocupó, por las potenciales problemáticas que posee. Esto se puede evidenciar con la carencia de vías de acceso, la cual imposibilita un transporte rápido y seguro por parte de la población, o para la atención de emergencias. La planificación se ha limitado a la localización de proyectos de vivienda VIS a cargo de inversiones y constructoras privadas, sin atender las necesidades de salud, comercio, educación, entre otras, que solo hasta pasado el tiempo se comienzan a implementar dichos aspectos, es decir, llegan tardíamente a la localidad.

El anterior punto está vinculado con el hecho de que la localidad primero se construyó y luego se planificó. Esto trae varios esfuerzos adicionales que implican un gasto económico mayor en cuando a los intentos de satisfacción de las necesidades básicas de la población. Finalmente es una consecuencia del hecho de tener abandonada la periferia en los procesos de planificación urbana y no integrarla con las dinámicas internas de la ciudad. Se planifica de una forma fragmentada y aislada, no de una forma íntegra como se postuló la planificación moderna de Le Corbusier, lo que responde a las necesidades de lucro con las que trajo sus ideas personajes como Fernando Mazuera.

La Avenida Longitudinal de Occidente busca abordar los desafíos del deficiente sistema de transporte de Bogotá que afecta negativamente a la población. Parece que se presenta como una contribución a la población del suroccidente, cuando en realidad las intervenciones se están llevando

a cabo principalmente debido a la oportunidad de transporte y acceso a mano de obra que se encontró en esa área. Es decir, este proyecto responde principalmente a las necesidades del mercado y el transporte. Las probables mejorías a la población son resultados colaterales de esta implementación.

Con esta reunión de los diferentes hallazgos encontrados, es válido decir que se cumplieron los objetivos, tanto específicos como general, propuestos para la presente investigación, además de las cuestiones personales que impulsaron y dieron esa primera idea de la que surgió la forma y el tema a desarrollar. No queda más que agradecer a la universidad por todo el proceso académico desarrollado a lo largo del pregrado, los cuales se materializan en la presente investigación.

No queda más que preguntarse hacia el futuro. Frente a esto, se puede mencionar que la Sabana de Bogotá está en camino a experimentar una mayor metropolización, lo que implica una expansión urbana significativa de Bogotá hacia sus municipios aledaños. Este proceso de crecimiento urbano no solo extenderá su influencia sobre estas áreas circundantes, sino que también fomentará una conexión física más estrecha con los núcleos urbanos vecinos. ¿Estamos a puertas de un nuevo ciclo de expansión que marcará la tendencia urbanística de Bogotá del siglo XXI? ¿Cómo se dará este proceso? ¿Esta ampliación futura cómo abordará las problemáticas internas de la ciudad, anexando los nuevos municipios? Estos interrogantes los dejamos para la reflexión y futuras investigaciones que se den.

Bibliografía

- Abramo, P. (2012). La ciudad informal com-fusa: el mercado y la producción de la territorialidad urbana popular. En C. Salazar, *Irregular. Suelo y mercado en América Latina* (págs. 85-124). Ciudad de México: El Colegio de México.
- Alcaldía Local de Bosa. (2020). *Plan Local de Desarrollo. Un nuevo contrato social y ambiental para Bosa*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2002). *Ciudadela El Recreo. Memoria del modelo de gestión de Metrovivienda*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2018). *Cinco décadas de transformación de la ciudad*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2020). *Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024. Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá Mejor Para Todos. (s.f.). *Revisión general. Plan de Ordenamiento Territorial. Dignóstico de Bosa. Localidad 07*. Bogotá.
- ALO SUR S. A. S. (Ago, Sep, Oct de 2022). Alo comunica. Boletín No. 1.
- Ángel Samper, M. I. (2012). Los proyectos de vivienda de Samper como investigación. En M. I. Ángel Samper, & M. C. O' Byrne, *Casa + Casa + Casa = ¿Ciudad? Germán Samper. Una investigación en vivienda* (págs. 88-208). Bogotá.
- Barrera, A. (2016). *Crecimiento demográfico y urbanístico en Bogotá a causa de la ola de la violencia (1938-1961) Barrios El Centenario, Policarpa, Juan XXIII, Meisen y Ciudad Kennedy*. Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Bazant, J. (2010). Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio Abierto*, 19(3), 475-503.
- Beuf, A. (2012). Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá del siglo XX. *XII Coloquio de Geocrítica* (págs. 1-21). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Bocanegra, G. (13 de Enero de 2017). Calle 80, la vía de los obreros. *El Espectador*.
- Bogotá Cómo Vamos. (2018). *7. Localidad Siete Bosa*. Recuperado el 7 de Septiembre de 2021, de Cómo Vamos en Localidades 2018: <https://bogotacomovamos.org/como-vamos-en-localidades-2018/>
- Cárdenas, A. (6 de Julio de 2018). *Bogotá, una de las ciudad con más densidad de población del mundo*. Recuperado el 7 de Septiembre de 2021, de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-es-una-de-las-ciudades-con-mas-densidad-poblacional-del-mundo-240412>

- Cardona, R. S. (1978). *Destino la metrópoli: un modelo general de las migraciones internas en América Latina*. Bogotá: Corporación Centro Regional de Población.
- Castellanos, R. (21 de Octubre de 1990). Norte y sur a tiro de as. *El Tiempo*.
- Cortés, R. (2007). Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990). Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(11), 160-213.
- Currie, L. (1988). *Urbanización y Desarrollo: un diseño para el crecimiento metropolitano*.
- Departamento Administrativo de Planeación Distrital. (1977). *Tradición de la propiedad y precios de la tierra en Bogotá*.
- Empresa Férrea Regional. (s.f.). *Innovación y desarrollo*. Obtenido de Empresa Férrea Nacional: <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/node/117>
- Empresa Férrea Regional. (s.f.). *Más Cómodo Más Eficiente*. Obtenido de Empresa Férrea Nacional: <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/node/116>
- Empresa Férrea Regional. (s.f.). *Nuestra historia*. Obtenido de Empresa Férrea Regional S.A.S.: <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/es/quienes-somos/nuestra-historia>
- Escobar Moreno, J. E. (s. f.). *Fundación Humedales Bogotá*. Recuperado el 26 de 01 de 2023, de Impactos de la Avenida ALO: <https://humedalesbogota.com/2012/03/13/impactos-de-la-avenida-alo/>
- Escobar, A. (1986). La invención del desarrollo en Colombia. *Lecturas de economía*, 10-35.
- Flórez, C. E. (1990). *La transición demográfica en Colombia. Efectos en la formación de la familia*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Françoise, D. (2002). Bogotá: una doble dinámica de expansión espacial y de densificación de espacios ya utilizados. En D. L. Dureau, *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional* (págs. 28-36). Bogotá, Colombia: Alfaomega.
- Gómez, G. P. (11 de Febrero de 2021). *La trampa del determinismo en la planeación*. Recuperado el 13 de Septiembre de 2021, de Nexos, la brújula, el blog de la metrópoli: <https://labrujula.nexos.com.mx/la-trampa-del-determinismo-en-la-planeacion/#.YGjJYZdaK1k.whatsapp>
- Gouëset, V. (1998). *Bogotá: Nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Bogotá: Tercer mundo Editores.
- Grupo Semana. (13 de 10 de 2021). Estos son los estudios con los cuales se tomó la decisión de desmontar la ALO norte del mapa de Bogotá. *Revista Semana*.
- Guhl, E. F. (1969). *Colombia. Ordenación del territorio en base del epicentrismo regional*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Ediciones Akal.

- Instituto de Crédito Territorial, Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Departamento Administrativo de Planeación Nacional. (1972). *Estudio de normas mínimas de urbanización, servicios públicos y servicios comunitarios*. Bogotá: Cromos Editores e Impresores Ltda.
- Jaramillo González, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Luna, D., & Escobar, J. C. (s.f.). ¿Por qué es importante la Avenida Longitudinal de Occidente. *Piensa Bogotá Progresa*(Documento de pensamiento No. 5).
- Lussault, M. (2015). *El hombre espacial. La construcción social del espacio humano*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu.
- Metro Bogotá. (2024). *¿Cómo transformará la ciudad?* Obtenido de Metro de Bogotá: <https://www.metrodebogota.gov.co/como-trasformara-la-ciudad>
- Metro Bogotá. (s.f.). *ABC Concesionario*.
- Metro de Bogotá. (s.f.). *Primería Línea del Metro de Bogotá (PLMB)*. Obtenido de Metro de Bogotá: <https://www.metrodebogota.gov.co/que-es-metro>
- Ministerio de Transporte. (s.f.). *Sisetu Gobierno Nacional*. Obtenido de RegioTram de Occidente: <https://sisetu.mintransporte.gov.co/regiotram-de-occidente/>
- Mondragón, S. (s.f.). Promotores privados de áreas residenciales en Bogotá. *Urbanismos*, 74-92.
- Montoya, J. W. (2018). *De la ciudad hidalga a la metrópoli globalizada. Una historiografía urbana y regional de Bogotá*. Bogotá: Centro Editorial. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia.
- Moreno Jaramillo, C. (5, 6, 7 de Marzo de 2008). La conurbación: rizoma urbano y hecho ambiental complejo. *VII Seminario Nacional de Investigación Urbano-Regional. Diversidad y desigualdad en los territorios contemporáneos*, págs. 1-12.
- Palacio Mejía, J. (30 de 03 de 2013). *Por que se debe construir la ALO*. Obtenido de Blog del concejal Javier Palacio Mejía. Partido de la U. No más concejo a Bogotá ni mas improvisación: <http://concejaltjavierpalacio.blogspot.com/2013/03/por-que-se-debe-construir-la-alo-javier.html>
- Parias Durán, A. (2020). La política de vivienda dirigida al mercado en Colombia y configuración urbana: 1990-2017. El caso de Bogotá. En A. C. Sierra, *Políticas urbanas y dinámicas socioespaciales. Vivienda, renovación urbana y patrimonio*. (págs. 61-93). Bogotá.
- Peña, M. (24 de Enero de 2009). La Avenida Caracas, de la alameda al metro. *El Espectador*.
- Peñalosa Londoño, E. (23 de Marzo de 2023). *Tweet de Peñalosa en Twitter*. Obtenido de Twitter: <https://twitter.com/EnriquePenalosa/status/1639124707118071810>

- Pérez Martínez, M. (Enero-junio de 2008). La adaptabilidad de pobladores y asentamientos rurales en áreas de conurbación: el caso de la ciudad de Bogotá (Colombia). *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 5(60), 61-86.
- Pérgolis, J. C.-I. (2017). *Imaginarios y representaciones, Bogotá: 1950-2000. Forma urbana y vida cotidiana*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Petrone, M. (2008). Algunas aproximaciones a las ciudades latinoamericanas. *Ciencias Sociales*.
- Pinzón Ortiz, J. D. (2014). *¿Por qué se inundaron Ciudadela El Recreo y Alameda Del Río?* Bogotá: Uniandes.
- Polanco, H. (2018). Planificación urbana, un proceso complejo. *Revista del Centro de Investigación y Estudios Gerenciales*, 28-39.
- Presidencia de la República. (17 de Diciembre de 1954). Decreto 3640 . Bogotá, Colombia.
- Puentes, A. (28 de 12 de 2020). *Bogotá tendrá 30 Distritos para ser una 'ciudad de 20 minutos'*. Recuperado el 17 de 1 de 2021, de <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-tendra-30-distritos-para-ser-una-ciudad-de-20-minutos-en-colombia-557193>
- Pulido Neuta, A. (2011). *El crecimiento urbano en la localidad de Bosa: El caso del cementerio municipal 2000-2006*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Ramírez Valero, H. (2014). *Las formas de crecimiento urbano en el área de conurbación entre Bosa y el municipio de Soacha, periodo 1950-2014*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Ramírez, L. J. (18 de Febrero de 2021). *Regiotram, se instala la primera Comisión Accidental de Sistemas Férreos*. Obtenido de Revista Bogotá: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/administracion-distrital/concejo/regiotram-y-la-comision-accidental-de-sistemas-ferreos-de-bogota>
- Redacción el Tiempo. (3 de Enero de 2009). Adoquines del Eje Ambiental continúan siendo una vena rota para las finanzas de Bogotá. *El Tiempo*.
- Reyes Fajardo, J. M. (24 de Junio de 2018). *¿Cómo está Bogotá para los usuarios de bicicletas?* Obtenido de Publimetro: <https://www.publimetro.co/co/bogota/2018/06/24/uso-de-bicicletas-en-bogota.html#:~:text=Los%20ciclistas%20son%20cada%20vez%20m%C3%A1s%20pero%20en,los%20410%20kil%C3%B3metros%20de%20ciclorrutas%20de%20la%20ciudad>.
- Rosas, M. (1 de Octubre de 1990). El segundo centro de la capital cumple 70 años. La evolución de la Avenida Chile. *El Tiempo*.
- Ruiz, N. (2016). *El desplazamiento armado en Colombia: población, territorio y violencia*. . Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Salazar, J. (2001). ¿Expansión o densificación? Reflexiones en torno al caso de Bogotá. *Revista Bitácora Urbano Territorial*(5), 21-35.

- Secretaría de Desarrollo Económico. (20 de Noviembre de 2019). *Bosa es la localidad con mayor crecimiento poblacional de la ciudad 16.6%*. Recuperado el 7 de Septiembre de 2021, de Observatorio de Desarrollo Económico:
<https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/dinamica-economica/bosa-es-la-localidad-con-mayor-crecimiento-poblacional-de-la-ciudad-166>
- Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deportes. (2008). *Localidad de Kennedy, ficha básica*. Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación. (s.f.). Recuperado el 7 de Septiembre de 2021, de Visor de Población Bogotá D.C.:
<https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=baabe888c3ab42c6bb3d10d4eaa993c5>
- Secretaría Distrital de Planeación Bogotá Humana. (s.f.). *Región Metropolitana de Bogotá: una visión de la ocupación del suelo*. Bogotá.
- Semana Infraestructura. (23 de Marzo de 2021). *Esta es la tarifa que tendría el RegioTram de Occidente*. Obtenido de Revista Semana:
<https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/esta-es-la-tarifa-que-tendria-el-regiotram-de-occidente/202101/>
- Suárez Mayorga, A. (2006). Los juegos de poder detrás de la modernización capitalina: Bogotá, 1946-1948. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 111-142.
- Suárez, A. E. (2009). *La transformación de Bogotá, desde sus haciendas hasta sus barrios. La hacienda el Chicó, parte de la evolución*. Bogotá.
- Tarchópulos, D. y. (2003). Formas de crecimiento urbano en Bogotá: patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*.
- Toro, C. (2005). Los servicios públicos y su relación con la expansión urbana en zonas de borde. *Revista Ingenierías*, 4(6), 98-107.
- Torres, A. (1993). *La ciudad en la sombra. Luchas populares en Bogotá 1950-1977*. Bogotá: Centro de Investigación y Educación Popular.
- Transmilenio S. A. (s.f.). *Misión, visión, funciones y deberes de TRANSMILENIO*. Obtenido de Transmilenio: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146031/mision-y-vision-de-transmilenio/>
- Transmilenio S. A. (s.f.). *Historia de TransMilenio*. Obtenido de Transmilenio: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>
- Universidad Nacional. (2012). *Elementos para tener en cuenta en la construcción de la ALO y una propuesta alterna*. Bogotá.
- Vargas, C. C. (5 de 12 de 2022). *Personería: Usuarios tienen que esperar hasta 35 minutos para tomar rutas del SITP*. Obtenido de Caracol Radio:

<https://caracol.com.co/2022/12/05/personeria-usuarios-tienen-que-esperar-hasta-35-minutos-para-tomar-rutas-del-sitp/>