

RAE

1. TIPO DE DOCUMENTO: Trabajo de grado para optar al título de POLITÓLOGO

2. TÍTULO: *DINÁMICAS TERRITORIALES: UPZ SAN JOSÉ DE BAVARIA, BOGOTÁ.*

3. AUTOR (ES): Carlos Fernando Borrero López

4. LUGAR: Bogotá D.C

5. FECHA: 18 de abril de 2018

6. PALABRAS CLAVES: Urbanización, Oxidación de la habitabilidad, Centro Comercial, Espacio Público, Tránsito, Unidad de Planeación Zonal, Plan de Ordenamiento Territorial.

7. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO: El presente trabajo es un análisis de los efectos del mercado y del interés privado en la planeación y en la instauración de un modelo de ciudad, cuya consolidación ha conllevado a la construcción de un hábitat urbano que se sigue expandiendo en su perímetro urbano creando a su paso territorios que producen fenómenos sociales relacionados con el aumento del tránsito vehicular y sus efectos en el comercio, la sensación urbana de inseguridad y la consolidación de conjuntos cerrados, la nueva gran centralidad social que produjeron los centros comerciales, la aparición de los No Lugares y del espacio público como resquicio del urbanismo racionalista.

8. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Poblaciones, Territorios y Políticas Públicas

9. METODOLOGÍA: El presente trabajo se adscribe al enfoque cualitativo con un alcance descriptivo. Su metodología se desarrolla a través de la observación simple, sin embargo no considero apropiado situarlo dentro del marco de la categoría que más parecería ajustarse, el Histórico Hermenéutico.

10. CONCLUSIONES:

El motor de la transformación urbana es el interés económico, mientras el Distrito tiene un papel proactivo en la expansión urbana de Bogotá; La ciudad se expande con múltiples corazones urbanos, siendo los centros comerciales las nuevas centralidades urbanas y sociales; La UPZ es una herramienta de planeación urbana disociada de la realidad social que no permite la organización ni el tejido social; La organización comunitaria al interior de la ciudad no tiene suficiente peso y organización para enfrentar disposiciones distritales, resaltando el conflicto entre lo público y lo particular (comunidades); Se le ha entregado el poder del diseño urbano y del espacio público a los privados, consolidando cierto modelo habitacional, cuya monofuncionalidad en las periferias las vuelve dependientes del carro particular o al transporte público; y por último, el proceso de Urbanización consolidaría la separación entre el lugar como constructo social y el territorio.

DINÁMICAS TERRITORIALES:
UPZ SAN JOSÉ DE BAVARIA, BOGOTÁ.

Carlos Fernando Borrero López

carlosborreropolitologo@gmail.com

Trabajo de Grado para optar al título de Politólogo



Universidad de San Buenaventura Colombia
Facultad de Ciencias Jurídicas Políticas y Económicas
Ciencia Política
Bogotá D.C., Colombia

2018

Referencia/Reference

Borrero. C., (2018). *Dinámicas Territoriales: UPZ San José de Bavaria* (Trabajo de grado Ciencia Política). Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Económicas, Bogotá.

Estilo/Style:

APA 6th ed. (2010)

Dedicado a:

Valentina Soto, por su paciencia y amor. A mi familia, Myriam, Fernando y Marcela por su sacrificio para mi educación y bienestar

Agradecimientos:

A mi tutora, Yolanda Valencia por su ayuda en la construcción del proyecto, a los profesores que me acompañaron en el desarrollo académico como Julián Barbosa, Servio Caicedo, Cristian Lesmes entre otros, y a Yeilor Espinel, exdirector de carrera.

ÍNDICE

Capítulo I, Objeto de investigación	8
Introducción	8
Planteamiento del Problema	10
Objetivos	13
Objetivo General.....	13
Objetivos específicos.....	14
Justificación	14
Capítulo II: Aspectos Teóricos y Metodológicos.....	16
Marco teórico.....	16
Marco Metodológico.....	19
Tipo de Investigación	19
Capítulo III: Contexto jurídico e Implicaciones del Plan de Ordenamiento territorial en la UPZ San José de Bavaria	21
Capítulo IV: Análisis de la inserción la UPZ en el modelo de ciudad Urbana: Oxidación de la habitabilidad y flujo humano/capital	33
Centro Comercial Santa Fe, nuevo creador de centralidad social, vial y urbana	48
Capítulo V: El espacio público en la UPZ y comparación entre modelos habitacionales.....	53
Un caso atípico: San José de Bavaria	73
Capítulo VI: Efecto NIMBY en Mirandela	82
Conclusiones.....	91
Bibliografía.....	95

ÍNDICE ILUSTRACIONES/IMÁGENES

Ilustración 1: Entrada y salida de tráfico en el norte de la ciudad CUELLO DE BOTELLA.....	27
Ilustración 2 Mapa Actual Zona Norte de Bogotá	28
Ilustración 3 Terreno de la UPR Norte, la Reserva TVDH y el POZ Norte	29
Ilustración 4 Propuesta Vial para el norte de Bogotá	30
Ilustración 5 Límites urbanos de Bogotá y la UPZ	35
Ilustración 6 Proyecto vial retrasado que conectaría ambas vías	35
Ilustración 7 Obras viales atrasadas 2.....	36
Ilustración 8 Nuevo Tráfico permanente en el barrio Nueva Zelandia	37
Ilustración 9: En rojo nuevo tránsito y zonas comerciales	38
Ilustración 10: Transformación de fachadas en función del Comercio en Villa del Prado	40
Ilustración 11: Viviendas en función del comercio en Santa Catalina etapa II	41
Ilustración 12 El comercio consume poco a poco los andenes.....	42
Ilustraciones Número 13 : Grandes transformaciones morfológicas para el comercio en Villa del Prado.....	42
Ilustración 14 Nuevos establecimientos comerciales en vías de Villa del Prado	43
Ilustración 15 Contraste entre el diseño residencial original y la modificación con fines comerciales	45
Ilustración 16 Comercio a gran escala en Villa del Prado (Supermercados): D1.....	45
Ilustración 17: Nueva construcción sobre espacios otrora residenciales	46
Ilustración 18 Transformación del lugar a restaurante Qbano.....	47
Ilustración 19 Personas asisten al C.C Santa Fe para ver el partido de la selección Colombia	50
Ilustración 20 Celebración de Halloween en el C.C. Santa Fe 2	51
Ilustración 21 Derecho de admisión y Permanencia en el C.C Santa Fe.....	52
Ilustración 22: De izquierda a Derecha: Pijao, Balcones, Alameda de Santa Fe.....	53
Ilustración 23 Cuadrícula de Nueva York.....	54
Ilustración 24 Cuadrícula de Mirandela	55
Ilustración 25 Cuadrícula San José de Bavaria.....	55
Ilustración 26 Carros en contravía*, aumento del tránsito en Nueva Zelandia	57
Ilustración 27 Reductores de Velocidad en Nueva Zelandia	58
Ilustración 28 Nuevo Tráfico en Nueva Zelandia	59
Ilustración 29 Decoración Navideña en el Parque de la Virgen en Nueva Zelandia.....	62
Ilustración 30 Habitantes de Nueva Zelandia Pintan sus calles en Navidad	62
Ilustración 31 Parque Villanova, Cancha de tenis consumida por el pasto	63
Ilustración 32 Parque Villanova, el pasto consume la cancha de fútbol	64
Ilustración 33 Parque de Plaza Baviera	67
Ilustración 34 Espacio Público en Alameda	67
Ilustración 35 Parque intervenido, iluminado y mejorado en Nueva Zelandia.....	70
Ilustración 36 Parque de Áticos de la Sabana 3.....	72
Ilustración 37 Parque de "Millos" Villa del Prado.....	72
Ilustración 38 Parque "Skate" en Nueva Zelandia ocupado de Grafitis	73

Ilustración 39 Parque de Mirandela Ocupado por grafitis	73
Ilustraciones 40 Vías de Tránsito en San José de Bavaria	74
Ilustraciones 41 AVENIDA BOYACÁ al interior de San José de Bavaria	75
Ilustración 42 Avenida las Villas, vía de acceso a San José de Bavaria.....	76
Ilustración 43 Avenida las Villas, Vía de acceso a San José de Bavaria 2	76
Ilustración 44 Calle 183 en el sector de San José	80
Ilustración 45 Calle 183 en el sector Guicaní-San José de Bavaria	80
Ilustraciones Número 46 La montaña: lugar deportivo	81
Ilustración 47 Nuevo Colegio en Mirandela	82
Ilustraciones 48 Nuevo Colegio en Mirandela 2.....	83
Ilustración 49 Parqueadero de Buses en el "Backyard" de Mirandela.....	89
Ilustración 50 Protestas por Construcción de parqueadero del SITP en Mirandela	90
Ilustración 52 Papel del territorio en la definición del lugar	94

Resumen

Esta investigación es un intento por explicar los factores relacionados y los factores consecuentes de las transformaciones urbanas al interior de un territorio específico. Al mismo tiempo, hace un esfuerzo por comprender los fenómenos sociales que ocurren al interior del nuevo hábitat de millones de personas, y por entender cuál es el significado que tiene la ciudad tanto en su forma como en su función social en el nuevo milenio y su proyección hacia el futuro. Si bien los temas urbanos no son una materia de estudio de gran relevancia dentro del ámbito de la Ciencia Política, sí podría lograr establecer un puente teórico con disciplinas a fines, con el objetivo de darle un contexto geográfico y espacial a los hechos sociales e históricos.

Palabras Clave: Urbanización, Oxidación de la habitabilidad, Centro Comercial, Espacio Público, Tránsito, Unidad de Planeación Zonal, Plan de Ordenamiento Territorial.

Abstract

This research is an attempt to explain the causes and consequences of urban transformations within a specific territory. At the same time, it makes an effort to understand the social phenomena that occur within the new habitat of millions of people, and to understand what is the meaning of the city both in its form and in its social function in the new millennium and its projection towards the future. Although urban issues are not a subject of great relevance in the field of Political Science, it could establish a theoretical bridge with related disciplines, with the aim of giving a geographical and spatial context to social and historical events.

Key Words: Urbanization, Oxidation of habitability, Shopping Mall, Public Space, Transit, Zonal Planning Unit, Territorial Ordinance Plan.

Capítulo I, Objeto de investigación

Introducción

La presente investigación pretende desde la Ciencia Política, establecer un puente teórico y explicativo de algunos fenómenos urbanos que ocurren dentro de un proceso general de conformación de identidad de la ciudad de Bogotá. El sentido, el significado o la función de la ciudad ha obedecido a contextos específicos tanto temporales como geográficos, y en la actual ciudad de Bogotá todavía hay incertidumbre sobre el futuro de su carácter morfológico¹ es decir, sobre su plan de ordenamiento, y en consecuencia, sobre sus capacidades para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, ya que el principal motor de construcción y transformación en materia urbana, está siendo actualmente el interés económico.

Por otro lado, la planeación urbana tanto en ámbito, como en institución, no intenta explicar los sucesos y conflictos sociales que ocurren al interior de la ciudad de Bogotá, debido a que el estudio y el análisis de lo Urbano se realiza a través de mecanismos y formatos disociados de la realidad social al interior de la urbe, al interpretar el territorio de una forma en exceso técnica, empezando por el POT, lo que termina por consolidar una descripción funcionalista del territorio, pero que no logra relatar qué hechos o fenómenos sociales ocurren dentro de él. En este punto es donde entra la figura de las UPZ, creadas con el POT del 2000 para establecer planes urbanos zonales de un tamaño intermedio entre las inmensas localidades y los barrios. Sin embargo, no poseen un carácter institucional u organizacional. Su función se halla en mapas, encerrando polígonos y agrupando barrios, para la generación de proyectos sectoriales al interior de las localidades, sin que dicha figura de planeación se constituya como una posibilidad para la creación de tejido u organización social con respecto a los planes que serán aplicados a través de ella.

El aumento del uso del carro particular y la permanente construcción de centros comerciales demuestra que se está consolidando cierto modelo de ciudad, y junto al auge de los conjuntos cerrados le han creado al habitante ciudadano una nueva forma de identificarse y relacionarse con

¹ Morfológico referencia su forma urbana, física o arquitectónica, y es un concepto que se usará a lo largo de la investigación, debido a la importancia de sus transformaciones

la ciudad, con su territorio o con su entorno, con el espacio público, con el comercio y con los lugares símbolos para la ciudadanía.

La investigación que se presenta a continuación, es el resultado de un intento por comprender las transformaciones en materia urbanística de los barrios que forman parte de la UPZ San José, y el impacto social que dichas transformaciones han producido sobre el territorio, y que son interpretadas como un proceso que ha banalizado² el significado del territorio y su forma urbana, es decir, donde los cambios urbanísticos obedecen a propósitos contrarios a la consolidación de tejido social a través de la construcción de lugares que permitieran a la ciudadanía bogotana interactuar entre sí, sino que por el contrario, evidencian que la motivación principal de los permanentes cambios en el ámbito urbano proviene de un motor económico y se manifiestan en la realidad urbana por complicidad del distrito o como resultado de su omisión.

La investigación se desarrolla a través de cuatro grandes capítulos posteriores a la parte teórica y metodológica. En el capítulo III se explica el contexto del ordenamiento territorial de la ciudad de Bogotá, su evolución y sus modificaciones ideológicas y jurídicas, contrastando los modelos de ciudad que se han intentando aplicar y desarrollar en la ciudad, como los intereses económicos detrás de ellas. También, se contextualiza y se da a conocer la UPZ San José de Bavaria, su ubicación geográfica y su papel en el tránsito del norte de la ciudad de Bogotá. En el IV, se analizan los principales cambios que se han presentado en materia urbana a raíz del aumento del tránsito vehicular y del comercio, y donde el material fotográfico es el que ilustra dichas transformaciones. También, dentro de este capítulo, se le dedica un gran espacio al papel que ha consolidado el centro comercial Santa Fe como nueva centralidad urbana no sólo en el sector sino en el norte de la ciudad, y cuya nueva centralidad tiene una responsabilidad importante en las transformaciones urbanísticas de la UPZ, al articular algunas vías en función de su alimentación. Este nuevo tránsito, dicho sea de paso, también se produce como consecuencia del atascamiento en las grandes vías, y que obligaron al flujo vehicular a atravesar nuevas vías entre los barrios.

² El concepto de Banalización es sustraído del trabajo de Francesc Muñoz “Urbanalización”, mediante el cual se describen las transformaciones urbanísticas a nivel global y sus efectos sociales, como banales por sus motivaciones meramente económicas, es decir, cuando la ciudad y forma urbana se moldea en función del tránsito, del comercio y las marcas, o la seguridad (elemento comercial en materia habitacional), entre otros. La explicación del concepto y de su pertinencia para el desarrollo de la investigación se explicará en el capítulo IV.

En el V, se hace una comparación entre los diferentes barrios que conforman la UPZ y sus modelos habitacionales. También se analiza el estado y la función de los espacios públicos del sector, que básicamente se representan en parques, lo que pone en tela de juicio el rol social y concepto del espacio público, el cual ha sido construido en mayor medida por privados durante el desarrollo inmobiliario; a partir de este hecho, se analizan las actividades y los fenómenos sociales que éstos inducen o promueven dentro del marco de un sector mono-funcional de residencia. El capítulo VI gira en torno al conflicto que produjo la construcción de un colegio público en medio de un parque vecinal de gran significado para la comunidad, como también el de un parqueadero de buses del SITP³ en un lote vecino a la urbanización de Mirandela, con todo su impacto social y ambiental en el sector. Dicho conflicto, muy similar a otros escenarios donde el distrito ha utilizado el espacio público para sus fines, es tratado como una muestra del conflicto entre el Estado y los habitantes de los territorios, y donde se evidencia el poder que tienen estas instituciones para definir la función y el futuro del lugar.

Planteamiento del Problema

El agotamiento del suelo urbanizable en la ciudad y un plan de ordenamiento territorial ambiguo que no delimitaría desarrollo urbano (generando incluso un conflicto entre instituciones públicas durante la constitución del POT en el año 2000), conllevó a que Bogotá expandiera sus zonas residenciales horizontalmente hacia las periferias, agrupando más gente en los bordes de la sabana de Bogotá, y en muchos casos empujando a población hacia municipios vecinos, creando distancias cada vez más largas, alimentado y reproduciendo un nuevo significado y relación con el territorio donde habita y en el peor de los casos donde sólo duerme. Los municipios vecinos de la ciudad de Bogotá, se volverían satélites de ésta. En el occidente con Funza y Mosquera, y al norte, con Cota, Chía, y Cajicá, entre otros. Esta nueva realidad territorial y social tuvo factores consecuentes directos en la periferia del norte de Bogotá. Lo llenaría de apartamentos,

³ Sistema Integrado de Transporte Público

reproduciendo un modelo edilicio⁴ y nuevas vías de tránsito que se vinieron presentando con el mismo “desarrollo”.

La UPZ San José de Bavaria, se encuentra al borde de la salida más importante de Bogotá hacia el norte del departamento de Cundinamarca. Limita entre la calle 170 y la calle 189 y entre el cerro de la conejera y la autopista norte. Esta realidad geográfica la ha transformado de un sector residencial que se consolidaba lentamente desde la década de los 80 como un lugar de poco tránsito, comercio y altamente residencial⁵, para convertirse ahora en un espacio de tránsito rápido, paralelo a la Autopista y la calle 170. El aumento de tránsito allí des-embotelló parte del tráfico que no soportan estas vías y que todavía genera grandes afectaciones para el flujo de entrada y salida de tránsito vehicular en Bogotá. Esta nueva realidad urbanística y social, se presentaría de forma contundente tras la construcción del Centro Comercial Santa Fe, el cual se ha establecido como un sub-centro urbano, mejor un Corazón Urbano, uno para el sector y otro para la ciudad, y cuyos factores consecuentes directa en el territorio fue el de transformarlo en un sistema articular de tránsito hacia él. El flujo de tránsito de la ciudad se adaptó a la falta de vías, (En este caso por la tardía conexión entre la calle 183 y la Avenida Boyacá) y creó una ruta entre los barrios, modificando la realidad urbana y su paisaje, implantando un nuevo sentido al territorio, a través de la consolidación de los espacios de flujo y tránsito necesarios para el funcionamiento como sistema de la ciudad, y que incluso tienen un respaldo jurídico, ya que los lugares de tránsito no pueden ser bloqueados⁶. Este flujo humano, y ahora de tránsito vehicular, abrió y trazó caminos a través de la UPZ beneficiando al transeúnte por encima de los habitantes del sector, como en el caso de Nueva Zelandia y Villa del Prado, donde ahora las estrechas vías que comunican al Centro Comercial Santa Fe con la calle 170 le pertenecen al tránsito vehicular, por encima de los residentes y peatones que no pueden interferir o interrumpir el flujo de los automóviles incluso por consecuencias o contravenciones legales. Como resultado, se presentaron cambios en la destinación del uso del suelo en algunos sectores, debido al auge de un nuevo uso comercial sobre las viviendas. Este aumento del comercio, ha llegado a niveles que no

⁴ Edilicio: Forma física, arquitectónica.

⁵ Residencial en sentido de espacio solitario y alejado de las dinámicas urbanas como el comercio y el flujo constante de personas.

⁶ El bloqueo u obstrucción de vías pública está contemplado en el artículo 353ª del Código Penal Colombiano Código Penal. *Artículo 353A. Obstrucción a vías públicas que afecten el orden público*
http://leyes.co/codigo_penal/353A.htm

estaban contemplados dentro del ordenamiento territorial del sector, oxidando⁷ poco a poco la habitabilidad de algunos sectores de la UPZ, mientras se consolida la mentalidad rentista de este lugar otrora residencial por parte de sus habitantes, quienes más que resistirse a estas modificaciones se han adaptado e incluso lucrado de ello, o en otros casos cambiando incluso de propietarios, lo que produce ya no una relación entre vecinos residentes sino entre propietarios de un inmueble vecino que no necesariamente viven en él. Las transformaciones urbanísticas llegaron a la transformación total de la forma y el diseño original de las viviendas, ahora grandes locaciones con fachadas inmensas, por parte de los nuevos capitales que invierten en los predios para convertirlos en negocio, en un proceso que llamaremos la Urbanalización (Muñoz, 2008) del territorio.

La organización al interior de los barrios o entre ellos no tiene una relevancia de peso para establecer propuestas conjuntas de desarrollo, lo que ya demuestra una relación apartada del habitante frente a su territorio, con excepción del esfuerzo de la Junta de Acción Comunal de Mirandela y los conjuntos aledaños de no permitir la construcción de un parqueadero en un terreno vecino y que colindaría a pocos metros de un colegio distrital en el extenso espacio verde de su parque central, y que hacía parte de la identidad habitantes del sector, los cuales se manifestarían en contra del proyecto desde el principio sin final favorable. Sin embargo, éste conflicto terminó con un derrota incluso violenta (Por arrestos y represión durante protestas) para los habitantes del sector de Mirandela evidenciando un conflicto de tipo NIMBY (Not In My Backyard), donde se enfrentan los intereses públicos representados en <El interés general, la ciudad y su desarrollo> y lo particular, manifestado en los intereses sociales ligados a los habitantes de los barrios.

Las modificaciones del Estado en el territorio reafirman su poder sobre él, por encima del de sus habitantes, especialmente en zonas urbanas donde el desarrollo de la ciudad como sistema prima sobre el habitante local. Al mismo tiempo, las formas de organización territorial en este sector son particularmente complejas de analizar, debido a que el territorio se colma de conjuntos cerrados, lo que conlleva a una nueva forma de relación e interacción con el territorio y con los habitantes vecinos, y donde ahora los habitantes rinden y piden cuentas a una forma de

⁷ La oxidación de la habitabilidad es un concepto creado por el autor para describir el proceso mediante el cual el comercio se va estableciendo poco a poco sobre áreas residenciales, atrayendo personas, tráfico, ruido etc.

administración reglamentada de la propiedad horizontal. Esta relativamente nueva forma de vivienda, de hábitat y de relación con el territorio en espacios cerrados (Conjuntos) es apoyada por el Distrito, especialmente el gobierno de turno de Enrique Peñalosa, por su estrecha relación con el negocio inmobiliario, ya que es el principal impulsor de la construcción del proyecto inmobiliario más grande de Bogotá, Lagos de Torca, vecino de la UPZ y donde se pretende construir casi 130.000 viviendas (Caicedo, 2018).

El territorio se ha banalizado entonces, porque las transformaciones a las que se ha visto sometido por responsabilidad del Estado han afectado y modificado la identidad del sector. Primero, se ha copado de tránsito y comercio en espacios otrora residenciales, aumentando la población flotante y donde se realizan ahora todo tipo de actividades; segundo, porque la imagen física y arquitectónica se ha vuelto superficial, priorizando la publicidad de la fachada en algunos sectores; tercero, porque se terminaría de insertar un modelo edilicio (arquitectónico) propio del hábitat privado en conjuntos cerrados, y otorgándoles la responsabilidad de la construcción de los espacios públicos a su semejanza, haciendo de las calles y parques <No lugares>, espacios que ahora y como consecuencia de lo anterior, son apropiados por vendedores ambulantes que alimentan los conjuntos como los “Cocheritos” y por consumidores de marihuana y alcohol; cuarto, porque la construcción del centro comercial Santa Fe se constituyó como el corazón urbano del territorio, convirtiendo el sector en un articulador de tránsito hacia él; quinto, porque el territorio se volverá un lugar de paso <hacia y desde> el nuevo proyecto inmobiliario del norte de Bogotá que expande aún más la ciudad y las distancias, llamado Lagos de Torca, donde una vez más se demuestra la estrecha relación de los políticos de turno y su política pública, con el interés privado de los desarrolladores urbanos. De manera que los territorios banalizan su identidad en función del mercado y del Estado, quien es su promotor y cómplice.

Objetivos

Objetivo General

Establecer los factores que han provocado las transformaciones urbanísticas en la Unidad de Planeación Zonal San José de Bavaria, al norte de la ciudad de Bogotá en los últimos cinco años.

Objetivos específicos

- Realizar un análisis sobre las implicaciones y propuestas que el Plan de Ordenamiento Territorial POT produce sobre la UPZ San José de Bavaria.
- Analizar el proceso de transformación que se ha producido en los Barrios Nueva Zelandia, San José de Bavaria y Villa del Prado por el aumento del tránsito, del comercio, y de la población flotante.
- Examinar los efectos urbanísticos y sociales que ha producido el establecimiento del Centro Comercial Santa Fe en la UPZ como nueva sub-centralidad y como anclaje de la expansión urbana.

Justificación

La investigación se desarrolló en función de ampliar, exponer y contrastar algunos modelos teóricos que analizan las condiciones urbanísticas no únicamente en su parte morfológica, es decir, su diseño físico y cuya análisis puede quedarse en la disciplina de la arquitectura, sino que irían más allá y lograrían una explicación desde la política, como las motivaciones sociológicas de fenómenos urbanos que pueden pasar inadvertidos en la realidad morfológica de la ciudad o ideológicas y económicas que justifican la expansión urbana. Tal es el caso teórico de la Urbanización de Francesc Muñoz (2008), los No lugares de Marc Auge (2000) y el Cuerpo de la Ciudad de Richard Sennett (1997). A partir de ellos se lograrían crear y establecer conceptos teóricos propios de la investigación para exponer la realidad del sector y que pueden ser contrastados en lugares que atraviesan este proceso, como la Oxidación de la Habitabilidad que produce el comercio y los Corazones Urbanos, forma en la que se establecen los nuevos grandes centros de actividades sociales los Centros Comerciales.

La investigación analiza aspectos sociales, económicos y urbanos pero desde la Ciencia Política, pretende identificar cuál es el papel o la responsabilidad del Estado, o en este caso del Distrito, en la transformación urbana y posteriormente en los fenómenos y hechos sociales que ocurren en su proceso, el cual es responsabilidad y jurisdicción de las instituciones públicas de planeación y de sus instrumentos, y que para el caso de Bogotá, son la Secretaría de Planeación y el Plan de Ordenamiento Territorial POT respectivamente. Esta investigación manifiesta su preocupación al respecto y exalta la necesidad de cuestionar la viabilidad y la

funcionalidad de la expansión urbana, proceso especialmente impulsado por la alcaldía de Enrique Peñalosa, y sus proyectos inmobiliarios en la periferia de la ciudad, y que movilizan nuevos intereses en el negocio del transporte público. El territorio que ocupa la construcción de ciudad, su perímetro urbano, o sea, sus límites y sus formas edilicias, se modifican permanentemente, es decir, el territorio urbano y la imagen de la ciudad se expande y se reproduce con voluntad política pero principalmente por intereses económicos, debido a que es la economía el motor de la transformación urbana actualmente. Es este motor económico el que motiva la construcción o la transformación urbana para establecer el elemento fundamental para las relaciones comerciales y económicas, la construcción del lugar económico, es decir, de espacios que se crean o modifican en función de lucro.

Los conflictos sociales y urbanos que se manifiestan en la UPZ no son casos aislados sino el producto de una mezcla de factores tales como el aumento del tránsito, y que ha sido producto de una ciudad que pretende imitar un modelo de ciudad extenso, al estilo de las ciudades norteamericanas inundadas por vehículos particulares. El sector investigado es un ejemplo del que se pueden extraer y exponer algunos planteamientos teóricos sobre los factores consecuentes del aumento del comercio y la pérdida de la habitabilidad por el aumento de un tránsito humano y de capital, y que es motor alimentador de la ciudad. Por otro lado, se pretende crear una crítica sobre los modelos residenciales modernos que acaparan el espacio urbano y que desbordan una propuesta de seguridad y exclusión y que crean nuevas formas de organización a su interior y una nueva forma de percibir el espacio público, el cual se constituye en el sector únicamente en forma de parques, y que trae a colación un nuevo elemento de análisis, la forma y el papel de los espacios públicos, los cuales pierden significado social en las zonas residenciales monofuncionales que se constituyen como dormitorios, y no como espacios democráticos para la interacción y la alteridad.

Capítulo II: Aspectos Teóricos y Metodológicos

Marco teórico

El mercado ha logrado establecer las condiciones de la localización de la vivienda en la ciudad de Bogotá, pero han sido las instituciones estatales, en este caso las del Distrito, quienes han propiciado el modelo de ciudad extensa, de ahí nace la motivación de un análisis sobre las consecuencias y los fenómenos sociales que produce la forma y “organización” de la ciudad.

Los elementos primordiales de donde partió la búsqueda de teoría, fueron el fenómeno de la expansión urbana, y la nueva forma de centralidad que producen los centros comerciales y cuya temática es analizada por una buena cantidad de autores como Alice Beuf (2016) y Jordi Borja (2000).

Beuf analiza el trasfondo motivacional e ideológico que llevaron consigo la construcción de un primer POT para Bogotá y posteriormente la inclusión de un nuevo enfoque de carácter economicista a partir de la modificación del POT en el año 2004 durante la alcaldía de Antanas Mockus. Esta modificación pondría como eje fundamental la consolidación de la competencia como principal motor de construcción de nuevas centralidades que logran llevar las ofertas sociales del centro a las periferias de la ciudad no a partir de su consolidación como nodos urbanos, regionales y nacionales contruidos artificialmente, sino a partir de la inversión privada, la cual rehabilitaría nuevas zonas a lo largo y ancho de la ciudad, donde se pondría a la ciudad a competir entre subsectores para descentralizar la ciudad y atraer capital internacional. Es decir, el POT terminaría promoviendo al capital privado intervenir en el proceso de expansión para volver del territorio bogotano un campo de competencia. Beuf (2012) determinaría que las nuevas centralidades urbanas superficiales, transformarían la concepción social de centro urbano como lugar de encuentro y símbolo cultural y político para ser espacios únicamente donde predomine el beneficio de la renta.

Por otro lado, los grandes sucesos de la historia tuvieron a espacios públicos como cómplices y como espectadores, es en estos espacios donde se crea ideología, se crea memoria y se deja huella del contexto en el transcurso de la humanidad. Jordi Borja, aseguraría que un elemento fundamental en la calidad de vida urbana es el espacio público, afirmaría que es a través de él

donde la sociedad se hace visible (Borja, El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía , 2000, pág. 7) sin embargo argumenta que el concepto clásico de espacio público parece extinguirse. La mano del interés privado sobre el territorio y las ciudades han formado una nueva forma de espacio y lugar de hábitat. Se impusieron ciertos criterios para el desarrollo urbano, como el urbanismo funcionalista, la zonificación y el mono-funcionalismo, la privatización y el nuevo concepto de vivienda y hábitat en conjuntos cerrados propugnando por la seguridad y los nuevos y gigantes Centros Comerciales de carácter privado. Las ciudades, imitando el modelo de desarrollo americano como en el caso de Bogotá, se extienden, o en palabras de Borja, “Crecen con múltiples corazones urbanos” (Borja, 2000, pág. 15) tal como sucedería con el caso del Centro Comercial Santa Fe, justificando y legitimando la expansión urbana y la vida en la periferia, un sistema urbano que *privilegia las zonas de baja intensidad, donde las pautas sociales de las clases medias dan prioridad al automóvil y a las autovías urbanas, acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos getizados y aumentan las distancias y la congestión* (Borja, El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía , 2000, pág. 14).

Posteriormente, se realizaría un análisis de las transformaciones urbanísticas al interior de los barrios a causa del nuevo gran flujo de tránsito donde entra a colación la teoría base de la investigación, la Urbanización de Francesc Muñoz (2008) y en segundo plano la forma de entender y explicar la ciudad a través del Cuerpo de la Ciudad de Richard Sennett (1997). El análisis de Muñoz no es uno economicista, pero citaría grandes aspectos de carácter económico en su relación con la configuración estética que el comercio puede conllevar en los territorios. La globalización permitió llevar a todos los lugares del mundo bienes y servicios foráneos, pero también llevaría nuevas formas de construir los espacios, especialmente encaminados a constituirse bajo una imagen reproducida que denota familiaridad puesto que se construye bajo parámetros de una marca, de una empresa. Cuando el comercio empieza a transformar los espacios, los cuales no poseen una reglamentación fuerte en cuanto a sus modificaciones para usos del suelo, éstos comienzan a distanciarse de su alrededor, erigiéndose como independientes y a-territoriales, es decir, perdiendo toda relación con el territorio geográfico donde está ubicado, para elevarse y diferenciarse como herramienta publicitaria transformando la identidad social del sector y produciendo la génesis del proceso que Muñoz declara como urbanización. Por último dentro del marco teórico cabe agregar un autor fundamental, Marc Auge, a través del cual se analizará el estado de algunos lugares de la UPZ los cuales se han constituido bajo palabras de

Auge como No-lugares (2000), vacíos urbanos producidos por la desintegración de los espacios públicos y privados, lugares donde no hay jurisdicción privada ni administración pública y que se representan y contrastan en el sector de análisis (a diferencia de los No-lugares europeos entecados de modernidad y funcionalismo), como las nuevas vías de alto tránsito entre los barrios que desconectan al habitante con las vías, pasajes entre potreros, parques abandonados y zonas oscuras, donde se presentan actividades y fenómenos sociales especiales propios de espacios sin identidad y que son utilizados en función de esa misma falta de significado, evidenciando al mismo tiempo una relación cada vez más distante entre el habitante de los nuevas formas de vivienda y los espacios públicos a su alrededor, cada vez más insignificantes y que no logran producir interacción social ni mucho menos, tejido social.

Los estudios de lo “Urbano” no son escasos, en realidad el trabajo investigativo que se ha realizado en torno a él ha logrado establecer las bases para un análisis mucho más complejo y profundo. La mayoría de la teoría gira en torno a la premisa de que las ciudades están sufriendo cambios significativos a raíz de las dinámicas del mercado, quien ha sido un gran impulsor del diseño urbano de muchas ciudades, y cuyo producto sería la configuración de una realidad urbana destinada al movimiento y flujos de capital como lo describen Ascher (2007) y (Salcedo Hansen, 2002) donde se establecen ciertos tópicos de análisis como la privatización de los espacios de reunión, la autenticidad del territorio y del espacio urbano, el cual ha sido multiplicado en términos de (Muñoz, 2008) en función del costo beneficio; la inseguridad del espacio público, el cual ha sido deshabitado en razón de la propuesta de seguridad de los conjuntos cerrados (Salcedo & Caicedo, 2008), y que ha conllevado a la consolidación de espacios mono-funcionales residenciales, y donde se reproduce un modelo de espacio público banalizado donde no se crea tejido social, y donde la planeación de los lugares se quedó corta en relación a las prácticas y realidades sociales (Salazar Arenas, 2007).

Las dinámicas sociales resultado de la influencia del mercado en la realidad urbana, han producido un desarraigo territorial y una falta de identidad urbana, como describen (Campos M. & López G., 2003) y como contrastan en la realidad Bogotana (Villar, Triviño, & Monroy, 2010) quienes describen una caso similar al del sector investigado, donde el tránsito, el comercio y la mentalidad rentista permitieron la transformación del significado del territorio. El efecto NIMBY sería por el contrario una muestra de consolidación de organización y rechazo a los

proyectos estatales en el territorio (Gravano, 2011), pero el resultado para el caso particular del sector investigado es que el Estado siempre tendrá ventajas y poder sobre el territorio para imponer su modelo de ciudad.

Dentro del análisis de la forma en la que se manifiesta el mercado en la realidad urbana, los Centros Comerciales tienen el papel principal, debido a que son ellos los que en parte logran moldear el territorio a través de la centralidad social que están produciendo confrontando la centralidad simbólica y cultural de la ciudad como también explicaría (Chueca, 2009) y (Pérgolis, 1998) y que significaría la pérdida del significado de la centralidad histórica o incluso su desaparición (Carrion M, 2004) y su capacidad ordenadora, autores que también coinciden junto con (Ricart & Remesar, 2013) en los efectos nocivos del tránsito (flujo) sobre el territorio, ya que es el productor principal de No lugares (Auge, 2000).

Marco Metodológico

Tipo de Investigación

Esta es una investigación de carácter cualitativo debido al desorden deliberado bajo el que tuvo que desarrollarse la investigación, lo cual permitiría realizar paralelamente el trabajo de campo (con el objetivo de esclarecer las ideas y los objetivos de la investigación) mientras se creaba un esquema teórico. Dicho esquema teórico estaba nublando el objeto de la investigación, debido a la acumulación de elementos teóricos ajenos o incluso estorbosos a los parámetros propios que se querían imprimir en el proyecto afectando su direccionamiento ya que no se lograba en muchos casos contrastar a cabalidad la información teórica con la realidad experimentada.

Desde el desarrollo del formato de investigación durante el anteproyecto, a su transición como trabajo de grado como tal, se crearon unas preguntas y unos objetivos de investigación, se adquirió una base teórica y se establecería un marco formal, sin embargo, luego de analizar el desarrollo del proyecto, se decidió cambiar el rumbo que se llevaba, para esclarecer el objeto de

investigación, el cual había estado siendo como ya mencioné obstaculizado, debido a dificultades en el acoplamiento entre por un lado los objetivos, preguntas, elementos teóricos acumulados, en general la estructura de trabajo formal, y por el otro lado, las experiencias propias del trabajo de campo, las cuales alimentaban y orientaban bajo otros caminos el desarrollo de la investigación, incluso al punto de renovar constantemente la estructura y el planteamiento del problema, ya que no se lograba establecer un puente de relación entre la formalidad teórica y la realidad de los espacios físicos que se encontraban en proceso de investigación.

Por otro lado, las características de la investigación en general no permiten afirmar con certeza que se vayan a lograr establecer generalidades durante la investigación o posteriormente de poseer los resultados, más allá de sí poner en duda la capacidad de los criterios inductivos de una investigación con enfoque cualitativo para generalizar.

Capítulo III: Contexto jurídico e Implicaciones del Plan de Ordenamiento territorial en la UPZ San José de Bavaria

El modelo alternativo de ciudad propuesto durante la alcaldía de Gustavo Petro y donde se pensaba densificar y promover la construcción de gran altura en un sector centralizado pero extenso, llamado el “Centro Ampliado” para evitar la expansión urbana, fue derogado por la nueva administración de Enrique Peñalosa, quien retomaría el modelo de ciudad que fue creado y pensado por él mismo cuando creó el primer Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá en el año 2000. Actualmente, Enrique Peñalosa ha propuesto la intervención urbana en el norte de Bogotá, en una de los últimos terrenos de expansión del Distrito, en un proyecto inmobiliario llamado Lagos de Torca, y donde se pretenden crear cerca de 128.000 viviendas (Caicedo, 2018) de múltiples estratos y valores. Este proyecto involucra importantes cambios en las Unidades de Planeación Zonal y Rural al norte de la ciudad, como en La UPZ Guaymaral, La UPZ La Academia, La UPR del Norte (donde se encuentra ubicada la Reserva Thomas Van der Hammen), y la UPZ en cuestión de estudio, la de San José de Bavaria, la cual pasaría de ser la frontera y el límite urbano para convertirse parte del tramo vial, un lugar de paso, no sin alterar la relación del habitante del sector con el territorio. Este contexto nos puede llevar a analizar la problemática urbana como un problema de modelos, pero más allá, de ideologías e intereses, verdaderos motores de la planeación urbana.

Empecemos con recordar que la ley 388 de 1997 ordenaría que cada municipio debía construir su Plan de Ordenamiento Territorial, con el objetivo de delimitar su territorio y establecer y diferenciar los usos del suelo, es decir, las actividades que se producían en cada zona del municipio. Durante el primer mandato de Enrique Pañosa 1999-2001 se crearía el primer Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá a través del Decreto 619 del 2000, y donde se encontraba en el centro del debate que modelo de ciudad habría que adoptar, una expandida o una densificada.⁸ Para revertir el conflicto centralidad vs periferia, y los grandes desplazamientos de

⁸ También fue a partir del Decreto 619 del 2000 que se crearían las Unidades de Planeación Zonal, elemento no menos importante, debido a que se empieza a constituir la idea de que las modificaciones en materia urbana debían darse a una escala zonal intermedia en tamaño entre las grandes localidades y los pequeños barrios con el fin de que los proyectos urbanos tuvieran un impacto zonal, sin embargo, esta figura jurídica no tiene repercusiones sociales o comunales, más allá de ejecutar programas distritales.

la mayoría de los habitantes de la ciudad, quienes habían encontrado como habitación y densificado las zonas más alejadas de los sectores productivos, laborales o comerciales, el POT del 2000 pensaba llevar el centro a espacios nodales más cerca a las periferias, estableciendo “centralidades fuera del centro”, zonas donde se establecerían planes complejos de transformación urbana a través de equipamientos que logran ofrecer bienes y servicios. Para planificadores bogotanos, se trataba de pensar y promover la formación de nuevas centralidades fuera del centro expandido (Beuf 2012), lo que sin embargo no terminaría por evitar el monofuncionalismo de algunos nuevos sectores residenciales, cuyos habitantes de igual forma tendrían que realizar grandes desplazamientos.

Luego de su primera revisión a través del decreto 469 de 2003, el POT de Bogotá se establecería definitivamente en la segunda, a través del Decreto 190 de 2004. Esta modificación no pasa inadvertida, ya que le es incluido un enfoque y un direccionamiento muy importante para la planeación urbana de la ciudad: La competitividad. El POT del 2000 pretendía generar los conceptos para el desarrollo y el orden vial de la ciudad, configurando también sus propósitos de expansión urbana con el objetivo de establecer cuales y cómo serían los territorios para los futuros residentes de la ciudad o mejor, para administrar el crecimiento poblacional horizontalmente, puesto que la densificación acarrearía un esfuerzo mucho mayor, lo que de todas formas significaría grandes proyectos inmobiliarios y de infraestructura, pero que serían emprendidos por promotores privados. En palabras de Carmenza Saldías, la directora del Departamento Administrativo de Planeación Distrital⁹ durante la modificación del POT en la alcaldía de Antanas Mockus:

El ordenamiento no consiste en que las calles sean rectas, consiste en que la renta que producen los movimientos de actividades de una calle organizados de manera más eficaz, puedan ser redistribuidos por sectores sociales, por sectores de actividad. No se trata de tener parques, sino que el parque permita la valorización del vecindario y que contribuya a aumentar los ingresos del impuesto predial. Y que de esta manera puedas hacer más obras, más intervenciones urbanísticas. El POT del 2000 de Peñalosa correspondía a 500 artículos todos bien intencionados. Pero ninguno de los instrumentos contemplados permitía financiar realmente el desarrollo. (Beuf, 2016, pág. 210)

⁹ Actualmente Secretaría de Planeación Distrital

El POT sería derogado y transformado en el Decreto 562 del 2013 creado durante la alcaldía de Gustavo Petro, y cuyo accionar confrontaría de frente la bases ideológicas del POT original, es decir, exponiendo un modelo alternativo que tenía una sustentación técnica, donde se avizoraron grandes transformaciones en el ordenamiento territorial al proponer la densificación del centro de la ciudad para evitar la expansión horizontal de la ciudad, (a través de polémicos mecanismos como aumentar la altura máxima de edificación en algunos sectores de la ciudad que no estaban contemplados para ello y permitir e incentivar la mezcla de usos del suelo). Este nuevo el modelo de ciudad que plantearía la administración Petro, no duró más de un par de años pero lograría mostrar que la ciudad podría haberse planeado de forma distinta. Sin embargo, el modelo densificado acarrearía muchos más esfuerzos, debido a que como función principal debía revitalizar el centro, labor sumamente compleja que se proyectaba a ser un proyecto a largo plazo, no obstante, con la nueva Posesión de Enrique Peñalosa (2016 -), el POT decreto 562 de 2015, sería derogado, es decir, se empezaría de nuevo a ordenar el territorio bajo el modelo planteado por el mismo Peñalosa. Esta nueva modificación se establece entre nuevos conflictos, especialmente ambientales, debido a que Enrique Peñalosa ha propuesto la continuación de su modelo de expansión urbana en el suelo de expansión del norte, manifestando en sí su modelo de ciudad extensa, incluso poniendo en riesgo la reserva ecológica Thomas Van der Hammen con el proyecto inmobiliario Lagos de Torca, junto con la llegada de nuevas troncales de Transmilenio que atravesaría gran parte de ella, lo que en parte demuestra que la expansión urbana es impulsada claramente a través de un discurso institucional, pero con un trasfondo económico muy fuerte por parte del gran capital privado dedicado a la construcción, como argumenta Beuf:

Apoyado por el sector de la construcción inmobiliaria, defiende la opción expansionista de la ciudad, y una de sus primeras medidas como alcalde fue derogar del Decreto 562 de 2014, que, si bien era ventajoso para algunas empresas constructoras, pequeñas y medianas, no beneficiaba a las más grandes, interesadas por inversiones de gran escala en las periferias de la ciudad, incluso más allá del perímetro distrital. (Beuf, Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (pot) de Bogotá (Colombia), 2016, pág. 217)

Y es que desde la creación del POT en el 2000, una propuesta de expansión y que se implementaría a través de datos de dudosa interpretación sobre especialmente, densidad poblacional, los cuales según el Plan, eran alarmantes. *Según Peñalosa y su equipo de*

planeación, para el año 2010, Bogotá tendría 1,8 millones de habitantes adicionales, de manera que debía ofrecer 500.000 viviendas (Beuf, 2016, pág. 207). Esta propuesta de expansión urbana generaría conflictos entre las mismas instituciones del Estado, en este caso, con la CAR, (Corporación Autónoma Regional) quien sería la encargada permanente de la realización de los estudios y las investigaciones pertinentes sobre las limitaciones ambientales y ecológicas a las que el distrito debía acogerse y quien administra los terrenos de la Reserva TVDH, puesto que la expansión de la ciudad siempre ha puesto en juego la vida de ecosistemas en la rivera del río Bogotá, en los humedales ubicados en el occidente de Bogotá y en la Reserva, (recordemos que la ciudad no se ha expandido más hacia el occidente debido a la barrera natural del río Bogotá) los cuales han estado en vilo por las propuestas de Enrique Peñalosa, especialmente por la avenida longitudinal, la cual atravesaría todo el occidente de la ciudad hasta conectar con la autopista casi en el peaje a las afueras de la ciudad. El Ministerio de Medio Ambiente le daría la razón a la CAR permitiendo únicamente la incorporación de tan sólo 1.100 Hectáreas de las 3.256 que proponía el DAPD en la zona norte, hecho de suma importancia, ya que gracias a la CAR, quien en términos coloquiales es dueña del territorio donde se encuentra ubicado la RTVDH, es la institución que ha confrontado la administración expansionista de Peñalosa.

Esta decisión puso término de manera provisional a las especulaciones sobre la zona norte y el DAPD se vio entonces obligado a adoptar un modelo urbano híbrido de expansión en altas densidades sobre zonas estrictamente delimitadas, combinado con la densificación de la ciudad ya construida (Beuf, Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (pot) de Bogotá (Colombia), 2016, pág. 209).

Alfonso Pérez Preciado haría un análisis sobre algunas de las dudosas tesis mediante las cuales el POT sustenta sus propuestas, las cuales eran superiores a las del DANE (Perez Preciado, 2003).

Para justificar estas cifras de expansión urbana, el POT aduce razones de disminución a niveles críticos de área expandida por habitante, sobre-densificación poblacional y de vivienda, cambios de uso del suelo e incrementos en el precio del suelo, congestión y contaminación. (2003)

En primer lugar, cabe aclarar que a pesar de que el desplazamiento humano hacia la ciudad de Bogotá ha sido constante y de gran magnitud desde mediados del siglo XX, principalmente por la violencia en las regiones, la ciudad ha logrado absorberla paulatinamente. La cantidad de personas que llegaron a la ciudad desde 1985 hasta el fin del siglo, era de un promedio de poco más de 150.000 personas por año (2003), sin embargo, esta cifra contrasta los datos sobre densidad poblacional.

A finales del siglo XIX, hacia 1881, Bogotá alcanzaría su tope más alto de densidad poblacional al llegar a 400 hab/Ha¹⁰, para luego alcanzar su cifra más baja en 1938 con 132 hab/Ha, posteriormente durante la segunda mitad del siglo XX sería en 1964 de 214 hab/Ha, en 1985 de 188 hab/Ha y para 1999 de 210 hab/Ha (Perez Preciado, 2003). Esta misma densidad no se puede considerar alta si se compara con Londres, cuyas densidades brutas varían entre 247 y 494 hab/Ha en los distritos inmediatos al centro y entre 123 y 247 hab/Ha en la zona externa (no periférica); o con Berlín antes de la guerra, con una media de 257 hab/Ha y máximas de 395 a 791 en la zona media; o con Lyon (Francia), donde las mismas densidades al interior de la ciudad variaban a mediados del siglo XX entre 277 y 932 hab/ha; o con las ciudades satélites (modernas) de Pekín (Beijing), cuyas densidades brutas varían entre 550 y 600 hab/ha; o con Shangai, donde ellas son de 900 hab/ha en las ciudades satélites nuevas y de 3.000 en el Shangai viejo; o con Hong Kong, cuyo promedio para la aglomeración era en 1984 de 280 hab/ha y el estimado para 1999 se sitúa en 320. Las densidades residenciales (sólo el área destinada a uso residencial, sin incluir red vial arterial ni local, ni zonas verdes ni usos comerciales, industriales, de servicios y otros) son considerablemente más altas. En Nueva York, varían entre 1.538 y 3.181 hab/ha hasta un radio de 19,2 km del centro (Perez Preciado, 2003).¹¹

Hasta este punto como argumenta el autor las *cifras por lo menos desvirtúan la pretensión del POT de considerar una densidad residencial de 56,4 viviendas por hectárea como dramática e inmanejable* (Perez Preciado, 2003), de manera que incluso los datos que parecen derivados de

¹⁰ Hab/Ha hace referencia a Habitantes por Hectárea

¹¹ Las densidades de ocupación (o número de viviendas por hectárea, considerando el área residencial neta) son muy variadas en Bogotá. No obstante Peñalosa sí acierta cuando afirma que en las zonas del norte de la ciudad donde planea intervenir con el proyecto Lagos de Torca, las densidades de ocupación son bajísimas, es decir, las viviendas ocupan grandes terrenos de más de 1000 mts², tal como en el caso de San José de Bavaria.

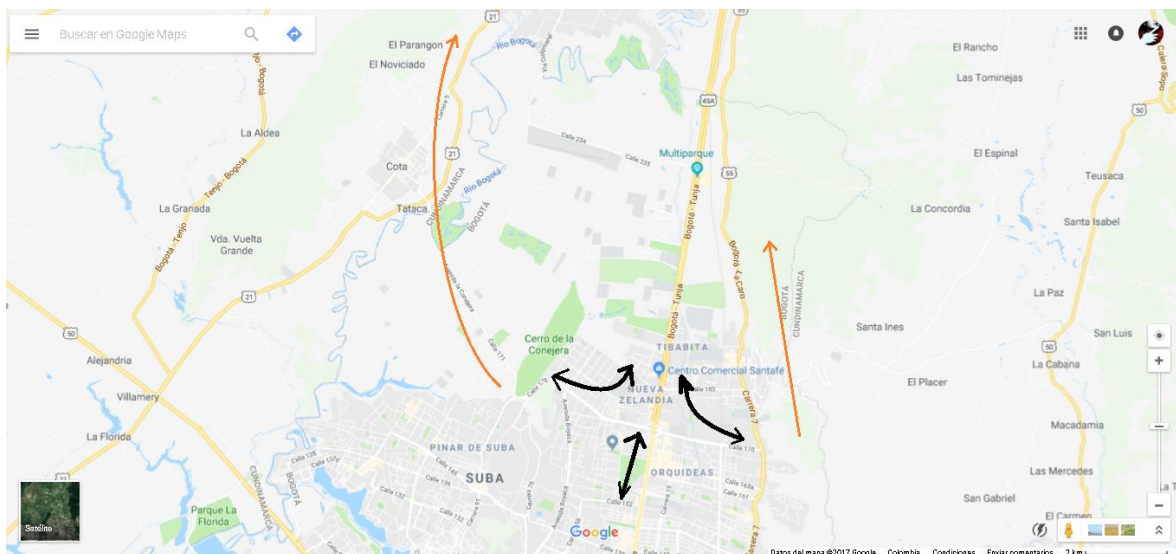
estudios técnicos y que para la planeación de la ciudad son claramente necesarios, pueden ser incluso utilizados con el fin de justificar determinado tipo de modelo de ciudad.

En términos de Metros² x Habitante también es interesante el contraste, ya que para el Siglo XIX se mantenía entre 24 y 29 mts²/Hab, en 1938 de nuevo se presentaría la cifra más alta con 75 mts²/Hab para mantenerse en la segunda mitad del siglo XX en un promedio de 49,55 mts²/Hab y finalmente para el año de análisis de Pérez Preciado quedarse en 47,62 mts²/Hab. Y en cuanto al incremento poblacional por área bruta desarrollada, de 1964 a 1973 fue 51,84 m², y entre 1985 a 1996 fue de 42, 82 m². Sin embargo, como argumentaría el autor: *El POT con cifras confusas llega a 34,06 m²/hab.* (Perez Preciado, 2003)

Ahora, el tema que más evidencia el propósito de expandir la ciudad es obviamente el aumento del perímetro urbano y su transformación en área de desarrollo, y donde Enrique Peñalosa ha tenido gran interés incluso desde la formulación del primer POT.

Según el acuerdo 6 de 1990 el perímetro urbano era de: 28.153 Has. y de las cuales 24.579 eran desarrolladas. A esta cifra se le incorporarían a partir de dicho decreto a principios de los años noventa 8.079 para quedar con un total de 36.232 Has de las cuales poco más de 30.000 Has estarían ya desarrolladas y urbanizadas (...) Más adelante, a través del POT del 2000, se propuso expandir de nuevo el perímetro urbano de la ciudad con 8.410 Has para expansión urbana, de las cuales 5.604 Has serían para desarrollo futuro (Perez Preciado, 2003) lo que evidencia que no se ha realizado un esfuerzo político importante para evitar esta problemática más allá del proyecto de Ciudad que tuvo la alcaldía de Gustavo Petro.

Ilustración 1: Entrada y salida de tráfico en el norte de la ciudad CUELLO DE BOTELLA



Fuente: Google Maps

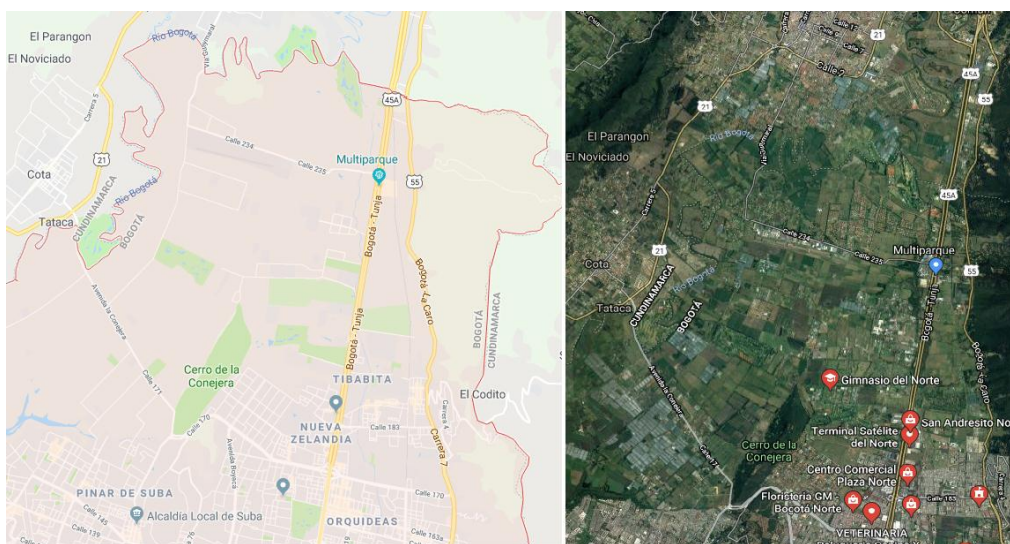
El sector en cuestión se constituiría como un espacio dependiente de la centralidad longitudinal¹² o como lo llamaría Beuf *Eje Principal hacia el norte* (2016) que produjo la Autopista Norte, es decir, se consolidaría como lugar comercial en la rivera de la autopista, convirtiéndose inicialmente en un lugar dependiente de dicha vía. La entrada y salida de flujo (tránsito) en el norte de la ciudad depende mayoritariamente de la autopista norte, debido a que por tamaño, la carrera séptima no soporta una cantidad significativa de flujos, de manera que la autopista se convierte (desde un paneo general del sector) como un cuello de botella, como se expone en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, donde se aprecia como por la misma conformación vial histórica de la ciudad, el camino hacia el norte se encuentra monopolizado por la autopista, la cual no responde ni da abasto debido a que el tráfico está superando sus capacidades, esencialmente por su tamaño y calidad de la malla vial. El tráfico que proviene de la Avenida Boyacá buscaría alternativas para desembocar en el Centro Comercial Santa Fe o

¹² Centralidad Longitudinal es el efecto que producen las grandes vías, avenidas o autopistas. Si las condiciones de los alrededores que atraviesa lo permiten, estos se transforman en función de la oportunidad de comercio que produce la vía. En la UPZ se representa con los grandes y pequeños establecimientos comerciales que bordean la rivera de la autopista: Homecenter, Colsubdisio, el C.C Santa Fe, y pequeños locales en Nueva Zelândia

conectarse con la Autopista Norte y salir de la ciudad, es entonces ahí donde la UPZ empezaría poco a poco a recibir y percibir este aumento de tráfico.

Las zonas de reserva vial que son planteados desde el POT, las cuales son la propuesta, la proyección y la imagen misma del modelo de desarrollo de la alcaldía, quien en palabras de Juan Camilo Gonzáles gerente del proyecto Ciudad Norte *Hacen parte de etapas posteriores en el desarrollo de la ciudad*¹³, es decir, se conciben como inevitables dentro de un proceso natural de expansión que pareciese inevitable, crea alternativas viales que en teoría respaldarían paralelamente la función de la autopista, que atravesarían de norte a sur y de oriente a occidente las UPZ y la UPR (y al interior de la RTVDH) del norte de la ciudad llevando cada vez más hacia el norte el modelo de flujo cuadricular de la ciudad.

Ilustración 2 Mapa Actual Zona Norte de Bogotá



Fuente: Google Maps

¹³ En respuesta a preguntas a una pequeña entrevista realizada por Whatsapp

Ilustración 3 Terreno de la UPR Norte, la Reserva TVDH y el POZ Norte

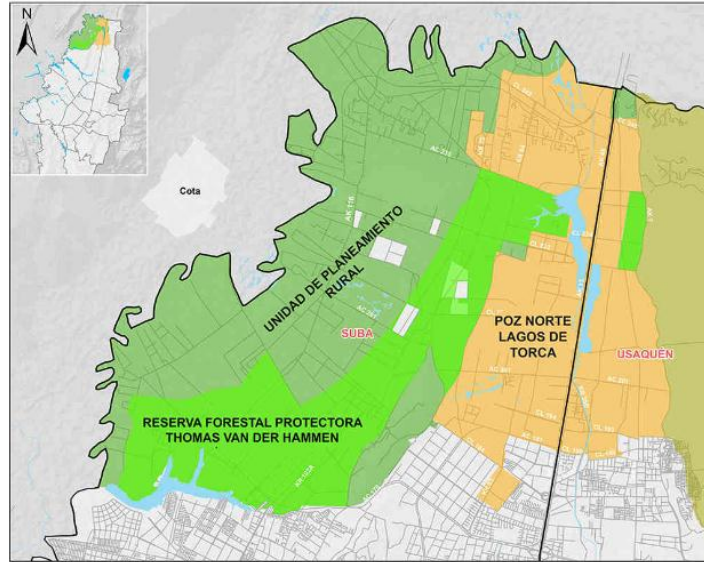
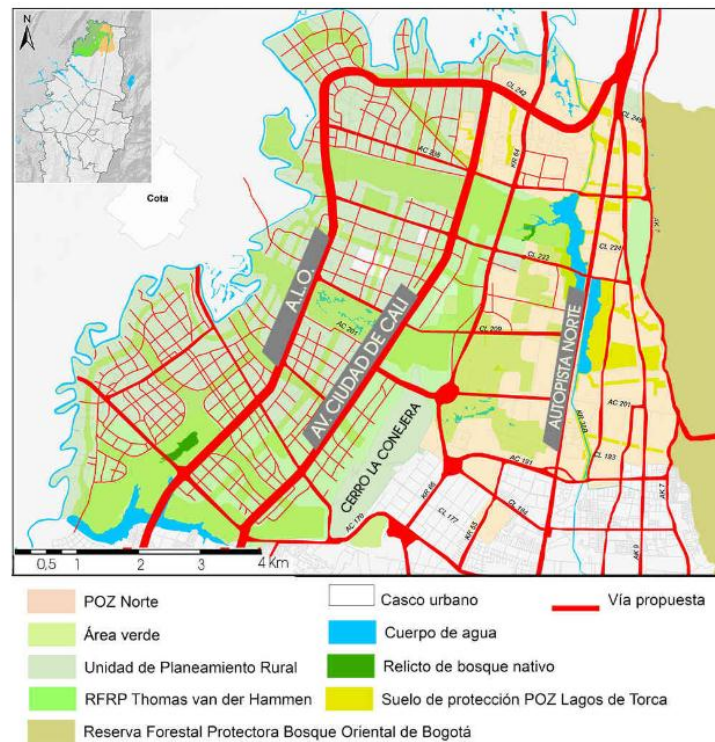


Figura 1. Elementos constitutivos del Borde norte: UPR, POZ Norte y RFRP Thomas van der Hammen. Elaboración propia con base en información pública.

Fuente: Semana Sostenible¹⁴

¹⁴ Artículo de la Revista Semana: **La incertidumbre sobre el futuro del Borde Norte de Bogotá** por Observatorio De Conflictos Ambientales <http://sostenibilidad.semana.com/impacto/articulo/borde-norte-de-bogota-la-incertidumbre-que-reina-sobre-su-futuro/38891>

Ilustración 4 Propuesta Vial para el norte de Bogotá



Fuente: Semana Sostenible¹⁵

Al interior de la UPZ en estudio, la Avenida Boyacá (que se plantea construir con el proyecto de Lagos de Torca) llegaría hasta las afueras de la ciudad, y la Avenida las Villas conectarían no sólo con la calle 183 sino que avanzaría hacia el norte hasta conectarse también con la avenida Tibabita. Sin embargo, no sólo sorprenden las vías ya mencionadas que empiezan a recrear y reproducir la cuadrícula hacia el norte, sino también la Avenida Ciudad de Cali y la Polémica Avenida Longitudinal de Occidente ALO, que atraviesa en su recorrido por el occidente de Bogotá varios Humedales, como el de Capellanía, Tibabuyes y la Conejera, y que en teoría sería la gran vía arterial paralela a la autopista norte sin olvidar la Av. Ciudad de Cali, y que lograrían des-embotellarla y permitir un flujo mucho más alto de tránsito hacia y desde el norte del departamento.

¹⁵ Artículo de la Revista Semana: **La incertidumbre sobre el futuro del Borde Norte de Bogotá** por Observatorio De Conflictos Ambientales <http://sostenibilidad.semana.com/impacto/articulo/borde-norte-de-bogota-la-incertidumbre-que-reina-sobre-su-futuro/38891>

Pero ¿Cuál es el propósito de expandir la ciudad? Más allá del interés inicial de constructoras, la construcción de un modelo urbano residencial mono-funcional al norte de la ciudad, es crear un espacio dormitorio que de igual forma dependa de las centralidades laborales de la ciudad. **Esta necesidad de desplazamiento y transporte es una problemática creada de forma premeditada, una oportunidad del distrito de ofrecer también una solución: transporte público, es decir, Transmilenio. Ha sido polémica la propuesta de llevar troncales de Transmilenio hasta la UPZ y la reserva TVDH, interés que Peñalosa no ha ocultado ni negado al momento en sus citaciones en el consejo de Bogotá y en congreso. El burgomaestre afirmaría para el periódico El Tiempo:**

Se planea la construcción de 128.000 viviendas, de las cuales la mitad serán de interés social y prioritario, lo que, según el Alcalde Mayor, le costará menos de 100 millones de pesos a los colombianos adquirirlas. El Mandatario también agregó que, habrá ciclorrutas en todas las calles, transporte masivo, pues a 600 metros de las viviendas estará una troncal de TransMilenio (Caicedo, 2018).

Juan Camilo González¹⁶ afirmaría que el Proyecto Lagos de Torca *“Entregaría el suelo garantizado para que las troncales se construyan cuando se de la demanda”* es decir, existe una gran posibilidad de que se instale un modelo residencial de tipo suburbio, apartado de centralidades y que dependa o del carro particular o del transporte público. De manera que la expansión de la ciudad y de esta manera con la instalación de un modelo residencial mono-funcional como en este caso, crea desplazamientos humanos cada vez más largos, lo cual es totalmente funcional a la instalación de un medio de transporte monopolizado como lo es Transmilenio. Por otro lado, la “inevitable” expansión urbana de Bogotá y los procesos urbanísticos de Chía terminarían por provocar la Conurbanización de éstos municipios.

Si se materializa este proyecto, acabaría de raíz con la ruralidad que queda en el norte del Distrito Capital y, según varios científicos, fragmentaría de forma irreversible los ecosistemas de los Cerros y el río Bogotá, al con-urbanizar¹⁷ definitivamente a Bogotá con Cota y Chía (Semana Sostenible, 2017).

¹⁶ Respuesta a preguntas realizadas a través de Whatsapp

¹⁷ Conurbanizar o la Conurbanización es el proceso mediante el cual un área urbana absorbe otra fusionándose y creando un “área metropolitana”

De manera que los proyectos urbanísticos que contempla la administración distrital ampliarían el modelo de ciudad hacia los límites de la sabana y periferia bogotana poniendo a la ciudad al borde de la Conurbanización, lo que convertiría a la UPZ San José de ser la frontera de la mancha gris, en un lugar de paso, y donde aumentaría el tránsito drásticamente y con él se transformaría la relación que el habitante del sector tiene con el territorio o incluso con sus vecinos, inicialmente por la fragmentación que el tráfico vehicular produce al dividir los lugares por donde atraviesa, consolidando las islas urbanas del sector previamente ya divididas por la cuadrícula urbana; para dar un ejemplo modificaría la identidad de la montaña (Club de la Policía)¹⁸, y posteriormente la llegada de cada vez más residentes en el sector.

La extensión de esta forma urbana hacia la periferia no lleva consigo las características propias de la ciudad, de manera que existe un significado social para ambas, es decir, no es lo mismo Urbanización que Ciudad. Así lo explicaría Francesc Muñoz

Hay que decir mientras la voz ciudad hace referencia al contenido que recoge la práctica social o cultural o política que se engloba en la idea de civitas la urbanización se refiere estrictamente a la vertiente más física o material del crecimiento urbano y su expansión en el territorio (Muñoz, 2008, pág. 33)

Estas urbanizaciones pueden llegar a ser muy atractivas estéticamente, los diseñadores se encargan de eso, pero la mono-funcionalidad con la que se construyen algunos modelos urbanos, es decir, territorios donde únicamente se construyen viviendas en espacios cerrados, pero no espacios de encuentro social y cultural o incluso laboral más allá de parques u oficinas, permite al lugar primero: separarse totalmente del espacio de lo que constituye los elementos que conforma la identidad estética (Arquitectónica) y social (Cultural) de la ciudad a la que pertenece y proponiendo y exponiendo una propia con su simbología y significado, y segundo: crea nuevas formas de integración e interacción social con vecinos y con personas ajenas al lugar.

¹⁸ De la cual se hablará en el capítulo V

Capítulo IV: Análisis de la inserción la UPZ en el modelo de ciudad Urbanal:

Oxidación de la habitabilidad y flujo humano/capital

“Como discute Gerard Limbert, la desterritorialización es constituyente de la identidad de los sujetos posmodernos, los cuales se ven definidos cada vez menos por el lugar de pertenencia, a un lugar físico, de origen, o simbólico de identificación con valores nacionales o ideológicos”

(Salcedo & Caicedo, 2008)

El modelo de ciudad llevaría consigo algunos de los fenómenos del área metropolitana a los extremos de la ciudad, un modelo edilicio y un aumento de la población transigente, produciendo cambios constantes en su morfología y en las relaciones sociales. El proceso de transformación morfológica de las edificaciones, por un lado, e ideológica frente al territorio por el otro que actualmente se están produciendo en el sector de la UPZ San José, pueden ser interpretados por el concepto de Francesc Muñoz de *Urbanalización* (2008) mediante el cual dicho autor destaca y explica el proceso de transformación de las grandes ciudades a nivel global.

Las características de la Urbanización y que explicaré a continuación, no se presentan de forma inmediata o al mismo tiempo, como sustenta la realidad urbana de la UPZ, ya estos procesos de banalización del territorio se presentaron en contextos distintos durante el proceso de urbanización e integración de este territorio otrora periférico en la sabana de Bogotá, en las dinámicas propias de una ciudad metropolitana como Bogotá, pero fueron con el tiempo conectándose y manifestándose en el sector, siendo éste un ejemplo mediante el cual se demuestra que el proceso de banalización no dependen de los otros procesos para llevarse a cabo, y sin embargo, en la UPZ se manifiestan los procesos en conjunto. El modelo de ciudad multiplicada representada en los apartamentos de conjuntos cerrados fue una realidad que se implantó en el sector hace décadas a través de los procesos urbanísticos residenciales, pero las formas de banalización como producto del aumento del tránsito y del comercio se producirían sólo hasta hace no más de un lustro cuando la realidad urbana del sector sentiría el impacto de aumento vehicular producido por la congestión en las grandes avenidas que bordea y por la nueva forma de centralidad que constituyó el centro comercial Santa Fe.

Según interpreta el autor, son cuatro los principales elementos de análisis:

- En primer lugar, la imagen física de los edificios se ha convertido en el elemento primordial en la producción de imagen de ciudad, incluso al hacer de sí misma una imagen publicitaria.
- La generación de espacios cada vez más seguros y aislados, contrarios a los espacios públicos inseguros para la opinión pública
- La construcción de playas de ocio como única representación del espacio público
- El consumo de espacio a tiempo parcial que implica el predominio de comportamientos vinculados a la experiencia del visitante más que la del habitante del lugar
- La ciudad multiplicada. Una imagen que se reproduce a lo largo del territorio en función de la mono-funcionalidad residencial, especialmente.

La más evidente transformación en la UPZ y que representa en grandes rasgos el fenómeno de la Urbanización está sucediendo los barrios: Villa de Prado, Nueva Zelandia y Santa Catalina, los cuales empezaron a ser atravesados por el tránsito que conecta la calle 170 con la Autopista norte y que también (A manera de atajo) alimenta al centro comercial Santa Fe, el cual colinda con el puente de la calle 183. Este aumento del tránsito se produjo debido a que en primer lugar, las obras viales responsables de transportar este tráfico están atrasadas desde hace ya más de una década (Conexión calle 183 con Avenida Boyacá), no obstante el sector se encuentra a la expectativa, ya que según el distrito, en cabeza de Enrique Peñalosa, ya se adjudicaron las obras que conectarían la Boyacá y la calle 183 y empezarán a desarrollarse a mediados de 2018 (El Tiempo Bogotá, 2017) y (Caracol Radio, 2017) , mientras tanto el tráfico se ve obligado a atravesar estos barrios.

Como se describió en el capítulo anterior, las obras de desarrollo urbano no se extinguen en la UPZ como límite de la ciudad, sino que planean y proponen cambiarle la cara a todo el norte de la ciudad en su proceso de extensión, luego de ejecutar el plan Zonal del Norte con un desarrollo urbano residencial y vial de consideraciones y que atraviesan a la Reserva TVDH. En las siguientes imágenes se puede apreciar que la UPZ, se forma como una esquina, y el tráfico que se proyecta para ser transportado entre la Avenida Boyacá y la Calle 183 a partir del 2019 en el sector de San José de Bavaria, es hoy trasladado al sector vecino de Villa del prado y a Nueva Zelandia afectando considerablemente las condiciones de habitabilidad de estos barrios al constituir nuevas formas comerciales que se alimentan de dicho tránsito.

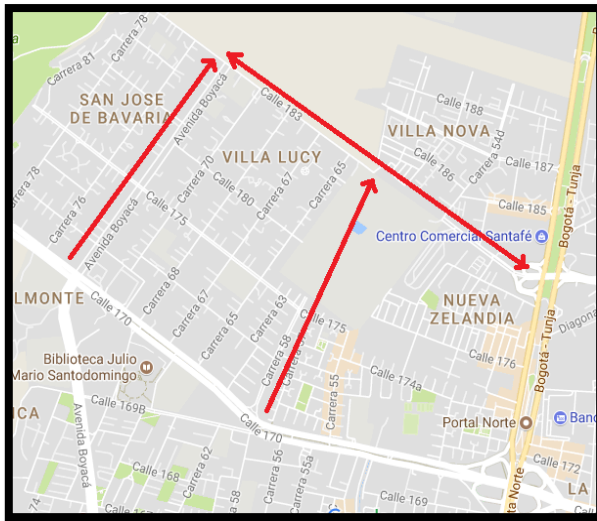
Ilustración 5 Límites urbanos de Bogotá y la UPZ



Imagen extraída de Google Maps

En la Imagen: Los Límites de la UPZ marcar a su vez los límites urbanos a gran escala de la ciudad y que construyen al sector en forma de esquina

Ilustración 6 Proyecto vial retrasado que conectaría ambas vías



Fuente: Google Maps

Ilustración 7 Obras viales atrasadas 2



Fuente: Google Maps

Ilustración 8 Nuevo Tráfico permanente en el barrio Nueva Zelandia



Fuente: Elaboración Propia

*En esta imagen se aprecia una de las más importantes problemáticas que se exponen en esta investigación, la oxidación de la habitabilidad en razón del aumento drástico del tránsito en una pequeña vía al interior de Nueva Zelandia y que conecta con la 183 y el Centro Comercial Santa Fe, manifestando la condición urbanal de producir espacios que benefician a tiempo parcial al transeúnte por encima del
los intereses del residente.*

Ilustración 9: En rojo nuevo tránsito y zonas comerciales



*Fuente: Imagen extraída de Google Maps**

En el mapa anterior se identifican las vías que más han incrementado su tránsito y como resultado han transformado algunos espacios residenciales en comerciales desde el 2006

Este gran aumento del tránsito tanto vehicular como peatonal, puede entenderse como una necesidad de la ciudad, la cual depende de la movilidad y de los flujos humanos y de capital la movilidad de personas, información y bienes, o como distingue Francois Ascher, *a las exigencias de la producción, del consumo y de los intercambios de mercancía* (Ascher, 2007). Se produce entonces una necesidad recíproca: los individuos frente a la ciudad, los cuales necesitan que la ciudad se encuentre físicamente en óptimas condiciones para realizar todo tipo de actividades diarias que implican movilidad; y la ciudad también tiene una necesidad sobre los ciudadanos, ya que no puede sobrevivir sin ellos, sin individuos que de forma colectiva la ordenen, ya que son básicamente ellos los que la construyen.

Cambios entonces, tanto en la morfología (arquitectónica) del sector de Villa del Prado y Nueva Zelandia como en las nuevas actividades comerciales, evidencian la influencia de este cambio producido por el moldeamiento del territorio de la UPZ en función de la ciudad como sistema, en busca de atajos, y que se manifiesta en la circulación del tránsito que logra desarrollarse en términos de Ascher debido no únicamente *al debilitamiento de progresivo de las comunidades locales* (Ascher, 2007, pág. 35), sino a efectos colaterales de la misma expansión urbana en una ciudad que no fue planificada prolijamente.

Esta transformación también está descrita dentro de uno de las características de la Urbanización como *El consumo de espacio a tiempo parcial que implica el predominio de comportamientos vinculados a la experiencia del visitante más que la del habitante del lugar* (Muñoz, 2008), de manera que este nuevo tránsito de la ciudad en el sector sería entonces una muestra del predominio de lo público y del transeúnte por encima del territorio y los intereses particulares de quienes habitan allí, los cuales de igual forma, no lograron establecer una resistencia organizada que rechazara estos procesos que benefician el flujo vehicular, lo que podría interpretar como la ausencia de una identidad o una relación más fuerte frente al territorio residencial, debido a que son evidentes las afectaciones colaterales de este flujo, como la llegada de todo tipo de comercio, incluso de bares, y la apropiación de carros particulares de los andenes y que van consolidando el proceso de banalización del territorio. Esta ausencia de identidad es relatada por Campos y López “*En muchos casos es tildada de ignorancia o indiferencia, es la entrada a un conjunto de preguntas que se acercan al problema de la construcción de identidad en el contexto urbano*” (2003, pág. 28). Los habitantes del sector por otro lado, en lugar de evitar estos cambios, se adaptarían en búsqueda del lucro de un lugar que ahora es transitado en gran medida.

Sería entonces el nuevo tráfico el estimulante principal para la consolidación del comercio en algunos sectores de la UPZ debido a que, establecidas ya las vías con un tránsito seguro y constante, éstas son rentables en potencia, debido a que la arquitectura de algunos sectores, en especial, la de Villa del Prado, Nueva Zelandia y Santa Catalina permiten que muchas casas por el diseño arquitectónico de las viviendas, éstas dispongan de un garaje, principal espacio de modificación, y que así puedan cambiar de uso las otrora viviendas.

Estos nuevos espacios comerciales ya no se auto-conciben como un medio que depende de un tránsito o de una vía, sino que, por su exitosa consolidación comercial, actualmente pueden considerarse como un fin, debido a que ya no se caracterizan por depender de la vía, sino que al lograr constituirse en un lugar determinado, atrae ahora permanentemente visitantes y clientela que conoce previamente los establecimientos. De esta manera, el tránsito y el comercio cumplen una función recíproca donde el comercio creó espacios de permanencia para transeúntes y el mismo tráfico los consolidaría.

Ilustración 10: Transformación de fachadas en función del Comercio en Villa del Prado



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 11: Viviendas en función del comercio en Santa Catalina etapa II



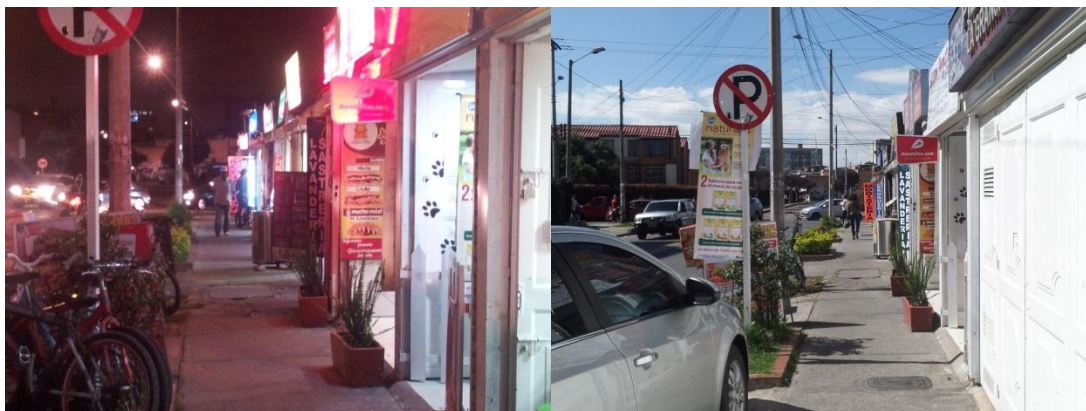
Fuente: Elaboración Propia

Sin embargo, este no es un proceso de transición hacia nuevos espacios comerciales aislados, es decir, la urbanalización puede presentar en cualquier lugar de la ciudad de forma planeada en el caso residencial o como efectos colaterales del aumento del tránsito, es decir, suele ocurrir cuando las zonas residenciales empiezan a ser transitadas por la demanda de vías por parte del incremento del tránsito vehicular, hecho que a corto plazo suele pasar inadvertido, puesto que estos cambios suelen ocurrir lentamente, mientras propietarios descubren las posibilidades de la renta o del comercio de sus viviendas, no obstante, a largo plazo deja una marca profunda en el sector, donde se pueden evidenciar *Los valores entre el pasado y el presente* (Villar, Triviño, & Monroy, 2010) los cuales constituyen el significado del lugar.

Hablar sobre qué actividades pueden enriquecer los valores de una comunidad en su sector, o cuales puede afectarlos suele ser muy complejo, debido a que se suele entrar incluso en una discusión moral sobre qué actividades enriquecen o no el tejido social, sin embargo, caracterizar la construcción del significado del sector debe analizar e incluir las nuevas prácticas producto de las actividades comerciales. Este sector, no obstante, atraviesa una transformación sin precedentes, por ejemplo, los establecimientos comerciales de antaño se reducían a actividades como panaderías, fruterías, droguerías, cigarrerías, en general establecimientos comerciales de pequeño tamaño físico, elemento principal en la caracterización de estos espacios debido a los

grandes cambios en materia física que atraviesa el sector. El comercio permanece en una competencia constante por llamar la atención, apropiándose poco a poco del espacio público a través de su publicidad, como sucede en Villa del Prado y Santa Catalina.

Ilustración 12 El comercio consume poco a poco los andenes



Fuente: Elaboración Propia

Ilustraciones Número 13 : Grandes transformaciones morfológicas para el comercio en Villa del Prado



Fuente: Elaboración Propia

Sin embargo, actualmente, se encuentra todo tipo de actividades comerciales que han modificado el paisaje urbano tanto para habitantes como para transeúntes. Tales como Grandes supermercados como el D1, Tiendas de Ropa, Ópticas, Veterinarias, grandes bicicleterías y hasta un Sex-shop, e indudablemente también se presenta una nueva gran presencia de bares y

discotecas sobre las vías ahora más transitadas. La actividad de estos bares y discotecas con todas las consecuencias que ésta produce, como el ruido, el consumo de alcohol, las riñas, suelen terminar en horas de la madrugada, generando claramente afectaciones para con las viviendas y los residentes vecinos aledaños al sector, puesto que el número de establecimientos de este tipo en Villa del Prado, ya asciende a casi una docena. Es este proceso de consolidación de establecimientos comerciales lo que se rotula como la oxidación de la habitabilidad, proceso en el que las residencias van dando paso poco a poco a un nuevo paisaje urbano donde el comercio va apareciendo conforme se va consolidando y con él todas las actividades que este comercio ofrece. De manera que la oxidación de la habitabilidad se expresa conforme el comercio va consumiendo los lugares residenciales que no están preparados para ello.

Ilustración 14 Nuevos establecimientos comerciales en vías de Villa del Prado



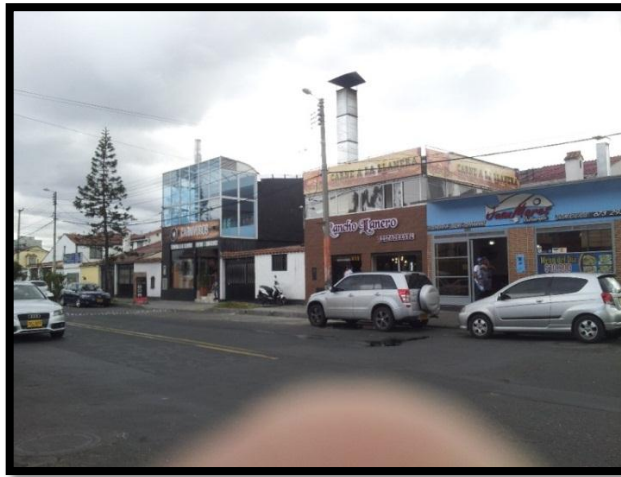
Fuente: Elaboración propia

Estas nuevas formas de comercio ya consolidado en el sector, atraen más y más población flotante hacia el sector, para que realicen cierta actividad de consumo (Ya no sólo tránsito atravesando) y luego salgan de nuevo, de manera que el espacio se moldea en función del transeúnte. No obstante, la gran diferencia entre población flotante y residente es que quien reside y duerme en el sector, es quien debe lidiar con las consecuencias o en último caso, los estragos del comercio de entretenimiento, debido a que la actividad queda realizada y concluida allí y por tanto sus efectos también, desprendiendo al consumidor o cliente de estos efectos. De manera que los espacios públicos comunes del sector ahora son penetrados y apropiados por

nueva población flotantes que moldea las nuevas actividades por su papel como cliente y demanda.

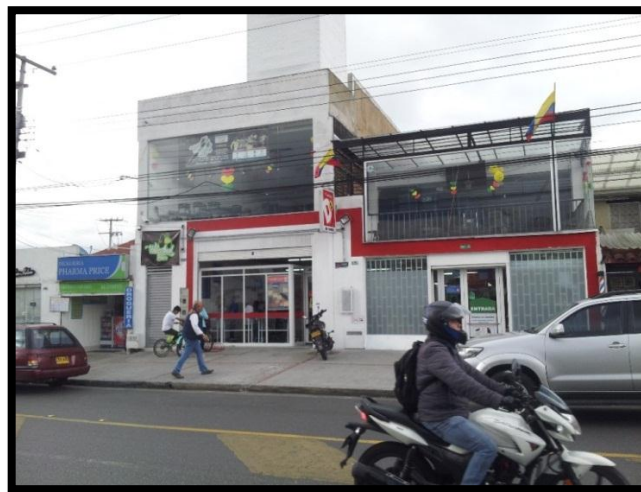
Villar, Triviño y Monroy argumentarían, (analizando un proceso similar en la calle 34 de Teusaquillo de Bogotá, cuyo deterioro fue evidente por el tránsito cada vez más pesado que empezaría a moverse allí) que este proceso de metamorfosis de la ciudad no se empieza a manifestar en la forma física de las edificaciones del nuevo comercio, sino que también se producen por *un cambio en la mentalidad frente al territorio, el cual pasa de un significado histórico y cultural, a una ciudad tecnificada con propósitos particulares* (2010, pág. 68). En la UPZ San José sería impreciso hablar de la construcción de un significado histórico o cultural debido a su constitución como residencial, a su poco protagonismo en la historia socio cultural de la ciudad y por la evidente ausencia de grandes equipamientos que reúnan a la comunidad, pero es por esta misma razón, que los cambios pudieron darse y desarrollarse sin obstáculos, debido a que este sector no se construyó bajo un significado colectivo sobre el territorio en cuestión.

Ilustración 15 Contraste entre el diseño residencial original y la modificación con fines comerciales



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 16 Comercio a gran escala en Villa del Prado (Supermercados): D1



Fuente: Elaboración propia

Como vemos en las últimas ilustraciones, ya existen varios casos donde la estructura arquitectónica de carácter residencial ha sido transformada en su totalidad. Este es un fenómeno bastante curioso pero que puede ser entendido bajo otro concepto de las transformaciones urbanales, la “*Brandificación de los espacios*”, proceso mediante el cual *la morfología del lugar se transforma en función de una marca, es decir, como slogan* (2008, pág. 72) . Muchos de los restaurantes mostrados en las fotografías han logrado cambiar totalmente la morfología de

algunas viviendas, sin poder crecer más debido al tamaño del terreno de la otrora casa, como se evidencia en la *Ilustración 15*, donde dos nuevos grandes restaurantes de comida “especializada” acompañan a ambos lados una casa que mantiene su morfología original. Dentro de la imagen también se observa cómo se hace uso del espacio como herramienta publicitaria, ya que los restaurantes lograron construirse con el objetivo impresionar en tamaño y en diseño. Su diseño ahora no es igual a ninguno a su alrededor, es personalizado y apartado del modelo morfológico de la urbanización original, dándole independencia del territorio donde está ubicado, en otras palabras “desterritorializando” el lugar (establecimiento) del territorio.

Ilustración 17: Nueva construcción sobre espacios otrora residenciales



Fuente: Elaboración Propia



Ilustración 18 Transformación del lugar a restaurante Qbano



Fuente: elaboración propia

Este proceso de *brandificación* (Muñoz, 2008) de los espacios es resultado de la globalización, la cual ha permitido la entrada de capitales y nuevas empresas que no sólo llegan a grandes almacenes sino que cada vez intentan penetrar en los barrios, compitiendo con las tiendas locales. Los establecimientos comerciales que hacen presencia ahora en la UPZ evidencian que como todo proceso comercial, este es susceptible a transformaciones constantes dependiendo de las condiciones del mercado y del costo beneficio, de manera que no es de extrañar que la propiedad de los locales, otrora casas, sea propensa a un constante cambio de propietario y destinación. Algunos establecimientos comerciales del sector están dejando de pertenecer a capitales locales de la UPZ, o sea a propietarios locales que viven allí; o de la ciudad, de personas cuyo propietario vive en la ciudad; debido a que grandes empresas han llegado al sector, tales como D1, Bogotá Beer Company, o el ejemplo del capital internacional en el sector: el Subway de Villa del Prado. De manera que el sector ya no sólo hace parte de una dinámica urbana y comercial local sino también evidencia su exposición a nivel internacional, Como afirmaríase Ascher que *Las Posibilidades de elección son cada vez más numerosas y el contacto con los territorios locales con lo global pone de manifiesto las diferencias e incita a aprovecharlas* (Ascher, 2007, pág. 58)

Los lugares entonces, luego de su transformación estética dejan de pertenecer al paisaje urbano del sector, o mejor, a sus propósitos originales, en este caso residencial, para direccionarse ahora

al comercio público, a transeúntes o consumidores, siendo ahora un proyecto económico o comercial, o sea, un lugar que incentiva y atrae personas de forma individualizada. Esto demuestra que los lugares empiezan a prescindir del territorio, es decir, la relación entre el lugar y el territorio pareciera empezar a romperse, a través de la creación de lugares cada vez más configurados publicitariamente con identidades predeterminadas y replicadas a nivel ciudad o incluso global. Podrías estar ubicado en el barrio Villa del Prado, pero en el interior de un hipotético Bar de origen inglés, de manera que su ambientación y su nuevo diseño arquitectónico le pertenece a la identidad del establecimiento comercial por encima de la ubicación geográfica en donde esté ubicado. No sólo veremos entonces en el sector comercio local, sino comercio cuyo capital puede ser de cualquier lugar del planeta, y su interior incluso puede interpretarse como una embajada de aquel.

Centro Comercial Santa Fe, nuevo creador de centralidad social, vial y urbana

La construcción del Centro Comercial Santa Fe y del puente de la calle 183 en el año 2006, sería una apuesta de inversión en el norte de la ciudad que legitimaría o por lo menos, justificaría la vivienda en la periferia norte, siendo un anclaje para la expansión de la ciudad. Crearía una nueva forma de centralidad social y urbanística en el sector, un eje de circulación. Sin embargo, su impacto se presenta a escala de ciudad y de región, como describe Pérgolis *“El papel y la escala de este centro comercial va más allá del sector y conforma un fragmento en sí mismo, como centro de la ciudad y como centro del sector”* (Pérgolis, 1998, pág. 59) . Las vías a su alrededor empezaron a funcionar como articulaciones y alimentado de tránsito hacia esta edificación. Debido al tráfico que implica la autopista norte, los conductores empezaron a utilizar vías alternas, como es la que a traviesa los barrios ya mencionados, los cuales están insertos de igual manera como alternativa en los medios de ubicación tecnológica, como el GPS. Este es un proceso lento, en el que el tráfico va encontrando caminos más cortos y de esta manera construyendo recorridos preestablecidos y definidos, incluso atravesando barrios de pequeños canales viales como Nueva Zelandia, y esto se evidencia al observar que por el sector atraviesan diaria y permanentemente cierto grupo de transeúntes vehiculares, como las rutas escolares.

Encontramos este contraste en el sector, el cual que se puede entender a través del análisis de la dualidad centralidad-difusión: Ciudad Europea y ciudad Americana, ciudad con centro, ciudad sin centro, ciudad densa, ciudad extensa (Muñoz, 2008). Las ciudades norteamericanas son el ejemplo perfecto para analizar este modelo de ciudad descentralizada, o como la catalogaría Fernando Chueca (2009) *fragmentada, caótica o dispersa a la que le falta una figura propia*, ya que estas ciudades no poseen espacios ni locaciones jerarquizadas como las europeas y como Bogotá con la plaza central como referente, la cual actualmente no ha perdido su simbología política y cultural, pero se ha desvanecido en su papel como referente, debido a nuevas grandes locaciones a lo largo y ancho de la ciudad donde también ocurren nuevos hechos sociales.

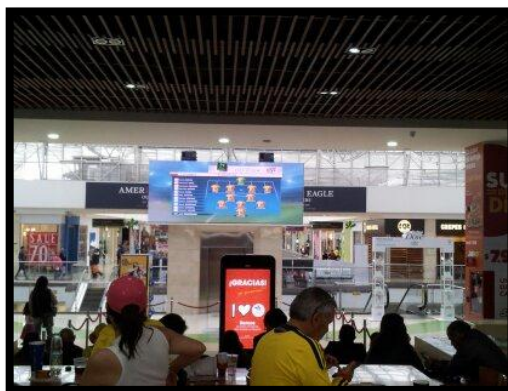
En las ciudades creadas en los asentamientos coloniales como Bogotá, las cuales conservan física y simbólicamente la centralidad de sus instituciones y de sus actividades culturales y política en un, valga la redundancia “centro”, entendido en la realidad arquitectónica como las plazas centrales donde se encontraban las principales actividades políticas, sociales y culturales como anunciaba Pérgolis *“De modo histórico la plaza fue parte-detalle que explicaba el todo-ciudad. Constituía su punto de origen (...) focalizaba el centro. La zona de mayor jerarquía urbana* (1998, pág. 19). Sin embargo, que exista una centralidad, no implica que ésta haya impedido la expansión de la ciudad, sino que ésta se expande gradualmente a medida que requiere nuevo suelo de uso residencial, conservando su referencia de centro como es el caso de Bogotá, pero haciéndolo prescindible. De manera que el sistema de centralización de la plaza cada vez pierde importancia, la ciudad se multiplica a lo largo y ancho del territorio creando nuevos espacios de interacción social por la lejanía que representa el centro y la plaza. Es algo inevitable, el centro no soportaría un desarrollo como el que ha tenido Bogotá. Esta pérdida de significado para la plaza como ordenadora o referencia de la ciudad la describe Fernando Carrion:

De aquella ciudad organizada desde el espacio público, a la que hoy existe hay un verdadero abismo; por ello se puede afirmar, sin temor a equivocación, que la plaza organizadora de la ciudad es un producto urbano en vías de extinción. Dentro de las nuevas corrientes de la urbanización en América Latina la plaza ha perdido funcionalidad y, con ello, estamos viviendo es su forzosa desaparición. (Carrion M, 2004, pág. 59)

Pero ¿Cuál es este contraste que se manifiesta en la UPZ? Los centros comerciales en general, buscan deslegitimar la figura del Centro simbólico y cultural y buscan ser un centro en sí mismas, ser el lugar donde se producen la mayor cantidad de actividades humanas y no únicamente las comerciales como se podría pensar o como funcionaron en un principio, ya que reúne y aglomera permanentemente una gran cantidad de personas debido en primer lugar a su tamaño, elemento no irrelevante, ya que analizando el tamaño de las edificaciones del sector, el Centro Comercial es la referencia arquitectónica por antonomasia debido su imposición arquitectónica en el paisaje urbano del sector, de manera que la comunidad aledaña normalizó esta estructura como lugar de encuentro, referencia por ser identificable y de realización de actividades sociales y culturales, como sucede en la celebración de Halloween o en Navidad, donde los más importantes hechos sociales ocurren allí.

El shopping center no busca explicar el centro como parte de la ciudad, puesto que él pretende ser un centro, un lugar en sí mismo desconectado y ajeno a cualquier ciudad, a la ciudad que no necesita, ya que como fragmento vale por sí mismo. Un monumento de referencia. (Pérgolis, 1998)

Ilustración 19 Personas asisten al C.C Santa Fe para ver el partido de la selección Colombia



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 20 Celebración de Halloween en el C.C. Santa Fe 2



Fuente: Elaboración Propia

La construcción del Centro Comercial Santa Fe marcó un antes y un después en la UPZ, convirtiéndose en el corazón del sector no sólo por su gran tamaño y su posición social de referente, sino especialmente por su capacidad para aglutinar personas precisamente por la oferta de actividades que acumula. Como su nombre lo indica, es un centro de comercio que reúne una inmensa cantidad de bienes y servicios, lo que atrae constantemente no sólo a los habitantes del sector sino personas de toda la ciudad, ya que permite ser punto de encuentro y además consigue ser un constante proveedor de empleo.

Malls y otros espacios pseudo-públicos aparecen no sólo como un inocente cambio en el paisaje urbano, sino además como un factor importante en la transformación de nuestras interacciones sociales y la tradición liberal moderna sobre cómo interpretar dicha interacción (Salcedo Hansen, 2002, pág. 8)

Debemos traer a colación un elemento fundamental en la apreciación del centro comercial, y es que los centros comerciales no deben ser considerados como una forma de espacio público, ya que a pesar de que su acceso es público, y presta servicios de carácter público, existe un ámbito de exclusión, ya que poseen unas normas de convivencia para permanecer en su interior, el tan popular “Nos reservamos el derecho de admisión y permanencia”, sin embargo, estas características que acabo de nombrar no son ajenas a las personas que ocupan estos lugares, incluso, el hecho de que sean espacios protegidos por cámaras de seguridad, por vigilantes, por

perros, crean una suerte de confianza en las personas puesto que aparentan poseer condiciones óptimas de habitabilidad y permanencia.

Ilustración 21 Derecho de admisión y Permanencia en el C.C Santa Fe



Fuente: Elaboración Propia

Parece entonces que se ha cambiado paulatinamente con el paso del tiempo la expectativa de los espacios para habitar y permanecer, de los nuevos planes sociales, o sea, de los espacios públicos abiertos con zonas verdes a lugares cerrados que protegen de la lluvia y del viento, de la delincuencia y del comercio desorganizado. A pesar de que todas las actividades que se realicen en el interior del centro comercial tienen como propósito el consumo, sus visitantes son conscientes de ello, es más, todas las actividades de carácter social se han moldeado en función de ser realizadas en estos espacios.

Por otro lado, en el interior de ellos, la imagen no se distingue entre ellos, los locales son secuestrados por los grandes tiendas que pueden pagar los altos arriendos, volviéndose entonces lugares excluyentes donde se encuentran las mismas tiendas de ropa, de zapatos, de electrodomésticos, de servicios etc., en la mayoría de centros comerciales, con algunas pequeñas variaciones. *“El centro comercial se cierra al exterior. Es una ´capsula o container en cualquier parte de la ciudad, pero en su interior son iguales.”* (Pérgolis, 1998, pág. 19)

Capítulo V: El espacio público en la UPZ y comparación entre modelos habitacionales

Ilustración 22: De izquierda a Derecha: Pijao, Balcones, Alameda de Santa Fe



Fuente: Elaboración Propia

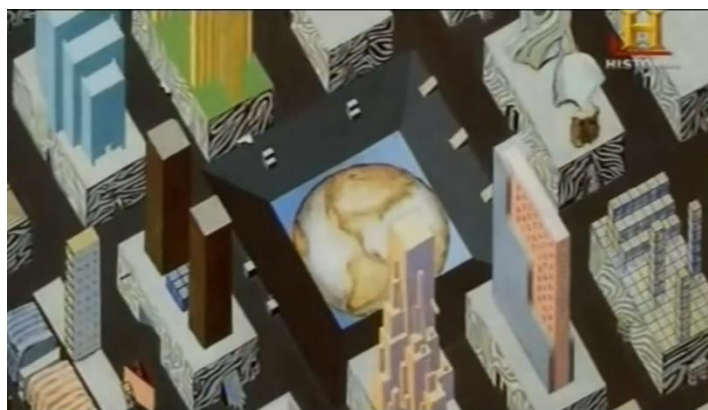
En esta imagen se expone la evolución del modelo de conjuntos cerrados: En la mitad, Balcones de Santa Fe, el primero de ellos, construido en el año 2007, con bajo tamaño y altura. 12 Pisos 4 apartamentos por piso, a la izquierda, el segundo, Pijao, construido en el año 2011, con 20 pisos 4 apartamentos por piso y a la derecha, Alameda, construido en 2015, 20 pisos, más terraza común y parqueadero de 2 pisos a la altura de la calle para elevar los primeros pisos, contiene 6 apartamentos por piso.

El modelo de ciudad que se ha instaurado en Bogotá también ha logrado manifestar otra de las características de la ciudad Urbana, en este caso, *la Ciudad Multiplicada* y el sector no ha sido exento de él. Como su nombre lo indica, hablamos de crear réplicas en la forma morfológica de los lugares, se crea un ideario sobre el suburbio, sobre cómo se debe vivir y en qué tipo de

espacio, y el mercado lo ha reproducido a lo largo de la ciudad. Los conjuntos de apartamentos, aparecerían como respuesta al aumento poblacional, la falta de espacio urbano y a la difícil capacidad de soportar viviendas de tamaño horizontal. No obstante, debido fundamentalmente a su estructura física, son difícilmente modificables, y por tanto llevan el peso de un formato residencia que no difiere de sus pares alrededor de toda la ciudad de Bogotá, o sea, se ha creado un modelo de edificios que se ha reproducido un formato de vivienda en toda la ciudad formal¹⁹, *aproximándose al laberinto por repetición de elementos* (Pérgolis, 1998, pág. 25). Y donde se pone en duda la existencia de una verdadera *Autenticidad* de los lugares actuales (Salcedo Hansen, 2002, pág. 7).

También se evidencia en el territorio el fenómeno urbano de la cuadrícula, y que divide las manzanas en islas, *descontinuando el tejido urbano, producto de la fragmentación y comercialización de las grandes haciendas de la sabana de Bogotá* (Beuf, 2012, pág. 3) y en donde en cada isla suceden interacciones sociales independientes.

Ilustración 23 Cuadrícula de Nueva York



Fuente: Documental History Channel Rem Koolhaas y la arquitectura Moderna (2007)- Parte 1

https://www.youtube.com/watch?v=UhB_E-Ela5M

¹⁹ El modelo de vivienda tradicional basado en la autoconstrucción, y que logró formar barrios enteros, como Nueva Zelandia y Guicaní, se extinguió, debido a que la práctica de la venta de pequeños lotes. En su lugar, tomó forma el modelo institucionalizado y permitido por la institucionalidad y e que ofrecen las constructoras, la vivienda en conjunto cerrado.

Ilustración 24 Cuadrícula de Mirandela



Fuente: Mapas Bogotá Alcaldía Mayor <http://mapas.bogota.gov.co/#>

Ilustración 25 Cuadrícula San José de Bavaria



Fuente: Mapas Bogotá Alcaldía Mayor <http://mapas.bogota.gov.co/#>

En la imagen: San José de Bavaria; sector donde no se permite la construcción de apartamentos por un tema de capacidad de alcantarillado, pero donde se instalaron modelos arquitectónicos de vivienda distintos en cada manzana, sin apartarse del concepto de conjunto cerrado, un conjunto en cada manzana.

El sector entonces, se integra estéticamente a la ciudad pasando de potreros propiedad de grandes hacendados, a conjuntos cerrados en la mayoría de las zonas del sector, produciendo una imagen familiar para el visitante. Estas estructuras al ser réplicas de la ciudad convierten al territorio en

un lugar sin identidad propia, donde simplemente se instala el modelo de ciudad, ocultando cualquier rastro de la identidad territorial previa, evidenciando que dichos territorios son propensos a una modificación permanente, cada vez que la ciudad en su totalidad o el gobierno local de turno necesite cambiar la función del lugar tal como ocurrirá con el norte de la ciudad, como precisaría Pérgolis:

La constante transformación de los espacios debido a la necesidad de innovación comercial hace que la ciudad de hoy sea incapaz de mostrarnos el lugar, es decir, los espacios poseen un tiempo y ritmo a-histórico separado y fragmentado de la historia del territorio. (Pérgolis, 1998, pág. 73)

Algunos sectores de la UPZ San José, al constituirse únicamente como zonas residenciales en su mayoría, los flujos humanos de sus habitantes suelen manifestarse dentro de un lapso de tiempo específico, es decir, dentro de las horas pico, en la mañana y en la tarde-noche, donde hay un gran ritmo de vida por el horario laboral. Sin embargo, fuera de los horarios de entrada y salida de personas del sector, es decir, en la franja entre 9:00 am y 5:00 pm, ciertos sectores de la UPZ son en extremo vacíos y solitarios. El sector, por constituirse casi en su totalidad como una zona residencial, expresa lo que llamaría Sennett (1977) en (Salcedo Hansen, 2002, pág. 7) una *Superposición de funciones en un mismo territorio lo que crea complejidad en la experiencia vivida en ese espacio*, produciendo a fin de cuentas que sólo sea producida una actividad en el sector, la habitación, y que no se realicen muchas actividades relacionadas con el trabajo, el comercio, la recreación etc. sus habitantes entonces no trabajan en el sector, creando una dependencia a otros sectores de la ciudad en ámbitos laborales, produciendo como resultado un lugar predominantemente dormitorio.

Por otro lado, también se priva la posibilidad de interacción con habitantes de otros sectores, ya que ésta interacción sólo puede ser causada si el habitante externo tiene propósitos en el lugar, es decir, que deba visitar, permanecer, o simplemente atravesar el lugar, sin embargo, los espacios del sector no lo posibilitan, con excepción del Santa Fe cuyo objetivo sí es atraer más personas.

Dentro de esta franja de tiempo descrita, los espacios entran en una fase de atemporalidad, en donde si no hay presencia física en los espacios públicos no hay presencia de tiempo, esto es precisamente un efecto producido por el aislamiento entre los conjuntos cerrados, debido a que el habitante que los habita cuenta en muchos casos, con espacio suficiente para el esparcimiento dentro de estos espacios cerrados, en todo caso más seguros en comparación el espacio público

exterior real. Esta separación del habitante del sector con sus espacios públicos ha permitido que éstos hayan sido transformados por nuevos ocupantes, en este caso jóvenes de otros barrios de la UPZ o fuera de ella, y que regularmente buscan espacios fuera de los cercanos y familiares para el consumo de drogas y alcohol. Lo que caracterizaría a este tipo de sectores, es que se constituyen como territorios dormitorio, lugares donde la más importante actividad que se realiza allí, es básicamente dormir en las noches y descansar en días festivos. Por otra parte, y en sentido contrario, donde ha incrementado la población que ocupa o a traviesa estos espacios, es en los barrios de Nueva Zelandia y Villa del Prado, donde se evidencia cada vez más movimiento humano y más rápido, como se aprecia en la siguiente imagen:

Ilustración 26 Carros en contravía*, aumento del tránsito en Nueva Zelandia



Fuente: Elaboración Propia

Las actividades comerciales requieren de este movimiento, requieren clientela y consumidores; y el transeúnte, a su vez, requiere aumentar su velocidad de tránsito, de manera que el ritmo de vida se acelera debido a la constante y necesaria interacción social (movimiento) en algunos sectores de la UPZ, especialmente me refiero a los Barrios Villa del Prado y Nueva Zelandia, donde el tráfico ha aumentado su velocidad. Como se aprecia en la *Ilustración 27 Reductores de Velocidad en Nueva Zelandia*, algunas vías, que por su tamaño y en donde la velocidad del tráfico es alta, fueron ubicados policías acostados y reductores de velocidad, para evitar accidentes de tránsito, manifestado otra de las características de Muñoz, donde los espacios pasan a beneficiar al transeúnte por encima de los habitantes del lugar.

De manera que en sectores como Nueva Zelandia y Villa del Prado se presenta la condición que anuncia Pérgolis, donde la arquitectura se convierte en el *envoltorio de la velocidad* (1998), o como anuncia Chueca, un lugar donde *la sociedad se ha dejado llevar por la tiranía del tráfico* (2009). Este aumento del tránsito también ha producido nuevos fenómenos de contaminación auditiva y de aire, debido a que la mayor parte del tránsito se produce en automóviles, los cuales dentro del trancón habitual suelen producir ruido inherente.

Ilustración 27 Reductores de Velocidad en Nueva Zelandia



Fuente: Elaboración Propia

Los reductores de velocidad no sólo cumplen la función de disminuir la velocidad del tránsito sino de permitir conectar las islas urbanas que pueden durar separadas todo el tiempo mientras el flujo vehicular sea permanente, en este caso el conjunto plaza Baviera y el Barrio Nueva Zelandia

Estos espacios viales suelen ser muy bien diferenciados en el desarrollo de urbanizaciones de conjuntos cerrados, sin embargo, en barrios como Nueva Zelandia y Güicání, los espacios de hábitat y movilidad se mezclan debido al reducido tamaño de sus vías, a la mezcla de usos entre comercio y vivienda y a la cercanía entre habitantes, lo que conlleva a que los residentes modifiquen su conducta en relación a otros actores viales como los carros, los cuales acaparan mayor cantidad de espacio, empujando transeúntes hacia costados aún estando inerte, afectando las condiciones de habitabilidad por razones de seguridad y ambientales, manifestándose de nuevo un ejemplo de la oxidación de la habitabilidad.

Los sectores de Nueva Zelandia y Villa del Prado se consolidan como un lugar de paso, una conexión entre fragmentos de ciudad, la búsqueda de la vía más rápida. Los vehículos por su parte, funcionan como cápsulas que separan al transeúnte del lugar y de la realidad urbana que está atravesando, y como muchos automóviles cuentan ahora con vidrios polarizados, se vuelve incluso imposible identificar siquiera quién está atravesando los barrios al interior del vehículo, como describe Ricart y Remesar *“La relación entre las zonas se vehicula mediante esta cápsula de la esfera privada que es el automóvil. El espacio público: las vías de conexión entre las distintas zonas.”* (2013, pág. 11) Consolidando en otras palabras al vehículo como una extensión de la casa o vivienda, un elemento que permite apartarse del lugar, atrasarlo sin involucrarse con él, la única relación del transeúnte con el territorio es su funcionalidad, su uso para llegar más rápido. No hay problema con pitar, con acelerar, con tirar el carro si hay vecinos caminando. El tránsito ha transformado entonces, las pequeñas vías del barrio Nueva Zelandia en No Lugares de forma intermitente, espacios que adquirieron parcialmente otra identidad y otra forma de ser interpretados y usados por los individuos, los cuales, como lo define Francesc Muñoz *no se identifican o no esperan sentirse identificados con símbolos o valores o una cultura local (...) son No lugares porque tienen su propia temporalidad y espacialidad, los cuales tienen mucho que ver con el espacio de flujos más que con el espacio de los hogares y afirma finalmente que los No lugares son los lugares requeridos en el espacio de flujos de la economía global* (Muñoz, 2008, pág. 65)

Ilustración 28 Nuevo Tráfico en Nueva Zelandia



Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, el encerramiento y aislamiento de los nuevos modelos inmobiliarios están prefabricados para soportar en sus isla las inclemencias de eventuales incrementos en el tráfico a sus alrededores, sin embargo, han creado un nuevo significado antagónico para el espacio público, conllevando al ciudadano a resguardarse y mantenerse alejado de zonas que básicamente explotan la contradicción entre el espacio privado y el público y donde pueda hallarse frente a la incertidumbre que produce este espacio y su potencial inseguridad, exponiendo de igual manera, una nueva forma mucho más individualizada de interpretar y proyectar la constitución de vivienda y de hogar, como lo anuncia de forma extrema Juan Carlos Pérgolis *“La fantasía individualista encuentra su mejor expresión en los llamados conjuntos cerrados de viviendas”* (1998, pág. 22), nuevos hogares donde básicamente no se presentan grandes conglomerados familiares como en los barrios populares, sino familias núcleo de menor cantidad.

Este imaginario de inseguridad del espacio público ha expulsado poco a poco al mismo ciudadano, debido a que el nuevo modelo de parques desarrollado de igual forma por las constructoras no logra incentivar la permanencia en ellos, especialmente por su tamaño. No obstante, los habitantes de estos nuevos conjuntos viven la ausencia de espacios públicos sin que afecte a la vida individual e incluso social o interpersonal, debido a que dentro de algunos conjuntos suele haber una organización comunal muy seria, pero dirigida a tratar especialmente temas administrativos, contables o algunas celebraciones como Halloween y Navidad.

Así, las restricciones, la sospecha y el miedo estarían, cada vez más, marcando las interacciones sociales. Sennett (1990) argumenta que en el nuevo paisaje urbano "hay un miedo constante a la exposición, pues todas las diferencias son potencialmente tan explosivas como las existentes entre un traficante de drogas y una persona común. Hay una neutralización: si algo me perturba o me toca, sólo debo seguir caminando y dejar de sentir (Salcedo Hansen, 2002, pág. 7)

Sin embargo, construye poco a poco una nueva forma de interpretar las interacciones sociales, la memoria urbana y el contacto con la ciudad cercana. Tal como afirman Salcedo y Caicedo:

La violencia en que se ha empotrado en las calles, el cercamiento de las casas y unidades residenciales con barreras protectoras (muros protegidos por sistemas de seguridad), la poca vida social que se registra en las calles en días festivos por el progresivo encerramiento en que caen los ciudadanos en sus casas. Se deja la calle a fantasmas y delinquentes, corroborando de esta manera que ésta es mala en sí misma. (Salcedo & Caicedo, 2008)

Los habitantes de los barrios Nueva Zelandia o Guicaní por otro lado, por su constitución como construcción tradicional y donde se mezcla la residencia y el comercio, están constantemente expuestos a visibilizarse a través de los espacios públicos, los cuales no pueden evitarse a la hora de transitar dichas zonas, y que por su estructura física mezclan espacios de tránsito y de permanencia, creando entonces espacios permanentes de encuentro. Se han vuelto lugares indispensables y se han vuelto parte de la identidad de los barrios, es decir, han generado una sensación de pertenencia con el sector y con su comunidad, lo cual ha permitido la construcción de colectividad y de opinión pública. Gracias a estos espacios *se generan, difunden, y mantienen determinados valores y normas sociales* (Saravi, 2004), lo que no quiere decir tampoco, que los habitantes de dichos barrios lleven una vida comunal perfecta y sin conflictos, en vez de ello, se manifiestan cuando se presentan situaciones que molestan otros residentes vecinos, especialmente por actividades comerciales o económicas como talleres de carpintería u ornamentación y bares que producen ruido y provocan confrontaciones entre vecinos, y donde no existe una figura de autoridad local para la convivencia, más allá del comité de conciliación que se realiza en el salón comunal eventualmente, y de la policía del cuadrante, muy diferente al caso de los conjuntos cerrados, donde este papel recae sobre la vigilancia (policía privada), encargados de mantener el orden al interior del conjunto.

En las siguientes imágenes se puede observar cómo los habitantes de Nueva Zelandia y Guicaní representan sus imaginarios colectivos en el espacio público, haciendo de él el escenario de su identidad, de manera que el territorio se convierte en herramienta de cohesión posterior a un tejido social pre-existente. Con el tiempo, el lugar se vuelve símbolo de experiencias colectivas. Cuando se modifican estéticamente estos lugares, y no sólo los parques al interior de los barrios, se refleja de nuevo el concepto de Hansen de *Autenticidad* y la posibilidad de hacer único y original estos lugares, o sea, dichos barrios por su morfología permiten que las casas sean modificadas en sus fachadas a gusto del propietario, como se ve en los barrios mencionados

donde cada casa posee un color distinto, de manera contraria a lo que sucede en los conjuntos cerrados, donde las fachadas no pueden ser modificadas, ya que su imagen pertenece a un todo y a unas reglas de juego más complejas.

Ilustración 29 Decoración Navideña en el Parque de la Virgen en Nueva Zelania



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 30 Habitantes de Nueva Zelania Pintan sus calles en Navidad



Fuente: Elaboración propia

Los espacios públicos, en este caso los parques, que rodean los conjuntos cerrados de Áticos de la Sabana, Villa del Prado, Balcones de Santa fe, Villanova, Mirandela, entre otros, y que fueron

constituidos durante estos procesos de urbanización de los conjuntos, permanecen vacíos la mayoría del tiempo, más allá de esporádicas visitas de niños o fumadores, a pesar de estar al lado de las viviendas, lo cual es producto de su diseño enfocado en el entretenimiento de los niños pero que con su degradación física ha creado un nuevo tipo de ambiente que incentiva nuevas actividades. No obstante, en algunos casos, dichos espacios pasaron de ser parte de los conjuntos cerrados y sólo para el uso de sus residentes, para pertenecer al distrito y al público en general, lo que significó su muerte administrativa, ya que se han visto deteriorados brutalmente y el distrito no muestra voluntad para cuidarlos como en el caso de Villanova, cuyo parque le pertenecía al conjunto, pero desde que fue destinado para espacio público, su cancha de microfútbol, de tenis y de voleibol se han deteriorados tanto que difícilmente se usan para practicar deporte, incluso un sector del parque por falta de iluminación se volvería tan oscuro al colindar con el potrero de la calle 183 que se ha vuelto una cueva para el consumo de marihuana y alcohol.

Hay una especie de *agorafobia* (Borja & Muxí, 2000), asedio, rechazo o desprecio por el espacio público, al extremo de que la población los considera peligrosos y los tiene miedo porque no protegen ni son protegidos. Es un territorio abandonado, incluso, de la disputa social. Su mantenimiento prácticamente no existe o es escaso. Se ha convertido en guarida y no en hábitat (Borja, Espacio Público: Ciudad y ciudadanía , 2003) en (Carrion M, 2004, pág. 69)

Ilustración 31 Parque Villanova, Cancha de tenis consumida por el pasto



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 32 Parque Villanova, el pasto consume la cancha de fútbol



Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, debido al precario diseño y constitución morfológica por parte de las constructoras, como en Áticos de la Sabana, el parque se construyó como un largo pero estrecho camino peatonal con un fondo oscuro que parece una trampa sin salida. Estos lugares se transformarían en lugares incómodos, solitarios, fríos o peligrosos, y que han sido ocupados adueñados por consumidores y micro-tráfico, como acertadamente anuncia Oscar Salazar: “*La confrontación de los usos proyectados de los planificadores con los estilos de usos del parque, muestra cómo las prácticas sociales desbordan las capacidades de planeación*” (Salazar Arenas, 2007).

El concepto de espacio público entonces se interpreta de forma compleja y se manifiesta de una forma ambigua. En el sector las formas de espacio público no representan espacios de encuentro o como anuncia Fernando Carrión, espacios de *colectividad, pedagogía o alteridad por posibilitar el encuentro de las manifestaciones heterogenias, de potenciar el contacto social y de generar identidad, (...) un espacio que tiene historia*. (2004, pág. 62). Por el contrario, son espacios donde se legitima la diferencia y la segregación, no son espacios que se compartan proactivamente con el objetivo de socializar.

Se podría decir que este tipo de espacios públicos producidos durante el proceso de urbanización de las constructoras, y que se representan en parques en la UPZ, no tienen esta función ideal de crear tejido social. Pero entonces ¿Cuál es su función real? En realidad, vemos como los espacios públicos son contemplados dentro del orden urbano del sector como un espacio *residual, como lo*

marginal después de construir vivienda comercio o administración (Carrion M, 2004, pág. 57) y terminan finalmente siendo ocupados por quienes buscan este tipo de espacios, especialmente jóvenes y consumidores de marihuana y alcohol, quienes en un acto que se puede catalogar como auto-discriminación, buscan y ocupan los lugares marginados, oscuros o solitarios, para huir de la presencia de la policía.

Por otro lado, se pueden interpretar a estos espacios públicos locales, como la posibilidad de recepción de un sector para con los transeúntes y foráneos, es decir, el espacio da la posibilidad de reunir y visitar un sector, ya que es el único espacio no privado al que se puede llegar y en el que se puede permanecer y habitar cuando no se habita en dicho territorio, ya que como mencioné anteriormente, el sector sólo posee una función, la habitacional. Cuando algún sector de la ciudad o este caso de la UPZ, no posee espacio público, el sector crea y manifiesta un discurso de exclusión no evidente a los ojos, o al transeúnte desprevenido, no obstante, **la falencia de espacio público en un sector se produce por las capacidades que les fueron otorgados o que adquirieron los privados para moldear el territorio a su imagen y semejanza**, desde los barrios de construcción tradicional de antaño, donde los habitantes olvidaron dejar espacio para parques u otro espacio público por la ocupación o venta furtiva de lotes, hasta las construcciones de estratos altos donde la creación de espacio público pasa un segundo plano, al de espacio residual que se debe entregar a la ciudad por obligación jurídica. De manera que cuando no existe espacio público en algún barrio, sector, lugar, no existe una razón para permanecer allí, expulsando entonces al transeúnte como sucede en el sector de San José de Bavaria.

El significado de cada espacio público se define dependiendo del propósito que le asigne la comunidad que vive a su alrededor. En un principio, el espacio público no es creado, en la mayoría de los casos, por la comunidad del sector o por una entidad pública, sino que por ejemplo, en el caso de la UPZ, la mayoría de los espacios son creados por las constructoras inmobiliarias, que por cesión deben entregar parte del terreno a construir para espacio público. Los privados entonces, son quienes por reglamentación se encargan de definir en gran parte la forma de los espacios públicos locales. Estos desarrolladores urbanos aplican un modelo de espacio público que responde con las necesidades y los costos de los proyectos. Como la

regulación en este aspecto es superficial, el espacio público que se puede observar en zonas residenciales se encuentra en realidad vinculado a un formato de maqueta imaginada por un arquitecto. Estos espacios terminan por configurar gran parte de las actividades que se realizan en estos espacios públicos alrededor de los conjuntos residenciales, en algunos incentivando al ejercicio o al deporte, en otros (la mayoría), solo se ha pensado en los niños como actores principales en la ocupación del espacio público, de hecho, la ocupación de estos espacios por adultos es como resultado muy baja, de manera que son los planificadores urbanos quienes incentivan qué actividades se pueden o no realizar en el espacio público y en el tiempo libre dentro del sector²⁰. Salazar Arenas argumenta que la forma en la que se construyen los espacios públicos es una forma de promover y reproducir ciertas prácticas culturales de clase, sin embargo esto varía y se representa en la realidad urbana dependiendo del caso y zona específica. El diseño original del parque²¹ refleja la mentalidad burguesa y modernizadora de los diseñadores, que contrasta con la apropiación efectiva de los bogotanos diez años después. (Salazar Arenas, 2007, pág. 196) La preocupación de Salazar no sólo se basa entonces en el tipo de espacio que se construía, sino en una problemática más profunda aún, en las actividades en el tiempo libre que se incentiven a través de ellos.

Otro de los elementos a resaltar para analizar la baja ocupación de estos lugares, es que muchos de estos espacios públicos son rodeados por el conjunto cerrado que los rotula, de manera que son espacios que permiten ser observados y vigilados por los residentes incluso si no los quieren ocupar. Este punto se manifiesta en gran medida en los parques que rodean el conjunto Alameda de Santa Fe, San Pedro Plaza y Plaza Baviera, debido a que como apartamentos tienen una posición privilegiada en la visibilidad de las actividades que se realizan allí, de manera que existe una presión casi imperceptible en la conducta de las personas que deciden ocupar estos espacios, ya que desde cualquier sala de apartamento pueden observar qué sucede en el parque.

²⁰ *Dentro del reordenamiento del tiempo cotidiano que hace la modernidad entre tiempo productivo y tiempo de descanso, el tiempo libre adquiere sentido como categoría cultural, y lo que se hace en ese tiempo libre comienza a ser una preocupación en la medida en que pueda afectar las actividades productivas y el orden establecido. De acuerdo con Archila, las élites dirigentes sospechaban de las actividades de tiempo libre de los obreros por dos motivos: estas actividades estaban asociadas al consumo de alcohol -principalmente la chicha-; y toda reunión era sospechosa de intrigas políticas. A estas preocupaciones se sumaba el interés higienista por limpiar y sanear la ciudad (Salazar Arenas, 2007, pág. 194)*

²¹ Parque Nacional Enrique Olaya Herrera

Ilustración 33 Parque de Plaza Baviera



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 34 Espacio Público en Alameda



Fuente: Elaboración Propia

Según el Plan Maestro de espacio público realizado durante la administración de Luis Eduardo Garzón, para el año 2006 los metros de parque por habitante en la UPZ eran de 1,27 m², mientras que en la ciudad de Bogotá en general la cifra era de 4,7 m² por habitante. A pesar de que la cifra no es actual, demarca parcialmente lo evidenciado en el espacio público de la UPZ, la cual no ha variado substancialmente. Las nuevas urbanizaciones creadas a partir de dicha

fecha en la UPZ son claramente más grandes en comparación el espacio público que construyeron, como es el caso de San Pedro Plaza y Villas del Norte, los cuales también son compuestos por espacios públicos relativamente pequeños por tanto dicha cifra no tendría un mejoramiento sustancial. Sin embargo, si dicha cifra se hallara en 2 m² por habitante, la cifra de igual forma sería preocupante. La explicación a dicha cifra es bastante compleja, puesto que cerca del 50% del territorio geográfico de la UPZ hace parte del sector de San José de Bavaria, el cual no obstante, no posee espacio público más allá de las vías de tránsito. El resto de la cifra es arrastrada por la suma de los grandes parques de Nueva Zelandia y Tejares (Cuyo espacio común realmente es cerrado y el por transformado parque de Mirandela, donde fue construido un colegio en medio de una basta zona verde que hacía parte de él, disminuyendo también la comparación de espacio público por habitante).

Los espacios públicos producidos por cesión como en la mayoría de casos de la UPZ, son de un tamaño que no incentivan o propician actividades sociales de importancia, más allá que sentarse a observar algo de pasto y uno que otro árbol, en otras palabras proponiendo *el ideal de un ciudadano “culto”, “civilizado” y contemplativo como el del modelo de comportamiento asociado a su diseño*²² (Salazar Arenas, 2007, pág. 199).

Luego de recorrer el sector y observar las actividades que se realizan con mayor frecuencia, podríamos afirmar que los usos de los espacios públicos de la UPZ son:

- Actividades deportivas como el Fútbol, Baloncesto o en determinado caso, Voleibol
- Ejercicio y entrenamiento con elementos destinados para ello que se encuentran en los parques o incluso realizadas también con las atracciones.
- Consumo de marihuana y/o alcohol
- Actividades realizadas por niños en las atracciones destinadas a ellos (Columpios, rodaderos pasamanos, etc.)
- Utilización de zonas verdes como baño público de mascotas.

²² En Referencia al Parque Nacional Enrique Olaya Herrera

En este punto encontramos dos tipos de actividades realizadas permanentemente en la UPZ, aquellas que son realizadas debido a que los espacios públicos las posibilitan y las incentivan desde su construcción estética como las relacionadas con el deporte, y por el otro lado, están las actividades que se realizan a través del apropiación de los espacios y que se constituyen como costumbre a través del tiempo como el consumo de marihuana y alcohol, evidenciando que a pesar de que el “*parque no está libre de normas y se encuentra regulado por la vigilancia estatal*” (Salazar Arenas, 2007) o incluso por los mismos residentes aledaños, estos espacios son apropiados para otras actividades y funciones distintas a las originales.

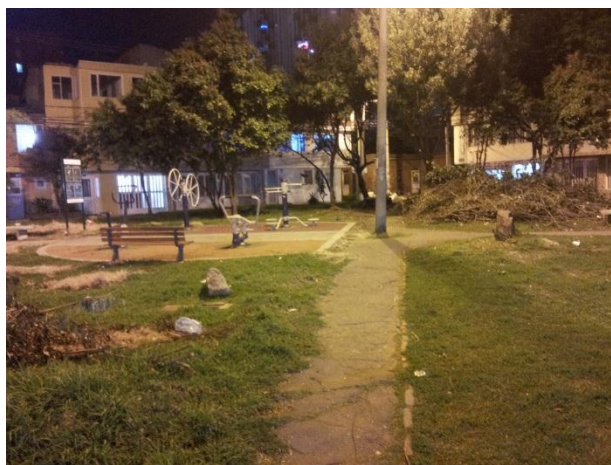
Algunos de éstos espacios públicos se encuentran a simple vista muy deteriorados, como es el caso del parque de Villanova, o el de Plaza Baviera, donde la presencia física de los habitantes del sector es nula y éstas actividades ilícitas se realizan a plena luz del día, incluyendo el micro-tráfico y el consumo permanente de drogas, los cuales se realizan o no dependiendo de la presencia de la policía; por otro lado, algunos parques han sido adecuados con gimnasios públicos y con iluminación total en Villa del Prado y Nueva Zelanda y que ha permitido que a través de cualidades estéticas, espaciales y formales como anuncia Borja que se *faciliten las relaciones y el sentimiento de pertenencia al lugar* (2000, pág. 55), es decir, sí se evidencia que en algunas franjas del día estos espacios sean ocupados por habitantes del sector para recreación y esparcimiento, no obstante, siguen siendo ocupados también especialmente en la noche por consumidores de marihuana, de manera que la intervención del distrito mejoró incluso las condiciones de habitabilidad de estos consumidores, pero no termina aún de incentivar la apropiación de estos espacios por parte de la comunidad del sector.

Este desarraigo para con los espacios públicos puede también ser a causa de que la relación del habitante del sector con el territorio es más compleja que la de sentir o no identidad frente al territorio, tal como explicarían Luis Campos y Loreto López, quienes interpretan que la relación de las personas frente al territorio primero se desarrolla bajo una perspectiva individualizada derivada de las experiencias prácticas personales, encargadas de construir un imaginario sobre los lugares:

Lo que se propondría entonces, es abordar de manera más discreta el fenómeno identitario dentro de la ciudad, reconociendo que ésta presenta una objetividad, una cierta constitución objetiva que determina en gran medida el margen de uso o el rango de posibilidades de uso de un determinado espacio o territorio, pero que encuentra su complemento en la apreciación que de ella hacen los sujetos, quienes en y por la experiencias y el conocimiento práctico que tienen de esos espacios y su historia, los significan de determinadas maneras. (Campos M. & López G., 2003, págs. 26-27)

De manera que la identidad frente al territorio y su apropiación puede desarrollarse de manera colectiva, sin embargo, éste depende más del tejido social previo y de las experiencias colectivas que se produjeron luego de establecidas ciertas relaciones interpersonales entre la comunidad y de forma independiente frente al territorio, es decir, pueden haber comunidades que sientan gran arraigo frente a un lugar, pero esta es la etapa posterior a una serie de experiencias personales de los integrantes del grupo que construyeron y se adhirieron a un imaginario que los incluyó en un colectivo que constituiría una postura y una serie de acciones de apropiación frente al territorio.

Ilustración 35 Parque intervenido, iluminado y mejorado en Nueva Zelanda



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, las actividades que se han tomado los parque del sector son el consumo de marihuana y de alcohol, (elemento no disímil de lo que sucede en la ciudad) los cuales son prohibidos por el código de policía, no obstante, son realizados por el hecho de que no hay presencia institucional o policial permanente en todos los espacios públicos, o por lo menos no hay una presión social de la comunidad a su alrededor. Sin embargo, la apropiación de estos

espacios no sólo se presenta a través de la realización de determinadas actividades, las cuales de todas formas no podrían ser realizadas permanentemente durante todo el día. Al contrario, va más allá de ocupar los espacios en un momento exacto, transformándolos en su aspecto físico, y otorgándoles una nueva constitución estética que simboliza su apropiación, con el fin de crear una nueva serie de sensaciones a los transeúntes y habitantes del sector, con el fin de integrar o apartar. Esta apropiación termina por de-construir los propósitos de los espacios públicos, cuya realidad arquitectónica se construyó bajo el modelo de urbanización residencial que propugna el orden, el civismo, y las actividades tranquilas propias de las zonas residenciales: Sacar al perro, jugar con los niños, paseos de pareja; evidenciando entonces un conflicto cultural sobre quién puede ocupar los parques y cómo debe hacerlo.

El parque se convierte en un escenario de conflicto entre la concepción estatal de formar ciudadanos modernos y el comportamiento individual de unos sujetos que posiblemente desconocen el proyecto civilizador agenciado por el Estado, aunque se les exija acogerse a unas normas con respecto a los bienes públicos (Salazar Arenas, 2007, pág. 201).

La problemática se haya, en si es posible clasificar estas actividades como resistencia o contestación al poder como argumenta Salcedo Hansen: *Esta argumentación se traduce en una constatación del poder de los ciudadanos, (...) transformar críticamente los usos y significados del espacio propuestos por los productores.* (2002, pág. 15) Lo cual incluso puede sonar drástico si se conoce el propósito de algunos de estos jóvenes que han modificado algunos parques a través del grafiti, como se aprecia en las siguientes imágenes, los cuales son conocidos por el autor de esta investigación, lo que permite asegurar que no hay un fin político, más allá de la necesidad de encontrar espacios de expresión (Lo cual no es tampoco sencillo debido a sus episodios y enfrentamientos con la policía) que muestren al mismo tiempo un mensaje tal como “Yo estuve aquí” o un “Seguiré viniendo aquí” haciendo de dichos espacios como afirma Campos y López un *Lugar significativo, ya sea por acumulación de experiencias, proyección, nostalgia, al querer perpetuar algo que ya no está, o con el futuro, al pensar en él como una alternativa de actualización de lo posible.* (2003, pág. 27)

Ilustración 36 Parque de Áticos de la Sabana 3



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 37 Parque de "Millos" Villa del Prado



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 38 Parque "Skate" en Nueva Zelanda ocupado de Grafitis



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 39 Parque de Mirandela Ocupado por grafitis



Fuente: Elaboración Propia

Un caso atípico: San José de Bavaria

Ilustraciones 40 Vías de Tránsito en San José de Bavaria



Fuente: Elaboración Propia

La urbanización San José de Bavaria simplemente no posee espacio público (a pesar de ser un barrio de estrado alto) y su malla vial es de las peores de Bogotá. Pero, ¿Cuáles son los factores consecuentes de la inexistencia de espacio público en este sector y de que su malla vial se encuentre en pésimo estado? Como no hay espacios públicos, tampoco hay incentivos para que el transeúnte pueda permanecer en el sector, pero aún peor, no existe un espacio común para el encuentro entre los habitantes del sector, debido a que no se contempló la idea al momento de la distribución de los lotes. Esto no significa, que no haya organización, de hecho sí la hay, y se presenta a través de la JAC de San José, no obstante como en los conjuntos, dicha organización se proyecta para materias precisas y concretas, como en el tema contable y de impuestos, el cual se volvería justificación de tejido social y solidaridad debido a las problemáticas de los residentes frente al distrito por el tema de los altos impuestos.

Este sector, no posee ni siquiera andenes, ya que en el lugar donde estarían ubicados, hay grandes zanjas del alcantarillado local (posos sépticos), creando aún más una separación entre el espacio de tránsito público y el espacio privado de las viviendas, conllevando a que los peatones y ciclistas compartan vías destapadas con los vehículos, representándose como un espacio muy defensivo. Sin embargo, en San José de Bavaria se presenta una problemática propia muy compleja, debido a que los altos impuestos de valorización de los habitantes del sector no se ven reflejados en obras locales, mientras les siguen llegando las facturas y sus calles siguen siendo copadas por buses escolares.

Ilustraciones 41 AVENIDA BOYACÁ al interior de San José de Bavaria



Fuente: Elaboración Propia

Más allá del conflicto estético que produce la apariencia defensiva de los espacios de San José de Bavaria, en dicho sector ocurre una problemática similar a la que sucede en Villa del Prado pero con proporciones distintas en relación al aumento del comercio, pero una forma de comercio de servicios a gran escala, los colegios. Durante los últimos treinta años, el sector se ha colmado de colegios, a pesar de no contar con alcantarillado público. Esta nueva gran masa de población flotante que llega al sector diariamente en buses escolares, ha afectado en gran medida la habitabilidad del sector, en primer lugar porque el alcantarillado no da abasto, y en segundo lugar porque los buses han destrozado las vías de tránsito del sector y por último, porque el distrito no les ha solucionado nada a los habitantes del sector que pagan altos costes de valorización.

Ilustración 42 Avenida las Villas, vía de acceso a San José de Bavaria



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 43 Avenida las Villas, Vía de acceso a San José de Bavaria 2



Fuente: Elaboración propia

Una nota periodística de El Tiempo de 1994 mostraría parte de la problemática:

UN BARRIO QUE NO RESISTE COLEGIOS

Al barrio San José de Bavaria no le cabe un colegio más. Y no es porque no tenga suficiente espacio para construirlo. Es porque no cuenta con alcantarillado y las aguas negras se manejan con pozos sépticos, que para estos casos, según los entendidos, no tienen capacidad suficiente. No obstante lo anterior, establecimientos como el colegio del Bosque²³, están ampliando sus instalaciones físicas y la situación tiene preocupado al vecindario que alega que se están violando las normas de Planeación Distrital, toda vez que en ese sector la altura máxima permitida para las edificaciones es de dos pisos. (...) Adicionalmente al riesgo que pueda representar esta situación para la salud de los habitantes, existe el peligro que implica para las personas el hecho de tener que caminar por las calzadas destinadas a los carros porque no hay andenes. Por la zona de los peatones existen vallados por donde corren las aguas lluvias y en época de invierno las aguas negras. (...) Al margen de lo anterior vale la pena anotar que la construcción del alcantarillado para ese sector de Bogotá valía en 1968 más de 1.000 millones de pesos y que este dinero debía pagarlo la comunidad. Hoy, debe la obra costar unos \$20.000 millones. Ponerle alcantarillado a ese sector es casi imposible, porque está por debajo del nivel de la red matriz que corre por la calle 170, y la única forma sería verter las aguas negras y lluvias al río Bogotá (Castellanos, 1994).

De manera que en San José de Bavaria también se produce un gran efecto contraproducente en razón de nueva población flotante, no como en el caso de Villa del Prado, pero donde el tamaño de los predios permitió que se desarrollaran formas comerciales de mayor tamaño, es decir, en Villa del Prado el comercio se limitó al tamaño de las viviendas, y es hasta ahora en los últimos años, donde se empiezan a producir transformaciones en su morfología, ocupando más espacio en el predio en función de su actividad comercial. En San José de Bavaria en cambio, como desde un principio los terrenos eran mucho más grandes, permitieron la consolidación de formas institucionales con ánimo de lucro que dentro del ordenamiento territorial no son catalogadas como comerciales sino como dotacionales, debido al carácter público del servicio de educación que imparten estos colegios privados.

²³ En este mencionado Colegio estudió el autor de esta investigación entre los años 2001 y 2001. El colegio para la época ya había construido los 5 pisos.

Como se puede apreciar en las imágenes, la malla vial no sólo de la Avenida Boyacá sino en general de todo el sector se encuentra en pésimas condiciones, en especial en razón de las afectaciones que han producido tanto los posos sépticos en el terreno como el tránsito de grandes buses escolares. Sin embargo, el atraso en malla vial no es nuevo, y se acumula un daño de décadas y ha sido el distrito el que no ha respondido a pesar de los altos impuestos que pagan los residentes del sector, como lo explica la siguiente nota de EL Tiempo para el año 2011:

No cuentan con alcantarillado, ni andenes, y son muy pocas las vías que están en buen estado. Por ello se han preguntado constantemente ¿para qué sirve la valorización en nuestro barrio? "En el 2007 nos llegó una valorización por beneficio local; es una cosa por la que hemos peleado porque nos tocó pagar obras en la 106 y 109", comentó Rodrigo Cano, miembro de la Junta de Acción Comunal (JAC) del barrio. "A medida que pasa el tiempo observamos que para este barrio no hay ninguna obra, por el contrario hay 'desobras'", añadió Rodrigo y explicó que lo que la comunidad ha construido se ha dañado. Un ejemplo de ello son las vías que se han deteriorado por el paso de vehículos, que desvían para evitar coger la calle 170, que se encuentra en mal estado. "Nos cobraron andenes de todo Bogotá y aquí ni siquiera tenemos", señaló Luz de Flórez, vicepresidenta de la JAC de San José de Bavaria. Otro de los problemas del barrio es que no cuentan con un servicio de alcantarillado. "Está permitido el pozo séptico, ese es nuestro alcantarillado, el cual pagamos, pero resulta que no hay quién controle eso", argumentó Rosi Lacambra, administradora de la JAC. Los residentes aseguran que pese a que no tienen alcantarillado el servicio fue cobrado por el Acueducto hasta hace poco. La entidad señaló que las redes locales de alcantarillado las tiene que hacer el urbanizador o constructor. "El Acueducto no tiene, ni ha tenido relación contractual relacionada con la prestación de los servicios de alcantarillado pluvial ni sanitario en ese barrio. Es decir, no se cobra, ni se ha cobrado el servicio" (REDACCIÓN EL TIEMPO ZONA, 2011).

O como también señala la Revista Semana, haciendo énfasis en algunos casos donde los impuestos parecen desproporcionados:

"Lo que están cobrando se llama robo, atraco", asegura con indignación Jairo Higuera, quien pagó 38 millones de pesos en la factura de valorización de la fase uno, y ahora, en la fase dos, debe pagar más de 27 millones. Él es un habitante de la urbanización campestre San José de Bavaria, ubicada en el noroccidente de Bogotá. Lo que más lamenta, al igual que otros propietarios, es que una de las obras que debe pagar es un parque "ya terminado" (...)

Algunos terrenos de San José de Bavaria superan los 3.000 metros cuadrados. Los casos en los que los propietarios deben pagar más de 30 millones de pesos son llamados por el funcionario como “atípicos”, los cuales contabiliza Arenas en unos diez u once lotes. En ese sentido, advierte que San José de Bavaria tiene casas de estratos cuatro y cinco, y que 99 predios, de estrato cuatro, deben pagar por su factura de la valorización, en promedio, cerca de 878.000 pesos. Frente a los casos “atípicos”, Arenas recuerda que un predio que debe pagar 32 millones de pesos por la valorización, pero subraya que ese terreno tiene 3.900 metros cuadrados. “Es más de la mitad de lo que mide la cancha del estadio El Campín. Anualmente ese predio paga 200 millones de pesos por el impuesto al patrimonio”, precisa. Los propietarios no niegan el tamaño de sus predios, pero rechazan que, por norma, solo pueda construirse en el 20 por ciento de cada lote. Clara Barragán, propietaria y residente, cuestiona esa medida al recordar que el Distrito realiza el cobro de la valorización por el ciento por ciento del predio. (Camargo, 2013)

De manera que incluso un territorio residencial de la magnitud y capacidad como lo es San José de Bavaria, y que parece impenetrable, puede banalizarse también a través de la oxidación de la habitabilidad que produce la comercialización de los predios en otro tipo de negocios, más sutiles, con otro propósitos sociales, pero que a su vez acarrearán también la llegada de una población flotante permanente en el sector que consume igualmente servicios públicos, produciendo un efecto silencioso en el territorio pero que estallaría en algún momento, debido a que éste no está preparado para afrontar la llegada del número de visitantes que tiene ahora. Ha sido la entrada y salida de buses la que ha afectado en gran medida al sector, lo que manifiesta que cada uno de los procesos del comercio producen ciertos efectos sobre el territorio donde se producen, empezando por la necesidad de servicios públicos y cuyo consumo depende básicamente de oferta y demanda.

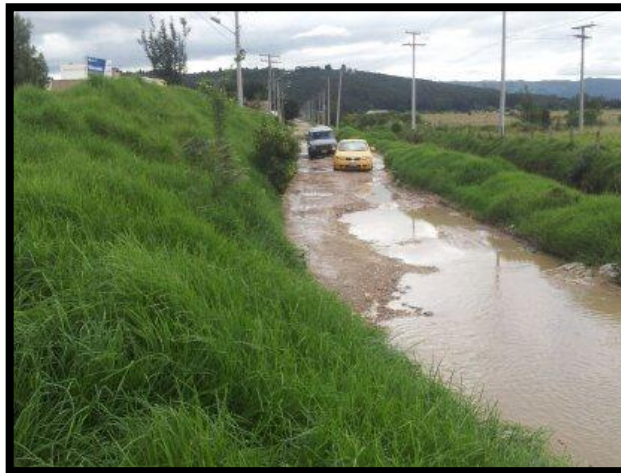
Por otro lado, la parte occidental de la calle 183, y la cual se encuentra destapada actualmente, (cuya obra se proyecta para mediados de 2018 junto con la Avenida Boyacá desde la 170 hasta la 183), en este momento tiene una gran apariencia rural, lo que ha creado y estimulado una serie de prácticas deportivas en la “Montaña” (El cerro de la conejera) que se ajustan a la soledad del sector.

Ilustración 44 Calle 183 en el sector de San José



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 45 Calle 183 en el sector Guicaní-San José de Bavaria



Fuente: Elaboración Propia

Es esta misma apariencia de ruralidad que posee este tramo de la calle 183 que se dirige a “La Montaña” (El cerro de la conejera), y donde está ubicado un Club de Oficiales, se caracteriza por antonomasia por este mismo aislamiento que produce el estado de las vías, especialmente esta 183, puesto que atrae a deportistas todos los días para practicar ciclismo y atletismo, o simplemente a caminar y recorrer la falda del cerro de la conejera.

Ilustraciones Número 46 La montaña: lugar deportivo



Fuente: Elaboración propia

La inminente construcción de la 183 y de la Avenida Boyacá, como también el mejoramiento de la malla vial de San José de Bavaria, alterarían considerablemente el uso recreativo del cerro de la Conejera, debido a que las vías serían ocupadas por el tráfico vehicular, afectando el tránsito peatonal y de bicicletas. En otras palabras, las destruidas vías de San José permiten que peatones y bici-usuarios puedan usar más tranquilamente el lugar, debido a la velocidad que se alcanzaría con las vías en buen estado, considerando que incluso aún estando en mal estado la velocidad del tránsito de los habitantes de San José es alta, y no existe la infraestructura pública para transitar como peatón o ciclista de forma segura, de manera que la instauración de vías en buen Estado permitirían el aumento del acceso vehicular al sector, pero no el peatonal sin la infraestructura suficiente.

Capítulo VI: Efecto NIMBY en Mirandela

Uno de los grandes sucesos en materia de cambios urbanísticos en la UPZ tiene lugar en Mirandela, y cuyo suceso reafirma las capacidades institucionales de imponer decisiones sobre el territorio, por encima de quienes habitan allí. En primer lugar, por la construcción de un colegio distrital en un terreno que hacía parte del parque²⁴ de Mirandela, ilegítimo para los habitantes del sector, quienes en su momento modificaron casi la totalidad la poli-sombra de cerramiento para construcción que fue puesta sin la socialización del proyecto, a las malas y con policía, través de pinturas y aerosol con arengas y palabras de protesta en contra de la futura edificación. Esto fue lo que quedó de semanas de protestas en el parque y hasta en la Plaza de Bolívar y el concejo de Bogotá. En segundo lugar y aún más grave para la habitabilidad del territorio, fue la construcción de un parqueadero de buses del SITP en un terreno continuo a Mirandela, o sea, justo a unos metros de las ventanas de algunos apartamentos que colindan con dicho lote.

Ilustración 47 Nuevo Colegio en Mirandela



Elaboración propia

²⁴ El terreno jurídicamente no pertenecía al parque, a pesar de pertenecerle al distrito como cuota espacial por la construcción de la urbanización Mirandela, sin embargo se integró al parque durante 27 años de uso continuo como espacio público.

Ilustraciones 48 Nuevo Colegio en Mirandela 2



Fuente: Elaboración Propia

Este tipo de conflictos entre entes gubernamentales y habitantes de los territorios, se realizan en la mayoría de los casos por razones ambientales, y se presentan constantemente en muchas ciudades del mundo, y Colombia no sería la excepción. Como ya vimos el caso de las importantes consultas anti-minería que se han llevado a cabo a lo largo de todo el país en los últimos años por el derecho a decidir sobre el propósito del territorio básicamente porque afecta colateralmente el lugar donde habitan y la calidad de vida de la comunidad.

No es algo nuevo, ya que estos conflictos tienen incluso rótulo propio, su nombre es “El efecto NIMBY” por sus siglas en inglés, que significan “Not In My Backyard” (No en mi patio trasero), o como se ha traducido para los conflictos de hispano parlantes, SPAN (Sí, pero aquí no) y que ha tenido gran auge debido a los constantes conflictos entre los habitantes de territorios locales en Estados Unidos y su gobierno debido a grandes proyectos que alteran el uso del suelo de su zona de hábitat y que por externalidades mismas del proyecto puede generar afectaciones directas en la comunidad y calidad de vida. Así lo definiría Gravano:

Un tópico de los imaginarios urbanos modernos es el fenómeno por el cual los vecinos de un barrio o de un área (independiente de su clase social, pero más recurrentemente de parte de sectores sociales medios) se oponen a la instalación –en ese lugar- de servicios, actividades o equipamientos que consideran o bien nocivos desde un punto de vista ambiental o bien contrarios a la propia identidad de ese territorio. El punto en común es la molestia que expresan ante las instalaciones que

brindan un servicio a una totalidad mayor (la ciudad o la región) que la que ellos defienden o referencian para oponerse. (Gravano, 2011, pág. 196)

El significado y la función del efecto “NIMBY” o del SPAN se haya en constante debate, debido a que las motivaciones de las protestas no siempre son las mismas, como tampoco y aún más trascendental los actores que las ejecutan. Cuando investigamos un poco sobre el NIMBY o el SPAN regularmente encontramos que el término se produce en función despectiva frente a la protesta, y hay constantes observaciones sobre la hipocresía y la insolidaridad de los actores que protestan, debido a que muchos de ellos no apoyan estos proyectos en el lugar que protegen, pero sí los apoyan si tuvieran lugar en otra ubicación. Sin embargo, por otro lado, existen actores que mal rotulados de NIMBY, no sólo no quieren que se realicen en el sector, ni tampoco en otro lugar por las afectaciones ambientales en mayor medida. Esta problemática que ha sucedido a nivel global demuestra la ruptura entre los intereses públicos, manifestados en el ente gubernamental local, en este caso el Distrito y los intereses particulares, la de los habitantes afectados dentro del territorio de Mirandela.

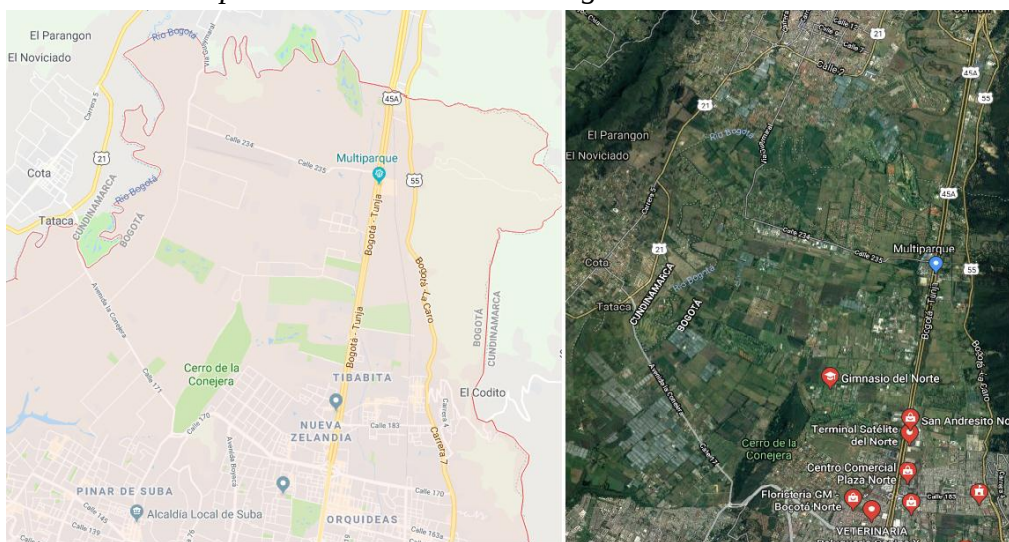
Es complejo analizar entre interés público e interés privado en este tipo de situaciones ya que es el núcleo de la problemática y del conflicto, debido a que el Distrito puede no representar un interés en términos generales, y sin embargo tiene el propósito de generar un beneficio social y de carácter público, como la construcción de un colegio que beneficiará a cientos de estudiantes, o el irreparable o irreversible parqueadero, pero que también genera grandes e importantes afectaciones en los habitantes del territorio.

El caso Mirandela produjo la creación de la organización comunal llamada “Mirandela Residencial” y que se manifestaría constantemente al colegio, elemento no menos importante, debido a que le da más legitimidad, por el otro y al parqueadero de buses SITP y de buses alimentadores de transmilenio en el límite de sus conjuntos, a sólo unos metros de las rejas, lo que produjo una molestia mucho más grande debido a la nuevo gran cantidad de CO₂ que provocan a pocos metros de sus residencias, al ruido en madrugada y en la noche, y a la devaluación de estos predios.

Este conflicto parte de la idea de que a pesar que alguien sea habitante de un territorio y se sienta parte de él, no posee finalmente poder sobre él, ni posteriormente sobre los riesgos de las intervenciones o modificaciones que se realicen allí, debido a que el territorio, así posea un símbolo colectivo y comunal, le pertenece al Estado, la institución que en teoría representa el interés general, y sin embargo, no se puede reducir el debate al interpretarlo como un conflicto territorial entre la comunidad y el interés público de la ciudad.

Este tipo de conflictos hacen surgir las preguntas que plantea Ariel Gravano como *Eje de discusión* frente al tema NIMBY, la ciudad, *¿De quién? Y ¿Para quién?* (2011), las cuales no sólo aplican para la construcción del colegio y del parqueadero, sino para el futuro territorial de la UPZ, y de la ciudad en general, teniendo en cuenta los proyectos de desarrollo urbano, por ejemplo, que se realizarán en el sector y que se pueden ver en la

Ilustración 2 Mapa Actual Zona Norte de Bogotá



Fuente: Google Maps

Ilustración 3 Terreno de la UPR Norte, la Reserva TVDH y el POZ Norte

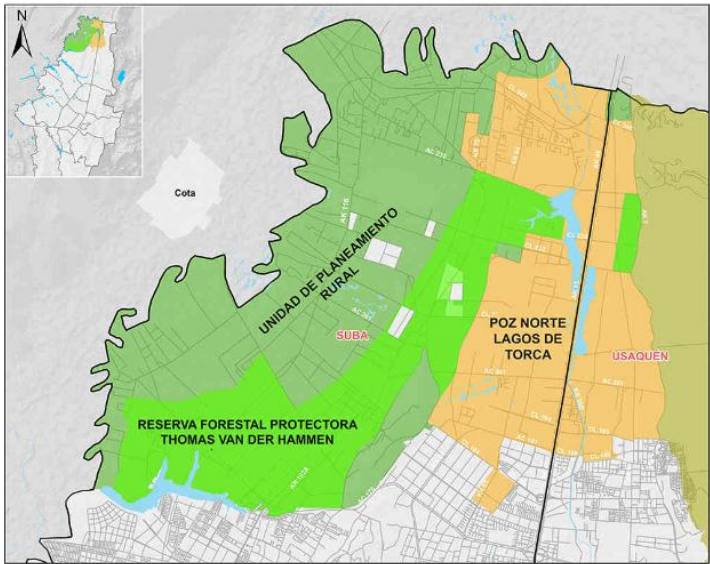
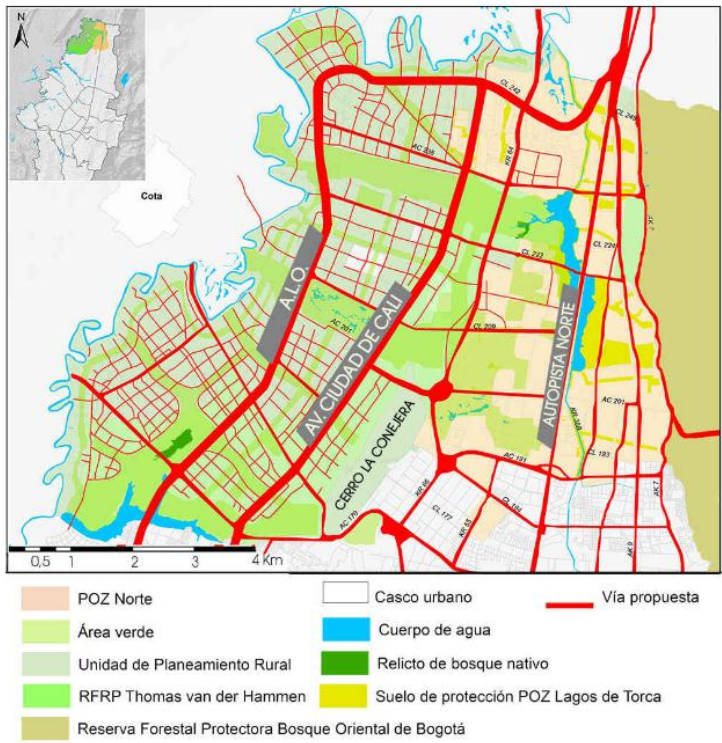


Figura 1. Elementos constitutivos del Borde norte: UPR, POZ Norte y RFRP Thomas van der Hammen. Elaboración propia con base en información pública.

Fuente: Semana Sostenible

Ilustración 4 Propuesta Vial para el norte de Bogotá



Fuente: Semana Sostenible

, los cuales evidentemente se realizan con el objetivo de dotar a la ciudad en su totalidad, de mejor infraestructura vial y residencial especialmente, pero donde se producirá un efecto negativo en el territorio en términos ambientales y paralelamente y no menos nocivo sobre la población local. La pregunta con estos casos parece responderse sola. El dominio del territorio le pertenece a la comunidad hasta donde el Estado lo permite, y hasta cuando éste decida disponer de él.

Si bien podríamos afirmar que el tipo de equipamientos o proyectos urbanos (en el caso de las vías) que se piensan desarrollar desde la alcaldía, son los que definen precisamente el tipo de resistencia local que se presente, ya que hay proyectos que no representan gran peligro para la comunidad en primera instancia, y sin embargo, pueden afectar a largo plazo la comunidad local, como la ampliación y construcción de vías en el sector de San José, lo cual parece una muestra de progreso para sector, por otro lado también producirá efectos colaterales derivados del aumento tanto del tráfico como de la nueva población flotante.

La resistencia producida por los habitantes de Mirandela y del sector logró gran eco, incluso en los medios de comunicación. Así lo cubriría Carlos Hernández, del periódico Espectador para el año 2016:

La sonora resistencia de esos vecinos ha avivado un fenómeno que se ha conocido al son de cada protesta, pero que tiene como trasfondo, por un lado, la necesidad de la administración de cubrir el déficit de colegios y, por otro, el reclamo de los ciudadanos por espacio público para su disfrute en una ciudad que también es deficitaria en ese sentido. En este momento, la Secretaría de Educación Distrital (SED) está atenta a cuatro casos en los que el conflicto es el mismo: la comunidad se opone a la construcción de un colegio en una zona verde que ha usado tradicionalmente como parque. (Hernández Osorio, 2016)

Como nombraba Hernández, esta problemática no sólo se vive en Mirandela, sino también en Puerto del Sol CAFAM también en suba, Ciudad Techo en Kennedy y Porvenir II en Bosa. La construcción de los colegios fue planeada y ordenada en el año 2014 durante la alcaldía de

Gustavo Petro, y si bien pretendían ayudar a solventar parte de la demanda de colegios en Bogotá, en las localidades mencionadas se perjudicaría a los residentes locales, así, la balanza de costos o perjuicios por un lado y beneficios por el otro, termina siendo una discusión de términos subjetivos, no obstante, es la institución pública la que se impone sobre la realidad urbana y define el propósito y el futuro del territorio.

Por otro lado, Enrique Peñalosa no dudaría en su ejecución, ya que según el abogado que defiende los intereses de estos sectores Juan Carlos Velasco, el contratista (G&R SAS) encargado de la construcción del colegio, *fue aportante de la campaña de Peñalosa* (Hernández Osorio, 2016). De manera que no sólo hay un conflicto de tipo NIMBY, sino un conflicto de intereses económicos para construir permanentemente desde la Alcaldía, utilizándola precisamente como una *empresa de construcción* (Zuhué Patiño, 2017).²⁵

El lío jurídico del parque de Mirandela es bastante complejo por el origen de la propiedad del terreno, el cual le pertenecía al distrito como cesión por la construcción de Mirandela, pero era un espacio que no estaba destinado a ello, no obstante, se usó como tal por la comunidad por 28 años:

Una razón para que el gobierno de Gustavo Petro (2012-2015) incumpliera su meta de construir 30 colegios nuevos en lotes nuevos fue la falta de suelo para edificarlos. La escasez de tierra en Bogotá llevó a su administración a gastarse el tiempo en conseguir lotes, mas no en obras. En medio de esa búsqueda, en 2014, el Departamento del Espacio Público (DADEP), que recibe las zonas de cesión de los constructores, le entregó a la Secretaría de Educación Distrital los cuatro lotes en mención con el fin de que los usara para construir instituciones educativas (Hernández Osorio, 2016).

²⁵ Hem Zuhué Patiño haría un análisis sobre las similitudes de Fernando Mazuera y Enrique Peñalosa, ambos alcaldes de Bogotá (Mazuera en los años 50) y ambos con negocios turbios en negocios de la construcción y el transporte, siendo Mazuera impulsor del desmonte del tranvía y uno de los principales importadores de buses y carros. La constructora de Fernando Mazuera casualmente fue la que construyó Mirandela*. Gustavo Petro en entrevista con Citytv (<https://www.youtube.com/watch?v=NH2qVWwbF1U> Min.26) también haría esta comparación haciendo referencia en que el modelo Peñalosa es originalmente el modelo Mazuera, por su responsabilidad en la expansión urbana de Bogotá.

En la otra mano tenemos la construcción del parqueadero de SITP y alimentadores que literalmente fue construido en el “Backyard” de Mirandela:

Ilustración 49 Parqueadero de Buses en el "Backyard" de Mirandela



Fuente: Google Maps

Del mismo modo que con el colegio, el parqueadero de SITP fue construido sin previo aviso, sin la socialización a la comunidad, ni mucho menos con su aprobación. Así sería reportado por el Periódico el TIEMPO, donde también se expone la idea de que hay un déficit de terrenos para construcción en el perímetro de Bogotá, razón por la cual se planean este tipo de proyectos en zonas cada vez más periféricas:

Vecinos del barrio Mirandela, en el norte de Bogotá, se reunirán con algunas entidades distritales para aclarar y expresar sus preocupaciones sobre el impacto en la movilidad que, según ellos, tendría un parqueadero de buses del Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp), que se pretende construir en la zona para aliviar el déficit de estos espacios en la ciudad (El Tiempo Bogotá, 2015).

Ilustración 50 Protestas por Construcción de parqueadero del SITP en Mirandela



Fuente: (El Tiempo Bogotá, 2015)

Al día de hoy, empezando el año 2018, ambos proyectos se encuentran realizados. Las protestas y los debates en las calles de Mirandela, en la Plaza de Bolívar y en el consejo de Bogotá, no dieron resultados, y los habitantes de dicho sector ahora cuentan con dos nuevas construcciones en su criterio ilegítimas. A pesar de que estas obras se puedan interpretar como ilegales, debido a que sí hubo una reducción considerable del espacio público en el sector, y pueden haber implicaciones en materia de salud por las emisiones de CO₂ de los buses a pocos metros de las viviendas, el Estado, no obstante, mostró tener la capacidad y el poder sobre el territorio. De manera que las consecuencias de la resistencia de la comunidad en este caso concreto no se produjo en la no-construcción de los proyectos, debido a que el Estado siempre podrá pasar por encima de la comunidad por sus recursos coercitivos, sino en la legitimidad de los actores públicos.

Como concluiría Gravano, este efecto NIMBY es *El resultado de la acción del Estado y de los aparatos políticos que, por acción u omisión, producen el vacío de canales de participación por donde la pro-actividad de todos los actores pueda tener cauce* (Gravano, 2011, pág. 222) De manera que este tipo de conflictos, muestra una fractura, o mejor, un vacío en el canal de comunicación y ejecución de proyectos entre los entes gubernamentales y las comunidades de los territorios.

Es un conflicto injusto y desbalanceado debido a que el Estado es quien lleva ventaja en los tiempos, y la reacción de la comunidad ya tardía, se produce casi hasta su ejecución, o cuando la obra ya se está iniciando. La detención de los proyectos y las obras depende entonces en primer lugar del papel de la opinión pública en general para presionar el gobierno y rechazarlas, y esto depende más del eco que produzca la comunidad y los medios de comunicación, y en segundo lugar, de las inminentes consecuencias ambientales y sociales, que sí producen proyectos mineros y petroleros, pero no la construcción de un colegio o de un parqueadero en una zona urbana, donde el Estado incluso tiene más presencia coercitiva.

Conclusiones

La ausencia de una definición en la función o propósito social de la ciudad, junto con el ámbito económico como primer impulsor de la transformación urbana, son los dos grandes factores para que estas transformaciones urbanísticas puedan ser consideradas como un producto negativo, de ahí que se contemple el término de ciudad banalizada o en proceso de banalización para describir el contexto, es decir, donde se impone una motivación económica más que una con carácter social en la visión de ciudad y en sus cambios, efecto que se produce sectorialmente dependiendo también de ciertos factores geográficos y sociales. Al interior de la ciudad, suceden más actividades que simplemente las racionales: trabajar, habitar, circular, recrear. Estas funciones se mezclan y entre ellas se complementan y producen nuevas actividades y hechos sociales al interior de la ciudad. Por otro lado, la forma que las instituciones interpretan, presentan y representan la ciudad, es través de mecanismos jurídicos tal como el Plan de Ordenamiento Territorial, un lenguaje supremamente técnico, pero alejado de los hechos y los fenómenos sociales que ocurren en los territorios, y los cuales desbordan estas formas de interpretar, analizar y planear el territorio a través de mapas que desconocen su realidad social.

La herramienta de planeación urbana conocida como Unidad de Planeación Zonal, es una propuesta de ordenamiento geográfico y urbano de la ciudad de Bogotá que agrupa barrios en polígonos, con el objetivo de realizar proyectos urbanos, creada en el primer POT en el año 2000. Este no posee características institucionales ni mucho menos posee capacidades

organizaciones que le permita crear tejido social, es decir, no posee una función social destinada a la cohesión o consolidación de procesos sociales que consoliden o fortalezcan la relación y el arraigo del residente urbano con su territorio de hábitat y su entorno social, relación cuya existencia se pone en duda. El habitante ciudadano por su parte no ha construido una identidad no muy amplia frente territorio que ocupa al interior de la ciudad, en parte por las estructuras edilicias (Proliferación de Apartamentos) que no permiten relacionarse con el territorio, y que se refleje en una organización más amplia y que agrupe Barrios y Juntas de Acción Comunal, las cuales por otro lado, por su tamaño y composición social, tampoco tienen la capacidad de contradecir o contrarrestar las decisiones distritales sobre el territorio.

La UPZ San José de Bavaria, es un sector que se encuentra alejado del centro de la ciudad, cuya figura y símbolo de centralidad social y urbano se desvanece (Carrión, 2004) es un sector periférico, no obstante, poco a poco ha sido absorbida por las nuevas dinámicas de la ciudad metropolitana. El proceso, empezó con la construcción del Centro Comercial, el cual transformó una zona que se proclamaba como residencial por el modelo de vivienda instalado en una localidad dormitorio como Suba, para convertirse en un ruta vial que alimenta dicho centro comercial, transformando el significado del espacio vial local en No Lugares (Auge, 2000), cumpliendo a su vez una función ajena, la de dos grandes vías que no se han desarrollado por ineficacia del distrito, la avenida Boyacá y la Calle 183, las cuales se conectarían en el sector de San José de Bavaria.

El centro comercial Santa Fe se establecería en el territorio de la UPZ y en el paisaje urbano como una sub-centralidad urbana, un centro comercial al estilo norteamericano (Chueca, 2009) (Muñoz, 2008), o como los llaman allá, los populares MALLS, espacios cerrados que proponen una nueva forma de habitabilidad y de entender el comercio, ya que lo agrupa evitando su dispersión urbana y lo fusiona en un espacio. Para acometer este fin debe construirse bajo parámetros colosales, lo cual le funciona como herramienta publicitaria, y debido a su tamaño, se vuelve punto de ubicación y encuentro (Pérgolis, 1998). El centro comercial Santa Fe se consolidó en el sector entonces, como el anclaje de expansión urbana hacia el norte de la ciudad de Bogotá debido a que legitimaría la habitación y la vivienda en la periferia, no especialmente por alterar el valor de los predios alrededor sino por la centralidad que produce la magnitud de actividades sociales que se realizan allí. El constructor privado tomó el control sobre el diseño

urbano, imponiendo una visión de ciudad y de habitación que reduce las posibilidades y los incentivos a realizar actividades en entornos públicos debido a que dicho constructor a moldeado los espacios públicos como resquicios de los espacios privados privándolos de significado y función social convirtiéndolos en No Lugares (Auge, 2000), espacios deshabitados y abandonados por los habitantes que los rodean, especialmente por su precario diseño, el cual no permiten una verdadera actividad de interacción social.

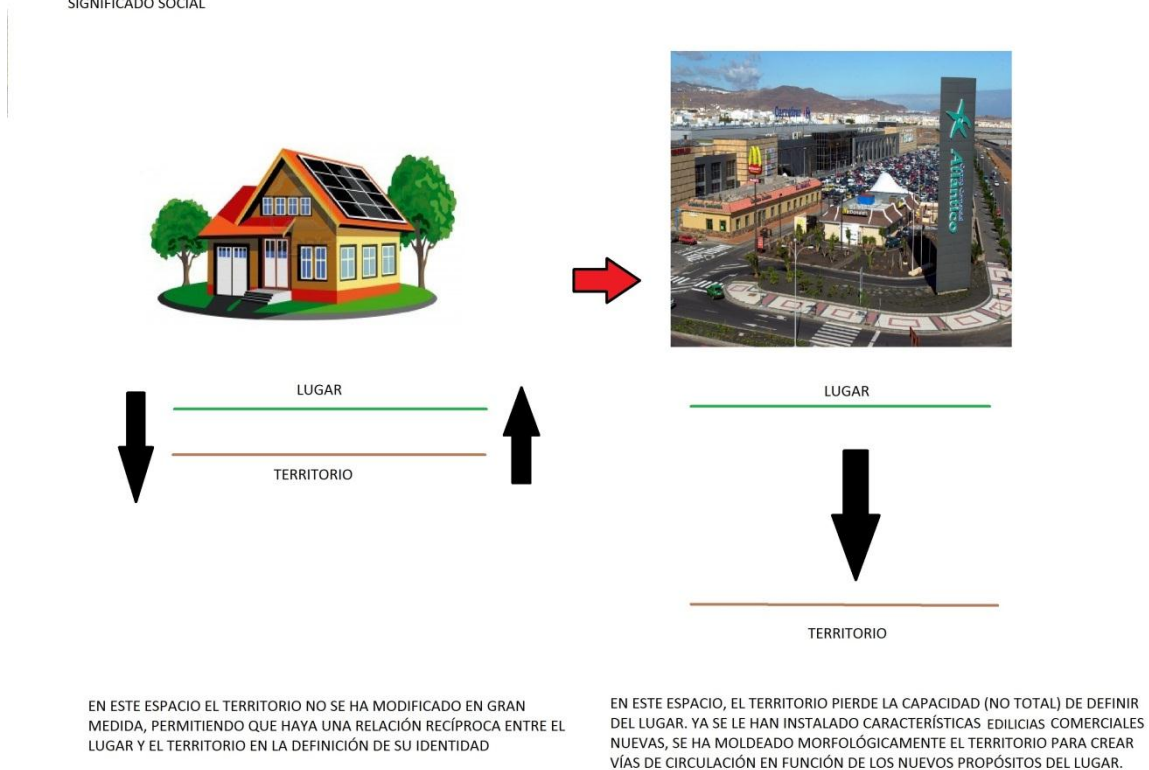
Esta nueva centralidad urbana que constituyó el centro comercial en el sector alteraría la dirección del tráfico urbano en función de su alimentación, proceso que crearía nuevas vías de tráfico constante y también alteró los usos del suelo de áreas residenciales que permitían el comercio a pequeña escala, pero donde éste aumentaría considerablemente, afectando directamente las condiciones de habitabilidad de barrios otrora residenciales en su totalidad, conllevando finalmente a que el significado y su imagen original residencial, transformando casas en grandes locaciones, en función del comercio y su nueva forma comercial (Muñoz, 2008), transformando así la identidad del lugar y su relación con el territorio. Es entonces, el aumento del tráfico especialmente vehicular, un fenómeno urbano producto de la construcción de ciudades en función del movimiento (Pérgolis, 1998) (Ascher, 2007) (Chueca, 2009) (Ricart & Remesar, 2013) este movimiento, expresado en el tránsito vehicular es una de las causas principales de la alteración de las funciones de los territorios, como en el caso particular de la UPZ tal como sucedió en San José de Bavaria, donde la construcción indiscriminada de colegios produjo el aumento del tráfico de buses de las rutas escolares, razón por la que sus vías se encuentran en pésimo estado, o como en Villa del Prado y Nueva Zelandia, donde este nuevo tránsito vehicular se ha tomado sus calles,

La identidad de los lugares entonces, se altera conforme a las permanentes transformaciones morfológicas. Poco a poco los “lugares” urbanos, son más independientes en relación con el territorio que estos ocupan, o sea, los lugares que en el pasado, eran definidos de abajo hacia arriba, es decir, la ubicación geográfica como principal factor de la identidad del lugar, elemento transformado por el mercado de la construcción (Campos M. & López G., 2003), principal productor de lugares que ahora se constituyen de arriba hacia abajo, es decir, siendo el diseño físico, edilicio el que rotula e identifica actualmente los lugares, es decir, priman las características arquitectónicas y morfológicas sobre la ubicación geográfica, es decir un modelo

ciudad que se intenta multiplicar (Muñoz, 2008), esta localización geográfica no deja de influenciar, pero ya no tiene el papel preponderante en la definición de la identidad del lugar. Como observamos en la *¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.*, el “lugar” se construye a partir de los propósitos sociales y de las modificaciones al territorio que se le impriman, de manera que entre más modificaciones en materia de estructura física se le haga a un espacio, más débil es la relación entre el lugar y el territorio.

Ilustración 51 Papel del territorio en la definición del lugar

LUGAR ENTENDIDO COMO CONSTRUCCIÓN SOCIAL QUE AGRUPA ELEMENTOS TALES COMO UNA ESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA, UNA FUNCIÓN Y UN SÍMBOLO Y SIGNIFICADO SOCIAL



Fuente: Elaboración Propia

Bibliografía

- Ascher, F. (2007). *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza.
- Auge, M. (2000). *Los No lugares*. Barcelona: Gedisa.
- Beuf, A. (2012). Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá del Siglo XX., (págs. 1-22). Bogotá.
- Beuf, A. (2016). Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (pot) de Bogotá (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25, 199-219.
- Borja, J. (2000). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Borja, J. (2003). *Espacio Público: Ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Caicedo, S. (25 de 01 de 2018). *Lagos de Torca despega con un plan de 128.000 viviendas*. Obtenido de El Tiempo.com: <http://www.eltiempo.com/bogota/firman-fideicomiso-para-construir-lagos-de-torca-en-el-norte-de-bogota-175198>
- Camargo, M. d. (31 de 01 de 2013). *Cuando la valorización llega por \$30 millones*. Recuperado el 13 de 12 de 2017, de Semana.com: <http://www.semana.com/nacion/articulo/cuando-valorizacion-llega-30-millones/331308-3>
- Campos M., L., & López G., L. (2003). Identidad y memoria urbana. Recuerdo y olvido, continuidades y discontinuidades en la ciudad. *REVISTA DE URBANISMO*, 24-34.
- Caracol Radio. (04 de 12 de 2017). *Alcaldía de Bogotá anuncia inversión de \$8 billones en obras para el próximo año*. Recuperado el 10 de 12 de 2017, de Caracol.com: http://caracol.com.co/emisora/2017/12/04/bogota/1512412271_162053.html
- Carrion M, F. (2004). ESPACIO PÚBLICO: Punto de partida de la alteridad. *Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad*, 55-79.
- Carrión, F. (2004). ESPACIO PÚBLICO: PUNTO DE PARTIDA PARA LA ALTERIDAD. *Ciudad e Inclusión: Por el derecho a la Ciudad*, 55-79.
- Castellanos, R. (25 de 03 de 1994). *UN BARRIO QUE NO RESISTE COLEGIOS*. Recuperado el 13 de 12 de 2017, de EL TIEMPO.COM: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-84355>
- Chueca, F. (2009). *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

- El Tiempo Bogotá. (24 de 02 de 2015). *Comunidad se opone a patio-taller del SITP en el norte de Bogotá*. Recuperado el 13 de 12 de 2017, de El Tiempo.com:
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15291792>
- El Tiempo Bogotá. (04 de 12 de 2017). *¡Prepárese! El 2018 llega con obras en las principales vías bogotanas*. Recuperado el 10 de 12 de 2017, de www.Eltiempo.com:
<http://www.eltiempo.com/bogota/obras-para-bogota-en-el-2018-158494>
- García Alttamar, F. (23 de 02 de 2015). *Dos detenidos en protestas contra parqueadero del SITP no consultado*. Recuperado el 13 de 12 de 2017, de El Espectador:
<https://www.elespectador.com/noticias/bogota/dos-detenidos-protesta-contra-parqueadero-de-sitp-no-co-articulo-545759>
- Gravano, A. (2011). ¿Vecinos o Ciudadanos? El fenómeno NIMBY participación social desde la facilitación organizacional. *Revista de Antropología*, 54(1), 191-230.
- Hernández Osorio, C. (1 de 11 de 2016). *Las razones del lío por la construcción de zonas verdes en Bogotá*. Recuperado el 12 de 12 de 2017, de EL ESPECTADOR :
<https://www.elespectador.com/noticias/bogota/razones-del-lío-construccion-de-colegios-zonas-verdes-d-articulo-663496>
- Muñoz, F. (2008). *La Urbanización*. Barcelona: Gustavo Gili, SL.
- Perez Preciado, A. (2003). *La expansión urbana de Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Pérgolis, J. C. (1998). *Bogotá Fragmentada*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- REDACCIÓN EL TIEMPO ZONA. (6 de 10 de 2011). *Altos impuestos pagan residentes de San José de Bavaria*. Recuperado el 13 de 12 de 2017, de El Tiempo.com:
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10506731>
- Ricart, N., & Remesar, A. (2013). REFLEXIONES SOBRE ESPACIO PÚBLICO. *On the waterfront*(25), 5-35.
- Salazar Arenas, O. I. (2007). Tiempo al Aire Libre. Prácticas sociales, espacio público y naturaleza en el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera. *Historia Crítica*(33), 186-208.
- Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión sobre el urbanismo. *EURE*, 28(84), 5-19.
- Salcedo, M. A., & Caicedo, S. C. (2008). EL espacio Público como objeto de estudio en las ciencias sociales y humanas. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 6(1), 99-15.
- Saravi, A. G. (2004). Segregación Urbana y Espacio público. *Revista de la CEPAL*, 33-48.

- Semana Sostenible. (01 de 11 de 2017). *La incertidumbre sobre el futuro del Borde Norte de Bogotá*. Obtenido de Semana Sostenible:
sostenibilidad.semana.com/impacto/articulo/borde-norte-de-bogota-la-incertidumbre-que-reina-sobre-su-futuro/38891
- Sennett, R. (1977). *The Fall of the Public Man*. New York: WW Northon & Company.
- Sennett, R. (1990). *The conscience of the eye: The design and social life of cities*. . New York: WW Northon & Company. .
- Sennett, R. (1997). *CARNE Y PIEDRA: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial .
- Villar, R. M., Triviño, M. I., & Monroy, M. (2010). *Sobre el fenómeno de la transformación de la ciudad (Calle 34 de Teusaquillo Bogotá 1948-2004)*. Bogotá: Universidad Gran Colombia.
- Zuhué Patiño, N. (10 de 10 de 2017). *Fernando Mazuera y Enrique Peñalosa, el negocio del transporte en la alcaldía de Bogotá (1948-2017)*. Obtenido de ALGARETE.COM:
<http://www.algarete.com.co/fernando-mazuera-y-enrique-penalosa-el-negocio-del-transporte-en-la-alcaldia-de-bogota-1948-2017/>