



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

Transformación del Hábitat Fontibón- Aeropuerto El Dorado: Del habitar po- pular a la territorialización de la Aerópolis

Ninfa Carolina Menjura Gualteros

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Artes, Maestría en Hábitat
Bogotá, Colombia

2016

Transformación del Hábitat Fontibón- Aeropuerto El Dorado: Del habitar po- pular a la territorialización de la Aerópolis

Ninfa Carolina Menjura Gualteros

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:

Magister en Hábitat

Directora:

Dra. en Urbanismo Mercedes Castillo De Herrera

Codirector:

Mtr. en Urbanismo Luis Carlos Jiménez Mantilla

Línea de Investigación:

Dinámicas económicas y socioespaciales en la producción de hábitat

Grupo de Investigación:

GIDEST

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes, Maestría en Hábitat

Bogotá, Colombia

2016

Resumen

El presente trabajo de investigación realiza una lectura de realidad de la relación existente entre el aeropuerto El Dorado y su entorno urbano popular en la localidad de Fontibón de la ciudad de Bogotá D.C. (Colombia), en una dinámica de antagonismo y no de complementariedad, producto de las demandas de una infraestructura aeroportuaria y su necesidad de expansión para el cumplimiento de funciones de interconexión a distintos niveles (nacional, continental y mundial) propios de la inserción de la ciudad y el país en el proceso de la globalización, en vecindad con un entorno urbano popular, co-construido y habitado como respuesta a la necesidad de escenarios para el desarrollo de la vida humana en el desenvolvimiento de lo cotidiano.

Con un enfoque de hábitat se abordan categorías conceptuales de autores como G. Deleuze, M. Santos, F. Guattari, J. Sanchez, E. Leff, M. Echavarría, entre otros, para la comprensión de esta realidad, desde la territorialización del hábitat popular frente a un proceso de desterritorialización y reterritorialización, orientado al cumplimiento de los propósitos de la aerópolis, cuyo proceso de transformación ha correspondido a las dinámicas del mercado. Para la lectura de realidad, se adopta la metodología creativa multiversal propuesta por el G. Zabala en tres momentos (sensación, percepción, comprensión), partiendo de reconocer la realidad del hábitat en el lugar en distintos niveles imbricados espaciales dentro de un contexto global, hasta la comprensión de las dinámicas de poder, donde la relación de fuerza es poseída por los agentes del aeropuerto. También se reflexiona en la búsqueda de alternativas futuras donde la salida no signifique la pérdida de la calidad de vida de la comunidad allí asentada.

Para el efecto se plantean tres capítulos. En el primero se presenta el marco metodológico y conceptual. En el segundo, se recoge la realidad vivida en el conjunto de barrios en su proceso de construcción y de percepción. Y en el tercer capítulo se muestra la configuración de escena-

rios y reflexiones para la solución del problema, elementos de soporte para la discusión del trabajo.

Palabras claves: Hábitat popular, aerópolis, territorio, territorialización-desterritorialización-reterritorialización, metodología creativa multiversal, sensación, percepción, comprensión, Fontibón, vecindario, vecindad.

Summary

The investigation reads the relationship between El Dorado airport and its popular urban environment in Fontibón- Bogotá D.C. (Colombia), among them there are a dynamic of antagonism and not of complementarity, as a result of the demands of an airport infrastructure and its need for expansion to interconnect at different levels (national, continental and world) in the process of globalization. The airport next to popular habitat co-constructed and inhabited as a response to the need for scenarios for the development of human life in the development of everyday life.

With a habitat approach, this investigation study conceptual categories of authors such as G. Deleuze, M. Santos, F. Guattari, J. Sanchez, E. Leff, M. Echavarría, among others, for the understanding of this reality, from the territorialization of the Popular habitat against the process of deterritorialization and reterritorialization, oriented to the aerópolis, whose process of transformation has corresponded to the market dynamics. We adopt the creative multiversal methodology proposed by G. Zabala in three moments (sensation, perception, understanding), starting from recognizing the reality of the habitat in the place at different imbricated spatial levels within a global context, until the understanding of the dynamics of power, where the relationship of

force is possessed by the agents of the airport. It reflects on the future alternatives does not the loss of the quality of life of the community there.

It develops three chapters. The first presents the methodology and conceptual framework. The second, the reality lived in the neighborhoods, their process of construction and perception. And the third chapter shows the configuration of scenarios and reflections for the solution of the problem, elements of support for the discussion of the work.

Keywords: Popular habitat, aeropolis, territory, territorialization-deterritorialization-reterritorialization, creative multiversal methodology, sensation, perception, understanding, Fontibon, neighborhood.

Contenido

Introducción	
1. Referentes Conceptuales y Metodológicos.....	16
1.1. Recorrido metodológico y conceptual de la investigación:	16
1.2. Marco metódico y metodológico: Diseño de la investigación:.....	24
1.2.1. Primer momento. Ir al lugar: Espacio-Tiempo-Hombre (desde lo sensorial).....	25
1.2.2. Segundo momento. Llegar a la narrativa - Estar, Ser, Interactuar (desde la percepción).....	30
1.2.3. Tercer momento: El volver para proyectar (desde la comprensión).....	34
1.3. Marco Conceptual.....	36
1.3.1. Territorio, territorialización, reterritorialización, deterritorialización.....	37
1.3.2 Del territorio a la exploración del hábitat popular	49
1.3.3. Territorialización del Hábitat.....	69
1.3.4. Desterritorialización del hábitat.....	74
1.3.5. Reterritorialización de la aerópolis	80
1.3.6. Reterritorialización de la Subjetividad.....	83
2. El Hábitat popular de Fontibón: flujos de territorialización, desterritorialización y reterritorialización.....	87
2.1. Tejiendo infraestructuras que destruyen los hábitats cotidianos.....	88
2.2. La AID, un borde que se desborda.....	93

2.3.	Urbanización La Rosita.....	97
2.4.	San José el Jardín.....	118
2.5.	Puerta de Teja.....	128
2.6.	El Bogotano I Sector.....	142
2.7.	La Isla de Fontibón.....	147
2.8.	Urbanización La Cabañita.....	156
2.9.	Barrio La Cabaña.....	162
2.10.	Urbanización Los Cámbulos.....	183
2.11.	Las Flores.....	193
2.12.	El Triunfo.....	202
2.13.	Conjunto Residencial Villa Beatriz.....	209
2.14.	Conjunto de Vivienda Rubén Vallejo Jaramillo.....	216
2.15.	Barrio Veracruz.....	222
2.16.	Síntesis Barrios.....	233
3.	Tensión Hábitat Popular frente a la Aerópolis.....	242
3.1.	Configuración del Escenario Hábitat Popular frente a la Aerópolis.....	243
3.2.	Propuesta agentes de la aerópolis vs actores del Hábitat popular.....	263
3.2.1.	Propuesta institucional y sus escenarios de ocupación futura para el borde Aeropuerto en Fontibón.....	263
3.2.2.	Acciones y Proyecciones de los Habitantes y sus Organizaciones.....	275

3.3.	Transversalidades y tendencias del Hábitat popular frente a la Aerópolis	284
3.3.1.	¿Antagonismo o complementariedad?	284
3.3.2.	La Modernidad: un desarrollo que atrasa.....	290
3.4.	Lectura comprensiva desde lo ético, estético y lógico.....	297
3.4.1.	Lo ético como aproximación a la inclusión política	297
3.4.2.	Lo estético como expresión de la intersubjetividad.....	300
3.4.3.	Lo lógico en la relación hábitat-aeropuerto.	302
4.	Conclusiones	305
5.	Referencias.....	309

Tablas

Tabla 1:	<i>Etapas de Investigación</i>	25
Tabla 2:	Predios por Usos en el Barrio La Rosita.....	99
Tabla 3:	Predios por Usos, barrio San José.....	120
Tabla 4:	Predios por Usos barrio Puerta de Teja.	130
Tabla 5:	Predios por Usos barrio El Bogotano I.	143
Tabla 6:	Predios por Usos en el barrio La Isla de San José.	149
Tabla 7:	Predios por Usos Urbanización La Cabañita.	157
Tabla 8:	Predios por Usos barrio La Cabaña.	164
Tabla 9:	Predios por Usos barrio Los Cábulos.	185
Tabla 10:	Predios por Usos barrio Las Flores.....	195
Tabla 11:	Predios por Usos Agrupación de Vivienda Villa Beatriz.	210

Tabla 12: Predios por Usos barrio Veracruz. Fuente:.....	223
Tabla 13: Síntesis Barrios (Parte I).....	235
Tabla 14: Síntesis Barrios (Parte II).....	237
Tabla 15: Nivel Local frente a su temporalidad en la dinámica Hábitat Popular-Aerópolis	243
Tabla 16: Nivel Distrital frente a su temporalidad en la dinámica Hábitat Popular- Aerópolis.....	247
Tabla 17: Nivel Regional frente a su temporalidad en su inserción a la Aerópolis.....	251
Tabla 18: Nivel Nacional frente a su temporalidad en su apuesta por configurar la Aerópolis El Dorado	254
Tabla 19: Nivel Global en su temporalidad hacia ciudades Aeropuerto	261
Tabla 20: Propositiones y Realizaciones Actores Comunitarios	277

Figuras

Figura 1: Matriz Teórico-conceptual de la investigación	16
Figura 2: Aspectos a Observar en Recorridos Exploratorios.	29
Figura 3: Aspectos a Percibir en las Narrativas.	34
Figura 4: Matriz de reconocimiento para tratamiento de información del diario de campo hacia el reconocimiento espacio-tiempo-ser humano.	36
Figura 5: escenarios de ocupación futura OEFAE	90
Figura 6: Área de Influencia aeroportuaria y área de renovación	91
Figura 7: Zona de Intervención Prioritaria de Fontibón	92

Figura 8: AID Decreto 765 de 1999 y Concepto Técnico de Aerocivil 4275 del 21 de Agosto de 2014.	94
Figura 9: Zona de Estudio con sus barrios.	96
Figura 10: Urbanización La Rosita.	98
Figura 11: Espacio-Tiempo-Ser Humano en el Barrio La Rosita.	111
Figura 12: Barrio San José El Jardín.	119
Figura 13: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio San José El Jardín.	127
Figura 14: Barrio Puerta de Teja.	129
Figura 15: Espacio-Tiempo-Ser Humano en el Barrio Puerta de Teja.	142
Figura 16: Barrio Bogotano I Sector.	143
Figura 17: Espacio-Tiempo_Ser Humano barrio El Bogotano I.	147
Figura 18: Barrio La Isla de Fontibón.	148
Figura 19: Planos Urbanísticos Registrados dentro del área del barrio Cultural La Isla de Fontibón.	151
Figura 20: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio La Isla de Fontibón.	156
Figura 21: Urbanización La Cabañita.	157
Figura 22: Espacio-Tiempo-Ser Humano.	162
Figura 23: Barrio La Cabaña.	163
Figura 24: Zona de Reserva vial en el barrio La Cabaña	168
Figura 25: Legalización Barrio La Cabaña, la zona amarilla corresponde a área legalizada y la azul en trámite de legalización	174
Figura 26: Espacio-Tiempo-Ser Humana barrio La Cabaña.	183
Figura 27: Urbanización Los Cámbulos.	184

Figura 28: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio Los Cábulos.	193
Figura 29: Barrio Las Flores.	194
Figura 30: Espacio-Tiempo-Ser Humano Barrio Las Flores.	202
Figura 31: Urbanización El Triunfo.	203
Figura 32: Espacio-Tiempo-Ser Humano Urbanización El Triunfo.	209
Figura 33: Conjunto Residencial Villa Beatriz.	210
Figura 34: Zona de Reserva vial en la agrupación de Vivienda Villa Beatriz	214
Figura 35: Espacio-Tiempo-Ser Humano Conjunto de Vivienda Villa Beatriz.	216
Figura 36: Conjunto de Vivienda Rubén Vallejo Jaramillo.	217
Figura 37: Panorámica Conjunto de Vivienda Ruben Vallejo Jaramillo.	222
Figura 38: Barrio Veracruz.	223
Figura 39: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio Veracruz.	233
Figura 40: ¿Antagonismo o Complementariedad? HUB-HUP.	288

Introducción

La investigación realizada adelantó una lectura de la transformación que se está registrando en el entorno del Aeropuerto El Dorado desde una perspectiva de hábitat teniendo como punto central de la discusión el devenir de sus habitantes, las relaciones que se entretienen entre los actores y las territorialidades en los procesos de producción de hábitat, para identificar los dispositivos conceptuales que orienten su accionar en una zona que es de interés estratégico para la ciudad, el país y el subcontinente suramericano y cuyo uso residencial está siendo redefinido.

Efectivamente, el Aeropuerto Internacional El Dorado constituye una prioridad estratégica para la articulación del país a la economía mundial y, en ese sentido, se ha puesto en un segundo plano la discusión sobre las afectaciones del espacio vivencial de los habitantes que se encuentran ubicados en el territorio de influencia.

Esta tesis busca aportar a la visibilización de la dinámica subyacente al interior de un territorio constituido como hábitat en su interacción con el aeropuerto y la necesidad de incluir tal perspectiva en la búsqueda de soluciones al conflicto generado, así como la incorporación de la perspectiva de hábitat en la discusión de la política pública del país frente a proyectos de modernización que afectan la calidad de vida de los habitantes ubicados en su área de influencia.

Así, la investigación tuvo como objetivo desarrollar una lectura comprensiva del hábitat popular en la transformación del borde Fontibón – Aeropuerto El Dorado a través de la emergen-

cia de categorías en el recorrido de la territorialización, desterritorialización y reterritorialización del hábitat popular frente a la aerópolis.¹

Para desarrollar el objetivo propuesto, se identificaron las formas de producción del hábitat popular y del habitar del entorno del aeropuerto El Dorado a través de la territorialización de sus habitantes en el recorrido de **ir** a la realidad desde la investigación.

Igualmente, se reconoció la dinámica relacional de los actores en la transformación del entorno del aeropuerto El Dorado, sus contradicciones y complementariedades, las posibles dinámicas de desterritorialización del hábitat popular y reterritorialización de la aerópolis en el recorrido de **llegar** a la realidad. Y por último se hizo una aproximación a los escenarios de proyección soñados, reales y/o posibles en la comprensión de la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis.

Adicionalmente se pretendió aportar a la comprensión de la dinámica del hábitat popular en Bogotá y sus relaciones con el proyecto de ciudad moderna, a través del caso Fontibón-Aeropuerto El Dorado, intentando abordar una lectura crítica sobre lo popular, la calidad de vida de los habitantes populares, las dinámicas de modernización, y la necesidad de incluir la perspectiva de hábitat en el desarrollo de la ciudad.

Esta investigación resulta pertinente para la Maestría en Hábitat de la Facultad de Artes de la Universidad Nacional de Colombia, dado que el desarrollo del aeropuerto ha traído consigo una dinámica que repercute directamente en la calidad de vida de los habitantes ubicados en su zona de influencia. El POT del Distrito Capital define el territorio de acción de la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá como una “Centralidad de integración internacional y nacional, que tiene como directriz para su desarrollo conformar una gran plataforma

¹ Las categorías habitar, territorialización, desterritorialización, reterritorialización, hábitat popular y aerópolis serán desarrolladas en el marco teórico de la investigación.

de exportación” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2009), para lo cual plantea el tratamiento de renovación urbana en una zona que se ha constituido históricamente como residencial, resultado de una dinámica popular que consolidó un sector de la ciudad, considerado durante mucho tiempo como periferia.

A pesar de su centralidad, Fontibón sigue conformando una de las periferias históricas de la ciudad, dada su dinámica de asentamiento y localización en el borde occidental de Bogotá en conurbación con los municipios de Funza y Mosquera, de otra parte en su relación con el aeropuerto El Dorado se constituye en un borde estratégico con una función económica específica.

Es así que el decreto distrital 619 de 2000 enuncia el papel que debe cumplir las áreas periféricas, para el caso desempeñar una función articuladora de la ciudad región, incorporar la escala regional para el desarrollo y planeación de los equipamientos e infraestructuras y consolidar un modelo de ciudad-región, de carácter poli-céntrico o sistema de ciudades, basado en la diversificación y especialización de funciones.

Esta propuesta se enmarcó dentro de la línea de investigación “dinámicas económicas y socio-espaciales en la producción del hábitat” teniendo en cuenta que la zona de estudio corresponde a un hábitat popular que se ha convertido en un territorio estratégico para el desarrollo de la ciudad. La confluencia de múltiples actores complejiza las dinámicas y en la práctica genera un conflicto por el territorio, donde aún no ha sido resuelto el futuro de sus habitantes tradicionales frente al proyecto de modernización del aeropuerto El Dorado.

La presente tesis se desarrolla en tres capítulos. En el primer capítulo se realizó un recorrido metodológico conceptual, donde se describe los referentes que guiaron el análisis; se expone la metodología creativa multiversal y sus momentos; y se profundiza en el abordaje teórico para la lectura de realidad que se propone, a través de las categorías territorio, territorialización,

reterritorialización, desterritorialización, hábitat, hábitat popular, aerópolis, hábitat en el proceso de territorialización y desterritorialización y aerópolis en el proceso de desterritorialización y reterritorialización.

En el segundo capítulo se expone los resultados de la investigación en los momentos del ir y el llegar a la realidad, respondiendo a las preguntas ¿Cómo es el espacio-tiempo-hombre en el hábitat popular del entorno del aeropuerto en Fontibón? y ¿Cuáles son las posiciones y logros de los habitantes en la dinámica hábitat popular frente a la aerópolis?

En el tercer capítulo se retoma el ir y el llegar y se concluye la investigación respondiendo a las preguntas ¿Cuál es la dinámica relacional de los actores en la tensión hábitat popular-Aerópolis, su posiciones, logros, contradicciones y complementariedades? y ¿Cuáles son los escenarios de proyección soñados, reales y/o posibles en la comprensión de la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis? La investigación se cierra con las conclusiones del recorrido realizado a través de esta tesis.

1. Referentes Conceptuales y Metodológicos

1.1. Recorrido metodológico y conceptual de la investigación:

En este apartado se presenta una introducción al enfoque metodológico y conceptual adoptado en la investigación, donde se interrelacionan los elementos de cada uno de estos marcos de referencia, intentando proporcionar al lector una visión holística² del recorrido realizado (ver Figura No1).

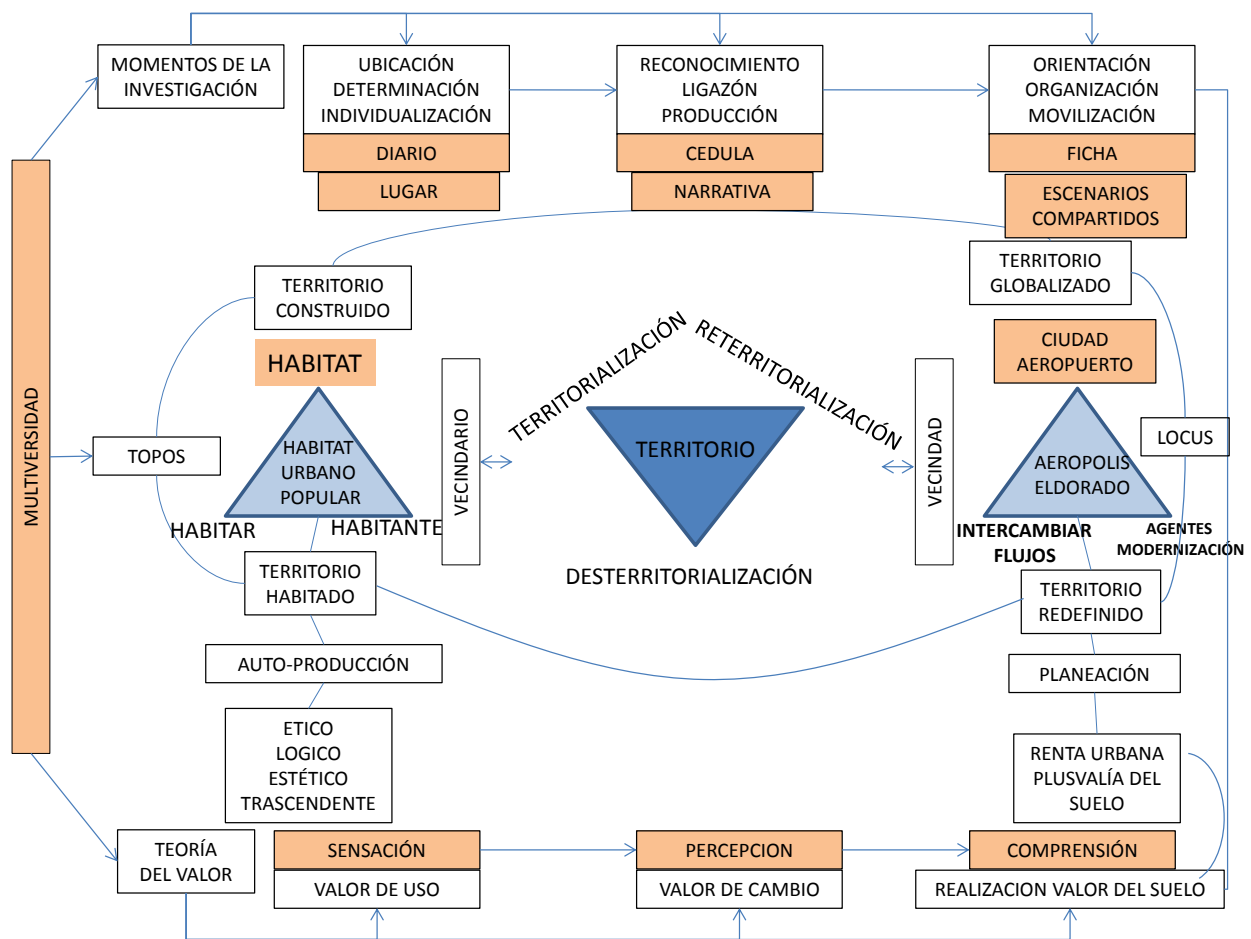


Figura 1: Matriz Teórico-conceptual de la investigación

Fuente: Elaboración Propia

² La aproximación puntual tanto al marco metodológico como conceptual, se realizó en el segundo y tercer apartado de este capítulo (Ver 1.2 y 1.3).

El concepto central de esta investigación es *territorio*, en la abstracción de sus sistemas de objetos y de acciones, en sus diferentes escalas y niveles imbricados, donde coexisten varios tipos de territorialidades. En este estudio nos interesa destacar la territorialidad del *hábitat urbano popular*, un vecindario configurado en el desenvolvimiento de la vida cotidiana del habitar de sus habitantes, en simultaneidad y vecindad con la territorialidad de la *Aerópolis El Dorado*, como nodo de desarrollo.

El territorio al ser habitado se configura en hábitat como determinante físico y a la vez soporte de significación, en una interacción dinámica entre el ser humano y su mundo, con la creación de un orden simbólico como producto de la domesticación del tiempo y del espacio, como acción situada de permanencia en el tiempo, en la construcción de un espacio vivencial humano, en un proceso continuo generador de cultura capaz de significar y de crear condiciones para la vida, con desarrollo de formas de apropiación del entorno que se construye con materia de la vida, configurando el sistema complejo hábitat-habitar-habitante (Leff, 2002, Sánchez, 2009, Leroi-Gourhan, 2009, Bollnow 1969, Echeverría, 2009).

Para el caso concreto de esta investigación se ha designado Hábitat Urbano Popular al territorio habitado y en colindancia con el aeropuerto El Dorado, como producto del proceso de cogestión de sus habitantes en un sector que se ha asimilando y que se ha incorporando a las dinámicas de la ciudad. Se le ha querido dar la connotación de vecindario como espacio vivencial de coexistencia cotidiana y co-construcción entre vecinos ligados por la proximidad y la repetición; escenario de uso, creación y apropiación del espacio público como lugar de vida cotidiana, en la generación de cultura y empoderamiento como ciudadanos que les permite ocupar un sitio en el tejido de relaciones sociales inscritas en su territorio, que crea una manera de ser habi-

tante, genera una connotación simbólica, al ser reconocido en un dominio de trayectorias cotidianas en donde la relación espacio-tiempo es la más favorable para el habitante (Certeau, 1999).

En colindancia o vecindad con el Hábitat Urbano Popular, se encuentra el aeropuerto El Dorado, cuyo proyecto de Estado es convertirlo en una aerópolis o ciudad aeropuerto atendiendo a la importancia macroeconómica del tráfico aéreo pero a su vez considerando su potencial como polo de desarrollo urbano, en este orden de ideas la ciudad aeropuerto está definida no solo por el terminal aéreo como infraestructura estratégica de interconexión a nivel mundial sino por el desarrollo inmobiliario de su área de influencia, en donde el tráfico aéreo ya no es solo ruido sino algo más físico, con la ubicación de infraestructuras logísticas, empresariales, tecnológicas, industriales, comerciales, turísticas y una posición clave en la interconexión vial, con una marcada importancia en el desarrollo económico metropolitano, para posicionar el aeropuerto no solo como infraestructura de transporte sino especialmente como centro de negocios, producto de la integración de una estrategia de desarrollo económico y espacial, de la combinación de la gestión del aeropuerto con el desarrollo urbanístico en su entorno, con una planificación de pistas y terminales, pero también una planificación del uso del territorio en el lado tierra, donde la idoneidad de las superficies disponibles (tamaño, calidad, cantidad y disponibilidad en el tiempo adecuado), es un elemento esencial para la búsqueda de la competitividad aeroportuaria como centro regional dinámico y polo de desarrollo, con una tendencia de crecimiento mundial de transporte aéreo en un mundo cada vez más globalizado e integrado. Es así que una ciudad aeropuerto requiere una calidad de espacio superior a la de los centros comerciales genéricos, y una calidad de accesibilidad similar a la del centro de las ciudades, que supone revisar las bases sobre el tipo de desarrollo que puede permitirse en general o en las proximidades del aeropuerto, generando un dilema entre dinamismo económico y ciudades habitables (Güller & Güller, 2008)

Atendiendo a lo anterior, desde lo topológico se definieron dos conceptos que son el de vecindario, para definir el hábitat urbano popular, y la vecindad, para definir el espacio de construcción del proyecto Aerópolis El Dorado. Entre el vecindario y la vecindad se tiende a presentar una dinámica de territorialización-desterritorialización-reterritorialización.

Como resultado del proceso de territorialización de los habitantes de Fontibón en el entorno del aeropuerto El Dorado, se ha configurado el hábitat urbano popular a partir de la auto-producción, donde se encuentran trazos de vecindarios, de barrios, de manzanas, de casas, bajo un continuo, con unas características similares, con manejo del espacio horizontal más que vertical.

Existe un vecindario en común, tiene espacios comunes, una acción comunal, rutas de acceso, de salida con una zona comercial, en interconexión con el centro de su localidad, con plena incorporación a la ciudad. La autoproducción del hábitat popular responde a una ética, una lógica, una estética, una transcendencia, los trazos de su construcción fueron determinados por una práctica popular, de cohabitación de los habitantes, de descubrir espacios de convivencia en el desenvolvimiento de la vida cotidiana.

Por su parte, la vecindad, la Aerópolis, es un proyecto de modernidad que lleva cincuenta años realizándose y continúa expandiéndose. En la lógica de la globalización, se planea desarrollar una ciudad aeropuerto, un nodo que concentre flujos de alta densidad de tráfico humano y mercancías. La Aerópolis no está en consonancia con el interés del hábitat auto-producido, que representa una cultura, una tradición, una forma de ser, de vivir, de habitar.

El eje de la tesis se ubica en la dualidad que se genera entre el hábitat urbano popular y el proyecto Aerópolis El Dorado, en donde no hay una dialéctica complementaria, ni de integración. En la dinámica de desterritorialización-reterritorialización, el hábitat popular tiende a deste-

ritorializarse y ceder terreno ante la aerópolis que representa la lógica dominante de la relación por ser un nodo de desarrollo económico para el país.

La dinámica del hábitat popular frente a la aerópolis, representa un escenario de disputa. El entorno urbano del Aeropuerto El Dorado como hábitat popular ha generado una renta del suelo, dado que es un espacio consolidado, con vías de penetración, redes de servicios, infraestructuras que posibilitan una calidad habitacional pese a las afectaciones del aeropuerto.

A su vez, con los cambios introducidos para favorecer un entorno facilitador de modernidad orientado a la conformación de una ciudad aeropuerto, el suelo de la vecindad tiende a perder el valor incorporado como hábitat popular. La mayor generación de plusvalía se producirá una vez se consolide el proyecto aerópolis, donde el dinero no es solamente un medio de cambio, sino sobre todo una estructura de financiamiento, con una potencia radicalmente distinta, recorrida por movimientos de creación y de destrucción como flujo desterritorializante.

No obstante, el proceso de territorialización, desterritorialización y reterritorialización no es unilineal. Deleuze (2008) plantea que la desterritorialización y la reterritorialización son procesos simultáneos, entre uno y otro los límites se traslapan. El ritmo con el que los habitantes se han movido de la zona, responde a la indeterminación frente a ésta área, que no va en consonancia con el grado de transformación que ha tenido la plataforma internacional del aeropuerto El Dorado en la última década. El fenómeno de desterritorialización del hábitat popular no es aún lo suficientemente contundente, como tampoco lo es la reterritorialización proyectada de una ciudad aeropuerto.

Por lo anterior, es válido realizar la aproximación comprensiva a escenarios de proyección soñados, reales y/o posibles, donde también se propone un lugar para el hábitat popular en los flujos de reterritorialización.

A nivel metodológico se propuso una aplicación de los aportes realizados por Germán Zalaba Cubillos³ tomando dos transversalidades, los momentos o etapas del investigar –en la parte superior del gráfico- y la teoría del valor –en la parte inferior-, como enfoques complementarios para abordar la construcción y comprensión del hábitat popular de Fontibón en el entorno del aeropuerto El Dorado.

Los momentos o etapas del investigar hacen referencia al paso a paso que parte del conocer de lo inmediato (certeza sensible) hasta llegar a un nivel de abstracción y comprensión de la realidad, a través de las herramientas diario o memógrafo sensorial, cédula de identidad territorial, ficha y matriz de campo. La sensación, la percepción y la comprensión, ligando las etapas del investigar y la teoría del valor.

Es en el uso y consumo del mundo que se realiza la sensación. Los valores intangibles del hábitat popular, la construcción desde el espacio, tiempo, habitante, la satisfacción de las necesidades del hábitat se resuelven desde el valor de uso. En el valor de cambio se expresan los valores que son intercambiables, es una relación cuantitativa. Tanto valor de uso, como valor de cambio están presentes en la comprensión de las transformaciones del hábitat popular frente a la aerópolis.

El primer momento de la investigación, la aprehensión de lo concreto se hace por medio de los sentidos, de la aplicación de lo sensorial, al descubrir el aquí, el ahora, el individuo. En el diario o memógrafo sensorial, se realiza una aproximación al conocer de la realidad, en un tiempo real, en un espacio, en una comunidad, es decir se identifica la triada espacio-tiempo-hombre, o ubicación-determinación-individualización. En el lugar se parte de la diferencia entre objetos en el espacio-tiempo para ubicar distinciones entre los sujetos.

³ Germán Enrique Zabala Cubillos (1926-2009), marxista, matemático de la Universidad Nacional de Colombia, especialista en Topología del Instituto Henri Poincaré de la Universidad de la Sorbona, Doctor Honoris Causa en Ciencias Sociales de la Universidad del Valle. Realizó aportes al pensamiento social colombiano y latinoamericano en áreas como la metodología, la pedagogía, la topología, entre otros (Zabala, V. y otros: 2008)

El lugar como territorio tiene una historia, una cultura, una génesis, en ese sentido tiene unos valores de uso. Los habitantes crean unas conductas de movilidad dentro de su propio espacio. La señora que compra la leche, el niño que sale al colegio, la forma en que la persona sale a su trabajo, como se transporta, como se viste, como es su espacio vivencial, como los sujetos se relacionan, los límites, la red vial, la zona peatonal, el tendido eléctrico, las viviendas, es un encuentro de los múltiples usos de las cosas. Lo que se encuentra en el primer momento del diario o memógrafo sensorial es la correlación entre espacio y tiempo, se trata del uso y valor de las cosas.

En el segundo momento de la investigación en la cedula territorial se identifica el reconocimiento, la ligazón y la producción. Se trata de ubicar la narrativa de los actores, entendiendo que la narrativa ha de simular el lugar; al lugar se llega a través de la sensación y a la narrativa a través de la percepción, pero son momentos que interactúan permanentemente.

Históricamente se ha configurado un hábitat popular que está siendo afectado por el aeropuerto, se pretende situar cual es la percepción de la comunidad, de sus organizaciones, qué dicen los distintos actores que convergen, cuáles son sus características; en ligazón se estudian las relaciones sociales, se tipifican los actores como habitantes, la manera como se articulan, quiénes están y no están organizados, los agentes del aeropuerto, los puntos de encuentro y desencuentro, niveles de organización, fortaleza de sus redes, en qué coinciden y en qué divergen, entre otros.

Y en producción los alcances de cada uno de los escenarios y actores, qué se ha logrado desde la perspectiva de hábitat, cuál es el nivel de cohesión del hábitat popular, qué se ha logrado desde el plan aeropuerto, qué han logrado los habitantes, qué han logrado las organizaciones, qué han logrado los agentes del aeropuerto.

Entre las pretensiones del Estado, de los actores del mercado y las de los habitantes aparece lo que se llaman las sincronías, coexistencia en un territorio de dos fenómenos, uno es el del hábitat urbano popular, y el otro es el proyecto aeropuerto que son antagónicos, pero tienen lugares comunes. Se busca encontrar qué ha pasado históricamente, cuáles son los puntos de convergencia o divergencia, qué puntos han tenido prevalencia, cuáles no, cuáles son vigentes y cuáles no, donde hay encuentros y desencuentros. En este momento de la investigación, desde las distintas interpretaciones que convergen y divergen, desde lo relacional, se llega al concepto de valor de cambio.

En la dinámica hábitat popular-aerópolis, se genera un intercambio que es desigual, la vivienda se desvaloriza, mientras la aerópolis se expande. Desde la percepción de algunos actores organizados del hábitat popular se busca reconocer no solo un valor comercial de los predios, sino otros valores como el lucro cesante y el daño emergente, no obstante, es el mercado el que impone la dinámica.

El tercer momento de la investigación corresponde a la comprensión donde a través de la ficha de campo se ubica los grados de orientación, organización y movilización en la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis. Así mismo, como síntesis se caracterizan las dinámicas del mercado y la plusvalía del suelo. De esta manera se recogen los elementos para proyectar los escenarios soñados, reales y/o posibles que se pueden configurar y los elementos necesarios para su realización. Finalmente se concluye en una matriz de campo, que recoge la mirada teórica y metodológica del recorrido investigativo.

Desde el punto de vista conceptual se pretendió aportar una lectura de realidad que contribuyera a la perspectiva de hábitat. Así, se seleccionaron unos conceptos y/o se definieron unas

categorías o constructos iniciales, que se articularon de acuerdo a los objetivos de la investigación para comprender el fenómeno llamado Fontibón -Aeropuerto El Dorado.

Estos son los elementos centrales que hacen parte del abordaje metodológico y conceptual de la investigación, para profundizar en estos elementos a continuación se desarrollarán de manera específica.

1.2. Marco metódico y metodológico: Diseño de la investigación:

Se propuso una investigación cualitativa de diseño flexible⁴ y relacional, donde la práctica y la teoría se construyeron a la par, para hacer una lectura de realidad a través de la aproximación de la categoría hábitat desde los usos, las prácticas y la transformación del entorno del Aeropuerto El Dorado y una interpretación con y para la existencia de los habitantes de Fontibón, ubicados en el área de intervención prioritaria.

En este estudio se adoptó la metodología multiversal creativa⁵ desarrollada por Germán Zabala Cubillos⁶, quien sistematizó un pensar y unas herramientas concretas para abordar la rea-

⁴ Se encuentra en: Mendiezabal, Nora (2007). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa en: Vasilachis, Irene. Et al., (2007). [Estrategias de investigación cualitativa](#), Buenos Aires, Gedisa. En el Diseño flexible desde el inicio de la investigación la recolección de datos, el análisis, la interpretación, la teoría se dan conjuntamente, y esta ida y vuelta entre los datos y la teorización permite generar interactivamente conocimiento fundado en los datos. En: Vasilachis, Irene. Et al., Estrategias de investigación cualitativa, Buenos Aires, Gedisa. (p, 68)

⁵ La metodología multiversal creativa, parte de los postulados del método propuesto por Mao Tse Tung en el tercer tomo de las Obras Escogidas, de *ir* a la realidad para aprender de ella, para luego *llegar* a ese mismo medio a transformarlo y por último *volver* para liberarlo; integra también categorías de la Biología del Conocimiento de Piaget y de la Fenomenología del Espíritu de Hegel. La metodología es multiversal porque intenta aproximarse a las distintas versiones que producen una realidad y es creativa porque lo interesante del investigar es que sea creativa, que transforme, que modifique (Entrevista a Vladimir Zabala, abril de 2016). Ver Zabala, G., s/f, La metodología multiversal, impreso no publicado.

lidad. La metodología multiversal comprende tres momentos o etapas de investigación (ver tabla No 1).

Tabla 1: Etapas de Investigación

Momentos de la investigación	Instrumento metodológico	Profundización en la línea del conocer	Finalidad
Ir	Diario de campo o memógrafo sensorial territorial	Sensación	Descubre el aquí y el ahora
Llegar	Cédula de campo o de identidad territorial	Percepción	Encuentra la dinámica relacional
Volver	Ficha de campo	Comprensión	Proyecta los escenarios

Fuente: Basado en Zabala, G. s/f y elaboración propia

Los momentos o etapas de la investigación se expusieron de una manera secuencial y ordenada, como guía de orientación para comprender el análisis realizado. Los resultados de la investigación no siguieron necesariamente la misma trayectoria dado que los distintos momentos son transversales. Cabe decir además que la adopción de este enfoque investigativo aplicado al estudio del Hábitat se considera un aporte significativo para abordar este campo del conocimiento. Con estas precisiones, a continuación se realizará una descripción de cada una de las etapas o momentos del investigar, los cuales se aplicaron de una manera creativa, de acuerdo a los postulados metodológicos.

1.2.1. Primer momento. Ir al lugar: Espacio-Tiempo-Hombre (desde lo sensorial)

El primer momento de la investigación se centra en el uso de los sentidos (ver, oír, oler, palpar y gustar) y los recorridos exploratorios para objetivar las nociones de espacio (aquí),

⁶ Cabe aclarar que la obra de Germán Zabala, está parcialmente publicada. Las fuentes que se usan para referenciar la metodología, son manuscritos, impresos no publicados, mimeógrafos y entrevistas a personas que conocieron de esta tradición de primera mano.

tiempo (ahora), hombre (el sujeto y su interacción tanto con lo físico, lo biótico y lo antrópico). La herramienta es el cuaderno de notas, diario de campo o memógrafo sensorial territorial.

La memoria gráfica de los sentidos del territorio, se construye utilizando todos los sentidos para recuperar la información y las múltiples voces que brinda el territorio. El Diario de campo es un instrumento que permite vía la utilización de los sentidos recopilar información sobre una realidad inmediata.

Nos permite sentir el territorio como un espacio vital y cognitivo donde se desarrollan relaciones sociales. Busca hacer una descripción ceñida a los sentidos, dejando de lado los juicios de valor, lo dominante de la descripción son los verbos que reflejan la acción-relación.

Para el desarrollo de la investigación se extrajeron las proposiciones con sentido completo de los diarios de campo, donde se hizo una descripción sensorial de los eventos relacionados con el territorio de estudio. Teniendo en cuenta el principio epistémico de encontrar un espacio-tiempo- ser humano, la información se fue clasificando de acuerdo a tres criterios: La Ubicación, la determinación y la individualización⁷, que surgió de encontrar lo común en los distintos diarios de campo o lo idéntico en lo diverso (ver figura No 2).

La *ubicación* nos permitió caracterizar el espacio físico en sus acotaciones y limitaciones, mostrando hasta donde llegan las fronteras, la relación de vecindad con el aeropuerto, la descripción de los elementos (calles, parques, tiendas, puntos de referencia que poseen significación) que dibujan un paisaje de un espacio físico en donde se concreta un hábitat humano. La construcción que los habitantes hacen del espacio como resultado de su territorialización, espacio como hábitat en el recorrido de su caminar, siendo su verdadero espacio vivencial.

⁷ Estos tres criterios son parte de la metodología multiversal. La *ubicación* es la caracterización del espacio físico, la *determinación* es el tiempo social y la individualización la descripción de las personas concretas que conforman esa realidad (Zabala, s/f). En esta tesis se hizo una aproximación a cada uno de los elementos metodológicos desde una perspectiva de hábitat.

Las unidades de observación fueron los barrios que hacen parte de la zona de intervención prioritaria⁸ de la localidad de Fontibón identificando área, límites, red de sistema vial, calles de importancia, puntos de referencia, espacios de encuentro, infraestructuras comunitarias, zonas deportivas, salud, dotacionales, equipamientos industriales, proximidad al aeropuerto, influencia del aeropuerto.

La *determinación*, sirvió para encontrar el tiempo de la comunidad. Determinar el tiempo social de las comunidades, es comprender el grado de desarrollo de su instrumentación técnica (la mediación entre naturaleza y hombre)⁹. El tiempo se determina en la concreción, como se utilizan cada una de las cosas que se convierten en usos concretos para sobrevivir en la utilidad de la subjetividad, volviéndose su riqueza material.

Manera como los habitantes se mueven en su hábitat, mil formas que tienen diariamente de vivir ligado a una instrumentación concreta, que muestra su tiempo, sometido a la relatividad de constantes cambios, develar las relaciones existentes entre los habitantes y su naturaleza construida, las formas de uso del hábitat, mezcla de usos, grado de afinamiento de las técnicas utilizadas, evidenciado por ejemplo en la tipología general y desarrollo de las construcciones, redes de servicios, entre otros.

Se determinó el tiempo alrededor de los instrumentos y objetos que permiten la comodidad humana en ese lugar, aspectos relacionados con la calidad de la vivienda, disponibilidad de servicios, materiales e infraestructura, seguridad física y confort de los habitantes, iluminación, ventilación, ruido, áreas y usos al interior de la vivienda, cercanía al aeropuerto, a los centros de

⁸ La zona de intervención prioritaria es descrita en el capítulo II. Los barrios que la componen son Los Cármbulos, Las Flores, El Triunfo, Veracruz, La Isla, Cabaña, Cabañita, Villa Beatriz, La Rosita, San José, El Bogotano I, Parque OFIR – El Trébol, Unidad Residencial Rubén Vallejo y Puerta de Teja

⁹ La categoría tiempo social, es desarrollada por Germán Zabala para comprender el discurrir de la manera cultural de las estructuras sociales, acotando lo propuesto por Hegel sobre la certeza sensible y por Marx sobre el modo de producción (Mejía, Álvaro, comunicación personal, mayo de 2016).

empleo, servicios de salud, de educación, servicios sociales, acceso, movilidad, tráfico, diversidad de las construcciones que evidencien posibles identidades culturales, mezcla de tiempos y épocas en el paisaje, que denotan un recorrido histórico.

Homogeneidades y heterogeneidades, evidencia de tiempos pasados de crecimiento, asimilación e integración desde lo urbano, evidencias de construcción social, de apropiación cultural, de conformación de identidad propia.

La *individualización* se usó para encontrar a los habitantes concretos que conforman a la comunidad, la composición demográfica, la caracterización de los habitantes, grupos poblacionales y a nivel de estudios de caso, encontrar la composición del grupo familiar, quienes habitan las viviendas, que dicen, que hacen, cuál es su comportamiento social, como se relacionan como seres humanos.

Aparece el habitante en su relación con la naturaleza construida, cuyo acontecimiento se concreta en la cotidianidad, en los hábitos comunitarios, en la manera de relacionarse con los otros, las pautas de sociabilidad, los nodos relacionales. Se evidencia la manera como los habitantes resuelven sus necesidades construyendo relaciones, como solucionan sus funciones biológicas, psicosociales, el ocio, la recreación y la generación de ingresos en la interacción con su hábitat, como resuelven su materialidad de manera creativa. Se recoge la actitud de los habitantes para encontrar el núcleo cultural de la manera de habitar.

Además, teniendo en cuenta las transformaciones que se están registrando en el entorno del Aeropuerto El Dorado, también se ubican los modos de territorializar, es decir, otras funciones y relaciones que surgen en la medida que se generan otras territorialidades.

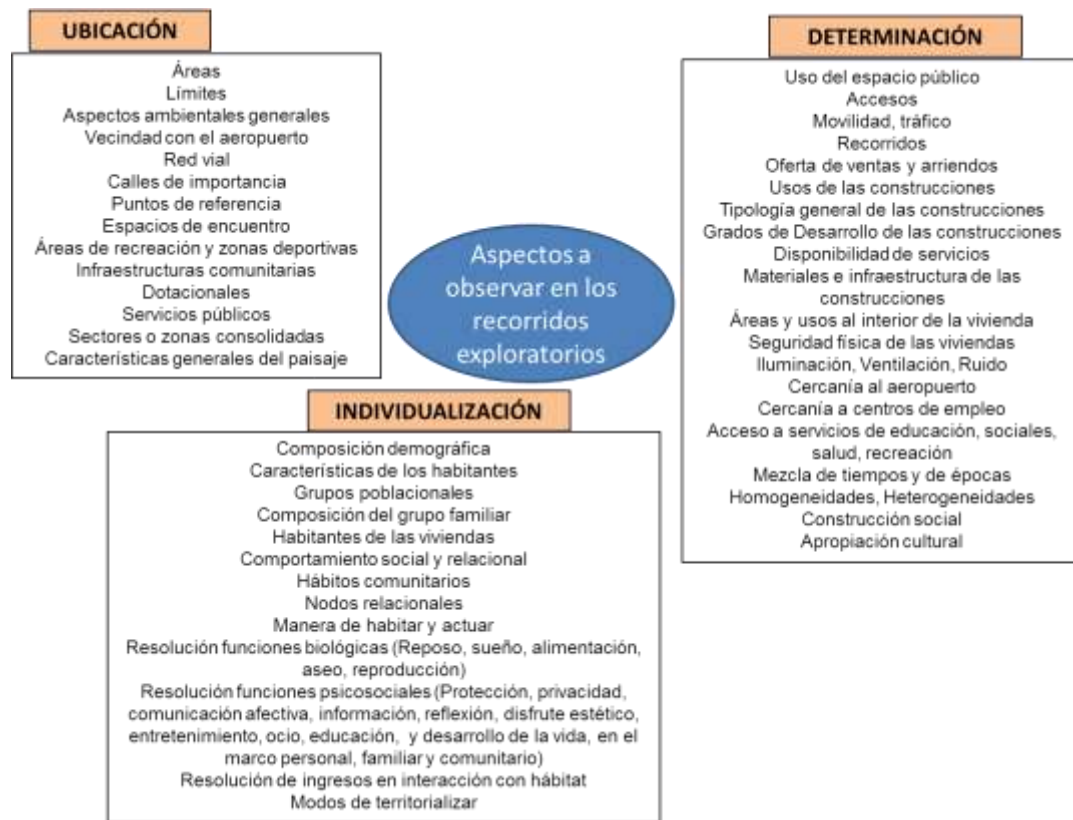


Figura 2: Aspectos a Observar en Recorridos Exploratorios.

Fuente: Elaboración Propia basado en Zabala

En este primer momento de ir a la realidad, se logró la asimilación de la estructura hábitat en su apariencia, realizando el recorrido investigativo para conocer la caracterización del espacio físico, el tiempo social de la comunidad, su manera de habitar y los habitantes. De esta forma se logra una aproximación a la triada hábitat-maneras de habitar- habitante; se intenta descubrir el *lugar* entendido como la concreción entre el lugar soñado por el cuerpo o proyectado y el lugar construido por la historia o habitado (Muntañola, 2009), ligándolo a una ubicación concreta, el hábitat sobre el cual el habitante tiene que actuar, donde cada elemento tiene una íntima relación con el cuerpo.

Captar el mundo en su validez física, que reconstruye en el uso la estructura sensorial del habitante, así mismo la realidad como una totalidad en toda su riqueza, encontrando las contra-

dicciones en la dinámica de los distintos usos y utilidades del hábitat, para llegar al concepto de *valor de uso*.

1.2.2. Segundo momento. Llegar a la narrativa - Estar, Ser, Interactuar (desde la percepción)

El segundo momento de la investigación se centra en la percepción, proceso de conocer desde lo interno hacia lo externo, en la interpretación de lo asimilado a través de los sentidos y la interacción con los actores del territorio, para encontrar las nociones de reconocimiento, ligazón y producción (ver Figura No 3). La herramienta es la cédula de campo o cédula de identidad territorial.

En el llegar, la relación se establece entre seres humanos. La comunicación entre las personas aparece y se convierte en el centro de la actividad investigativa. La cédula de campo, permite a quien llega enfrentarse con la riqueza de las relaciones de la formación económica de la sociedad, en el contexto de la vida cotidiana. Es colocar al investigador en el aprendizaje de la dinámica socio-económica.

En este momento existe ya, una primera aproximación a través de los sentidos y el memógrafo sensorial, y la nueva posición investigadora actúa en la penetración del espacio por conocer. Mientras el diario de campo explora la realidad material a través de la sensación y actúa a través de la sintaxis para recoger la información externa del entorno, la cédula de campo penetra en lo interior de lo humano por medio de la percepción y actúa sobre la comunicación semántica de las relaciones humanas de la misma comunidad.

El ir y el llegar, metodológicamente son dos momentos distintos, pero en el abordaje de la realidad, el investigador llega leyendo, discutiendo y clasificando los datos obtenidos a través

del memógrafo sensorial territorial. La cédula es de identidad territorial porque se construye una narrativa¹⁰ del hábitat o del territorio como espacio delimitado, como espacio vivido.

La acción narrativa, las representaciones, recursos, intereses de los actores son una fuente básica para conocer la percepción que tienen sobre el proceso de transformación del entorno del aeropuerto y del hábitat en donde resuelven las necesidades sociales. Así, en el llegar, se puso a dialogar las percepciones, las representaciones e interpretaciones de los distintos actores frente a sus necesidades e intereses.

Los actores identificados para el desarrollo de la investigación fueron los habitantes¹¹ del entorno del aeropuerto, las organizaciones comunitarias¹² que tienen dentro de su agenda el tema aeroportuario, representantes del gobierno local, distrital y nacional que influyen en definición de la política, la Aeronáutica Civil y OPAIN como operador de la modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado y actores internacionales como el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación del Banco Interamericano de Desarrollo- MICI

Para recolectar los datos, se utilizaron distintos instrumentos como la entrevista semiestructurada e informal conversacional, seguimiento a los pronunciamientos orales y escritos de los actores identificados durante el desarrollo de reuniones sobre el aeropuerto, seguimiento de pren-

¹⁰ La narrativa se puede emplear, al menos en triple sentido: como fenómeno que se investiga (la narrativa como producto o resultado escrito o hablado), como método de la investigación (investigación narrativa, como forma de construir /analizar los fenómenos narrativos) y como uso que se pueda hacer de la narrativa con diferentes fines (por ejemplo, promover-mediante la reflexión biográfica- narrativa – el cambio en la práctica) Connelly y Clandinin (1995, citado en Bolívar, 2001)

¹¹ Esta investigación no se propuso captar la percepción del 100% de la población, o su percepción en relación a variables como ciclo vital, género, situación de tenencia de la tierra (propietario, arrendatario, poseedor). No obstante, en la profundización de los estudios del hábitat estas variables pueden generar horizontes de análisis. Por ejemplo, en relación con la edad, además del tema generacional puede imprimir perspectivas diferentes en la concepción y proyecto de vida; para el caso del entorno del aeropuerto en la localidad de Fontibón, los niños y jóvenes que han crecido en este hábitat no conocen otra realidad que la de su vecindad con el aeropuerto; en tanto que los adultos y ancianos poseen el referente de otra época en donde la presencia del aeropuerto no era tan inminente.

¹² Se identificó a Aerovecindades, Comunidades Unidas, , Mesa Aeroporto Localidad 9 de Fontibón, Juntas de Acción Comunal.

sa de diarios nacionales y locales para rastrear declaraciones o notas frente al tema del aeropuerto, consulta de solicitudes escritas de las organizaciones sociales y respuestas del Estado a nivel local, distrital y nacional frente al manejo del entorno del aeropuerto. Para el caso de actores del nivel distrital y nacional, la aproximación a sus pronunciamientos se hizo a través de fuentes secundarias.

La cédula de campo o cédula de identidad territorial, busca definir tres criterios en el recorrido de la investigación, el Reconocimiento, la Ligazón y la producción. *Reconocer* el espacio-tiempo-ser humano, es afirmar la primera etapa de la investigación, es construir la concreción de los recorridos, para saber en cual realidad se está moviendo, esta vez colocando de relieve los distintos niveles escalares y distintas territorialidades que se entretajan y que van configurando el mundo económico y de relaciones de poder.

Se presenta el espacio-tiempo-ser humano, ya no desde el mundo de lo físico, sino a partir de la intersubjetividad de los actores que construyen esa realidad, se hace una lectura de realidad del mundo de las materias a partir de su reconocimiento y evocación en sus múltiples aspectos encontrando lo diferente en lo homogéneo.

La *ligazón* tiene que ver con la interacción de los actores en la configuración de la realidad hábitat/aerópolis, evidenciando que ser y estar, constituyen no sólo el fundamento de la ética, sino la base material de lo económico. Permite identificar quienes son los actores funcionales y relacionales, conocer los personajes, las organizaciones de la comunidad, las instancias en diferentes escalas que inciden en esa realidad, sus espacios de encuentro y desencuentro al interior de los barrios en la construcción y apropiación de su hábitat, la integración entre barrios, la interacción con las organizaciones, reuniones inter-organizaciones, niveles de coordinación entre organizaciones, acuerdos mínimos, convergencias y divergencias, niveles de incidencia de las organi-

zaciones, acciones y espacios de diálogo entre los distintos actores a diferentes escalas frente a la dinámica de desterritorialización que genera el proyecto aeropuerto.

Se liga a los actores que tienen esa connotación de la vecindad del aeropuerto, pero a la vez se presenta la ligazón del investigador que implica una relación de intersubjetividad entre éste y lo real.

En la *producción* se evidencia la capacidad de creación de realidad de todos los actores; de una parte los habitantes en la riqueza de su hábitat y su fuerza de transformación que le posibilita pervivir y generar excedentes para poder articularse externamente, y más allá del trabajo físico, denotar la relación que le permite renovarse como sujeto humano, para crear en la percepción, sus sueños.

Pero de otro lado, la capacidad de producción de otros actores con distintos tipos de territorialidades que reconfiguran la realidad emergiendo la fuerza del mercado capaz de desterritorializar la razón del lugar. Y entre unos y otros, la capacidad de producción de las organizaciones en lo genérico de la lucha social y lo específico del aeropuerto, sus propuestas y logros.

Encontrar lo diferente en lo homogéneo sobre el reconocimiento, la ligazón y la producción hasta conseguir en la acomodación en las formas de habitar de esa realidad específica, la materialidad de lo producido, los mecanismos de sobrevivencia y pervivencia, la generación de excedentes, la correspondencia económica del hábitat construido, su riqueza material en sus múltiples determinaciones que permite dar con el valor de cambio del proceso económico.

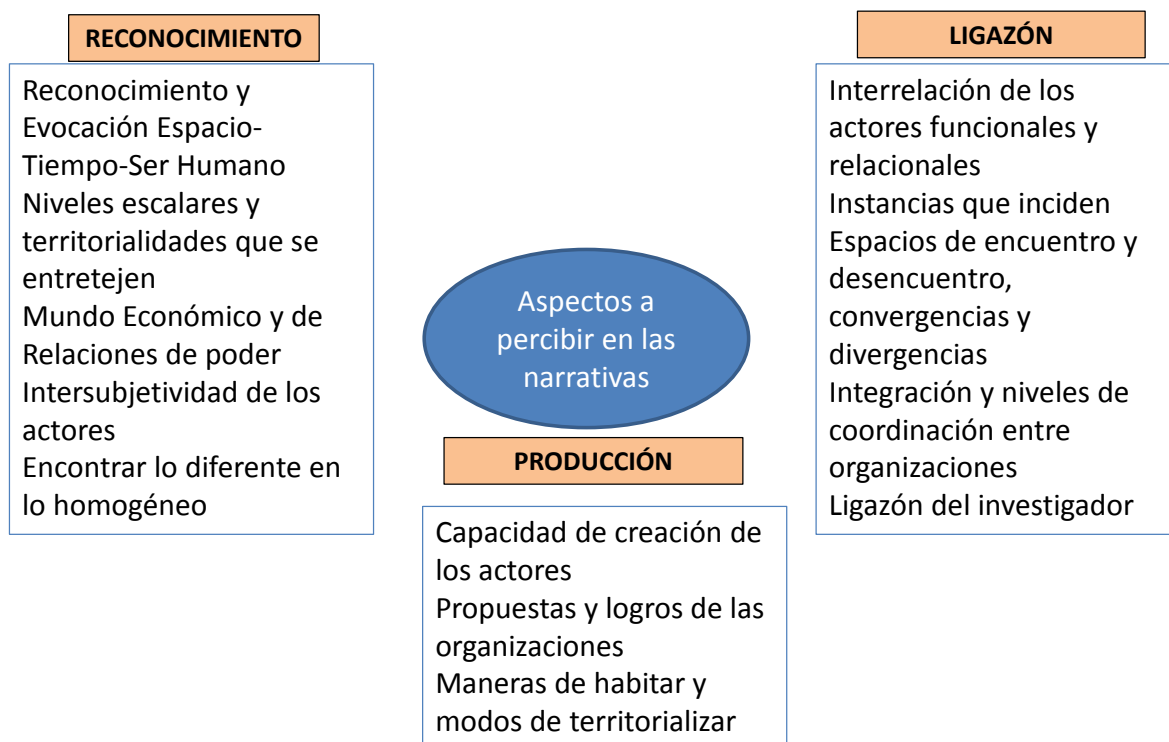


Figura 3: Aspectos a Percibir en las Narrativas.
 Fuente: Elaboración Propia basado en Zabala

1.2.3. Tercer momento: El volver para proyectar (desde la comprensión)

El tercer momento de la investigación se centra en la comprensión, como aprehensión compartida de los actores del hábitat, para objetivar las nociones de orientación, organización y movilización. La herramienta es la ficha de campo.

En este momento se analizó las posturas y propuestas que emergen de la trama de relaciones espacio-temporales que se derivaron simultáneamente de las formas de habitar y/o territorializar el entorno del aeropuerto ante su transformación, a partir de la información obtenida en la fase de sensación y percepción.

El *volver* es una mirada teórica, que implica tomar distancia frente al proceso de investigación, para asimilar la dinámica de la cotidianidad construida desde la ubicación, determinación e individualización. Para apropiarse de la acción narrativa de los actores del hábitat, sus contra-

dicciones y complementariedades, en el reconocimiento, la ligazón y la producción. Y finalmente recoger esta experiencia para reconocer las correlaciones de fuerza, los procesos de orientación, organización y movilización y proyectar los escenarios soñados, reales y/o posibles en la comprensión de la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis.

Cada escenario proyectado responde a una ética, una estética, una lógica y una trascendencia teniendo como base de análisis la dinámica de cambio y/o permanencia de los procesos del hábitat y/o la consolidación de nuevas territorialidades. La ficha de campo, como informe teórico, tiene en cuenta elementos de orientación, organización y movilización en la proyección de cada uno de los escenarios, para retroalimentar la realidad del hábitat encontrada en el ir y el llegar.

La orientación es la dirección, el sentido, los objetivos de cada escenario proyectado. La organización define con quién se realiza la propuesta, cual es el esquema de referencia, interrelación y distribución. Y la movilización es activación para el cambio, implica colocar en movimiento la conjetura de realización- realidad es la adecuación de medios y fines.

En la investigación, la exposición de cada uno de los tres momentos, el ir, el llegar, el volver, contiene elementos de los otros dos, es por eso que se afirma que dichos momentos son transversales y no secuenciales y compartimentados. La identificación del espacio-tiempo-ser humano es permanente, nunca es acabada y a su vez, para dar cuenta de este momento es necesario clasificar la información, es decir que se pasa al reconocimiento.

En cada momento se va realizando síntesis, dado que la realidad es un todo que vamos apprehendiendo y aprendiendo en un proceso de sensación, percepción y comprensión. Para comprender la complejidad del espacio urbano popular, se realiza el recorrido metodológico. Cada

paso se diferencia para poder entender y lo anudamos a una síntesis. Así la realidad no es un todo indeterminado, sino una totalidad determinada.

En esta lógica, la matriz de campo, permite integrar y cruzar los variables del proceso para realizar una síntesis a través de categorías y relaciones y de esta forma concluir el investigar en todas las etapas.

En el reconocimiento, la matriz para clasificar la información obtenida en los diarios de campo cruza el espacio local, distrital, regional, nacional y global con un tiempo visto como época, periodo, coyuntura y acontecimiento, teniendo como elemento transversal la dinámica de los actores del hábitat popular y su relación con la aerópolis (ver Figura No 4). El centro de la observación estuvo en el acontecer local, sus expresiones y territorialidades, y las relaciones que genera en otras escalas.

Reconocimiento	Local	Distrital	Regional	Nacional	Global
Acontecimiento					
Coyuntura					
Periodo					
Época					

Figura 4: Matriz de reconocimiento para tratamiento de información del diario de campo hacia el reconocimiento espacio-tiempo-ser humano.

Fuente: elaboración propia, basado en Zabala (s/f)

1.3. Marco Conceptual

Se partió de los conceptos o categorías territorio, territorialización, desterritorialización, reterritorialización, hábitat, hábitat popular y aerópolis, que permitieron ir a la realidad, para luego del recorrido de la investigación, complementar y visibilizar una lectura emergente que aporta elementos comprensivos de la dinámica relacional del hábitat popular del entorno del aeropuerto El Dorado, sus correlaciones, contrariedades y complementariedades entre prácticas de habitar y

otro tipo de territorialidades que se superponen, ofreciendo un aquí y un ahora, en distintas escalas con distintas connotaciones.

1.3.1. Territorio, territorialización, reterritorialización, deterritorialización

El concepto de territorio se ha modificado conforme se ha venido transformando la realidad en la historia de interacción del *hombre* con la *naturaleza* y la *sociedad*. Se parte de una noción naturalista, pasa por una noción donde el componente antropológico cobra relevancia a partir de un espacio social preexistente que debe ser administrado, luego por una noción de interacción en donde los dos componentes se construyen mutuamente y finalmente llega a una noción de desnaturalización en donde tanto la base natural, como el componente social, se vuelven etéreos.

En el desarrollo del concepto de territorio ha primado más una visión antropocéntrica. Jean Gottmann en 1973 (citado por Elden, 2003) aborda el concepto de territorio desde una comprensión histórica de la tradición de occidente, encontrando que denota un vínculo entre población y recursos naturales, se puede entender como terreno en asuntos tácticos y estratégicos, como la relación entre jurisdicción y soberanía marcando la diferencia con la organización territorial de las especies animales, como porción de espacio limitado, listo para ser catalogado y localizado, que vincula la política, las personas y el medio ambiente. Gottmann, a partir de una lectura histórica, encuentra como elemento común una relación entre lugar y poder en el análisis del territorio, siendo necesario estudiar su evolución en el tiempo y en el espacio que se evidencia por sus transformaciones.

En la relación entre lugar y poder en la noción de territorio, Robert Sack (1986) hace la diferenciación entre un territorio como lugar y otro tipo de escenarios, dado que los territorios requieren un esfuerzo constante para establecerse y mantenerse:

El territorio es el resultado de las estrategias para afectar, influir o controlar las personas, fenómenos y relaciones (...), un área delimitada se convierte en un territorio solo cuando sus límites se utilizan para influir en el comportamiento mediante el control de acceso (...). El territorio puede ser utilizado para contener o reprimir, así como para excluir. (Sack, 1986, pp. 26-27)

Dado que en la noción de Sack sobre territorio cobra relevancia la acción humana y su esfuerzo constante en su conformación, este concepto va de la mano con la noción *de territorialidad*, entendida como base de poder y no como un instinto animal, dentro del contexto de las metas y motivaciones humanas, como una estrategia que puede ser activada, incrustada en las relaciones sociales, que necesita un acto de voluntad e implica varios niveles de razones y de significados “la territorialidad se define como el intento por parte de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar a las personas, fenómenos o relaciones, delimitando y reafirmando el control sobre un área geográfica, configurando un territorio” (Sack, 1986, p. 26).

Sack presenta la territorialidad humana en el contexto de las motivaciones humanas, un lugar puede ser un territorio en cierta época y no en otra, limitando la aplicación de la territorialidad en el tiempo, es decir que los cambios territoriales son el resultado de las fuerzas sociales:

La territorialidad es, pues, un uso históricamente sensible del espacio (...) Es una construcción social y depende de quién controla a quién y por qué. Es el componente geográfico clave en la comprensión de cómo la sociedad y el espacio están conectados entre sí. (Sack, 1986, p. 12)

La territorialidad, así mismo, se produce en distintos grados y en numerosos contextos sociales, siendo una de las formas más conocidas el establecimiento de la jurisdicción política y la delimitación de la propiedad privada. La territorialidad se puede afirmar de varias maneras, a través de la fuerza, por los derechos establecidos por ley, por las normas culturales o las prohibiciones sobre el uso de las áreas y formas más sutiles de comunicación como los gestos.

La territorialidad, constituye el telón de fondo de las relaciones espaciales humanas y las concepciones del espacio. La territorialidad apunta al hecho, de que las relaciones espaciales humanas no son neutrales (...). La interacción humana, el movimiento y el contacto, son motivo también de la transmisión de energía con el fin de afectar, influir y controlar las ideas y las acciones de los demás y su acceso a los recursos. Las relaciones humanas espa-

ciales son el resultado de influencia y poder. La territorialidad, es la principal forma espacial que toma el poder. (Sack, 1986, p. 33)

Volviendo a la noción de territorio, y en la misma línea de confluencia de este concepto con el poder, Raffestein (2011) menciona que el territorio se inscribe en un campo de poder, se genera a partir del espacio siendo el resultado de la acción de un “actor sintagmático” (actor que realiza un programa), quién hace una apropiación concreta o de manera abstracta en algún nivel:

El territorio es un espacio en el que se ha proyectado trabajo, energía e información y que, en consecuencia, revela relaciones marcadas por el poder. El espacio es la “prisión original”; el territorio es la prisión que los hombres se dan a sí mismos. (Raffestein, 2011, p. 102)

Siguiendo a Raffestein, producir una representación del espacio es ya una apropiación, “Cualquier proyecto en el espacio que se expresa como una representación revela la imagen deseada del territorio como lugar de relaciones” (Raffestein, 2011, p. 102). Desde el origen del hombre, cualquier construcción de la realidad es un instrumento de poder, la cartografía moderna surgió con el renacimiento y se convirtió rápidamente en instrumento de poder, que privilegió una sintaxis euclidiana con tres elementos fundamentales: la superficie o el plano, la línea o la recta y el punto o momento del plano, produciendo la representación del espacio que corresponde a la proyección de un sistema de intenciones de poder, que lo moldea a su vez. “La delimitación de un territorio, el control de puntos, de islas, de ciudades, etc. y el trazado de rutas, de vías, etc., ¿no revelan un axioma euclidiano traducido en términos de relaciones de poder?” (Raffestein, 2011, p. 103).

De esta manera el espacio representado es el territorio visto o vivido y, en esa medida, la representación no es estática, sino que corresponde a un trabajo que se reinicia sin cesar, a su vez pueden haber tantas “imágenes territoriales” como actores intencionales, que en el juego de relaciones de poder van a proceder a la distribución de las superficies, a la implantación de nudos y a la construcción de redes.

El sistema territorial de nudos, mallas y redes jerárquicamente organizado, conforma una estructura que convierte al territorio en el envoltorio material de las relaciones de poder, dado que en su conjunto asegura el control sobre todo lo que puede ser distribuido, asignado o poseído, imponiendo uno o varios ordenes jerarquizados de poder y jurisdicción.

La Interacción política, económica, social y cultural, producto de los juegos de ofertas y demandas que emanan de individuos y/o de grupos, conduce a sistemas de tramas, de nudos y de redes que se imprimen en el espacio y que constituyen, de alguna manera, el territorio (Raffestein, 2011, p. 107).

Así mismo, hablar de territorio es referirse implícitamente a la noción de *límite*, delimitar es aislar, abstraer, manifestar un poder en un área precisa; pero los límites deben considerarse no solo desde el punto de vista lineal sino también zonal, dado que un área delimitada se agota progresivamente en el territorio, en lugar de hacerlo bruscamente. “Es decir las tramas se superponen, se cortan y se recortan sin cesar” (Raffestein, 2011, p. 109).

En este orden de ideas, Gilberto Giménez (2000) destaca tres ingredientes primordiales de todo territorio que son la apropiación-valoración de un espacio, el poder y la frontera; en relación al componente de apropiación-valoración destaca que puede tener un carácter instrumental-funcional o simbólico expresivo:

En el primer caso se enfatiza la relación utilitaria con el espacio (por ejemplo, en términos de explotación económica o de ventajas geopolíticas); mientras que en el segundo se destaca el papel del territorio como espacio de sedimentación simbólico-cultural, como objeto de inversiones estético-afectivas o como soporte de identidades individuales y colectivas. (Giménez, 2000, p. 23)

El estudio del territorio confluyen diferentes escalas espaciales y temporales, que se entrecruzan y superponen:

El territorio se pluraliza según escalas y niveles históricamente constituidos y sedimentados que van desde lo local hasta lo supranacional, pasando por escalas intermedias (...). Estas diferentes escalas territoriales no deben considerarse como un continuum, sino como niveles imbricados o empalmados entre sí. (Giménez, 2000, p. 24)

El campo problémico del territorio, inscrito en la *relación hombre- naturaleza-sociedad* tiene una connotación política, económica y/o cultural. Desde la dimensión política hay una relación de poder en la dialéctica supervivencia-control; desde lo económico, lo estratégico es el soporte físico en una relación de adaptación-dominio y desde la dimensión cultural en el juego de las representaciones, se teje la reproducción y la construcción.

La naturaleza y la sociedad se han venido transformando, como resultado de las relaciones imbricadas que se entretajan entre las mismas, de tal manera que el estudio del territorio se va complejizando. Milton Santos (1997) establece que un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio del sistema de objetos y el sistema de acciones conforma el espacio geográfico, como el contexto único en el que se realiza la historia; por un lado, el sistema de objetos condiciona las acciones y por otro lado, las acciones crean nuevos objetos o actúan sobre los objetos existentes; de esta manera se genera la dinámica de transformación del espacio como realidad y proceso, como situación y movimiento.

Al principio la naturaleza estaba formada por objetos naturales, a lo largo de la historia ha venido siendo sustituida por objetos técnicos hasta llegar al surgimiento de un medio técnico-científico-informacional, “el espacio hoy es un sistema de objetos cada vez más artificiales, poblado por sistemas de acciones igualmente imbuidas de artificialidad, y cada vez más tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes” (Santos, 1997, p. 55)

De acuerdo con Santos (1997), en el mundo de hoy, hay un surgimiento de un medio técnico-científico-informacional que busca sustituir el mundo natural, el cual constituye el soporte de acciones globalizadas que conforman un orden que crea nuevas realidades en el espacio y en el tiempo, de las cuales resalta tres:

- 1) El espacio geográfico es considerado como un conjunto indisoluble del sistema de objetos y el sistema de acciones (...).
- 2) En el plano global, las acciones, incluso desterritorializadas, constituyen normas de uso de los sistemas localizados de objetos, mientras que en el

plano local, el territorio en sí mismo, constituye una norma para el ejercicio de las acciones. 3) A partir de estos dos órdenes se constituyen, paralelamente, una razón global y una razón local que en cada lugar, se superponen y, en un proceso dialectico, tanto se asocian como se contraponen. En ese sentido el lugar se enfrenta al mundo, pero también lo afronta en virtud a su propio orden. (Santos, 1997, pp. 283-284)

La formación nacional es mediadora entre el mundo y el territorio, presentándose un conjunto indisoluble entre formas y normas, las formas referidas al uso del territorio en un momento determinado, y por otro, la existencia de normas de uso, leyes o costumbres, normas formales o simplemente informales. De este modo llegan y se enfrentan normas y formas, componiendo dos situaciones extremas: una norma global *desterritorializada* – que separa geográficamente la causa eficiente y el efecto final, su espacio movedizo e inconstante está formado por puntos cuya existencia funcional depende de factores externos- y un territorio local normativo *que reterritorializa*– función de su estructura y funcionamiento que reúne en una lógica interna todos sus elementos, mediante el orden cotidiano inmediato, localmente vivido-, dando lugar a una variedad de situaciones intermedias:

El orden global funda las escalas superiores o externas a la escala de lo cotidiano. Sus parámetros son la razón técnica y operacional, el cálculo de función, el lenguaje matemático. El orden local funda la escala de lo cotidiano y sus parámetros son la co-presencia, la vecindad, la intimidad, la emoción, la cooperación y la socialización con base en la contigüidad. (Santos, 1997, pp. 289-290)

De otra parte, para explicar la interacción entre las distintas escalas del territorio, retoma la idea de red, encontrando que es un fenómeno que caracteriza al mundo contemporáneo; las redes son virtuales y al mismo tiempo reales, las redes son mixtas incluyen materialidad y acción. Las redes son técnicas pero también sociales, son materiales, pero también están vivas:

Animadas por los flujos que dominan las ideas que se tienen de ellas, las redes no prescinden de fijos – que constituyen sus bases técnicas – aun cuando estos fijos sean puntos. Así las redes son estables y al mismo tiempo son dinámicas. Fijos y flujos son intercorrientes, interdependientes. Activas y no pasivas, las redes no tienen en sí mismas, su principio dinámico que es el movimiento social, (...) que incluye tanto dinámicas próximas locales, como dinámicas distantes universales. (...) El hecho que la red sea global y local, una y múltiple, estable y dinámica, hace que su realidad vista en un movimiento de conjunto, revele la superposición de varios sistemas lógicos, la mezcla de varias racionalidades cuyo

ajuste es además presidido por el mercado y por el poder público, pero especialmente por la propia estructura socioespacial. (Santos, 1997, p.p. 234-236).

En el funcionamiento vertical del espacio geográfico contemporáneo, las redes son globales y de este modo transportan lo universal a lo local, creando desorden a nivel local, no solo porque conduce a cambios funcionales y estructurales, sino porque ese orden del mercado global no contiene un sentido local. En el medio local, la red prácticamente se integra y se disuelve en un espacio continuo, creando el orden cotidiano de la contigüidad, donde el orden espacial se recrea permanentemente y a la vez la complejidad de la organización espacial se agrava como un problema colectivo.

En ese espacio local en donde todo cuenta, se presenta una lucha por el uso del espacio que genera una situación de conflicto a “ser mantenida, atenuada, suprimida, según las circunstancias, pero en todo caso regulada” (Santos, 1997, p. 283). El mundo no dispone de los respectivos instrumentos de regulación (producción de normas), lo cual es una tarea del poder nacional y de los poderes locales, en sus diversos niveles. La búsqueda de solución a los conflictos, conduce a la proliferación y conflicto de normas, que el mercado no consigue resolver.

De acuerdo con la lectura de Santos, lo anterior conduce a una jerarquía en la posibilidad de acción¹³, de tal manera que las acciones cada vez son más ajenas a los fines propios del hombre y del lugar, por eso es preciso diferenciar la escala de realización de las acciones y la escala de su mando, se impone distinguir entre los actores que deciden y los demás.

Entre los grandes decisores estarían los gobiernos, las empresas multinacionales, las organizaciones internacionales, las grandes agencias de noticias y en el segundo estaría el hombre del común, cuya elección en muchas de las acciones que emprende, es limitada. Esta limitación

¹³ “La acción es un proceso, pero un proceso dotado de propósito, en el cual un agente modificando alguna cosa se transforma a sí mismo (...) cambia su naturaleza íntima al tiempo que modifica la naturaleza externa” (Santos, 1997, p. 67)

de la acción puede presentar dos vertientes, la primera referida a la limitación de la conciencia, la segunda proveniente a las limitaciones de la propia acción.

Deleuze (2005) por su parte, frente a la posibilidad de acción, presenta la articulación de la territorialidad con el deseo como el único concepto capaz de generar un proceso de construcción de realidad de manera constante e ininterrumpida, en eterna transformación, como acto de creación de territorios, siendo método y motor, en el movimiento productivo de la vida misma en un territorio real y/o virtual, en cualquier ámbito de la existencia humana.

Apunta a la concepción del deseo como instancia revolucionaria, en su potencial como práctica de creación de lo nuevo, capaz de romper la codificación del mundo actual, siendo necesario decodificar y desterritorializar la propia subjetividad, a fin de generar un pensamiento propio, capaz de materializar su potencialidad inmaterial.

Las materias expresivas, se presentan como signo de libertad, cuya expresión es el trazo del territorio que emerge, que territorializa las fuerzas ganadas al caos, reorganizando y creando a la vez nuevas funciones. Todo acto creativo es un movimiento de dinámicas territoriales. El acto creativo implica una ética política de resistencia y de experimentación vivencial

Para Deleuze, las máquinas deseantes provenientes del inconsciente, invisten todo campo social, no en su sentido imaginario o simbólico, sino únicamente maquínico, como proceso y sistema de producción de deseos, como flujo y corte, con poder para producir realidad; son microformaciones que siguen líneas de fuga, o líneas de descodificación, de desterritorialización, siendo el envés de movimientos o de contra-movimientos de reterritorialización.

Deleuze presenta una noción amplia de territorio como concepto filosófico, en su proceso inseparable de territorialización-desterritorialización-reterritorialización, como una aplicación en

distintos ámbitos y escalas de los conceptos más abstractos de codificación-descodificación¹⁴-recodificación.

Tener un mundo se refiere a la idea de crear un territorio, el proceso de creación significa construir un territorio deseante, organizado por la sociedad para hacer funcionar sus valores, mediante la inscripción de un código social sobre el espacio “La territorialización no es solamente la tierra, es todo doblamiento de los signos sobre aquello que puede servir de territorialidad en relación a ellos, el problema central de la territorialización es entonces codificar flujos” (Deleuze, 2005, p.111).

Territorio como lugar en donde se producen los movimientos o flujos, que está en constante creación y destrucción gracias a esos movimientos, como campo vivo de oscilaciones, como espacio de circulación del deseo, como lugar del abandono a las intensidades que circulan, de tal manera que lo que transita por un territorio es del orden de las intensidades, de las fuerzas, intensidades que son capaces de afectar, tocar, excitar, provocar oscilaciones.

Nunca hay primero un flujo y después un código que viene sobre él, los dos coexisten (...) El código y el flujo se conforman uno frente al otro. En el código social algo debe pasar, correr; algo no debe pasar; y en tercer lugar algo debe hacer pasar o bloquear. Estos serían los tres términos fundamentales de un código (Deleuze, 2005, p.25).

Un cuerpo social está definido por los flujos que perpetuamente escurren sobre él, corriendo de un polo a otro y siendo perpetuamente codificados. “La estricta correlación del flujo y del código implica que en una sociedad, en apariencia, no podemos tomar los flujos más que en y por la operación que los codifica” (Deleuze, 2005, p.40).

Un territorio se encuentra en el ámbito del tener, en la distinción de lo propio y de lo ajeno, pero este cobra valor en el movimiento de salir de él, entonces un territorio es un acto, una

¹⁴ La descodificación quiere decir: o bien leer un código, penetrar el secreto de un código, o bien descodificar en sentido absoluto, destruir los códigos para hacer pasar flujos en estado bruto. (Deleuze, 2005, p. 41)

acción, una relación, un movimiento conjunto de desterritorialización y reterritorialización, un movimiento que se repite y sobre el cual se ejerce un control. Un territorio da tránsito a las intensidades que circulan y construyen la realidad, cuya naturaleza puede provocar desmoronamiento total o parcial correspondiente a la desterritorialización o pérdida de referencias, pérdida del sentido del conjunto de cosas a las que se reaccionaba:

“Sobre la sociedad, sobre su cuerpo social, algo chorrea y no se sabe que es, no está codificado y aparece como no codificado en relación a esa sociedad. Algo que chorrea y arrastra a esa sociedad a una especie de desterritorialización, algo que derrite la tierra sobre la que se instala. Este es el drama. Encontramos algo que se derrumba y no se sabe que es. No responde a ningún código sino que huye por debajo de ellos”. (Deleuze, 2005, p.20)

La desterritorialización en un proceso continuo conduce a la reterritorialización, para volver a construir el territorio, en un proceso de producción de sentido con los acontecimientos vividos y la creación de un nuevo conjunto de cosas con las que se reacciona. La producción de sentido se convierte en una acción de resistencia y de creación a la vez, producir conocimiento que se alíe o que resista a las intensidades que presionan un mundo, producir un saber cómo creación del mundo, como creación de un conjunto de cosas con las que reaccionar, como desnaturalización de aquello que se sabe; en una tendencia de estabilización, se vuelve a recomponer un eje de coordenadas y se recrea un mundo. El territorio tiene un dominio de lo propio y al mismo tiempo de lo impropio, tiene un dominio de lo que expulsa pero también de lo que impulsa movimientos de creación.

Cuando los flujos son descodificados, se sustituye un código por una axiomática, es decir por un sistema de relaciones diferenciales entre flujos descodificados (...) la axiomática es el estatuto de la actividad subjetiva descubierta como indeterminada a través de la ruptura con las grandes objetividades que la determinaban (...). La axiomática nos devuelve todas las instancias que han sido destronadas como objetividades bajo la forma de representaciones subjetivas. La instancia territorial retorna con todas las reterritorializaciones, que ya no residen en la objetividad de la tierra, sino que son especies de territorialidades artificiales (...)

Entonces la axiomática, por un lado tiene este polo de fuga, pero al mismo tiempo hace un torniquete, ya no volviendo al viejo código de las representaciones objetivas, sino realineando, volviendo a atar, religando lo que está a punto de huir esta vez al nivel de la repre-

sentación subjetiva misma. A este nivel habrá una tierra interiorizada (...). La axiomática es algo absolutamente irreductible a cualquier código, no hay especificidad de la axiomática porque ella oscila siempre entre dos polos: su polo de fuga, y aquel que consiste en resucitar contra las fugas las antiguas instancias sobre un modo nuevo, ya no como elemento ficticio, sino como elemento de representación subjetiva. (Deleuze, 2005, p.147, 148)

Deleuze (2005) plantea que toda realidad está compuesta de unidades llamadas agenciamientos que toman la forma de vectores de desterritorialización y reterritorialización, generando interacciones dentro de un territorio, con una intensidad asociada y una dirección determinada, produciendo una realidad en el aquí y el ahora, en un equilibrio dinámico y homeostático, hasta que aparece una línea de fuga y abre una brecha en el territorio, generando una ruptura, dando lugar a la desterritorialización absoluta, desarticulando el territorio y buscando alternativamente un nuevo territorio a través de un movimiento de reterritorialización asociado, de tal manera que la desterritorialización absoluta no puede existir sin la reterritorialización, en un movimiento de relaciones múltiples, coexistente y complementario. El nuevo territorio es siempre productivo, como resultado de una tensión, en una acción creativa múltiple:

Existen perpetuamente estos dos movimientos. Por un lado la descodificación y la desterritorialización de flujos, que es polo descubierto de la actividad subjetiva. Por otro lado y al mismo tiempo no cesa de reterritorializarse, de neo-territorializar, (...). La reterritorialización no es simplemente una resurrección de puros arcaísmos, es decir de objetividades de tiempos antiguos, la reterritorialización debe ser subjetiva como operación de la actividad abstracta” (...) Apenas han descubierto una esencia desterritorializada – que ya no está en relación con la objetividad- la religan, es decir la reterritorializan pero no por un simple retorno, sino bajo una forma nueva (...)

Los flujos que se descodifican y se desterritorializan constituye una verdadera multiplicidad, que remite a algo que va más allá de las alternativas de lo uno y de lo múltiple. La multiplicidad sustancial, la multiplicidad sustantiva es el verdadero desmoronamiento de todo lo que es Uno. E igualmente de todo lo que es múltiple, porque múltiple ya no puede servir de adjetivo (...). De los flujos descodificados que tienden hacia un límite exterior, resulta entonces un proceso dinámico libre, pues la multiplicidad crece constantemente. La multiplicidad es proceso, no combinatoria, puesto que es siempre creciente y libre en la medida que no alcanza límite ni entrevé fin. En efecto, el movimiento, el proceso tiende hacia su límite exterior que siempre es exterior, y se reconstituye a medida que corre el flujo descodificado (Deleuze, 2005, pp. 86, 108, 143).

La desterritorialización no se efectúa sin una reterritorialización, la reterritorialización se hace en el concepto, que no es objeto sino territorio. La desterritorialización y la reterritorializa-

ción se cruzan en un doble devenir, ya no se puede diferenciar lo propio de lo ajeno. Siempre a través del contra-movimiento de la reterritorialización se evalúa el grado de desterritorialización. El movimiento de desterritorialización no puede ser captado más que a través de la naturaleza de las reterritorializaciones que produce.

La desterritorialización hace referencia al caos, a manifestaciones simultáneas y transversales que desarticulan los referentes del territorio, deslocalizan sus códigos o focos culturales y hace difusos sus límites. La revolución es la desterritorialización absoluta dado que hace referencia a una tierra nueva, a un pueblo nuevo que no existe todavía, como correlato de la creación, como experimentación del devenir que por naturaleza se sustrae de la mayoría.

Lo importante es que el movimiento de desterritorialización, no es solamente susceptible de ser retomado en la reterritorialización perversa, sino que es tan potente como para, abrazando sus líneas de fuga revolucionarias, crear el mismo un nuevo tipo de tierra (...). Puede ser que en lugar de reterritorializarse sobre tierras facticias, el movimiento de desterritorialización pueda, en condiciones determinadas, devenir creador de una tierra nueva” (Deleuze, 2005, p.80). “El problema con el que uno tropieza siempre es como hacer para que los movimientos de descodificación, los movimientos de desterritorialización sean revolucionariamente positivos. (Deleuze, 2005, p.133)

La producción de inconsciente o de enunciados es siempre una revolución; un periodo revolucionario se puede definir por el hecho que se producen nuevos enunciados y a través de ellos se produce una carga de inconsciente. Pero ¿Cómo producir nuevos enunciados?, Deleuze ubica cuatro aspectos a tener en cuenta, el primero, el poder creador de la lengua; el segundo, el problema del poder y la organización de ese poder como formando ya parte de una estructura indisoluble económico-política; tercero, la tentativa de romper con la categoría lingüística del significado y el significante y cuarto, la renovación del problema del inconsciente planteándolo al nivel de los enunciados, como tentativa para descubrir la manera como el deseo inviste las formas económicas.

Así, el territorio como concepto permitió realizar una reflexión sobre la interacción naturaleza, hombre, sociedad, y diversas categorías como espacio, nodo, red, límite, poder, represen-

tación objetiva-representación subjetiva, objeto y acción, formas y normas, orden global-orden local, fijos –códigos- y flujos, conflictos, acciones y escalas de mando, resistencia y creación, caos y cosmos, codificación, descodificación y recodificación, lo uno, lo múltiple y la multiplicidad, y su significado en los proceso de territorialización, desterritorialización y reterritorialización.

1.3.2 Del territorio a la exploración del hábitat popular

Para introducir el concepto de hábitat, en primera instancia se presenta una pequeña discusión sobre su diferenciación con territorio. Pérez (citado en Echeverría, 2009) define el territorio en la actualidad y lo categoriza con aspectos materiales, simbólicos e ideológicos, pues de acuerdo con su estudio:

Hablar de territorio en la contemporaneidad nos lleva a plantear una relación donde los sujetos de manera permanente están reterritoralizando el territorio, a través de técnicas y estrategias propias que llevan al surgimiento de una nueva configuración. Desde esta relación, el territorio debe entenderse como una categoría que incluye aspectos materiales, simbólicos e ideológicos; debe ser entendido como universo transglósico, constituido por diversas fuerzas; o mejor aún, por un intrincado tejido de relaciones que desbordan la concepción tradicional dicotómica de lo local, lo regional y lo nacional. (p.35)

Teniendo en cuenta lo anterior encontramos que el territorio cobra sentido para distintos actores en diferentes escalas; por un lado tiene vigencia en la reterritorialización de los sujetos que lo habitan en donde se entrecruzan heterogéneas espacialidades dando lugar a la multiplicidad de expresiones en el cual diferentes voces y maneras de existir conviven interactuando entre sí, configurando escenarios sociales, imaginarios culturales y un tejido de relaciones que pone de manifiesto identidades históricas que van más allá de lo local, lo regional y lo nacional. Pero también se encuentra conexas con distintas fuerzas que emergen alrededor de tres factores: “los procesos inherentes a las políticas y al ordenamiento territorial, los conflictos territoriales ínter e ínter nacionales, y las transformaciones en los sentidos del espacio en la era de la globalización y de la urbanización” (Echeverría, 2009, p. 32).

El caso del aeropuerto no es ajeno a otros fenómenos mundiales de grandes ciudades afectadas por la configuración de nuevos escenarios y construcciones que responden a nuevas necesidades bajo el amparo de la modernidad y el desarrollo, que desalojan la cultura y los valores tradicionales dando lugar al cambio; de un lado se ve una oportunidad de mejora, pero por otro existe una afectación a la vida y al ambiente.

Por esto se deben considerar dos ideas para trazar relaciones y diferencias entre los conceptos de territorio y hábitat dado que territorializar es distinto de habitar “si bien todo hábitat se configura como territorio, no todo territorio cobra el sentido de un hábitat; y si bien al habitar se territorializa, no necesariamente al territorializar se habita” (Echeverría, 2009). En el caso concreto de esta investigación, se entretajan distintas territorialidades que se dilucidaron, profundizando en sus connotaciones. Por un lado, el sentido de hábitat construido por los habitantes de Fontibón en la pervivencia durante años, en el lugar de los recuerdos, de las filiaciones, de la manera cultural, de las vivencias, de la idea de mundo y la concepción de espacio y territorio; y por otro lado, la territorialidad que se desarrolla con la proyección de la aerópolis El Dorado, que para este estudio no cobra el sentido de hábitat .

Se presenta a continuación un ejercicio de conceptualización de hábitat como sistema complejo, término que por sí mismo no se puede definir, sino que tiene que explicarse en su relación con el habitar, con un ambiente, con la sociedad y con el habitante; hábitat como soporte de significación y a la vez determinante físico.

Es así que Leff (2002) presenta el hábitat en sus dos dimensiones como soporte territorial y como referente de significaciones y simbolizaciones. “El hábitat es soporte físico y trama ecológica; pero también es referente de simbolizaciones y significaciones que configuran identidades culturales y estilos étnicos diversos” (Leff, 2002, p. 241). En este sentido, el hábitat es un

determinante territorial que se convierte en condición y soporte de la vida, pero al mismo tiempo es un espacio resignificado y reconstruido por la cultura, por las experiencias subjetivas, así como por las vivencias construidas con la materia de la vida, siendo habitado por el hombre en el ejercicio de las actividades productivas, culturales, estéticas y afectivas.

En este sentido, Leroi-Gourhan (citado por Echeverría, 2009) aporta sobre hábitat una base fundacional, referida a la esencia humana, que radica en la domesticación del tiempo y del espacio, en su construcción del orden simbólico referido a la estética social y material, en la construcción del hombre y la naturaleza.

Después que la tierra prefigura la realidad antrópica, “el mundo se presenta en una triple estructura: física, biótica, antrópica. Un hombre por tanto dotado de dichas estructuras, se interrelaciona con su mundo y a través de esta relación recíproca se va humanizando a él y al mundo mismo” (Federici, 2006, p. 8). Esta relación del hombre humanizado con el mundo humanizado se realiza a través de las actividades humanas, de una paxis con manifestaciones simbólicas.

En este sentido, Bollnow (1969) propone que en la interacción hombre/espacio se genera el espacio vivencial humano, en donde el ser humano en su relación con el espacio tiene un horizonte que define la finitud de su existencia en el espacio y una perspectiva que le permite actuar sobre el mismo:

La expresión espacio vivencial puede ser fácilmente comprendida como equivalente a vivencia del espacio, en el sentido de un hecho únicamente psíquico. Por el contrario la expresión de espacio vivido tiene la ventaja de indicar que no se trata de algo psíquico, sino del espacio mismo en la medida en que el hombre vive en él y con él, del espacio como medio de la vida (Bollnow, 1969, p. 25)

Bollnow refuerza la idea que el hombre es un ser espacial, pues crea espacio y lo despliega a su alrededor, siendo la forma general de la actitud vital humana. “Vivimos y actuamos dentro del espacio y en él se desarrolla tanto nuestra vida personal como la vida colectiva de la humanidad. (...) Cada modificación “en” el hombre determina una modificación de su espacio

vivencial” (Bollnow, 1969, pp. 26-27). Es así que la vida se extiende en el espacio y en esa relación humana con el espacio cada lugar tiene su significación para el hombre, el espacio se constituye en un determinado sistema de referencia ligado al sujeto desplegándose alrededor del hombre y proyectando un carácter transcendente.

Retomando el concepto de hábitat, Sánchez (2009) desde una perspectiva de pensamiento sistémico y complejo presenta el hábitat como un sistema dinámico sustentado en la triada: Naturaleza-Sociedad-Habitante. Como el resultado de la interacción entre la sociedad y la naturaleza, se va configurando la naturaleza construida que al ser habitada se convierte en hábitat, creándose una relación hábitat-habitar-habitante.

(...) el pensamiento complejo o pensamiento sistémico permite afirmar que el hábitat no es una cosa, sino un fenómeno procesual y fluido en permanente cambio, un sistema de procesos que implican interacciones dinámicas entre el ser humano y su mundo. Lo anterior se puede representar por un modelo tríadico compuesto de interacciones habitante-naturaleza-sociedad. Esta visión de hábitat como una organización de procesos dinámicos, finalmente nos lleva a entender que el hábitat (cosas) conjuntamente con el habitar (acciones) y el habitante (ideas, sentimiento, cultura), se dan de manera integrada e indisoluble (Sánchez, 2009, p. 119)

Sánchez presenta la evolución del concepto de hábitat, concluyendo que la mejor forma de interpretarlo es como un sistema dinámico y vivo de relaciones complejas, evolutivas, interconectadas, interdependientes y autorreguladas en la interacción de la naturaleza, la sociedad y el habitante. Siguiendo a Sánchez, para profundizar en el concepto de hábitat y visto desde una perspectiva de complejidad, es conveniente estudiar el hábitat en la identificación “de sus subsistemas en términos de estructuras, patrones, procesos y significados”.

La naturaleza corresponde a la estructura, la sociedad a los patrones, el habitar al proceso y el habitante al significado, aclarando que para tener una comprensión completa del hábitat, los subsistemas no se pueden separar, pues la intervención en uno de ellos implica afectación y transformación en los otros, recordando el principio fundamental de los sistemas que la suma es

superior a las partes, pues de la interacción, la totalidad tiene propiedades que emergen de ella y que no se encuentra en sus partes aisladamente, sin embargo en una interpretación teórica, cada componente o subsistema aparece con la misma importancia y generalidad.

1.3.2.1. Hábitat/Habitar.

Dentro de una visión de relaciones complejas y sinérgicas, Leff (2002) entiende el proceso de habitar como “la forma de inscripción de la cultura en el espacio geográfico” (Leff. 2002, p. 240), dicho proceso es determinado por la condiciones físicas y ecológicas del territorio en donde se asienta, pero a la vez posee la capacidad de redefinirlo y significarlo conformando el hábitat habitado; el habitar humano se constituye entonces en un proyecto transformador del medio y en un proceso social generador de condiciones de habitabilidad. El hábitat solo se define al ser habitado, localizando en el territorio un proceso de reconstrucción de la naturaleza desde identidades culturales diferenciadas, como espacio donde se desarrollan las actividades productivas, culturales, estéticas y afectivas del hombre.

Así, el hábitat se define al ser habitado; y ese habitar genera hábitos y define sentidos existenciales que han conducido la coevolución de las culturas con su medio, a través de las formas de apropiación de su ambiente. El hábitat es pues el territorio habitado, engendrado por la cohabitación de las poblaciones humanas con su medio, por sus formas de hacer el amor con la naturaleza. (Leff, 2002 p.241)

En este sentido habitar es localizarse en el territorio reconstruyéndolo desde identidades culturales diferenciadas, es arraigarse en el espacio, en su soporte material y simbólico, transformándolo con las vivencias construidas con la materia de la vida, es un proceso de apropiación social de las condiciones de habitabilidad del planeta regido por los principios de racionalidad ambiental, sustentabilidad ecológica, diversidad cultural y equidad social. “El hábitat es el sustantivo (pasivo) que soporta al verbo (acción de) habitar. En el habitar confluye la ley de la natu-

raleza que establece sus condiciones de soporte, y el deseo que moviliza las formas de ocupación cultural del espacio”. (Leff, 2002, p.244)

Según Merleau Ponty (citado en Bollnow, 1969), habitar expresa la relación precisa de ser con el mundo y en su sentido más amplio representa la acción orientada a la búsqueda de la protección en un lugar que por privilegio se constituye en refugio, puesto al habitar un lugar, este se significa y se sitúa, en un acto de diferenciación, de separación, como actividad ordenadora central para convertir el caos en cosmos, en la relación vital del hombre con el mundo. De esta forma, la manera más inherente de estar en el mundo es habitarlo, pero para vivir humanamente es preciso habitar en el ser, lo que significa:

(...) un vivir a nivel de cultura, con solidaridad en el espacio y continuidad en el tiempo, en una relación típicamente confidencial del hombre con el mundo y su circunstancia vital. Por otra parte este habitar es lo que engendra hábitos y así hemos entendido que habitar es la consecuencia de vivir moralmente (según costumbres) (Bollnow, 1969, p.18).

En este sentido Heidegger (citado por Echeverría, 2009) ha donado su ejemplar referencia al sentido del ser imbricado al construir y al morar. El ser humano se convierte en el centro, en la esencia que da forma y devela una realidad compleja que solo puede saber aquel que en su experiencia vital construye y mora.

Es así que “cuando se ha rastreado hábitat desde sus orígenes lingüísticos se descubren sus conexiones con el habitar derivado de habere, como tener y permanecer” (Echeverría et al., 2009, p.17), como una acción situada que se repite reiteradamente, configurando la permanencia en el lugar, como un proceso durativo en el tiempo, distinguiéndolo de otro tipo de territorialidades.

En este sentido, Sánchez (2009) aclara que habitar no es realizar cualquier actividad práctica, este verbo se configura en la medida en que se realizan actividades significativas, como detenerse, demorarse, descansar, morar, pervivir, quedarse, protegerse, cuidar a sí mismo y a su

entorno; producir la naturaleza construida en un proceso vital, en la configuración de múltiples relaciones de ser con el mundo, que al ser transformado y habitado se convierte en hábitat, en territorio habitado, vivido, como una asociación indisoluble de objetos y acciones humanas, individuales y colectivas.

Cuidar como un detenerse para abrir las cosas en sus diferentes dimensiones, para construir y cultivar múltiples relaciones entre el ser humano y su mundo (naturaleza-sociedad-habitante), para generar modos propios de habitar. Este construir es propiamente habitar. Al habitar como construir pertenecen las actividades que se refieren tanto al cuidar (construir una red de relaciones significativas) como al edificar o erigir edificaciones habitables (construir una red de relaciones prácticas). (Sánchez, 2009, p. 122)

Para Sánchez la naturaleza construida al ser habitada se convierte en hábitat, creándose el sistema complejo hábitat-habitar-habitante, que se presenta de manera integrada e indisoluble; el habitar corresponde a múltiples prácticas, acciones, procesos concretos, en distintos niveles yendo de lo individual a lo colectivo, que evidencia la dinámica de este sistema, integrando diferentes actividades humanas o maneras de habitar, que incluyen tanto “las prácticas sociales (praxis) como las actividades productivas (techné) y las acciones generadoras de sentido (poiesis)”. (Sánchez, 2009, p. 122)

Esas maneras de habitar o maneras de ser en lo cotidiano, son interpretadas por De Certeau (1999) como artes de hacer, maneras de hacer o artes de producir en lo cotidiano, siendo resultado de la práctica cotidiana de sujetos que son hacedores, productores y buscadores de sentido, en su acto de usar, de apropiarse, de practicar todo objeto producido, bajo tres miradas: el uso y el consumo, la creatividad cotidiana, y la formalidad de las prácticas, conformando un espacio de realización, de fabricación, con una poietica emergente que también organiza el orden sociopolítico, siendo un contrapoder mudo.

De Certeau pone de manifiesto la actividad creadora de las prácticas de lo cotidiano, que en su consolidación va configurando maneras de hacer en el seno del espacio propio, en el ejer-

cicio de habitar un lugar protegido, denso, material y afectivo, un lugar propio que por definición no puede ser ajeno, en donde lo plural de los estímulos se filtra, donde se inventan maneras de hacer, “artes de hacer” que se despliegan y se repiten día a día como acciones elementales.

Se individualizan las maneras de hacer, se inventan tácticas y se perfilan trayectorias en una mezcla confusa de necesidades y libertades sobre estructuraciones complejas, develando “la astucia creadora en el torbellino infinito de las prácticas cotidianas” (Certeau, 1999, p.220). Se configuran las artes de hacer como la “práctica sutil y múltiple de un vasto conjunto de cosas manipuladas y personalizadas, reutilizadas y “poetizadas” (Certeau, 1999, p.143) como resultado de las capacidades creadoras de los habitantes, y del estilo de invención que lo articula. Las artes de hacer ponen en juego una manera de pensar investida de una manera de actuar; un arte de combinar indisociable de un arte de utilizar, que componen por así decirlo, un arte de vivir la vida.

1.3.2.2 Habitante.

Dentro del marco de una visión de hábitat como una organización de procesos dinámicos, Sánchez (2009) encuentra que el habitante o morador es el significado o causa final, como principio del ser, o aquello para lo que existe, la esencia del hábitat, el motivo de su existencia en la relación sinérgica “que establece el habitante con su hábitat habitable a través del habitar” (Sánchez, 2009, p. 126). En este contexto el habitante es entendido como mente, ideas, mundo subjetivo, mundo interior, sentimientos, sensibilidades, cultura, sujeto de pensamiento e intencionalidad

(...) lo que importa aquí es destacar el mundo interno de valores y significados, de procesos cognitivos, de subjetividad que abarca desde lo individual hasta lo colectivo: inconscientes o imaginarios colectivos que van a interactuar con el mundo externo y social. Además, no solo se refiere a personas sino a los diversos componentes de la subjetividad, dispositivos generadores de subjetividad; grupos humanos, conjuntos socioeconómicos, máquinas informáticas (Sánchez, 2009, p. 120)

Sin embargo, ya se ha dicho que el habitante no puede ser entendido aisladamente del ambiente, siendo el referente del hábitat, existe una co-construcción entre el hombre y el mundo, como aspectos integrales de la misma totalidad; en este contexto el habitante se considera como un sujeto activo que posee una intencionalidad correspondiente a una subjetividad individual o colectiva para conformar la realidad en una interacción dialógica del habitante con la naturaleza y la sociedad; el habitante en su convivencia con el ambiente y en las relaciones de intersubjetividad con otras mentes actuales o pasadas va construyendo cultura y dispositivos de subjetividad.

(...) “habitante”, entendiéndolo como el sujeto activo que establece múltiples relaciones con su entorno, que es capaz de habitar un determinado hábitat estableciendo múltiples relaciones (...). El habitante aparece no solamente como observador o conocedor en términos epistemológicos, sino que en términos ontológicos constituye o crea la realidad humana conjuntamente con la naturaleza y la sociedad (Sánchez, 2009, p. 120)

El subsistema ser humano puede ser visto en términos de estructura (cuerpo-cerebro, organismo-), de patrones (pensar, sentir, creer), de significado (Proyecto-intencionalidad, creación de horizontes, de mundo-) y proceso (Cotidianidad-comportamiento).

La relación entre el habitante y la sociedad se da más precisamente a través del lenguaje, mediante el uso de signos, símbolos y la constitución de discurso que se asocia a una práctica social, representando los pensamientos de los habitantes y comunicando las costumbres de esa sociedad, sin embargo “el lenguaje no solo es un medio para la comunicación sino que constituye así mismo la realidad que nombra” (Sánchez, 2009, p. 124), el lenguaje tiene una entidad propia que impone sus límites en un juego de procesos e interacciones con el habitante y la sociedad, de esta manera se entiende al habitante constituido conjuntamente mediante el cuerpo y el lenguaje.

Lo oral tiene un papel fundamental en la relación con el otro, nombra e invita a existir, codifica y hace posible la interpretación de las relaciones, la oralidad constituye el espacio esen-

cial de la comunidad, pues en una sociedad no hay comunicación sin oralidad, “el intercambio social exige un correlato de gestos y cuerpos, una presencia de voces y acentos, (...) esta especie de vínculo visceral, fundador, entre el sonido, el sentido y el cuerpo” (Certeau, 1999, p. 260).

Mediante los gestos el pasado seleccionado es reutilizado en usos presentes, cada día se rehace el paisaje, se estructura la vivencia, los relatos por su parte añaden a la materialidad la experiencia simbólica, como metáfora de la creación e interpretación humana. Así, “Habitar es narrativizar” (Certeau, 1999), gracias a las historias los lugares se tornan habitables, los relatos se conforman en instrumentos poderosos que “hacen creer y hacen hacer”, sin relatos los lugares se quedan desiertos, solo viven al preservar todas sus memorias.

En este contexto, emerge el habitante como autor de su realidad, como artista no reconocido que construye su patrimonio en la concreción del acontecer de su cotidianidad, como resultado de su capacidad creadora y de su estilo de invención, “en una práctica sutil y múltiple de un conjunto de cosas manipuladas y personalizadas, reutilizadas y poetizadas” (Certeau, 1999, p. 143). Mil maneras de “hacer” trazan las invenciones nacidas de memorias desconocidas, formando un teatro de fascinaciones, compuesto de innumerables gestos, de idiolectos, las frecuentaciones de los habitantes crean, en el mismo espacio, una multitud de combinaciones posibles entre lugares, hacen del hábitat una inmensa memoria donde prolifera la producción de singularidad.

En ese nivel de producción de singularidad, Guattari (2000) ubica la ecología mental, donde la expresión creadora es el soporte, para reinventar la relación del sujeto con el cuerpo, con los recuerdos, con la finitud del tiempo y los misterios de la vida, en el seno de la vida cotidiana, de creación y de ética personal, como una alternativa de poder ante las fuerzas de homogenización y de opresión. Lejos de buscar un consenso y una homogenización, de lo que se trata

de es cultivar la diversidad y la producción de existencias singularizadas, en donde lo que prima es la expresión creadora como tal, sin preocupaciones respecto a finalidades colectivas, “lo que se requiere en cada tentativa de anotación cartográfica es la elaboración de un soporte expresivo singular o, más exactamente, singularizado”. (Guattari, 2000, p. 53)

Los modelos relativos a la ecología mental no se juzgan como verdades científicas; su pertinencia se valora en función de su eficiencia estético existencial, el objetivo crucial es la captación de puntos de ruptura, líneas de fuga que escapan y generan significación, encadenamiento de signos que producen autorreferencia existencial, como función de producción existencial, en la creación de conceptos de autoconstrucción a nivel teórico y práctico, conceptos que puedan explicar producciones de subjetividad primaria, abierto al núcleo de una subjetivación creadora en estado naciente “¡nadie queda eximio de jugar una ecología de lo imaginario!” (Guattari, 2000, p. 58)

Ya sea en la vida individual o en la vida colectiva, el impacto de una ecología mental no presupone una importación de conceptos y de prácticas a partir de un campo «psy» especializado. Hacer frente a la lógica de la ambivalencia deseante, dondequiera que ella se perfile en la cultura, la vida cotidiana, el trabajo, el deporte, etcétera, volver a apreciar la finalidad del trabajo y de las actividades humanas en función de otros criterios que no sean los del rendimiento y el beneficio: estos imperativos de la ecología mental reclaman una movilización adecuada del conjunto de los individuos y de los segmentos sociales. (Guattari, 2000, p. 58)

La ecología mental pretende una reconversión cualitativamente específica de la subjetividad primaria, proyectada en un cambio afectivo y pragmático sobre grupos humanos de dimensiones diversas, que engendre nuevos universos en donde la singularidad y la finitud sean tenidos en cuenta a través de nuevas prácticas sociales, nuevas prácticas estéticas, nuevas prácticas del sí mismo en la relación con el otro, con el extranjero con el extraño.

1.3.2.3 Hábitat Popular.

El recorrido por el concepto hábitat como sistema complejo, definido por la triada hábitat-habitar-habitante, y la interrelación naturaleza-hombre-sociedad, mostró las connotaciones

del hábitat como determinante físico y a la vez como soporte de significación, producto del desenvolvimiento de la vida cotidiana que va configurando una manera de habitar y de ser habitante, que implica quedarse, detenerse, construir, morar en una interrelación dinámica entre el ser humano y su mundo que va generando cultura y una forma de apropiación referida a un espacio vivencial humano que crea condiciones para la vida. Al realizar la exploración conceptual del concepto hábitat popular, de manera específica, se observa que ha tenido dos tratamientos en la bibliografía consultada, que van articulados:

Un abordaje que lo relaciona con el fenómeno de pobreza y exclusión social y con un tipo de asentamiento humano que se configura en sectores urbanos informales, marginales, periféricos o centrales con signos de deterioro urbano y características de insostenibilidad (Connolly, 2011; Bolívar, 2012; Hernández, 2008; Duhau, E. y Giglia, Á., 2004; Duhau, E., 2002; Duhau, E., 1998; Huertas, 1992; Carvajalino, 1990). Y un segundo tratamiento que tiene que ver con la respuesta a esta situación, donde se pone el acento en el derecho a la ciudad y a una vivienda digna, en políticas públicas que favorecen la inclusión social de los sectores empobrecidos, así como en dinámicas comunitarias y de participación social que promueven el mejoramiento o reestructuración habitacional y/o barrial y los aportes desde la sabiduría popular y las dinámicas de comunidad (Bolívar, 2012; UNICEM, 2011; Carvajalino, 1990)

Según Connolly (2011), el término hábitat popular puede referirse a cualquier tipo de construcción donde vive el pueblo o las clases más pobres de la sociedad, tales como los proyectos públicos a bajo costo, la vivienda campesina, barriadas, favelas, barrios de rancho, barrios populares, lotificaciones irregulares, asentamientos humanos autoproducidos, asentamiento urbanos (o humanos) irregulares, populares, no-controlados o precarios, colonias populares o pro-

letarias, villas miseria, callampas, urbanización informal, fraccionamientos clandestinos, piratas, urbanización popular.

Duhua (1998) se refiere a la *urbanización popular*, como “(...) la solución habitacional masiva al alcance de los sectores populares (...) a través de los procesos de urbanización irregular y la autoproducción de vivienda (...)”. Según Duhau, E. y Giglia, Á. (2004) la urbanización popular, está basada en la producción de lotes baratos destinados a la vivienda unifamiliar autoconstruida, donde se realiza un aprovechamiento máximo del suelo para uso habitacional, en gran parte de los casos se reproducen condiciones de irregularidad jurídica. Con el paso del tiempo se van incorporando otros usos, lo que tiende a transformar en alguna medida estos espacios en áreas donde coexisten los usos habitacionales con los comerciales y de servicios.

De acuerdo a Duhau (2002), el fenómeno de urbanización popular presenta unas características frente al acceso al suelo, la producción de vivienda y la producción / obtención de los bienes colectivos asociados a la vivienda y la vida urbana (servicios públicos, equipamientos, infraestructura). El acceso al suelo tiende a darse bajo ocupación de hecho o a través del mercado irregular del suelo, esto determina que el esfuerzo se centre en obtener una mínima certeza con respecto a la permanencia del asentamiento, además de obtener servicios básicos, de tal manera que la producción de la vivienda pasa a un segundo plano.

Problematizando la relación que se establece entre hábitat popular y lo “informal”, Torres afirma que la reflexión sobre la *ciudad informal* se establece desde las lógicas de la *ciudad formal*, reafirmando desde sus diferentes componentes “una condición de exclusión”. Desde la economía se considera informal, desde lo jurídico se considera ilegal, desde la arquitectura no contiene criterios arquitectónicos, desde lo urbanístico es incompleta y desde lo social es marginal (2000, pp. 330, 331).

Según Torres (2000) esta reflexión no logra mostrar las complejidades que guarda, que no solo son de carácter físico; además, omite las relaciones estrechas que existen entre la ciudad formal y la informal, es decir, la forma como la ciudad informal está no solo ligada sino haciendo parte fundamental de la otra ciudad, y ante todo de la sociedad; y por último, no logra analizar cómo se representan los sujetos que hacen parte de la ciudad informal en relación con la ciudad formal, pues la dicotomía de la que parte (informal vs. formal) no contempla estos asuntos para la comprensión de construcción de ciudad y mucho menos logra comprender la visión de ciudad que se tiene en la informalidad.

Para Castillo (2009), la informalidad es una categoría que tiene que ver con un discurso en el que se busca ejercer control sobre la propiedad privada, la productividad–generación de lucro y la normalización, en los siguientes términos: frente a la propiedad, las distintas formas de trasgresión en situaciones de uso, ocupación y tenencia, frente a la producción el señalamiento de lo improductivo, atrasado, precario y por último frente a la normalización las contravenciones al orden de los registros y las contabilidades y las violaciones a la normativa urbana y fiscal tras el desacatamiento, la evasión o la simple elusión.

Lo informal se ha planteado como lo estrictamente opuesto a lo formal en una relación dual que no alcanza a hacer lectura de la realidad emergente de las ciudades, por eso Castillo (2009) define la no-formalidad como “ese amplio universo de combinaciones que no alcanzan las cualidades para ser formalidad, que lejos de ser la excepción, poco a poco se descubren más como la regla, en un mundo de trasgresiones, violaciones, omisiones y elusiones” cuya realidad se cruza con la ciudad formal conformando una totalidad como expresiones del desenvolvimiento del capitalismo en sus particularidades y especificidades.

A esta altura de la discusión es importante hacer algunas precisiones y delimitaciones que se tendrán en cuenta en el recorrido metodológico que se propone para el acercamiento al objeto de estudio. Puntualmente, la realidad del área de influencia de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado no se explica a través de lo que se ha entendido como hábitat popular “pobre” porque no necesariamente lo popular y la pobreza¹⁵ son equivalentes. La noción de hábitat popular hasta el momento ha remitido un poco a la concepción ya superada de pobreza en la que se tenía en cuenta los ingresos monetarios, y no la multidimensionalidad que se le reconoce hoy en día que incorpora aspectos no solo materiales sino también económicos, sociales y culturales que contribuyen en el bienestar y calidad de vida de los habitantes, dado que cada vez adquiere mayor relevancia en el desarrollo económico factores como el capital social y la cultura, que para el caso concreto de Fontibón se constituye en la riqueza de los habitantes de sus barrios populares, quienes cuentan con redes sociales de ayuda mutua y han autogestionado el mejoramiento de su calidad de vida a través de la movilización de formas de capital no tradicional, apelando a elementos intangibles, tienen un hábitat plenamente incorporado a la ciudad como producto de su capacidad

¹⁵ La pobreza no tiene un significado único, contiene una serie de significados: Habitualmente la pobreza ha estado referida a la falta de renta o ingresos, sin embargo este enfoque elude la necesidad de considerar muchos factores significativos que influyen en el bienestar, por ende su concepto es más complejo; desde el enfoque de los derechos la pobreza no se considera un estado de carencia o necesidad, sino una situación de falta de acceso a derechos básicos y de negación de la ciudadanía; desde el enfoque de las capacidades planteado por Amartya Sen (2000), la pobreza económica es “aquella que priva a los individuos de la libertad necesaria para satisfacer el hambre, para conseguir un nivel de nutrición suficiente, para poner remedio a enfermedades tratables, vestir dignamente, tener una vivienda aceptable o para disponer de agua limpia o de servicios de saneamiento”. En este orden de ideas la pobreza tiene que ser vista como un concepto compuesto que alcanza una variedad de significados, la pobreza se encuentra relacionada con una privación inaceptable: desde las condiciones materiales referida a patrón de privaciones, necesidades y limitaciones de recursos, desde las condiciones económicas referido al nivel de vida, la desigualdad y la posición económica, desde las condiciones sociales la ausencia de titularidades, carencia de seguridad básica, exclusión y dependencia (Spiker, s/f). Por ende la pobreza debe ser tratada como un tema multidimensional, los investigadores se enfocan en 10 dimensiones interrelacionadas de pobreza: estilos de vida precarios, áreas excluidas, problemas físicos, relaciones de género, problemas en las relaciones sociales, falta de seguridad, abuso por parte de aquellos en el poder, instituciones des-empoderadoras, organizaciones comunitarias débiles y limitaciones en las capacidades de los pobres, es por ello que la pobreza no es una condición única, fácilmente identificable, sino un conjunto fluctuante de situaciones (Spiker, p. 303). Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones conceptuales se plantea la medición multidimensional de la pobreza, que “consiste en evaluar si las personas logran alcanzar umbrales mínimos de bienestar (o estándar de vida) en cada una de las dimensiones consideradas” (Cepal, 2013, p. 4).

para generar soluciones a sus necesidades, quienes adelantaron amplios procesos de construcción producto de su energía comunitaria, en la mayor parte de los casos la construcción de las viviendas estuvo en manos de los pobladores y de manera grupal contribuyeron en la consolidación de los barrios con aporte en recursos y trabajo en un esfuerzo comunitario (vías, redes de servicios públicos, dotacionales) (Kliksberg, 2006).

Es así que en la producción y consumo de bienes y servicios que configuran el hábitat popular (suelo urbano, vivienda, conectividad, infraestructura urbana, equipamientos urbanos y sociales, servicios básicos, entre otros) junto con las formas mercantiles aparecen modalidades no mercantiles orientadas a satisfacer necesidades urbanas sin buscar la obtención de ganancia de tal manera que se elimina o disminuye el requerimiento de dinero. La producción no mercantil puede darse por parte del Estado, de la comunidad, o la combinación de acciones de estos dos actores, los habitantes populares mediante su esfuerzo configuran unas prácticas de hacer ciudad orientada por una lógica de necesidad debido a la debilidad y/o limitación del Estado para dar respuesta a las demandas de su población, de tal manera que ella asume la carga no solo con el aporte de su trabajo, sino a veces también con recursos financieros, a través de apoyos familiares o comunitarios, procesos de autoproducción o bien por su movilización para presionar por una mayor atención de necesidades de infraestructura y prestación de servicios, “en un juego entre solvencia e insolvencia y procesos de acceso a los bienes más allá de la insolvencia” (Pirez, 2016, p. 89). Estos bienes urbanos posteriormente pueden ser introducidos en el mercado, ya sea mediante su venta o alquiler, pero la mayor parte de las veces dichos bienes están retirados del mercado por su ocupación, uso y consumo como hábitat vital y a su vez mercantilizado para permitir otros usos por medio del pago de una cantidad determinada de dinero y de esta manera garantizar la subsistencia material. El hábitat popular hace parte de la ciudad capitalista “resul-

tante de las tensiones entre los procesos de reproducción económica y los de reproducción social y, consecuentemente, entre sus ámbitos espaciales, que se manifiestan en las contradicciones entre el espacio urbano significado como bien de cambio o como bien de uso” (Pirez, 2016, p. 108).

Como resultado de este proceso, el hábitat popular, a nuestro juicio, se configura como un espacio con fronteras porosas, con una trayectoria histórica, con unas relaciones de vecindario, una geopolítica, una manera de vivir y habitar, en una ciudad que se transforma, se densifica, se estratifica y va cambiando la relación centro-periferia, con la conformación de nuevas centralidades, periferias y bordes. El hábitat popular no necesariamente implica pobreza monetaria, aunque tampoco se puede afirmar que se sustraiga completamente de este fenómeno que obedece a factores estructurales de la sociedad. En el hábitat popular el componente de autopoiesis resulta ser de primera importancia, se incorpora la progresividad en su desarrollo, expresada en la autogestión de sus habitantes, quienes han aportado soluciones a sus necesidades, es así que el hábitat popular se reproduce bajo la lógica de la necesidad de una población que busca soluciones de vivienda y de ciudad, entendiendo la necesidad no solo como carencia sino también como potencialidad humana individual y colectiva. La ciudad no formal se comporta como un hábitat progresivo, y en el mediano y largo plazo como un hábitat heterogéneo, es así que la realidad de los sectores populares es dinámica y variada. El hábitat popular es incorporado y asimilado en el proceso de crecimiento de la ciudad y de movilidad social de sus habitantes, quienes acceden a oportunidades de educación, trabajo y consumo.

Para el caso, Fontibón fue un municipio, que devino en distrito especial (1954), alcaldía menor (1977) y finalmente localidad (1991). Un pueblo cercano a Bogotá, que se incorporó a un proyecto urbano y en donde se consolidó entre otros, un hábitat popular con unos valores y ma-

neras de habitar, ubicado en un suelo urbano plenamente asimilado a Bogotá. La incorporación ha permitido a sus habitantes ampliar y mejorar sus viviendas de manera autogestionaria, en una lógica de “ladrillo puesto, ladrillo pago”, en un contexto de mercado y economía inmobiliaria popular. De esta manera, aumentan sus ingresos (con arriendo de habitaciones, apartamentos, la instalación de una tienda, un comercio, una bodega) y generan plusvalías objetivables del suelo.

Así mismo, con el paso de los años se ha dado un proceso de acomodación a través de la convivencia en el desenvolviendo de la vida cotidiana, creando un clima de confianza entre vecinos, redes de solidaridad y familiaridad, han vivido todo el proceso de consolidación de un barrio a partir de un paisaje rural, que ha generado una identidad y ha impulsado la autoestima individual y colectiva de sus habitantes. El barrio consolidado es la expresión de sus habitantes quienes ayudaron a construirlo, situación que les da una identidad que valoran ampliamente, haciendo más productiva para la reproducción de la vida otras formas de capital, el espacio familiar crea condiciones que hacen factible una estrategia clave de supervivencia, la ayuda mutua, el autoempleo y la generación de rentas producto del arriendo de habitaciones, apartamentos y locales (Kliksberg, 2006)

Realidad configurada que se ve desterritorizada y reemplazada por la consolidación de la ciudad aeropuerto, la amenaza de desplazamiento de sus habitantes supone una descapitalización severa en términos de capital social, dado que se destruyeron sus vínculos e inserciones básicas, cruzadas por la cultura que ha configurado maneras de vivir juntos, que a la vez ha moldeado su pensamiento, imagen, y comportamiento “la cultura engloba valores, percepciones, imágenes, formas de expresión y de comunicación, y muchísimos otros aspectos que definen la identidad de las personas, (...). Aparecen potenciadas al revalorizarse todos estos elementos silenciosos e

invisibles, pero claramente operantes, que involucra la idea de capital social” (Kliksberg, 2006, p. 15).

Teniendo en cuenta lo anterior, además de la relación de economía y hábitat popular, se pueden explorar otras relaciones, como el componente cultural. En palabras de Paula Peyloubet:

Se considera su producción como un valor en sí mismo, intangible, donde se expresa el acervo cultural de los diversos pueblos que componen el Hábitat Popular materializado en Arquitectura de alto contenido simbólico. Se construyen los argumentos de este enfoque a partir de concepciones sociológicas y antropológicas que dilucidan la semiótica de esta expresión física tan singular y siempre presente en nuestras ciudades latinoamericanas. (2006, p. 62)

El abordaje teórico del concepto hábitat, permite caracterizar y complejizar el concepto hábitat popular, desde la triada naturaleza-hombre-sociedad y hábitat-habitar-habitante; desde sus aspectos materiales, simbólicos e ideológicos; desde las prácticas sociales, las actividades productivas y las acciones generadoras de sentido de las maneras de habitar; desde las maneras de ser en lo cotidiano; desde la mente, ideas, mundo subjetivo, sensibilidades, cultura del habitante popular.

Al reflexionar sobre el hábitat popular cobra gran relevancia la dimensión cultural que se va configurando mediante las prácticas cotidianas de los habitantes autores y hacedores de la transformación de los espacios en lugares significados para la vida, moldeando una identidad que “les permite ocupar su sitio en el tejido de relaciones sociales inscritas en el entorno” (Certeau, 1999, p. 8). Las formas de uso, las maneras de utilizar las cosas o las palabras según las ocasiones, el funcionamiento cotidiano gobernado por formas pragmáticas, va configurando la “forma de vida” y la cultura. La práctica cotidiana de habitar es de tipo táctico vista como arte del hacer en un continuo de la vida que va labrando una memoria de la ciudad habitable:

Tal vez respondan a un arte sin edad, que no sólo ha atravesado las instituciones de los órdenes sociopolíticos sucesivos, sino que se eleva más alto que nuestras historias y una extrañas solidaridades sin llegar a las fronteras de la humanidad. (...). Los procedimientos de este arte se encuentran en las lejanías de los seres vivientes, como si rebasaran no sólo

los tajos estratégicos de las instituciones históricas, sino también el corte instaurado por la institución misma de la conciencia. Aseguran continuidades formales y la permanencia de una memoria sin lenguaje (...). (Certeau, 1999, pp. 46-47)

Las prácticas cotidianas son un conjunto extenso de procedimientos difíciles de delimitar correspondientes a esquemas de operación y de manipulación técnica con funciones respecto al discurso o ideología, a la experiencia y al acontecer del tiempo. Las prácticas cotidianas diseminadas a todo lo largo de la duración se convierten en acciones permanentes del pensamiento en el desarrollo de una práctica viva y "mítica" de la ciudad, el tiempo accidentado es lo que cuenta en el discurso efectivo de la ciudad. Practicas del espacio visible e invisible que remiten a maneras de hacer, en una experiencia "antropológica", poética y mítica del espacio vivido, constituyendo una esfera de influencia de la ciudad habitada que se insinúa como texto vivo sobre la ciudad planificada hecha por el poder del otro “las frecuentaciones de los habitantes crean, en el mismo espacio urbano, una multitud de combinaciones posibles entre lugares (...) y situaciones nuevas. Hacen de la ciudad una inmensa memoria donde proliferan las poéticas” (Certeau, 1999, p. 144)

Se pone en acento la cultura común y cotidiana, en su apropiación o reapropiación, en su consumo considerado una manera de practicar, un movimiento que engloba las diferentes maneras de marcar socialmente a través de una práctica, con la proliferación de creaciones anónimas y "percederas" que hacen vivir, con "trayectorias insospechables", con caminos sinuosos que siguen las tácticas de las prácticas ordinarias o serie de operaciones articuladas unas con otras en el tiempo “la vida se mantiene y se desplaza, se usa, se hace y se rehace, crea nuevas configuraciones de seres y objetos, a través de las practicas cotidianas de seres vivos, siempre semejantes y diferentes” (Certeau, 1999, p. 150)

Los habitantes nombran y significan su hábitat en su recorrido cotidiano, con la creación de espacios de encuentro en los que intercambian sentidos de realidad y a la vez despliegan sus intereses y deseos, es así que “el espacio es la manifestación del mundo de la vida, de la subjeti-

vidad, de los diferentes conflictos y vivencias de todos aquellos quienes habitan en la ciudad” (Gualteros, 2006 p. 182), lo anterior conlleva un ejercicio creativo y por tanto constructivo, a partir del cual los sujetos materializan su existencia, en la creación de tantos espacios como sus necesidades vivenciales se lo demanden “La medida de eficacia propia del mercado es puesta en entredicho; ya no regula recorridos, horizontes, perspectivas. (...) el espacio se torna en lugar en tanto la vida que lo habita, la subjetividad, no se limita, como limitada es la estructura que cree contenerla” (Gualteros, 2006, p. 189)

La cultura urbana se funda en prácticas cotidianas de relaciones amistosas o familiares que configuran una “cultura popular solidaria” (Certeau, 1999, p. 44), lo urbano constituye el lugar del sentido compartido de la convivencia, de la vivencias de muchos en las que se reanuda la incesante tarea de estar, crecer y crear juntos; “donde los muchos caminos, los de todos y cualquiera, se tornan posibles” (Gualteros, 2006, p. 189), configurando un vivir a nivel de cultura: con solidaridad en el espacio y continuidad en el tiempo (Merleau-Ponty), donde se entremezcla el tiempo de la vida cotidiana y el espacio que cotidianamente se vive en la construcción de sentido, de significados intersubjetivos que imprimen un carácter gratuito, creativo, inventivo y resistente bajo acciones que tienen sus propias lógicas y sentidos y que organizan callada y cotidianamente el trabajo del consumo de producción cultural, mediado y moldeado por el orden más particular de los usos cotidianos constantemente reinventados. La producción cultural es considerada un repertorio de prácticas significantes con el que los habitantes proceden a operaciones de transformación desde sus poderes concretos (Certeau, 1999)

1.3.3. Territorialización del Hábitat

A partir de la experiencia subjetiva en el ejercicio narrativo, en este trabajo se indaga acerca del hábitat cómo categoría de acción situada donde las voces de sus actores emergen a partir de sus propias prácticas y valores, dando lugar a la configuración de un escenario de construcción desde la mirada del que habita. La aproximación a los conceptos de territorio y hábitat ha tenido como propósito comprender el sentido de lugar desde la enunciación de los habitantes del borde aeropuerto El Dorado en donde se entreteje otras territorialidades.

Como ya se ha señalado, el hábitat resignificado y reconstruido por la cultura se constituye en “soporte y condición, (...), el hábitat habitado es el lugar significado por experiencias subjetivas, de vivencias construidas con la materia de la vida” (Leff, 2002, p. 243), el hábitat como nuestro lugar situado, difiere de otras connotaciones territoriales correspondiente a expresiones de distintos actores que ejercen influencia o poder en un área determinada, configurando espacios anónimos de presencias sin identidad.

Partiendo de Echeverría (2009), nuestras sociedades se van distanciando cada vez más del propósito de asumir hábitat desde el ser y su realización en el espacio, limitándolo a la vivienda, y a su vez reduciendo sus condiciones físico-espaciales, negando factores inherentes a la dignidad humana y a la creatividad del ser en tanto construye, así:

el hábitat se deriva de la trama de relaciones que cohesiona el territorio desde las acciones del habitar; en cuyo caso, las dinámicas que implican no son sólo endógenas ni reducidas a determinado espacio físico o administrativo, sino que son aquellas que correspondan con la coexistencia simultánea en determinado territorio de dinámicas de orden local tanto como regional o global, y que constituyen esos factores del relacionamiento territorial desde los que se van estableciendo límites y sentidos asociados a determinadas formas de habitar (Echeverría, 2009, p. 24)

Se busca visibilizar esa trama de relaciones construida desde el sentido de habitar frente a un escenario que se reconfigura en lo político, económico y social, dando lugar a una mutabilidad en donde casi que se obliga a los habitantes a ser sometidos a variaciones en sus acciones y expresiones alterando en su combinatoria las redes del hábitat (Echeverría, 2009) ya que las áre-

as metropolitanas en su expansión sin planificación tienen como consecuencia fenómenos sociales que inciden directamente en las personas afectando su ambiente y calidad de vida.

A si mismo vale la pena destacar la fuerza emergente que ha venido tomando el concepto de territorio, no como contenedor ni como mero ente administrativo o ecosistémico, sino conexo con tres factores: los procesos inherentes a las políticas y al ordenamiento territorial, los conflictos territoriales ínter e íntra nacionales, y las transformaciones en los sentidos del espacio en la era de la globalización y de la urbanización (Echevarría, 2009 p. 32). Se presenta un fenómeno mundial de grandes ciudades afectadas por la expansión territorial y la configuración de nuevos escenarios donde no siempre el ser humano es importante, se planea respondiendo a nuevas necesidades bajo el amparo de la modernidad y el desarrollo, con desalojo de la cultura y los valores tradicionales dando lugar al cambio, de un lado se ve una oportunidad de mejora, pero por otro existe una afectación a la vida y al ambiente.

Por esto se debe considerar dos ideas para trazar relaciones y diferencias entre los conceptos de territorio y hábitat partiendo de considerar que territorializar es distinto de habitar como ya se dijo en el anterior apartado. Esto podría aplicar a los terratenientes o casa-tenientes que sin habitar territorializan los espacios o en el caso contrario, lo que se reconoce como barrio de invasión donde se territorializa porque se habita. En el caso concreto para el interés de esta investigación se profundiza sobre los procesos de territorialización generados a partir del sentido de habitar que implica una vivencia del espacio, como lugar situado de recuerdos, de las filiaciones, que configura la manera cultural, una idea de mundo y la significación de espacios.

El territorio cobra sentido en la reterritorialización de los sujetos que lo habitan en donde se entrecruzan espacialidades heterogéneas dando lugar a la multiplicidad de expresiones en el cual diferentes voces y maneras de existir conviven interactuando entre sí, configurando escena-

rios sociales, imaginarios culturales y un tejido de relaciones que pone de manifiesto identidades históricas que van más allá de lo local, lo regional y lo nacional.

Y es a partir de las identidades no solo históricas sino también culturales que Leff (2002) indica que el hábitat se define al ser habitado, localizando en el territorio un proceso de reconstrucción de la naturaleza desde identidades culturales diferenciadas, como espacio donde se desarrollan las actividades productivas, culturales, estéticas y afectivas del hombre. Con esta idea, nos vamos acercando a lo que buscamos con esta indagación, pues es a partir de las identidades culturales que vamos a construir la categoría hábitat como producto de interacciones sociales que nacen en un territorio específico, dando parte a unas narrativas que tienen un lugar de enunciación en la geo-política del conocimiento y con ello el abrirse a una postura de escuchar otras voces, acercarse a respuestas que surgen en el entramado de la cotidianidad desde la riqueza de la diversidad de actos y pensamientos, elevando al nivel de conciencia la necesidad de entender cada época, pero no solo en la dinámica del poder sino en la del ser.

Para Yory (2009) toda época está definida por una idea de mundo, una de ser humano y en consecuencia, una relación entre ambas, es decir una idea de habitar. Para entender esa idea de habitar tendríamos que ubicar con quién, desde dónde y para quién, pues, esa idea de mundo está limitada por significados individuales o comunitarios, que dependen del lugar donde se construye la experiencia vital del que habita y su discurso sobre hábitat.

Siguiendo a este autor, el problema del habitar “no sólo es de “techo” sino de calidad de vida” (p.89). Lo que implica otras variables o categorías de análisis, entre otras la calidad ambiental, el bienestar ciudadano y la inclusión social. Es pertinente preguntarnos si con la construcción de mega proyectos que afectan el hábitat se logra dicha inclusión y cuál es el impacto real sobre las comunidades aledañas a estas zonas de transformación, ¿es un tema que puede

llegar a conciliarse?, esta y otras preguntas surgieron al indagar por el hábitat en tanto los seres que lo ocupan.

La territorialidad está determinada por un sistema de valores, un sistema de orden político, económico y social y sujeto a una u otra idea de espacialidad (Yory, 2009). Sin embargo dicha espacialidad no siempre la define quien tendría derecho por el simple hecho de habitar, por lo contrario es definida arbitrariamente respondiendo a intereses políticos y económicos que desconocen los intereses de los habitantes, entonces la territorialidad responde a un sistema que tiene que ver con una u otra idea de espacialidad y no siempre está ligada a la calidad de vida del ser humano.

El Hábitat por su parte es visto como expresión simbólica del comportamiento humano, como un sistema que relaciona las cosas, las acciones y los sentimientos a manera de red de fenómenos y como un sistema dinámico de relaciones complejas, evolutivas y autorreguladas, representando un modelo triádico compuesto de interacciones habitante-naturaleza –sociedad. Entendiendo que el hábitat son las cosas, el habitar las acciones y el habitante las ideas, los sentimientos y la cultura (Sánchez, 2009).

Se podría pensar en un dominio de doble sentido a partir del espacio reconocido y habitado que resulta familiar y del cual se tiene dominio y control por ser el lugar apropiado para desarrollar la vida cotidiana o el dominio de quienes tienen el poder político y económico que deciden y dan sentido a los espacios de acuerdo a diferentes intereses. Por otra parte la expresión simbólica del comportamiento humano que hace referencia a las cosas, las acciones y por último la cultura que ha construido la vida en un territorio apropiado por el uso familiar, barrial, local, de repente se ve irrumpido por nuevas ideas y usos que distancian la idea de mundo y ser en el espacio. Es así como el hábitat adquiere su verdadero ser cuando es habitado, cuando se convier-

te en proceso vital que transforma el hábitat-cosa en territorio habitado, vivido, como una asociación indisoluble de objetos y acciones humanas, individuales y colectivas (Sánchez, 2009).

1.3.4. Desterritorialización del hábitat

Se ha venido hablando de hábitat y territorio en el ejercicio de explicar la dinámica subyacente en el entorno habitado de la localidad de Fontibón frente a la expansión y modernización del aeropuerto El Dorado en un proceso concomitante de territorialización, desterritorialización y reterritorialización entre estas dos realidades en termino de las relaciones espaciotemporales entre significado y poder. En esta tensión surgen líneas de fuga o de desterritorialización donde la multiplicidad se metamorfosea al cambiar de naturaleza con formas de des-codificación heterogéneas, caracterizada por dispositivos de poder muy diversos entre sí, inmanencias, construcción de devenires, relaciones de velocidad y de lentitud. “En la ruptura no sólo la materia del pasado se ha volatilizado, ha devenido imperceptible y se define precisamente por líneas de fuga, es un tiempo no pulsado, es pura intencionalidad, donde hay desterritorialización absoluta” (Deleuse citado por Herner, 2009)

Las líneas de desterritorialización generan una transformación de la realidad, marcada por un movimiento de relaciones múltiples, coexistentes y de cierta forma complementarias, que pone en juego poblaciones, multiplicidades, afectos, intensidades, territorios, bajo diversas relaciones de poder en donde el hombre es el principal actor:

“El territorio se puede desterritorializar, esto es, abrirse, en líneas de fuga y así salir de su curso y se destruye. La especie humana está sumergida en un inmenso movimiento de desterritorialización, en el sentido de que sus territorios ‘originales’ se rompen ininterrumpidamente (...) con los sistemas maquínicos que llevan a atravesar, cada vez más rápidamente, las estratificaciones materiales y mentales” (Guattari y Rolnik, 1996, p. 323).

Existe un movimiento concomitante e indisoluble entre desterritorialización y reterritorialización, lo que implica necesariamente que la desterritorialización solo puede ser medida por la

fuerza de la reterritorialización de una nueva realidad con manifestaciones simultáneas y transversales, donde no necesariamente la intensidad de la desterritorialización corresponde a la velocidad de su movimiento, se produce la deconstrucción del territorio existente con nuevos agenciamientos, nuevos encuentros, nuevas funciones, configurando espacios de movilidad y la desarticulación del territorio como lugar situado en donde se materializan las prácticas culturales, es así que en la ciudad convergen distintas territorialidades de escala local y global, donde la Modernización, se ha generalizado como proceso hegemónico, cuya racionalidad es económica y tecnológica, con procesos emergentes negativos como el deterioro de las condiciones de habitabilidad.

Los procesos locales con sus maneras de habitar han sido invadidos, trastocados y dominados por el macro-proceso de la modernización, la globalización económica se impone sobre la valoración cultural del mundo de la vida, ocupa su territorio, desconoce a sus habitantes e impone su racionalidad, desplaza su significación y potencia productiva y destruye las formas de organización de la ciudad habitada, las cuales no poseen un valor presente en el mercado del capital, dado que con el tiempo dichos valores de uso se volatilizan en el olvido al ser desarticulados gradualmente de las prácticas cotidianas de sus habitantes.. (Leff, 2002, p. 243),

Este proceso de globalización (...) va desterritorializando identidades, enterrando saberes prácticos y desarraigando a la cultura de sus referentes locales (...) La ciudad ha sido convertida por el capital en el lugar donde se aglomera la producción, se congestiona el consumo, (...) y se degrada la energía, (...) la ciudad se convirtió también en asiento del capital y en mecanismo privilegiado de la acumulación del capital -de centralización política y concentración económica (Leff, 2002, pp. 223-245)

Uno de los mecanismos más contundentes de desterritorialización en las ciudades modernas corresponde a procesos de renovación urbana en zonas donde agentes políticos y económicos adelantan una transformación sustancial para crear nuevas condiciones urbanas que trae consigo una revalorización del suelo y una dinámica de expulsión de sus habitantes habituales, ignorando

la preexistencia de un hábitat habitado, como lugar significado por experiencias subjetivas, de vivencias construidas con la materia de la vida, colocando en juego la calidad de vida de sus habitantes quienes ayudaron a consolidar un territorio que recobra interés para el mercado

Este urbanismo ha destruido más que la guerra (...) despoja a sus usuarios habituales de las edificaciones que, por su renovación, destina a otra clientela y a otros usos. La cuestión ya no se refiere a los objetos rehabilitados, sino a los beneficiarios de la rehabilitación (...). Suben las rentas. Cambia la población. Las manzanas rehabilitadas forman los guetos de gente acomodada, y los legrados inmobiliarios se convierten así en operaciones de segregación (...) la economía de la restauración tiende a separar de los lugares a quienes los frecuentan (Certeau, 1999, p. 135-140)

Los procesos de renovación producen una desapropiación económica de los habitantes habituales, sus viviendas son transadas para construir nuevas edificaciones y arrendarlas o venderlas a otro tipo de población que posee mayor capacidad financiera, en estos términos la “restauración urbanística” es una “restauración social” (Certeau, 1999, p. 141), esta política de rehabilitación busca operar dentro de reglas del mercado, pero en la práctica genera una lucha por el uso del espacio, el mundo no dispone de los respectivos instrumentos de regulación (producción de normas), la búsqueda de solución conduce a la proliferación y conflicto de normas, que el mercado no consigue resolver, en esta relación de fuerza se insinúan poderes, los grandes decisiones labran un imperio en nombre de una posición técnica-científica, las acciones cada vez son más ajenas a los fines propios del hombre y del lugar, haciendo una distinción entre quienes deciden y los demás (Santos, 1997).

Por su movimiento propio, la economía de la restauración tiende a separar de los lugares a quienes los frecuentan. Una desapropiación de sujetos acompaña la rehabilitación de objetos. Más que intenciones malignas, este movimiento resulta de la lógica misma de un aparato (técnico y científico) que se constituye al aislar de la consideración de los sujetos el tratamiento de los objetos (Certeau, 1999, p. 141), la desapropiación de los sujetos permanece como la condición previa para la restauración de cuerpos, el dominio es arrebatado a los habitantes y confiado a los

especialistas de lo inmobiliario, colocando en juego relaciones de fuerza entre ciudadanos supuestamente iguales ante la ley, se pone de manifiesto una política que es rebasada y controlada por una gestión económica, sin embargo el Estado o la ciudad podría proteger a los habitantes contra la exclusión que los amenaza con motivo de una rehabilitación (Certeau, 1999, p. 142).

Los agentes de la renovación urbana suponen la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo (Art. 373, Decreto 190 de 2004 - Compilación POT), dejando de lado la preexistencia de sus habitantes y hacedores cuyas prácticas configuran estratos imbricados con otras necesidades en una mezcla y multiplicidad, producto de su recorrido histórico, de sus transformaciones económicas, de sus migraciones, de su sincretismo cultural, de la permanencia y reproducción de costumbres y prácticas espaciales, que configura una manera de habitar, manejada por equilibrios sutiles y compensatorios que silenciosamente aseguran la reproducción de la vida de seres todos con propiedades en "perpetua interacción" por medio de la cual construyen su mundo, realidad que es desconocida por los promotores de la restauración (Certeau, 1999, pp. 221, 222)

Recordamos que el hábitat es determinante físico y a la vez soporte de significación al adquirir su verdadero sentido cuando es habitado, trasciende el espacio geométrico a un espacio vivido en una comunidad dinámica del hombre y su hábitat que mantiene la seguridad del ser en desenvolvimiento de la vida cotidiana, revelando un estado del alma y el sueño más profundo en donde el hombre quiere albergar su felicidad, esta idea ha sido retomada por varios artistas en piezas musicales o versos poéticos, haciendo referencia al hábitat como aquel lugar de los recuerdos, las ensoñaciones, de los anhelos, dando lugar a su comprensión no solo como el espacio físico donde se resuelve la vida sino también como un lugar significado.

En el contraste entre el significado del hábitat y su afectación ante la inminencia de un proceso de desterritorialización, en esta investigación se ha querido traer como metáfora y referente literario, la obra *El Fausto* de Goethe y su interpretación en *Todo lo sólido se desvanece en el aire* de Marshall Berman para plantear lo faústico, en territorios en donde el desarrollismo ha insertado modernidad pero también disuelto lo tradicional. En uno de los pasajes literarios de Fausto, Goethe (1994) expresa:

¡Malditas campanas! ¡La herida que me hacen me abraza! ¡Delante de mí se extiende mi imperio al infinito; detrás de mí me provoca el pesar, y me recuerda con estos sonidos envidiosos que no es puro el origen de mis riquezas! Esa alfombra de hierba debajo de los tilos, esa casa vieja, esa pequeña iglesia ruinosa, no me pertenecen... y si fuese a respirar allá abajo, esas sombras extranjeras me estremecerían; son una espina para los ojos, una espina para los pies. ¡Oh! ¡Que no estuviera yo lejos de aquí! (p. 206)

A partir de este fragmento literario se puede hacer una interpretación del hábitat como ese lugar de la nostalgia de lo que otrora fue y en el ahora se está desterritorializando, aquí observamos cómo el hábitat en su transformación genera recuerdos, reconfigurando el espacio que se vislumbra y el espacio que se deja atrás. Todo esto puede llevar a pensar que esta reconfiguración hace parte de lo que la modernidad y el cambio trae consigo, la necesidad de sustituir un espacio por otro, pese al íntimo sentimiento que se pueda crear con el territorio habitado. El Fausto tiene implícita la tragedia del desarrollo, la modernidad tiene un sino trágico.

El Fausto hace la metamorfosis de soñador a amante y luego a desarrollista. Cada una de las metamorfosis trae consigo una tragedia, en la última se presenta el drama del desarrollista al volverse un constructor de nuevos mundos. En el desarrollo de su proyecto de construir una salida al mar, se encuentra con unos ancianos que tienen una esquina estratégica donde se tropieza con lo ancestral, lo tradicional. Para concretar su proyecto debe romper lo tradicional y ancestral, borrar la memoria histórica, liquidar tradiciones, la naturalidad. Es por esto que Berman (1988)

encuentra una fuerte relación entre el Fausto y la experiencia de la modernidad en las formas de habitar:

Han sido necesarios los esfuerzos más extraordinarios para rescatar de la muerte a estas calles anodinas, para recomenzar en ellas la vida cotidiana, desde la base. Esta empresa colectiva es el resultado de la fusión del dinero gubernamental con el esfuerzo “justicia sudada” la llaman- y el espíritu de los vecinos. Se trata de una empresa arriesgada y precaria- podemos sentir los riesgos cuando vemos el horror justo al volver la esquina – que para ser realizada requiere de una visión, una energía y un coraje fáusticos. Estos son los habitantes de la nueva ciudad de Fausto, sabedores de que cada día deben volver a ganarse la vida y la libertad. (p.363)

Sin duda la construcción de la aerópolis en Bogotá implica un proceso de modernización y, para muchos, de progreso, sin embargo para los habitantes del entorno Fontibón las implicaciones se dan en múltiples vías, por un lado representa el lugar donde se realiza la vida, por otro la construcción colectiva entre vecinos de lo que pasó de ser un pueblo a una localidad dentro de la ciudad y, por otro, la inminencia de lo que trae consigo el proyecto de modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado.

Así se hace necesario restringir el uso residencial y dar lugar a otros usos que distan de lo que en otro tiempo con el esfuerzo mancomunado entre vecinos se constituyó como un barrio popular, pero el coraje fáustico para ganarse la vida y la libertad es justamente lo que enfrentan los vecinos de Fontibón a partir de las exigencias de renovación urbana que solicita cambiar el uso del suelo por otra que sea compatible con actividades de tipo aeroportuario.

Es así como Berman (1988) aduce que: “Ser modernos es experimentar la vida personal y social como una vorágine, encontrarte y encontrar a tu mundo en perpetua desintegración y renovación, conflictos y angustia, ambigüedad y contradicción: formar parte de un universo donde todo lo sólido se desvanece en el aire” (p. 365). Se plantean aquí las categorías de hábitat y de territorio, en la reconfiguración del entorno del aeropuerto El Dorado, a partir de la incidencia de los parámetros de renovación urbana, pues esta misma dinámica relacional trae consigo con-

trariedades, angustias, y confusión donde lo moderno necesariamente hace un desplazamiento de lo otro dando lugar a nuevas formas de territorializar el espacio.

En últimas, la modernidad tocó la puerta de los habitantes de Fontibón que durante años han llevado una convivencia silenciosa interpelando el ruido, las incomodidades del espacio compartido y la expectativa del cambio. Para el caso específico del proyecto de renovación urbana del aeropuerto El Dorado se analizará el impacto de este cambio de manera integral no solo considerando el espacio físico sino también sus actores y representaciones. Recordando lo planteado por Deleuze (2005), toda acción de desterritorialización exige creatividad, creación de un nuevo cosmos a la cual están convocados los distintos actores.

1.3.5. Reterritorialización de la aerópolis

Realizamos una aproximación desde el vecindario o hábitat popular de Fontibón y desde el cual se intentó tener una mirada completa y crítica del impacto a partir de la operación estratégica del aeropuerto El Dorado y el denominado proyecto Aerópolis El Dorado. Para entender la problemática tenemos una dualidad donde no son conciliables las posturas de la aerópolis y las de las comunidades y las organizaciones sociales de los territorios aledaños al aeropuerto que resultan afectados, en la medida que lo que se ha venido dando es una imposición de poder desde el Estado y la economía de oferta y demanda de suelos. Se puede afirmar que son realidades excluyentes con algunas coincidencias.

No nos interesa aquí el concepto de aerópolis sino los efectos que causa sobre las áreas de impacto. En referencia a la sostenibilidad ambiental, según Trejos (2010) la “Aerópolis es ante todo una estrategia comercial, empresarial y de planificación cuyo objetivo es obtener beneficios de las oportunidades que surgen de un aeropuerto como polo de desarrollo y su influencia en el territorio, de manera armónica y respetuosa con el medio ambiente” (p.34). Esto significa que, en

cierto sentido, el espacio vital construido que hemos llamado hábitat popular no se ha tenido en cuenta pues en la zona existen imaginarios, singularidades, significados, de memoria histórica, que han sido invisibilizados a partir del proyecto de modernización del aeropuerto, como las tradiciones, la manera de habitar, las áreas comunes y peatonales, los espacios territorializados en las prácticas cotidianas.

Fontibón se ha constituido como una realidad heterogénea donde hoy coexisten sectores urbanos residenciales, comerciales, industriales, pasando de ser un área rural a estar integrado como borde urbano del Distrito Capital, dentro del mismo el proyecto de mayor importancia económica es la modernización y expansión del aeropuerto El Dorado, que posee unas externalidades negativas sobre el hábitat urbano, con una tendencia al copamiento del territorio, definido por el desarrollo de una infraestructura de mercado como un plan estratégico del Estado para competir mediante navegación aérea en un punto que sirve de comunicación de Sur América con Norte América, Europa y el Pacífico “En 2028 Bogotá tendrá una aerópolis. Ese es el reto que tiene el Gobierno para convertir a la capital del país en el centro de conexiones más grande de Latinoamérica” (El Espectador, 2013).

Esta idea de hacer de la Aerópolis El Dorado una infraestructura local, nacional e internacional, contempla una pretensión del Estado con visión de futuro al competir con otros aeropuertos internacionales como centro de interconexión de la aeronavegación de occidente para el transporte de pasajeros y de carga, buscando reducción de costos a través del volumen y movimiento, pero esencialmente reduciendo tiempos en lo que se puede considerar una nueva visión de la geopolítica moderna, un mundo cada vez mas integrado por procesos técnicos, tecnológicos y en los que la velocidad de transmisión de información es casi instantánea, así poder llevar los paquetes informáticos en tiempo real presiona para que la movilidad de mercancías o pasajeros

se haga de la misma manera, una pretensión válida del Estado que implica un alto valor agregado informático, tecnológico y cibernético en un modelo de sociedad que se caracteriza por que sus tecnologías de punta se mueven con un modelo de economía que incorpora estos tres elementos.

La aerópolis en este sentido reterritorializa un espacio urbano popular, un hábitat que hemos descrito como un territorio significado y que finalmente está siendo desplazado o afectado por este proyecto. En otras partes de este estudio hemos analizado los efectos y hemos caracterizado las consecuencias de esto, aquí nos referiremos a la aerópolis en el sentido en que Berman (1988) analiza las ampliaciones o los cambios radicales y profundos que se produjeron en la ciudad de Nueva York, París y San Petersburgo en los cuales al criterio del concepto desarrollista se paso de lo tradicional a la modernidad.

Retomando las imágenes que usa Berman del Fausto de Goethe (1994) para la comunidad que estudiamos, la aerópolis es una especie de Mefistófeles que le afecta no solo en el sentido ambiental y que altera sus espacios vitales, sociales, económicos incluso políticos, sino que lo que se considera tradicional en sus valores hoy está siendo alterado por una infraestructura que se reclama el futuro y la modernidad.

La idea de convertir el aeropuerto El Dorado en aerópolis, ha ido tomando cuerpo en la planeación, pero pasar de una simple área de equipamiento local a una de la envergadura de mercado global de transnacionalización de la economía es algo que está por cumplirse.

El proyecto nació con cifras inadecuadas, la concesión dispuso que para 2025 la terminal aérea más importante del país debía movilizar 16 millones de pasajeros al año. No se consideraron las tendencias de crecimiento mundial del transporte aéreo en el marco de un mundo cada vez más globalizado e integrado. En efecto, se ejecutó la demolición de la antigua terminal para construir un edificio moderno y equipado con tecnología de punta, pero la diferencia en la capacidad de operación entre una y otra era mínima (Carvajal, 2015, p. 26)

El Plan Maestro del Aeropuerto de Bogotá, comporta el desarrollo de una “Aerópolis”, consolidando el HUB de operaciones aéreas más importante de Centro y Suramérica, y a su alre-

dedor, un conjunto de actividades de logística, hoteles, convenciones, industria de alta tecnología, farmacéutica. (La tarde, 2013). Al hablar de las condiciones objetivas para la realización de la HUB Aerópolis El Dorado, la situación para Colombia es privilegiada al ser la esquina de Suramérica la hace un punto céntrico y equidistante entre el Norte y Sur de las Américas, punto de entrada y salida a Europa y punto de conectividad hacia mercados emergentes de Asia y África.

No obstante estas proyecciones se han efectuado de manera vertical, sin considerar a los habitantes del entorno que se han visto afectados, ya que para quienes agencian este proyecto, la comunidad misma ha sido un invisible, pero, un invisible que al final estorba y como consecuencia se le impone un desplazamiento sin garantías sostenibles a corto y largo plazo. Las realizaciones en su entorno no están resueltas, no hay una política de responsabilidad social que proporcione soluciones a los habitantes, o una estrategia de reasentamiento de la población allí establecida, se deja la transformación en manos del mercado, desconociendo a la población afectada.

Es lo irracional de lo racional, dejar que los asentamientos humanos se muevan de la localidad, por la inercia del mercado de propiedad del suelo y finca raíz, dejar al azar este cierre de entorno aerópolis es una pista a la incertidumbre para el sector poblacional afectado, dejar las cosas así es lo de ahora, el futuro es destrabar la inmanencia de los sectores afectados y darle salida a la HUB donde caminos intermedios son un conflicto que no tiene salida.

1.3.6. Reterritorialización de la Subjetividad.

Sin dejar de lado el soporte territorial, se resalta la importancia de la connotación de la subjetividad en la emergencia del hábitat; para la reterritorialización del hábitat en el devenir creador de una nueva tierra, se requiere de la producción de nuevos enunciados, dispositivos de subjetividad que van en el sentido de una resingularización individual y colectiva en diferentes

escalas; en este orden de ideas Guattari (1990) ubica el concepto de Ecosofía como una articulación ético, político, estética, a la vez que práctica y especulativa de tres registros ecológicos, el de la subjetividad humana, el de las relaciones sociales y el del medio ambiente.

A partir de la articulación de la subjetividad humana en estado naciente (creatividad, lógica multivalente, seres diferenciales), de las relaciones sociales en estado mutante (eros, vida colectiva, redes de solidaridad) y del medio ambiente en el punto en que puede ser reinventado para revelar otros mundos, es que se visualiza la salida a la crisis. Para lo mismo es necesario el establecimiento de nuevos sistemas de valores, la orientación de una política orientada en el destino de la humanidad y el uso de la ciencia y de la tecnología en la búsqueda de un hábitat habitable por un proceso humano (Guattari, 1990).

El hábitat ya nunca volverá a ser lo que era hace tan solo unos años, lo anterior implica una recomposición de los objetivos y de los métodos del conjunto del movimiento social en las condiciones actuales, en el desarrollo de los tres registros ecológicos evocados aquí, centrado en el respeto de la singularidad y en un trabajo permanente de producción de subjetividad, es decir, producción de conocimiento, cultura, sensibilidad, sociabilidad, promoción de prácticas innovadoras, proliferación de experiencias alternativas, nuevas prácticas ecológicas, nuevas prácticas sociales, nuevas solidaridades, nuevas prácticas estéticas, nuevas prácticas analíticas, para que las prácticas políticas vuelvan a apoyarse en el destino de la humanidad (Guattari, 1990).

La subjetividad se constituye en el conjunto de condiciones mediante las cuales, instancias individuales y/o colectivas poseen la potencia de producir territorios existenciales, universos de valor singularizados, con apertura a prácticas que permitan hacerlo habitable por un proyecto humano; esta apertura constituye la esencia de la eco que incluye distintas maneras de habitar, en diferentes escalas. “se trata de reapropiarse de los universos de valor en cuyo seno podrán volver

a encontrar consistencia procesos de singularización” (Guattari, 1990. p. 78). El objetivo es establecer nuevos sistemas de valoración, muchos sistemas de valoración que deben ser tenidos en cuenta, para sacar a la luz otros mundos, para engendrar nuevos universos de referencia en donde la singularidad sea tenida en cuenta por la lógica plural de las ecologías mentales, por el principio de solidaridad de la ecología social, para hacer la vida posible en el cosmos.

Precisamente comprender el hábitat como un sistema complejo, como un fenómeno procesual, producto de la interacción de sus partes (Sánchez, 2009), se constituye en un dispositivo de subjetividad, en un nuevo sistema de valoración para sacar a la luz otros mundos, que exige una revolución del pensamiento, una transformación del conocimiento, en la construcción de una nueva racionalidad que dirija la producción de sustentabilidad, de solidaridad, de singularidad, en el re-conocimiento y re-construcción del mundo que habitamos.

En este mismo orden de ideas, el hábitat es comprendido por Leff (2002) como un proyecto transformador regido por los principios de racionalidad ambiental, sustentabilidad ecológica, equidad social y diversidad cultural, en el proceso de apropiación social de las condiciones de habitabilidad del planeta. “Ello implica nuevos principios de valoración de la naturaleza, nuevas estrategias de reapropiación de los procesos productivos y nuevos sentidos que reorganizan y movilizan a la sociedad” (Leff, 2002, p. 65), se requiere de la producción de nuevos conceptos, de nuevo conocimiento para fundar esta nueva racionalidad.

En la reflexión de dinámica de la transformación del hábitat, Muntañola (2009) ubica tres dimensiones de intersubjetividad correspondientes a la estética, ética-política y lógica-científica que deben ser tenidas en cuenta para conseguir un equilibrio dinámico entre la naturaleza, la cultura y la sociedad, vislumbrando un juego de interacciones entre sujetos y objetos, en donde las relaciones del interior y el exterior de la mente, el territorio y la sociedad, se dinamizan mutua-

mente en un juego dialógico para contener y proteger la vida, para reconstruir el sentido profundo del lugar que se concreta entre el lugar soñado por el cuerpo o proyectado y el lugar construido por la historia o habitado, aceptando la alteridad de lo emergente con la continuidad de la tradición.

Para Muntañola (2009), la dimensión estética se refleja en el medio ambiente vivo como cultura que transforma naturaleza y sociedad, colocando como límite la experiencia interior individual y la experiencia exterior universal del hombre en el mundo y su devenir; la dimensión ética del lugar habitado parte de la sabiduría que prevé su localización en mejor lugar posible, delimita un comportamiento social y cultural y evalúa hasta qué punto, unas medidas, funciones y formas espaciales, podrán permanecer, sobrevivir o deberán cambiar, permitiendo el diálogo y la supervivencia de los diferentes actores sociales; la lógica del lugar por su parte se encuentra en el campo de la planificación, de su fuerza mítica en su capacidad de animar un esfuerzo de transformación, para crear o recrear un lugar habitado.

Hasta aquí se presentó el abordaje metodológico y conceptual de la presente investigación en donde se desarrolló el concepto de territorio, su expresión como hábitat popular frente a la Aerópolis y su correlación en un proceso concomitante de territorialización, desterritorialización y reterritorialización entre estos dos tipos de territorialidad, a partir de este marco de referencia se pretende hacer una lectura de realidad en el borde del aeropuerto en la localidad de Fontibón adoptando como ruta la metodología multiversal creativa en un intento por aproximarse a las distintas versiones que producen esta realidad.

2. El Hábitat popular de Fontibón: flujos de territorialización, desterritorialización y reterritorialización

En este capítulo se expone los resultados de la aplicación de la metodología multiversal creativa en el estudio de caso del hábitat popular Fontibón frente a la aerópolis El Dorado, efectuando una primera aproximación desde lo local, en los momentos del “ir” y “llegar” a la realidad. Para introducir a los lectores, se presenta a continuación una pequeña referencia histórica-geográfica y normativa del territorio estudiado ubicando el conflicto subyacente entre dos territorialidades que son antagónicas pero que convergen geográficamente.

Una vez contextualizados, para responder a las preguntas ¿Cómo es el espacio-tiempo-hombre en el hábitat popular del entorno del aeropuerto en Fontibón? y ¿Cuáles son las posiciones y logros de los habitantes en la dinámica hábitat popular frente a la aerópolis?, se seleccionó como unidad de análisis el barrio, procediendo a narrar su historia en el proceso de construcción social y cultural de un escenario que se ha constituido en soporte y condición para la vida de sus habitantes allí asentados y que se reconfigura con la consolidación del proyecto de expansión y modernización del aeropuerto . Este ejercicio escritural por barrios es el resultado de los recorridos exploratorios ubicando el aquí y el ahora, del dialogo adelantado con los habitantes afectados quienes mostraron sus percepciones a cerca del conflicto subyacente, apoyado en fuentes de información secundaria, pero también de la interpretación de esta indagación, recordando que en el primer momento de la investigación se capta la realidad a través de los sentidos, buscando obtener una imagen objetiva de lo observado, no obstante cuando se escribe, se está clasificando, ordenando, traduciendo, significando, en un ejercicio de intersubjetividad en donde el investigador también se ve involucrado.

2.1. Tejiendo infraestructuras que destruyen los hábitats cotidianos

Fontibón es una localidad de Bogotá, D. C., ubicada en el borde occidental de la ciudad, en conurbación con los municipios de Funza y Mosquera. Históricamente ha sido un lugar de paso y comunicación y hoy es un polo de desarrollo industrial y comercial. El antiguo pueblo de Fontibón empezó a transformarse con la construcción del ferrocarril en 1940 y tras su crecimiento demográfico acelerado (o dinámico) al convertirse en uno de los escenarios receptores de las migraciones generadas por *La Violencia* a finales de la década de 1940. Entre otras consecuencias, lo anterior generó que los límites de Bogotá se extendieran y al mismo tiempo se generara una dinámica de desarrollo desigual en las nuevas zonas en proceso de incorporación a la ciudad. En 1954, los municipios Fontibón, Engativá, Suba, Usme, Usaquén y Bosa fueron anexados a Bogotá, convirtiéndose la ciudad en Distrito Especial (Cortés, 2005).

Las antiguas fincas que constituían la mayor parte del territorio de Fontibón fueron loteadas para ser transformadas en barrios. En el período 1960-1980, Fontibón creció aceleradamente convirtiéndose en un importante centro residencial; fue notable la irrupción de nuevos barrios y el desarrollo de los antiguos. En los últimos veinte años del siglo XX, perdió su fisonomía de pueblo para configurarse en una ciudad dentro de la ciudad; el crecimiento urbanístico y poblacional estuvo acompañado por el aumento, mejoramiento y ampliación de vías de acceso y de tráfico vehicular (Alcaldía Mayor de Bogotá.2009)

La localidad, hoy por hoy, es un polo estratégico para la construcción de obras de infraestructura, significativas para la modernización. La de mayor importancia por su connotación regional y nacional es, sin duda, el Aeropuerto Internacional El Dorado, que empezó su funcionamiento en 1959 y que, sucesivamente, ha sido sometido a ampliaciones y mejoramientos. Esto ha conllevado una valorización del suelo urbano en su entorno.

La modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado que adelanta el Gobierno Nacional es acompañada, a nivel distrital, de la proyección de la transformación de su entorno mediante la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá (OEFAE) definida en el POT¹⁶, la cual tiene como objetivo convertir el área de influencia del aeropuerto El Dorado en una gran plataforma para el comercio nacional e internacional (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010). Con esta visión, Fontibón pasó a ser una centralidad con una función específica en lo económico, como puerta de salida de la ciudad, de conexión con la región, con el país y con el mundo.

El territorio que comprende la Operación Estratégica, dentro de las localidades de Fontibón y Engativá, se divide en seis Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ): Engativá (UPZ 74), Fontibón (UPZ 75), Fontibón San Pablo (UPZ 76), Zona Franca (UPZ 77), Capellanía (UPZ 115) y Álamos (UPZ 116), con una propuesta de intervenciones específicas para el logro de los objetivos, según datos de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2009):

La Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto El Dorado - Engativá, tiene un área total de 3.151,05 hectáreas incluido el territorio del Aeropuerto Internacional. Sin embargo, en el ámbito propiamente dicho, tiene un área total de 2.552,54 hectáreas, luego de descontar el territorio del Aeropuerto y un predio anexo de propiedad de la Aeronáutica Civil. Así, la Operación contiene 42.717 predios, que suman un área total predial de 1.653,29 hectáreas, correspondientes al 65% de su área total. (Proyecto Decreto 06 septiembre de 2011)

La Operación establece la transformación integral del entorno urbano del Aeropuerto El Dorado, en el 2011 el Distrito postergó la adopción del decreto que reglamenta la OEFAE y el Plan Zonal de la Operación (cuyo proyecto estuvo en discusión); para 2012 se esperaba que fuera sancionado, pero nuevamente se aplazó la decisión. A la fecha no ha sido adoptado, a finales del año 2015 el gobierno distrital consideró que se debería replantear la OEFAE de acuerdo a la

¹⁶ Decreto 190 del 22 de junio de 2004

nueva realidad configurada por la licencia de funcionamiento 24 horas, la proyección de El Dorado II y la nueva curva de área de influencia directa presentada por la Aerocivil.

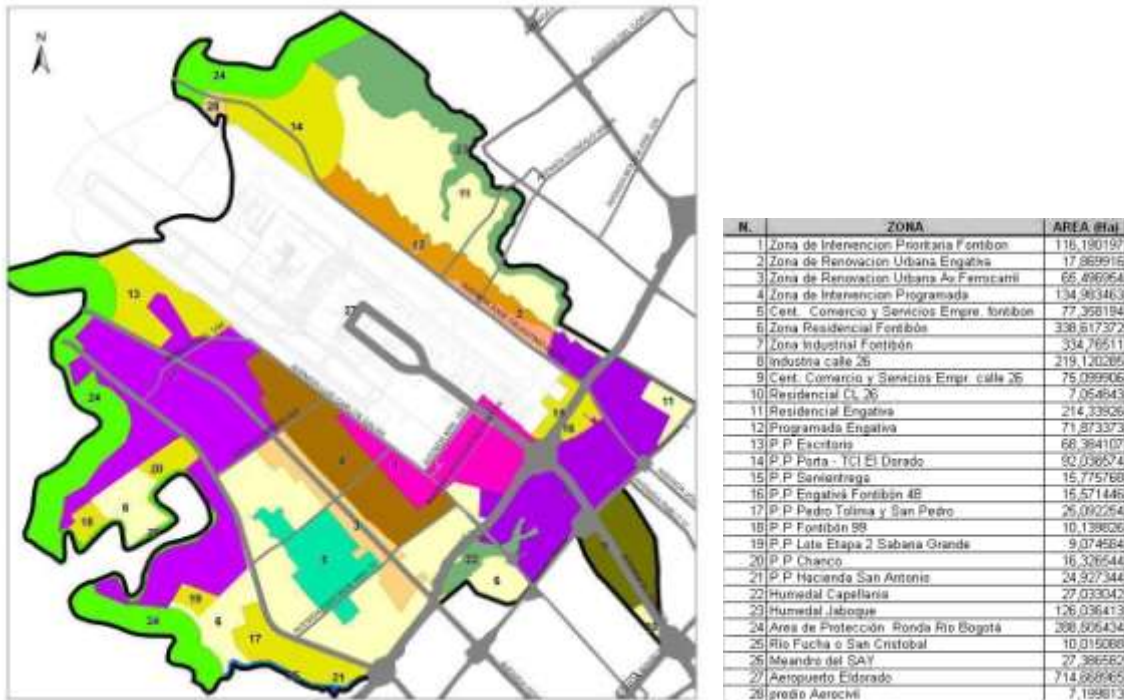


Figura 5: escenarios de ocupación futura OEFAE
Fuente: DTS OEFAE septiembre de 2011

En todo caso, la Operación ha establecido varios tipos de intervenciones en la zona contigua al aeropuerto, implicando a su vez distintas afectaciones. En primer lugar un área amplia que abarca 28 zonas con vocaciones diferentes, a las que se han asignado tratamientos urbanísticos y áreas de actividad y donde se concentran diferentes tipos de intervenciones (Ver Figura 5: escenarios de ocupación futura OEFAE). En segundo lugar, se ha delimitado un área más estrecha correspondiente al *área de influencia aeroportuaria*, que se encuentra reglamentada desde 1999 por el Decreto 765¹⁷ (ver figura 6), definiéndola en su artículo primero como: “área en la que es

¹⁷ Por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990, mediante la expedición para la zona de influencia del Aeropuerto El Dorado, correspondientes a los polígonos de reglamentación asignados por los Decretos 735, 736 y 737 de 1993.

necesario restringir algunos usos, en especial el residencial, así como incentivar aparición de otros usos que apoyen las actividades del aeropuerto o que sean compatibles con ellas”.



Figura 6: Área de Influencia aeroportuaria y área de renovación
Fuente: POT, 2003, Decreto Distrital 765 de 1999

La contaminación sonora producida por los aviones, con niveles mayores a los 65 decibeles (dB) es la problemática ambiental más significativa en este sector, que puede ocasionar molestias de tipo auditivo, deficiencias en la comunicación oral, dolor, perturbación del sueño, incremento del estrés, efectos sobre el sistema circulatorio y daños en el equilibrio, entre otros (Cámara de Comercio, 2008)

De esta manera, con base en los datos suministrados para el año 2009 por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital se establece que por aplicación del mencionado decreto 765, se encuentran 12.353 predios con afectación aeroportuaria, de los cuales 9.308 tienen uso residencial, representando un 75,34% sobre el total de los predios ubicados dentro de la zona de afectación auditiva (DTS OEFAE septiembre de 2011)

Teniendo en cuenta la ocupación del territorio, los 12.353 predios abarcan 517,68 hectáreas, de los cuales 241,43 hectáreas tienen uso habitacional, lo que equivale al 46,64% del área total predial. Sin embargo, el número de viviendas es superior teniendo en cuenta que 39 predios

corresponden al régimen de propiedad horizontal y sobre ellos se desarrollan dos o más unidades habitacionales (DTS OEFAE septiembre de 2011)

Con aproximadamente la mitad del área en uso habitacional se genera un conflicto evidente, puesto que el Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 190 de 2004) establece que en esta zona deben ubicarse usos comerciales e industriales, para lo cual, el mismo plan establece el tratamiento de renovación urbana como un instrumento de planeación que permite actualizar la estructura urbana, en correspondencia con las actividades relacionadas con el tráfico aéreo y la actividad aeroportuaria (Cámara de Comercio 2008)

Al interior de esta área de influencia aeroportuaria y de renovación urbana se encuentra una tercera zona más estrecha que corresponde al territorio de estudio de esta investigación, llamado “Zona de Intervención Prioritaria de Fontibón” (ver figura 7), para la que se “proponen áreas de actividad Industrial en las cuales solamente se permitirán usos industriales y áreas de actividad de comercio y servicios logísticos y empresariales compatibles con la actividad aeroportuaria” (DTS OEFAE septiembre de 2011).

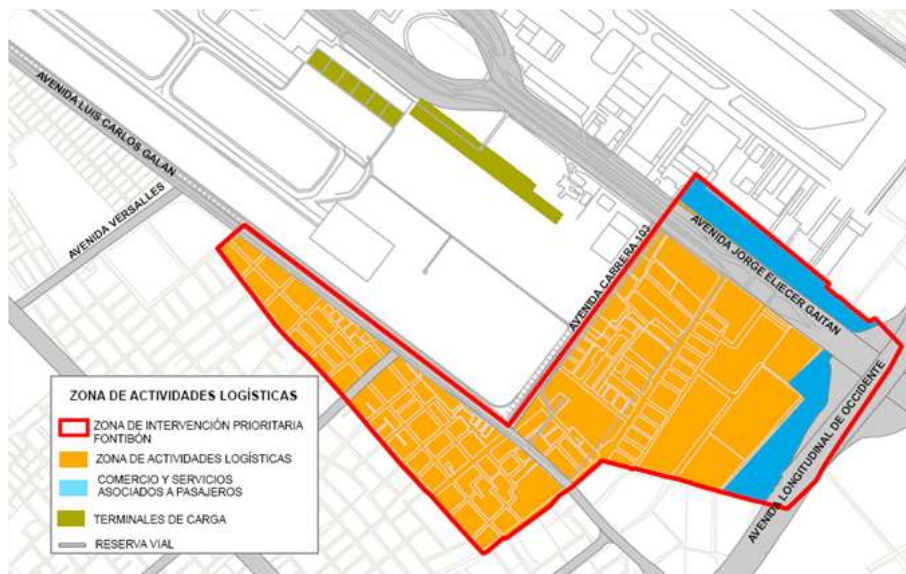


Figura 7: Zona de Intervención Prioritaria de Fontibón
Fuente: DTS OEFAE septiembre de 2011

Así, la zona contigua al aeropuerto, siendo la más estratégica, se convierte también en la de mayor afectación para sus habitantes, tanto por los impactos generados por la operación aeroportuaria como por la proyección en su cambio de uso de suelo de residencial a actividades compatibles con la actividad aeroportuaria. En ella viven más de 16.000 personas en 5.000 viviendas distribuidas en 2.500 predios residenciales y 500 predios de propiedad horizontal (Alcaldía Local de Fontibón, 2010).

Lo anterior ha conllevado, entre otras implicaciones, al deterioro de las condiciones de habitabilidad¹⁸ para los habitantes que permanecen en el territorio a la espera del desarrollo de la operación, en contraste con la expectativa de la valorización del suelo urbano en función de las actividades aeroportuarias, con una consecuente dinamización del mercado inmobiliario, movimientos de reasentamiento y expulsión e incorporación de nuevos actores. Así pues, la Zona de Intervención Prioritaria es una zona de actividad mixta, gracias a la transformación registrada de predios residenciales a usos comerciales y de bodegaje (Alcaldía Local de Fontibón, 2010).

2.2. La AID, un borde que se desborda

De conformidad con la Aeronáutica Civil (2014), el aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá tiene como Área de Influencia Directa-AID las zonas más cercanas de las localidades de Fontibón y Engativá de Bogotá y la zona rural del Municipio de Funza, que corresponde a la franja donde se presentan mayores afectaciones causadas por el ruido que de acuerdo con recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional-OACI coincide con la zona

¹⁸ En 1998 se construye la segunda pista del aeropuerto El Dorado, impactando las comunidades aledañas, con el ruido ensordecedor de las turbinas de los aviones, las vibraciones, la contaminación atmosférica de la aviación y de las industrias que comenzaron a extenderse y multiplicarse en los alrededores del aeropuerto (AEROVECINDADES, 2009)

sometida a niveles de ruido superiores a 65 decibeles promedio día noche-LDN-, conformada por 33 barrios en la localidad de Fontibón¹⁹, 24 barrios en la localidad de Engativá y 4 veredas del municipio de Funza.

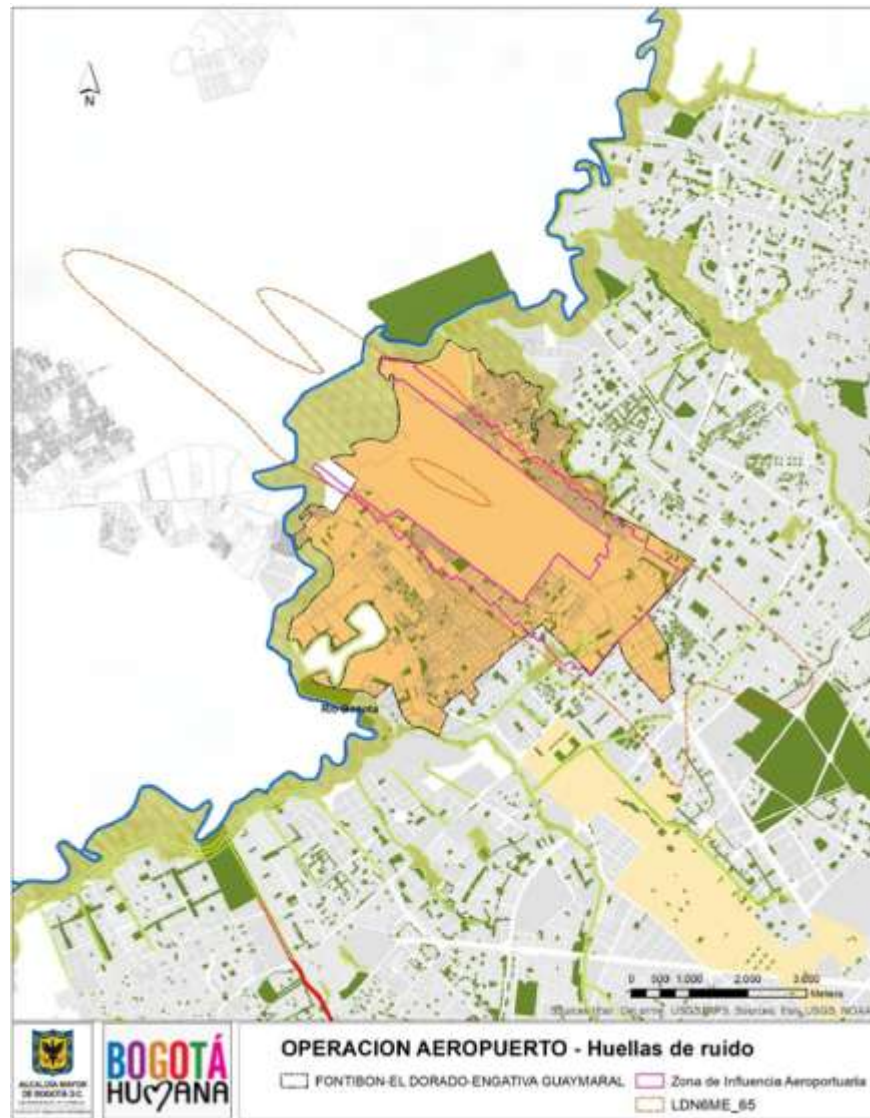


Figura 8: AID Decreto 765 de 1999 y Concepto Técnico de Aerocivil 4275 del 21 de Agosto de 2014.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2015.

¹⁹ Barrios Arabia, Atahualpa y Urbanización Atahualpa, Conjunto Residencial Parques de Modelia, Conjunto Residencial Villa Beatriz, Internacional, La Cabaña, Cabañita, La Giralda, La Isla, Las Flores, Rincón Santo, Santander, Urbanización Cofradía, Conjunto Residencial La Cofradía, Urbanización Los Cábmulos, Urbanización Parque Ofir-El Trébol, Urbanización Ruben Vallejo, El Refugio, El Triangulo, La Aldea, La Zelfita, Las Brisas, Selva Dorada, Villa Andrea, Villa Liliana, Ciudad Modelia, Rincón de Modelia, Santa Cecilia, Bosques de Modelia, La Rosita, Puerta de Teja, Veracruz y El Bogotano I sector (Aerocivil, 2014)

El Distrito Capital, una vez construida la segunda pista del aeropuerto El Dorado, y como desarrollo de lo ordenado en la licencia ambiental 1330 de 1995, con base en la información suministrada para la época por la Aeronáutica Civil, delimitó la zona de influencia aeroportuaria mediante Decreto 765 de 1999, restringiendo los usos residenciales para promover usos industriales y comerciales compatibles y complementarios con la actividad aeroportuaria en un área correspondiente a 616,5068 hectáreas, menor a la redefinida por la Aerocivil como AID para el 2014 (ver Figura No 8).

Así mismo en el plan de ordenamiento territorial POT-2004 se estableció la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá OEFAE para conformar la plataforma de comercio internacional, que según la Comisión Intersectorial de Operaciones estratégicas (2015) debe ser actualizada de conformidad con la realidad existente a la fecha. A pesar que de acuerdo a la evolución de la operación del aeropuerto, su AID puede variar y por ende sus afectaciones, en esta investigación se tomó como área de estudio del hábitat popular en correlación con el aeropuerto El Dorado, una parte de la zona para tratamiento de renovación urbana contemplada en el POT-2004, denominada Zona de Intervención Prioritaria-ZIP de la localidad de Fontibón cuyos detalles proyectados fueron propuestos en el DTS Borrador del Plan Zonal del Aeropuerto (2011) que nunca fue sancionado. Se eligió esta zona de estudio en consideración a que para el momento de inicio de la investigación el posible desplazamiento masivo de habitantes de este sector residencial preexistente generaba incertidumbre y grandes cuestionamientos. La ZIP ocupa un área de 113,6 ha en las UPZs Fontibón y Capellanía, comprende los barrios “culturales”²⁰:

²⁰Los límites de los barrios demarcados por las Juntas de Acción Comunal son distintos a los determinados por planeación, para el desarrollo de este estudio se tomaron en cuenta los primeros que definen los barrios culturales conformando el territorio de estudio, se aclara que dentro de los barrios culturales se levantan varios

Los Cábmulos, Las Flores, El Triunfo, Veracruz, La Isla, Cabaña, Cabañita, Villa Beatriz, La Rosita, San José, El Bogotano I, Parque OFIR – El Trébol, Unidad Residencial Rubén Vallejo y Puerta de Teja (ver Figura No 9). Esta área se encuentra en el costado suroriental del aeropuerto El Dorado con dos subzonas, en la primera se propone el tratamiento de renovación urbana en su totalidad, en tanto que en la segunda se plantea la consolidación de actividades industriales, comerciales y de servicios logísticos:

La primera subzona ubicada entre la Avenida Luis Carlos Galán, al norte, y la Calle 23D, al sur, y las carreras 100 y 113 y la segunda subzona ubicada entre la carrera 103 y la Avenida longitudinal de Occidente y la Avenida Luis Carlos Galán más Diagonal 24C por el costado sur y el aeropuerto El Dorado por el costado norte (Alcaldía Mayor de Bogotá. 2011, p. 44)

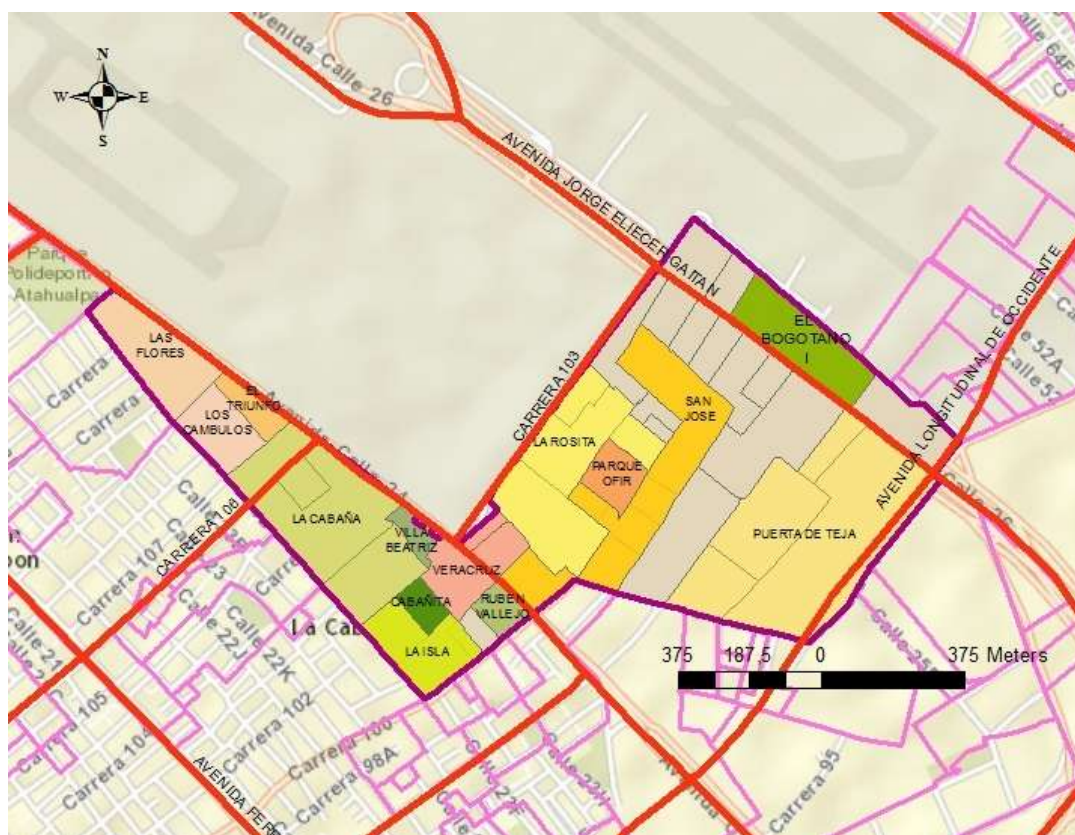


Figura 9: Zona de Estudio con sus barrios.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Secretaría Distrital de Planeación, Observatorio Social de Fontibón y Alcaldía Mayor de Bogotá.

lotes y edificios considerados a su vez por las Secretaría Distrital de Planeación como barrios, pero que no son tenidos en cuenta en esta investigación en sus delimitaciones.

Una vez identificada la zona de estudio se presenta a continuación una descripción por cada uno de los barrios y/o urbanizaciones afectadas poniendo de manifiesto las implicaciones de la confrontación entre las dos territorialidades de las que se ha conceptualizado, la del hábitat popular frente a la aerópolis donde corren flujos de territorialización, desterritorialización y reterritorialización, resaltando la mezcla de la vida de vecindarios populares con los servicios conexos al aeropuerto, interrumpidos por el ruido y la congestión vehicular.

A grandes rasgos al estudiar los barrios y/o urbanizaciones, se ha identificado sub-zonas que connotan posturas distintas de sus habitantes frente al aeropuerto: la zona ubicada en la cabecera del aeropuerto en donde el impacto del ruido, los automotores, la industria y la observación permanente de la pista conllevan a que el tema aeropuerto esté a la orden del día, la zona de influencia de la ALO (Avenida Longitudinal de Occidente) en donde la expectativa frente a la construcción de la vía, cobra más relevancia que el tema aeropuerto, las zonas ubicada dentro del área de influencia aeroportuaria, cuya no colindancia directa con el aeropuerto y a pesar de las posibles afectaciones sobre el ruido, hace que sus habitantes se fundan en la cotidianidad a tal punto que olviden el tema aeropuerto, y dentro de estas las zonas de barrios tradicionales frente a los conjuntos en propiedad horizontal y las zonas incluidas y excluidas de la Zona de intervención prioritaria a pesar de estar dentro del área de influencia aeroportuaria.

2.3. Urbanización La Rosita

La Urbanización La Rosita ubicada en la UPZ Capellanía de la localidad de Fontibón, limita al occidente con la carrera 103 aeropuerto El Dorado a una distancia aproximada de 900 m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto, al oriente con la carrera 100 barrio San José y Urbanización Parque Ofir El Trébol, por el norte con

la calle 25 D Bis zona consolidada de usos compatibles con el aeropuerto y por el sur con la calle 24 B barrio Veracruz y barrio San José (ver Figura No 10).

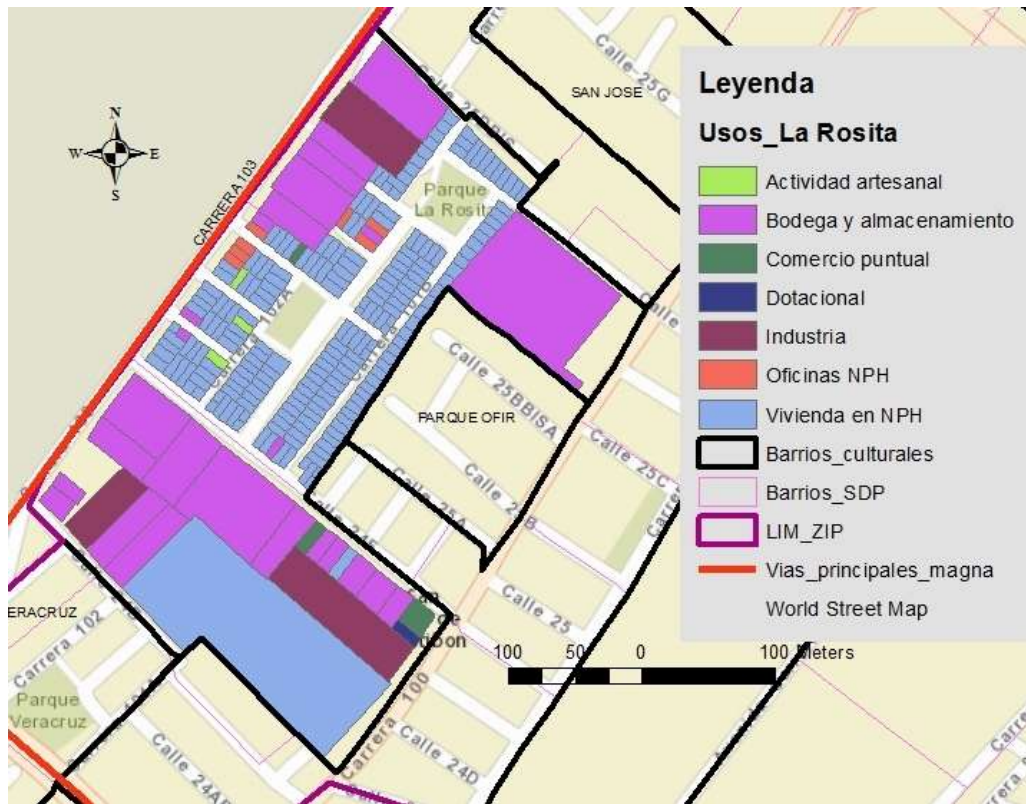


Figura 10: Urbanización La Rosita.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio social de Fontibón (2011), SPD, Recorridos Exploratorios y World Street Map for ArcGis Online

El observatorio social de Fontibón (2011), resalta la existencia de dos parques y la totalidad de las vías en buenas condiciones, cobertura al 100% de servicios públicos, dentro de la infraestructura social la existencia de un jardín privado, buen servicio de transporte por proximidad a la carrera 100 y a la avenida El Dorado, entre otros.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 el área reconocida por los habitantes como el barrio La Rosita contenía 219 predios de uso residencial, 28 bodegas, 7 oficinas, 3 locales de actividades artesanales, 3 comercios puntuales, 3 industrias y un dotacional (ver tabla No 2).

Tabla 2: Predios por Usos en el Barrio La Rosita.

Uso	No Predios	Superficie (m²)
Vivienda en NPH	219	35474,57
Bodega y almacenamiento	28	33959,65
Oficinas NPH	7	766,7
Actividad artesanal	3	320
Comercio puntual	3	828,3
Industria	3	7935,7
Dotacional	1	216,2
Total	264	79501,12

Fuente: UAECD (2012)

Para llegar al barrio La Rosita, nos bajamos del bus en la carrera 100 con calle 23 F en donde hay una bodega de OM, avanzamos hacia el occidente, sobre la acera sur se ha consolidado un corredor de bodegas, en la acera norte en el barrio San José permanece autoconstrucciones la mayoría de tres pisos con usos múltiples de vivienda, tiendas tradicionales y actividades de servicios locales, dos o tres casas en venta y algunas bodegas. La matriz de vivienda se mantiene, en el centro del barrio La Rosita se han consolidado las viviendas de autoconstrucción de tres pisos, son recurrentes los anuncios de “se arrienda”, “se arrienda habitaciones”, “se arrienda casa”, “se arrienda casa para bodega y oficinas”... Llegamos al parque central del barrio con una cancha múltiple de baloncesto y microfútbol y un parque infantil con una pequeña zona verde, empezamos a dar vueltas alrededor del mismo, es sábado en la tarde y observamos jóvenes jugando microfútbol, y sobre el marco en una tienda esquinera un grupo de vecinos tomando cerveza, así mismo sobresale una carpintería y un restaurante. Continuamos por la carrera 102 hacia el norte, en la matriz de viviendas de autoconstrucción, encontramos un taller de estibas, un callejón cerrado con la imagen de una virgen, una fotocopiadora, varios comercios dentro de ellos una tienda esquinera. Llegamos a la segunda zona verde en el costado norte del barrio, tiene varios árboles y un parque infantil, en donde de acuerdo con el testimonio de los vecinos en el pasado se iba a construir uno salón comunal, incluso se hizo la asignación presupuestal, pero no se construyó porque algunos se opusieron. En el marco del parque hay una sede de bienestar fami-

liar. En las dos zonas verdes, dentro de sus bahías se estaciona transporte de carga y particulares (ver Figura No 11).

En el interior del barrio, encontramos varios avisos de “se vende”, pero son más abundantes los avisos de arriendos, también se encuentra en la entrada de las construcciones anuncios de operación de una u otra empresa de servicios. En la actualidad gran parte de los vecinos vienen arrendando sus viviendas a manera de inquilinatos, otros como bodegas, oficinas o para el desarrollo de actividades artesanales como la elaboración de estibas. De acuerdo con la JAC, de sus 1300 habitantes el 30% son propietarios y el 70% son arrendatarios.

Dos señores de la tercera edad que se encuentran conversando en la calle, dicen que están cansados del ruido, pero que nadie soluciona nada, viven acá porque no tienen a donde más ir, si les compraran sus casas a un precio justo, ellos se irían de aquí, de lo contrario van a permanecer hasta que se mueran, afirman que las ventas de casas que se reportan en el barrio corresponde a situaciones en donde el propietario muere y quedan los herederos, hay mucho inquilino en el barrio y en correlación problemas de seguridad, se han venido presentando robos, hay otros problemas como la invasión de la bahía del parque con carros de empresas de envíos o de actividades comerciales y de servicios, a pesar de todo, encuentran difícil reemplazar lo que ellos lograron construir en este lugar frente a la amplitud de las viviendas, su localización en la ciudad, el costo de vida, la posibilidad de obtener ingresos como producto de arriendos, entre otros.

En horas de la mañana, hay padres de familia que salen de sus casas a llevar a sus niños al colegio. Luego de hacer un recorrido al interior del barrio, salimos del mismo por la calle 25 D hacia el oriente, fuera del barrio en la primera manzana contigua al parque se encuentra consolidado el uso de bodegaje, las calles se observan estrechas frente al tamaño de las construcciones.

De la misma manera, al salir del barrio por la carrera 102 Bis con calle 25 D Bis esquina hay un cambio de paisaje, se encuentran bodegas de alta jerarquía, hace presencia compañías como Sneider Electric, Saneta y La República, en un día laboral a medio día circula trabajadores de las empresas que salen a almorzar, muchos con uniforme, en esta zona y al interior del barrio se encuentran varias ofertas de restaurante, el costo promedio de almuerzo corriente es de \$6.000.

En la carrera 103 encontramos el límite de la Urbanización La Rosita con el aeropuerto El Dorado, es el barrio más cercano del aeropuerto y en donde la sensación de ruido y vibraciones proveniente de los aviones es mayor, en la esquina de la carrera 103 con calle 24 F fue en donde se accidentó la avioneta de servicio médico que en octubre de 2007 cobró la vida de sus 5 ocupantes y de dos habitantes del sector producto del impacto contra el techo de una vivienda y posterior incendio, esa noche en el barrio La Rosita nadie durmió, las ambulancias atendieron la emergencia y muchos de los vecinos entraron en pánico, el recuerdo de este accidente permanece en la mente de los habitantes, quienes continúan en zozobra por la operación aeronáutica, su tensión aumenta cuando la congestión se intensifica y las aeronaves circundan para poder aterrizar, en los días del accidente había un lote vacío en donde quedaron los restos de la aeronave, hoy el predio posee un encerramiento y es sede de la compañía de transporte Stelar Express. Se observan otros cambios puntuales en el sector, en la acera del frente hay un lote encerrado con el anuncio “este predio no se vende, no se arrienda, no se permuta, no se deje engañar”, en el 2012 en este lugar había una casa lote en avanzado estado de deterioro.

La carrera 103 con calle 24 B anteriormente calle 40, es el límite entre los barrios Veracruz y La Rosita, en esta esquina se encontraba el taller de fundición del señor Rafael Osma Guiza que tuvo que cerrar por la entrada en operación de la segunda pista en agosto de 1998 y en

consecuencia en el año 2000 demandó al Estado argumentando daño antijurídico por la liquidación de su empresa, la depreciación de su predio, así mismo afectaciones en su salud causadas por el ruido generado por las aeronaves. Catorce años después y luego de su suicidio en el 2001, por medio de la sentencia 2000-01010 del 27 de marzo de 2014, el Consejo de Estado en su artículo cuarto condena a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

a pagar a la sucesión del señor Rafael Osma Güiza, a título de indemnización por daño emergente, la suma de ciento ochenta y ocho millones ciento cincuenta y seis mil ciento cuatro pesos (\$ 188.156.104) y por padecimiento moral el equivalente a 30 s.m.l.m.v a la ejecutoria de la presente sentencia. (Consejo de Estado, 2014, p. 50)

Cifra que está muy por debajo de las pretensiones de los demandantes, pero que constituye un precedente en donde el Consejo de Estado reconoce que el ruido de los aviones causa daño a las personas, siendo la primera condena que queda en firme por contaminación auditiva desde que se construyó la segunda pista del aeropuerto El Dorado

queda claro que la afectación ambiental y/o ecológica, y particularmente esta última, puede generar un daño al interés colectivo a gozar de un medio ambiente sano, y no solo a este sino también a las personas en su concepción integral, esto es vida en condiciones de dignidad, salud, intimidad personal, y familiar e integridad patrimonial (...). (Consejo de Estado, 2014, p. 16)

La Urbanización La Rosita, está localizada dentro de la UPZ No 115 Capellanía que a la fecha se encuentra sin reglamentar por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, no obstante, posee como antecedente lo normado por el Acuerdo 6 de 1990 que para esta área de estudio clasificó su suelo como zona industrial, en donde la vivienda es un uso compatible. A su vez esta área se encuentra dentro de la zona para tratamiento de renovación urbana contemplada dentro del POT 2004 que acoge lo establecido por la Resolución 1330 de 1995²¹ del Ministerio de Am-

²¹ para la "Ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto Internacional El Dorado

biente y por el Decreto 765 de 1999²² como una necesidad de promover usos afines a la actividad aeroportuaria y consagrar la prohibición de zonas residenciales en áreas aledañas al aeropuerto internacional. El DTS borrador del Plan Zonal del aeropuerto (2011) planteaba para esta subzona de intervención prioritaria “la ubicación de un área dedicada a la actividad logística que aproveche las potencialidades que brinda la avenida Jorge Eliecer Gaitán y la Avenida Longitudinal de Occidente” (p.44) para lo cual considera necesario mantener y consolidar las actividades industriales, comerciales y de servicios logísticos y aeroportuarios existentes. Por lo que se entiende que el Distrito espera que con la reglamentación existente poco a poco se genere la transformación. A pesar de lo anterior, encontramos que el barrio La Rosita rodeado por bodegas sigue persistiendo 17 años después de la expedición de la norma que prohibió el uso residencial en la zona, siendo unos de los más afectados por el aeropuerto por su vecindad directa, al respecto un vecino del sector afirma:

Se nos dice que este es un suelo de alta prioridad, pero yo no lo llamo así, yo lo llamo de alto impacto, por el ruido al que nos vemos sometidos, por el riesgo ante accidentes. En el barrio La Rosita, el avión despega y está encima de nosotros (...). Lo concreto es que hay una población asentada, las nuevas construcciones las están haciendo con unas especificaciones en donde el ruido no entra, pero acá en los barrios, cuando empezamos a construir las casas, lo hicimos sin ningún tipo de adecuación contra el ruido, ni siquiera existía la segunda pista, no sabíamos que íbamos a estar expuestos al ruido, esa es la gran diferencia, y esa es la gran diferencia que se quiere aprovechar (...) Nosotros les decimos al gobierno, ustedes nos crearon el problema, nos están acorralando, pero no se han tomado la molestia de reconocer las afectaciones generadas (J. Veloza, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Otra vecina del sector afirma:

si nos tenemos que ir con nuestras familias, ¿Por qué están haciendo bodegas y hoteles como Habitel y Marriott dentro de la zona de alto impacto de la calle 26? no van a traer robots a trabajar, son seres humanos quienes hacen uso de estos espacios.

En general los habitantes perciben, que no son tenidos en cuenta por la aeronáutica, que se hacen estudios, pero no concretan nada con respecto a su asentamiento; una de las líderes soli-

²² Por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990, mediante la expedición para la zona de influencia del Aeropuerto El Dorado, correspondientes a los polígonos de reglamentación asignados por los Decretos 735, 736 y 737 de 1993.

cita que se mitigue el ruido de manera efectiva con tecnología de punta o que se implemente un programa de reubicación que les permita reemplazar lo que ellos lograron construir acá.

Además de las ventajas de localización anteriormente señaladas, a partir de la compra de lotes, los vecinos del sector lograron autoconstruir como fruto de su esfuerzo y trabajo viviendas de tres y dos pisos con terraza y garaje, con áreas de terreno promedio de 95m² y área construida de 228 m² en donde por lo general cuentan con al menos dos apartamentos independientes, que resuelven necesidades de vivienda y a la vez constituye una posibilidad de renta.

Casi a media cuadra de la carrera 103 y del aeropuerto en la Cl 25B N 102A-25 encontramos la casa de don Jorge Veloz, en el año de 1977 cuando llegó al barrio tramitó las cesantías de su trabajo para poder comprar el lote de 96m² que fue separado con \$100.000, “no se veían casi viviendas, no se percibía una relación tan directa con el aeropuerto, hicimos una media agua y nos vinimos a vivir acá, fue un terreno legalmente constituido, posteriormente obtuve un crédito hipotecario de \$9.000.000 para terminar de edificar” (J. Veloz, comunicación personal, 25 de febrero de 2012). Hoy la vivienda posee 274,5m² construidos en tres pisos y terraza desde donde se ve perfectamente la segunda pista del aeropuerto, en el primer piso completamente independiente, tiene 4 cuartos, una sala, una cocina, un patio de ropas, y vive uno de sus hijos con su nuera, su nieta y la mascota. Don Jorge vive en el segundo piso, la sala de la casa es iluminada, pisos en baldosa grande, paredes con acabados terminados, 3 habitaciones dos de ellas arrendadas. En el tercer piso, tiene tres habitaciones, en una vive un hijo y las otras dos están en arriendo, obtiene como ingresos por la renta de su casa alrededor de \$1.000.000 mensuales, así mismo su esposa vende el almuerzo a los arrendatarios con una entrada adicional. Para el 2012 el avalúo catastral de esta vivienda correspondía a la suma de \$119.362.000 por debajo del avalúo comercial, por esos días don Jorge colocó el aviso de “se vende” en su vivienda, pidiendo por

ella la suma de \$500.000.000, algunos de los interesados en la compra le llegaron a ofrecer hasta \$350.000.000, pero para entonces consideró que con esto no podría reemplazar lo que ha consolidado acá, donde viviría él y su esposa?, donde vivirían sus hijos? como recuperaría el nivel de vida que había consolidado en este lugar?. A pesar de las afectaciones por el ruido continúa viviendo en el vecindario.

La vivienda de doña Clara ubicada en la Carrera 102 No 25B - 74 tiene dos pisos con terraza y un área construida de 174,4 m², el primero está arrendado y en segundo piso vive con su nieto quien se vino de Villavicencio a estudiar en la universidad, sus dos hijos ya se independizaron y ella obtiene ingresos del arriendo del primer piso pues no logró pensionarse, no ha podido construir el tercer piso como la mayoría de los vecinos, enviudó hace muchos años, para entonces el segundo piso de la casa estaba en obra negra, ella lo fue arreglando poco a poco con ayuda de préstamos que le otorgaron en una multinacional en donde trabajó. En la actualidad lo que más le gusta de vivir en La Rosita es su casa, “si no fuera por el ruido viviría tranquila”, es un espacio acogedor, con acabados terminados, con bastante iluminación, posee sala-comedor, una cocina amplia, tres habitaciones una de ella con baño privado, permanece la mayor parte del día allí, pues se ocupa del cuidado de su nieta y de una abuelita que habita en el primer piso. Su esposo compró el lote de 90m² a plazos en la década de los 70s, por esos días vivían en el centro de Bogotá, venía los fines de semana, ella con el almuerzo y su esposo con los obreros a trabajar en la construcción, “al principio me parecía tan lejos!, tan lejos!, yo me perdía porque eran solo potreros, lo primero que construimos fue una habitación con baño y una cocina en lata, pero yo me pasé a vivir acá 6 años después cuando logramos construir el primer piso en obra negra” (C.Montilla, comunicación personal, 16 de marzo de 2016). Esa percepción de la lejanía, le fue cambiando poco a poco, hasta que se dio cuenta que su barrio no solamente se había incorporado

a la ciudad, sino que era un sitio central de Bogotá. Después de la muerte de su esposo ha estado de manera intermitente en el barrio, pero siempre ha vuelto, no ha vendido porque es el proyecto que construyó con su familia “mi casa la valoro porque la empecé desde cero”, su área es superior a la de cualquier apartamento, recibe renta por el arriendo del primer piso, está ubicada en un sitio central. Si tuviera que irse definitivamente tendría incluso que cambiar de muebles, porque todos son grandes y los apartamentos modernos tienen dimensiones pequeñas, por todas las razones anteriormente expuestas, vendería si con el equivalente pudiera comprar tres apartamentos, preferiblemente uno en Hayuelos en donde vive su hija en la actualidad.

El área que ocupa actualmente La Rosita pertenecía a la Finca “Puerta de Teja”, este barrio corresponde a un desarrollo de origen formal que se remonta a los años 70s, el urbanizador Camacho Roldán efectuó el respectivo loteo con sus planos aprobados que incluía 225 lotes para residencia, dos zonas comunes que fueron dotadas como parques y el trazado de las vías que para entonces era caminos posteriormente pavimentados, para esta época llegaron también los servicios básicos, hoy se cuenta con una cobertura al 100% de acueducto, alcantarillado, aseo, energía y gas natural (Junta de Acción Comunal 2016, Observatorio Social de Fontibón, 2010)

Cada quién construyó su casa de acuerdo a sus posibilidades, la primera habitante del barrio La Rosita fue doña Herlinda quién adecuó una tiendita próxima al parque central cuando todo el mundo empezó a construir, con el esfuerzo de su trabajo poco a poco logró edificar una casa de tres pisos en la que todavía vive. Posteriormente fueron llegando otros vecinos, al principio no se veían casi viviendas, no se percibía una relación directa con el aeropuerto, eran solo potreros, incluso era difícil ubicarse, por esos días se llegaba desde el centro en un bus por la calle 13 que algunas veces tomaba la carrera 100 hacia el norte, en caso contrario tocaba caminar

desde la 13, el acceso era difícil pero poco a poco se fue incorporando a la ciudad, a tal punto que en la actualidad hay posibilidad de interconexión con todos los puntos cardinales de Bogotá.

La Junta de Acción Comunal-JAC se conformó a la par con el barrio entre 1975 y 1977, adquiere personería jurídica el 7 de febrero de 1979 bajo el número 307 con código 9043, con el objeto de trabajar de manera mancomunada para la satisfacción de necesidades comunes de los vecinos del barrio, hacer la solicitud de los servicios públicos, la pavimentación de las vías, la dotación de las zonas comunes, entre otros. Hoy la JAC continúa activa con 128 socios, aunque ha existido poca rotación de liderazgos desde su fundación, no poseen sede comunal por ende se reúnen en el parque principal para actividades propias de la junta y para celebrar la fiesta de la madre, el día de los niños, la novena de navidad entre otros, para financiarse continúan realizando basares en los que los vecinos se integran (Junta de Acción Comunal 2016, Observatorio Social de Fontibón, 2010)





Jóvenes jugando futbol en la cancha del parque principal del barrio La Rosita



Uso de vivienda consolidado al interior del barrio La Rosita, en su primer piso funcionan algunas tiendas



Uso consolidado de bodegas en la calle 24 F



Uso consolidado de viviendas de autoconstrucción, la mayoría de 3 pisos, en el fondo el límite del aeropuerto



Uso consolidado de viviendas en La Rosita, en el fondo bodega presencia de bodegas que rodean el barrio



Congestión vehicular en la entrada de la calle 25 D del barrio La Rosita, transporte de carga y particulares, “la calle se observa estrecha”



Parque infantil del parque principal, en un día laboral a medio día, en el fondo trabajadores que hacen uso del parque



Vista desde la terraza de una de las viviendas, en el fondo se observa el aeropuerto



Sala de una de las viviendas autoconstruidas por sus habitantes



Uso de viviendas en callejón cerrado por una bodega, en su pared la imagen de una virgen



Bahía en el parque en donde se estaciona transporte de servicios de envíos



Parque ubicado en la zona norte del barrio



Taller de estibas y tienda como actividades productivas dentro del barrio



Se ofrece arriendo de casa sobre la Cr 103 para oficina o para bodega, dentro de la misma funciona



Carpintería y servicios de internet dentro del barrio La Rosita



Un avión volando desde el parque La Rosita



Anuncio de "se cuidan niños" en el marco del parque norte del barrio



Oficinas de servicios de transporte dentro del barrio La Rosita



Figura 11: Espacio-Tiempo-Ser Humano en el Barrio La Rosita.

Fuente: Registro Propio

La historia de La Rosita se divide en dos con la entrada en operación de la segunda pista en agosto de 1998, para entonces contaban con un barrio popular céntrico completamente incorporado en la ciudad, con condiciones habitacionales adecuadas para el desarrollo de la vida:

Logramos consolidar un buen sitio para vivir, cuando llegamos nadie nos dijo que allí se construiría la segunda pista del aeropuerto, antes que entrara en operación vivíamos muy tranquilos, ¡esto era un vivero espectacular!, pero con su construcción la vida se ha vuelto incómoda. En la noche y en la madrugada es un ruido impresionante cuando prenden esos aviones nos generan problema de insomnio, es tanto el ruido que vibran las ventanas y en ocasiones se disparan las alarmas de los carros, en la práctica hicieron la segunda pista en la zona de amortiguación, a veces cuando estamos mirando televisión y se escucha el avión, por arco reflejo nos agachamos porque lo sentimos encima, cuando hay problemas climáticos o congestión y los aviones no pueden aterrizar sobrevolando la zona nos inquietamos y corremos buscando protección, ya han pasado tantas cosas que no se sabe en qué momento se presente un accidente de un avión, , ¡aquí estamos jugando ruleta rusa!, adicional a la contaminación atmosférica generada por los aviones, el ruido dificulta la comunicación, uno está hablando con alguien y debe esperar un momento porque está pasando un avión, nos estamos volviendo sordos, resulta uno levantándole la voz al vecino, ¡oiga pero no me grite!, pues el avión ya pasó hace rato, está escuchando el programa radial y de pronto hay algo que le interesa y pasa el avión y no pudo escuchar. (J. Veloza, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Cuando les informaron que se iba a construir la segunda pista hace 19 años se organizaron y un líder hizo una grabación con el ruido generado por los aviones en el despegue y en el aterrizaje en Engativá, pidió una cita en el Concejo de Bogotá y junto con otros vecinos presenta-

ron el problema del ruido al que se verían expuestos si construían la segunda pista, no había nada que hacer, la decisión ya estaba tomada desde la nación.

La construcción de la segunda pista había sido autorizada mediante Resolución 1330 de 1995 del Ministerio de Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) a favor de la Aeronáutica Civil, imponiendo una serie de medidas ambientales para contrarrestar los impactos negativos generados por su operación, dentro de las que se contaba la construcción del jarillón que actualmente sirve de barrera entre el aeropuerto y el vecindario, la arborización del aeropuerto, la prueba de motores en una zona especializada, pesaje de aeronaves, cumplimiento de manual de abatimiento del ruido, la ubicación de sonómetros fijos y móviles para monitorear niveles de ruido en las zonas de mayor impacto, control de operaciones de aeronaves de primera y segunda generación, restricción en la operación nocturna de las aeronaves para no importunar el descanso de las comunidades cercanas, talleres de capacitación e información a las comunidades afectadas, censo e insonorización de las edificaciones de servicio social y comunitario y de las viviendas expuestas a niveles de ruidos iguales o superiores a 65 db, entre otras.

La insonorización se restringió a las habitaciones excluyendo los espacios sociales de las casas en donde sus habitantes permanecen la mayor parte del día, no fueron aplicadas en el 100% de las viviendas, en algunos casos correspondió al tratamiento de las ventanas²³, en otros casos adicionalmente incluyó el acondicionamiento de puertas y cubiertas. Aunque según la Aerocivil la insonorización en las viviendas reduce aproximadamente de 8 a 10 decibles los niveles de ruido, estas medidas de mitigación “tal vez no fueron las más óptimas en cuanto a tecnología e in-

²³ El Ministerio de Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) mediante auto No 0062 del 5 de febrero de 2003 artículo 1 precisa que en el caso de las ventanas se debe implementar un tratamiento integral que contemple “cambio de vidrio crudo de poco espesor, por vidrio laminado de un espesor mínimo de 6 mm a 10 mm según la zona, instalación de empaques y sellamientos óptimos, tanto en las hojas fijas como móviles y mejoramiento donde sea necesario del marco de la ventana y su empotramiento al vano del muro”

versión” (Barrera 2014, p. 32), adicional a no cubrir todos los espacios de las viviendas, no incluyeron acondicionamientos bioclimáticos y de iluminación, introduciendo otros problemas que redundaron en la pérdida de confort y en consecuencia la desvalorización de sus construcciones como viviendas. Al respecto los vecinos del aeropuerto mencionan:

En algunas viviendas instalaron un entretecho para aislar el ruido, pero lo que generó fue una cueva de ratones, colocaron vidrios de 10 mm de tal manera que las ventanas móviles son difíciles de abrir por el peso. En relación a las puertas, le colocaron un relleno entre las caras del contrachapado y en la parte inferior un empaque, lo que genera humedad en los cuartos, las paredes comienzan a sudar, así mismo les habían puesto un empaque a los marcos de las ventanas, pero me tocó quitarlos porque las paredes sudaban, y el techo se nació con hongos (J. Veloza, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Otra vecina agrega “las insonorizaciones que colocaron son pañitos de agua tibia, las adecuaciones de insonorización convirtieron a las habitaciones en una especie de invernadero”. La protección contra el ruido es una condición básica de habitabilidad, por ende, el ruido “puede configurarse, como un daño o riesgo derivado de una deficiente insonorización de una edificación de uso residencial” (Monestier, 2010, p. 230). Algunos de los vecinos conservan integralmente la obra realizada, en otros casos se vieron en la necesidad de desinstalarla por los problemas anteriormente mencionados, algún otro no entiende porque su vivienda no fue incluida dentro de la insonorización a pesar de estar dentro del área de influencia directa. Lo concreto es que el problema del ruido se volvió una constatación desde que entró en funcionamiento la segunda pista, a pesar de las medidas ambientales aplicadas, este no desaparecería y por el contrario se intensificaría, con el aumento gradual del número de vuelos, y de otro lado por el aumento en el horario de operación, la respectiva autoridad empezó a conceder autorizaciones temporales en horario de 5:00 am a 12:30 pm argumentando “mal estado de la infraestructura vial de todo el territorio nacional originado por la denominada ola invernal”. Al respecto una vecina en febrero de 2012 señaló:

Hay un aviso de la Aerocivil , en donde comunican que aumentaron el horario de operación de la pista sur del aeropuerto de 5:00 am a 12:30 pm, inicialmente en situación normal funcionaba de 6:00 am a 9:00 pm, van aumentando las horitas hasta que nos aguantemos de día y de noche las 24 horas, adicionalmente la mayoría de los vuelos los están enviando por este lado, porque la pista del norte la están reparando, ¡aquí nos han afectado terriblemente!, mi casa es más antigua que todas, la percepción del ruido es mayor, ¡no es saludable vivir acá!

En efecto mediante resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA autorizó el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas sin concluir investigación ordenada por la misma entidad mediante auto 1325 del 9 de mayo de 2013 contra la Aerocivil para verificar las acciones u omisiones constitutivas de infracción ambiental, teniendo como antecedentes constantes requerimientos año tras año desde que entró en funcionamiento la segunda pista, en donde se evidencia inconsistencia en el suministro de información por parte de la Aerocivil que impidió realizar un seguimiento eficaz a la aplicación de las medidas ambientales, configurando una presunta infracción ambiental en 17 aspectos distintos, dentro de los que se cuenta la no entrega de consolidado de alcances y medidas de insonorización, deterioro de barrera antiruido y falta de mantenimiento, no entrega de actas de talleres de conocimiento de medidas antiruido, monitoreo de ruido sin tener en cuenta recomendaciones de la autoridad ambiental, no presentación de resultados de monitoreo de ruido, no remisión de listado de actualización de aeronaves que circulan en el aeropuerto ni la etapa en la que se encuentran, no realización de monitoreo de naves que incumplen con los niveles de ruido, incumplimiento en el plan de gestión social de inclusión de propuestas y programas que apoyen a la comunidad de la zona de intervención prioritaria de Fontibón y en general incumplimiento de la normatividad ambiental.

La Aerocivil continúa intensificando su operación con la autorización de la autoridad ambiental desconociendo las afectaciones generadas sobre su población vecina y la eficacia de las medidas ambientales aplicadas, al respecto el Instituto de Estudios Ambientales IDEA con oca-

sión de la audiencia ambiental en el trámite de licenciamiento para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, observa:

Hay carencia de estudios de eficiencia de insonorización y de impactos negativos por ejemplo del orden socioeconómico que pueda afectar el avalúo del conjunto de predios del área de influencia directa. (...) Hay carencia de estudios de salubridad que permitan determinar las afectaciones fisiológicas y psicológicas en la población más expuesta y no se hace alusión alguna a la necesidad de los mismos (IDEA, citado por ANLA, 2015, p. 84)

Frente a la afectación generada por el aeropuerto, la comunidad ha hecho marchas, ha cruzado comunicación escrita con las autoridades, ha hablado por televisión cuando ha tenido audiencia, pero las respuestas son vagas, simplemente los ignoran. La aeronáutica solo los convoca a reuniones esporádicamente para comunicarles sus decisiones (Junta de Acción Comunal, 2016).

Adicional al ruido, los vecinos argumentan problemas de agrietamiento de las viviendas causadas por las vibraciones de los aviones que contribuiría a la desvalorización de las mismas, en efecto al interior de las viviendas se constata la existencia de fisuras en las paredes

En mi vivienda hay agrietamientos causados por las vibraciones, ellos dicen que son causadas por el asentamiento deficiente de la construcción, pero hay una serie de fisuras que se van uniendo, esta por ejemplo que va hasta la calle lleva aproximadamente 4 años, la he resanado en varias oportunidades y se vuelve a abrir (J. Veloza, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

La Aerocivil (2014), por su parte argumenta que “la calidad de la construcción de buena parte de las viviendas del área más cercana al Aeropuerto es deficiente, por lo que fallas en las construcciones se pueden derivar de su calidad propia, incluso sin estar expuestas a vibraciones” p. 403. En todo caso, a primera vista puede ser difícil determinar la causa de las fisuras de los muros, y de otro lado no se cuenta con estudios específicos para tener conclusión al respecto, frente a esto el IDEA menciona “se evidencia que es importante la realización de estudios de suelos de las viviendas afectadas para determinar las causas reales de deterioro” (IDEA, citado por ANLA, 2015, p. 84).

De una u otra manera con la operación de la segunda pista del aeropuerto se generan pasivos ambientales y sociales que en la práctica son asumidos por las comunidades aledañas, en algunos casos resulta complicada su medición, como sucede con las consecuencias que produce la interferencia en la comunicación, o la perturbación del sueño y sus repercusiones en pérdida de horas de trabajo o rendimiento laboral o escolar, pero hay costos del ruido que pueden ser reflejados en “el precio de las viviendas construidas en zonas con alta contaminación acústica, en los costos de insonorización efectiva de los edificios, o en los gastos sanitarios ocasionados por el ruido” (Monestier, 2010, p. 339)

Se ha configurado una situación de inseguridad en la tenencia de la tierra, los impactos vividos y sufridos por la comunidad en un periodo prolongado de 18 años que ha ido en detrimento de su calidad de vida, en complemento la normatividad existente sobre el uso del suelo, donde se reglamenta usos compatibles con la actividad aeroportuaria y se prohíbe el residencial, su posible desplazamiento, la desestructuración del entorno barrial construido por ellos mismos, la desarticulación de sus redes sociales, entre otros, conlleva incertidumbre en el porvenir para los habitantes, quienes se aferran a los códigos de vida hasta ahora conocidos, muchos de ellos resistiendo la inminencia del mercado, adaptándose en la medida de sus capacidades, a la espera de una solución integral a sus problemas en donde el Estado como garante de derechos reconozca las afectaciones generadas y acoja una política de inclusión social en su desarrollo económico. Estas son las percepciones de algunos de los habitantes al respecto:

Se resisten al desplazamiento:

En las primeras reuniones que tuvimos en el aeropuerto Eldorado nos dijeron que a nadie se le iba a desplazar, que quienes pudieran debían arreglar sus casas para oficinas, para bodegas, para restaurantes, para manufacturas, pero en ningún momento dijeron que nos iban a desplazar o que nos iban a comprar, ni nada, que ellos tenían su espacio para hacer la modernización del aeropuerto, ¡a personas particulares que quieran comprarnos no les vamos a regalar nuestras casas! (Vecina de La Rosita, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Esperan la intervención del Estado:

A nosotros lo que nos preocupa es que el gobierno no se haya presentado y nos haya dicho ustedes no pueden vivir aquí, ustedes se tienen que ir, eso no hay ningún problema, de a cuanto nos toca y vámonos, y le desocupamos, pero eso no lo hemos recibido, rumoran que van a comprar, no van a comprar, al uno le van a dar \$100, a otro \$5 y a la hora de la verdad no sabemos a qué puerta tocar, una vecina decía que debemos contratar avalúos comerciales, pero la otra cuestión es cuál es el valor de uso de mi casa, como puedo reemplazarla, cuanto la estimo, cuanto la estoy regalando, cual es el valor de la afectación, ¿un precio comercial no necesariamente compensa!, por eso se requiere de la intervención del Estado (J. Veloza, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Siguen viviendo acá:

No hace mucho construyeron una casa de dos pisos, ¡aquí reparan, levantan, construyen y no pasa nada!, todos los días dicen que nos van a comprar, pero ya llevamos muchos años y nada, en una reunión alguien nos dijo que nos teníamos que poner de acuerdo para vender por manzanas, uno dijo que a \$300.000.000, otro que a \$170.000.000, entonces ahí queda uno en la incertidumbre, la venta no se concreta y nosotros seguiremos viviendo acá hasta que nos moramos (Vecina de La Rosita, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Añoran un hábitat similar, sin impactos:

El otro problema es que yo no me voy para los barrios de la periferia, ¡aquí se vivía muy rico, muy tranquilo y en muy sana paz!, aquí no hay violencia, aquí no matan, ¡eso de la venta se demora!, en el momento en que me dieran la plata me gustaría irme para Modelia, o me quedaría en Fontibón-Centro por la tranquilidad, porque llevo muchos años viviendo y conociendo Fontibón, acá no hay inseguridad ni nada de eso, uno puede andar tranquilo y no hay problema, pero aquí en el centro de Fontibón, porque si nos vamos más para el occidente o para el río, la cosa es distinta. (Vecina de La Rosita, comunicación personal, 25 de febrero de 2012)

Con la intensificación de la operación del aeropuerto y a la espera de la renovación urbana, en el barrio La Rosita entre tanto se observan muchos anuncios de arriendos, dentro de ellos algunos que textualmente dicen: “se arrienda bodega para oficina o para bodega”, casas que son utilizados para la prestación de servicios, en este barrio, aunque muchos de los vecinos permanecen, gran parte de los mismos han arrendado y se han ido a vivir a otro lugar. Hay población nómada alrededor de comercio, de los servicios conexos con el aeropuerto, en su gran mayoría quienes son propietarios no desean deshacerse de su predio, en este barrio hay inquilinatos,

arriendo para oficinas, arriendos para bodegas, las ventas han estado más relacionadas con procesos de sucesión cuando el miembro principal de la familia muere y sus hijos heredan, pero las personas que ayudaron a construir este territorio no quieren irse, a pesar de los impactos y de la zozobra la gente se adapta a su entorno y crea nuevas maneras de producción, restaurantes donde comen los trabajadores de las empresas con servicios complementarios a los del aeropuerto, entre otros. “Yo pienso que se debe buscar la forma como uno pueda adecuar la casa, y de pronto arrendarla para oficinas o alguna cosa, arrendar e irse para otra parte, porque uno no puede vender” (Junta de Acción Comunal, 2016)

2.4. San José el Jardín

El barrio San José el Jardín se encuentra en la UPZ Capellanía dentro de la misma subzona de intervención del barrio La Rosita en el sector oriental del aeropuerto El Dorado, su extremo más occidental sobre la carrera 102A se encuentra a 60 m de la malla perimetral del aeropuerto y a 1130 m de la cabecera de la segunda pista, limita en este punto con un corredor consolidado de usos compatibles con el aeropuerto entre calles 25 F y 25 H extendiéndose en sentido oriental hasta tomar la carrera 100 en sentido sur en colindancia con zona de bodegaje, barrio La Rosita y con el Conjunto Residencial Parque Ofir El Trébol hasta la calle 25A desde donde nuevamente se dirige al occidente hasta la carrera 101 en límite con el barrio La Rosita cerrando por la calle 24 F hasta encontrar la carrera 100 y de esta hasta la carrera 101A en donde colinda con el barrio Veracruz. Por el oriente y norte con carrera 99 y calle 25H limita con corredores consolidados de usos compatibles con el aeropuerto. Por el sur limita con la Av. calle 24 con el Conjunto Residencial Rubén Vallejo Jaramillo más diagonal 24 C con la Iglesia y el Colegio San José (ver Figura No 12).

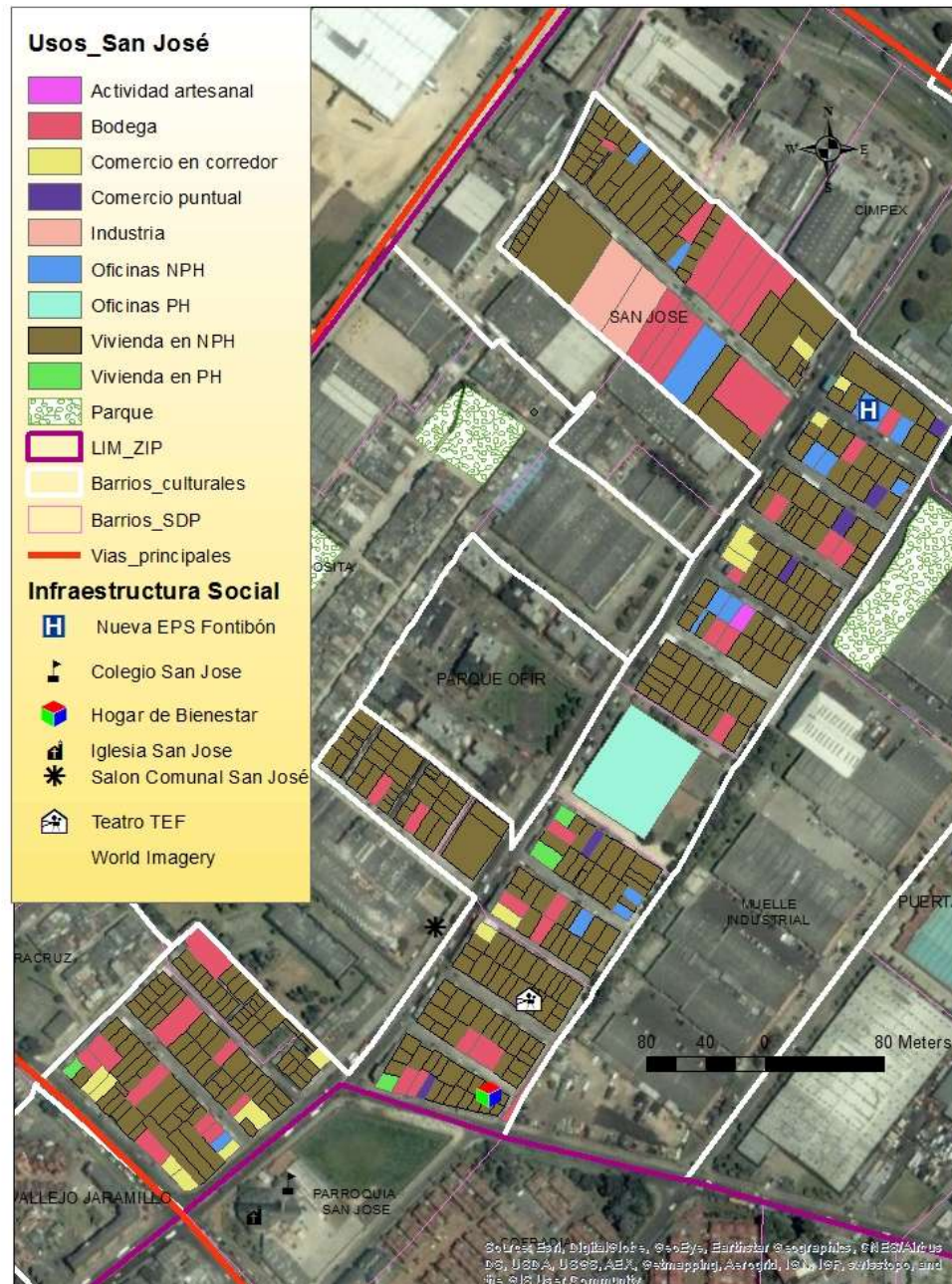


Figura 12: Barrio San José El Jardín.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis Online

Como se observa el barrio posee una forma irregular correspondiente básicamente al plano urbanístico derivado de su proceso de legalización que tuvo lugar el 7 de enero de 1963. El salón comunal se encuentra en su límite sobre la carrera 100 con 24D- 65. En el desarrollo no

formal de loteo, no se reservaron zonas verdes comunes, sin embargo, en el límite oriental del barrio existe una zona verde que cuenta con una cancha múltiple restituida como espacio público por el DADEP y que ha sido recuperado por la Junta de Acción comunal para el uso de la comunidad. Desde el principio se destinaron las áreas para el trazado de las vías, destacando que el barrio San José es bordeado y/o atravesado por la carrera 100, vía arterial de la localidad de Fontibón.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 esta área contenía 359 predios de uso residencial, 41 bodegas, 22 comercios, 16 oficinas, 3 industrias y un predio de uso artesanal (ver tabla No 3).

Tabla 3: Predios por Usos, barrio San José.

Usos	No Predios	Superficie (m ²)
Vivienda	359	66.075,17
Bodegas	41	20.663,35
Comercio	22	9.969,90
Oficinas	16	3.365,41
Industria	3	16.776,20
Artesanal	1	181,20
	442	117.031,23

Fuente: UAECD (2012)

El barrio san José se encuentra cruzado por la carrera 100 desde la calle 25H hasta la Av. Calle 24, los usos comerciales se imponen en este corredor zonal, se encuentran servicios correlacionados con el aeropuerto, pero a medida que se avanza hacia el sur mayor oferta de servicios para atender a la población residente en el sector. Adicional al comercio formal, también hace presencia puestos ambulantes de comidas. El servicio de transporte es bueno, aunque con la implementación del SITP en los últimos años han eliminado rutas tradicionales que no fueron reemplazadas, en horas de la mañana y al final de la tarde suelen presentarse embotellamientos en las vías que se incrementan llegando a la Iglesia San José en la esquina de la carrera 100 con Av. Cl 24.

Casi son las 7 de la noche en un día laboral sobre la carrera 100 próxima a la entrada del salón comunal, en ese momento están cerrando una oficina de envíos y remesas que queda al lado, sus empleados se suben a un transporte de carga que se encuentra estacionado al frente para salir del sector. En la esquina hay un puesto ambulante de empanadas atendido por un grupo de 4 afrodescendientes, varias personas consumen su producto, en mayor proporción empleados con uniformes y escarapelas de las empresas relacionadas con servicios de mensajería y actividades correlacionadas con la aviación. Irrumpen aviones a baja altura generando estruendo y vibraciones, nadie les pone atención, circula gente por la calle, residentes que llegan de sus trabajos, los negocios relacionados con servicios para atender a la población local continúan abiertos, tiendas, supermercados, panaderías, salones de belleza, entre otros.

Sobre la carrera 100 con CI 24 D, la puerta del salón comunal permanece cerrada la mayor parte del tiempo salvo en los horarios de atención, cuando se realizan reuniones del barrio, cuando se hacen celebraciones de fechas especiales o cuando se reúne el grupo de la tercera edad. Este equipamiento con buen estado de mantenimiento construido desde 1976, posee una antesala, una batería de baños, un salón amplio, una cocineta y un pequeño cuarto utilizado como bodega, se encuentra dotado con sillas y mesas, no se evidencia obras eficaces de insonorización dentro del mismo a pesar de ser un dotacional, por lo contrario, cuando pasan los aviones la sensación de ruido se amplifica con una especie de eco que retumba interrumpiendo la conversación que se esté adelantando. Cada 4 años, hay elección de dignatarios de la junta de acción comunal con 86 socios activos, no se observa rotación de liderazgos, la actual presidenta lleva 2 periodos e inicia el tercero, en el proceso de actualización e inscripción de nuevos socios al libro de la Junta se presenta dificultades con el sector comercio, dado que para ser socio no basta tener un negocio en la zona, sino que además es requisito ser habitante.

En inmediaciones de la carrera 100 con calle 24 D una mañana de mayo de 2015 se presentó un accidente con la caída de partes del motor de un avión carguero de la empresa LAS afectando la cubierta de al menos 10 viviendas y dejando heridas leves a dos de los habitantes quienes tuvieron contacto con fragmentos metálicos a alta temperatura (CM& la noticia, 6 de mayo de 2015).

De la carrera 100 hacia el oriente hace presencia un Hogar de Bienestar y la sede Fontibón de la Nueva EPS como equipamientos privados que prestan servicios de bienestar social, así mismo, presencia de organizaciones como la Fundación Cultural Teatro Experimental de Fontibón TEF con una trayectoria de más de 30 años. Al interior del barrio mezclas de bodegas y viviendas de autoconstrucción de 2 y 3 pisos con garaje y terraza, estas últimas con superficies heterogéneas producto de su origen no formal, oferta de venta de predios, al igual que en el barrio La Rosita es notoria la presencia de restaurantes y en menor medida tiendas y misceláneas para atender a la población local (ver Figura No 13). Uno de los tenderos del barrio, el señor Álvaro, manifiesta que se encuentra afectado por el ruido de los aviones, percibe que las enfermedades respiratorias son frecuentes en la zona dado que hay presencia de gases contaminantes en las emisiones de las aeronaves, observa que la actividad aeronáutica por un lado trae perjuicios, por todas las afectaciones, pero de otro lado, también trae algunos beneficios como la posibilidad de arrendar habitaciones a las personas que trabajan en la zona, o de colocar restaurantes o servicios conexos a la actividad aeroportuaria, en su casa por ejemplo hay inquilinos y una miscelánea. Una joven que trabaja en una de las oficinas cercanas, afirma que se encuentra afectada por la presencia de partículas de polvo que genera molestias en las vías respiratorias y deterioran los objetos, debe limpiar permanentemente las superficies. Una niña de alrededor de 13 años, dice que está acostumbrada al ruido de los aviones, estudia en el Colegio Parroquial San

José y cuando está en clase afirma que es divertido que los profesores se tengan que callar cuando pasan los aviones pues es una oportunidad para distraerse.

El tendero Álvaro quien tiene actualmente alrededor de 50 años nació en el barrio, su padre uno de los primeros habitantes del vecindario ya murió, tiene 4 hermanos, quienes también continúan residiendo allí, el barrio posee este nombre en honor a la Iglesia San José con la que limita en la esquina de la carrera 100 con Av. CI 24.

De acuerdo con información de la JAC (2016) el origen del barrio se remonta a 1948 con la llegada de las familias Rodríguez y Gil, doña Cristina de los Rodríguez fue una de las primeras habitantes en compañía de sus padres, actualmente hace parte del grupo de la tercera edad que se reúne en el salón comunal pero ya no vive en San José, antes que se empezara a construir el poblado era zona rural para la siembra de papa, maíz, frijol, habían fincas lecheras, el barrio inicialmente tenía el nombre de Granjas Judiciales. La junta de acción comunal se creó tempranamente, don Alferes fue el primer presidente. El aeropuerto también llegó en esa misma época, al principio se veía un celador y una caseta del predio que sería el aeropuerto, el resto era pasto y potreros. El barrio ya se había densificado para el 70, en el año de 1974 aun quedaban lotes para la venta, el agua ya era surtida por tubería, pero todavía había pilas.

Continuando con el relato de la JAC, la carrera 100 era un camino real, al principio cuando llegaron los primeros habitantes, el transporte desde Bogotá (porque Fontibón era un pueblo) solamente llegaba hasta la carrilera, después empezaron a entrar buses hasta la Costa Rica, más adelante tomaban el bus que venía desde la calle 13 por la carrera 100 para Engativá, posteriormente empezaron a llegar los buses por la entrada de CocaCola. Todo se desenvolvía en el diario vivir, al principio en la construcción de sus viviendas al tiempo que criaban a sus hijos, cada quien edificó de acuerdo a sus posibilidades, de ladrillo en ladrillo, primero encerraban el lote,

después hacían una pieza, de esta manera, gradualmente fueron consolidando sus casas que hoy se constituye en su único patrimonio, los hijos crecieron, unos se quedaron y conformaron su familia, otros se fueron, la vida transcurría en la cotidianidad de un barrio popular, pero todo cambiaría con la construcción de la segunda pista en el año de 1998:

El inconveniente que tenemos ahora es con la segunda pista, nunca comunicaron que se construiría, ellos decían que la junta había aprobado todo, pero yo no creo, porque el gobierno ha tomado sus decisiones por encima de nosotros, ellos no tuvieron en cuenta a la comunidad que estuvo primero que la segunda pista, que hasta entonces era un espacio de recreación en donde había potreros, nosotros pasábamos por ahí para ir al cementerio, los jóvenes jugaban fútbol, era una zona verde en donde se criaban vacas lecheras, se jugaba, era muy tranquilo, podíamos ir sin ningún impedimento (...). Construyeron la segunda pista sabiendo que había barrios, San José siempre era grandecito, sigue siendo grandecito y en ese momento todo el mundo ya con su vivienda, un colegio en funcionamiento, pero no lo tuvieron en cuenta (C. Rico, Comunicación Personal, 26 de abril de 2016)

Los vecinos valoran la relación con el aeropuerto como negativa desde que se construyó la segunda pista “el gobierno no contó con la comunidad, no le importó poner la segunda pista en un entorno poblado”, muchos de los habitantes antiguos se han ido del barrio, porque se han aburrido del ruido, hay un inadecuado entorno ambiental no solo por los aviones, sino también por la alta afluencia de transporte pesado, por la presencia de las empresas que rodean y que se introducen en el barrio.

Después de las 6:00 pm cuando se sienten con mayor intensidad el ruido de los aviones, usted está comiendo tranquilamente y salen esos cargueros que hacen zimbrear la casa, nosotros ya estamos sordos, vivimos estresados, yo ya tengo que utilizar amplificador, yo no oigo, por eso es que grito tanto, la mayoría de adultos mayores tenemos problemas auditivos en este barrio. Nuestros jóvenes y niños nacieron con el ruido, ¿pero usted se imagina un bebé durmiendo en su camita y que llegue un avión con su estruendo?, ¿qué siente un angelito de esos?, pero esto no le importó al gobierno, al Estado no le interesa el ser humano. (C. Rico, Comunicación Personal, 26 de abril de 2016)

En la mayoría de los predios del barrio el uso de vivienda permanece, frecuentemente presenta algún tipo de comercio o servicio en su primer piso, pero también muchas casas se han convertido en bodegas y oficinas. Desde que se construyó la segunda pista, algunos vecinos se han ido, tras vender su predio en el libre mercado de la oferta y de la demanda.

Recién anunciaron lo del aeropuerto, acosaron mucho a la gente, varios propietarios vendieron y regalaron, después unos pocos lograron vender bien y ahorita se estancó las ventas, nadie quiere comprar, yo estoy vendiendo y no me han querido comprar, lo que ofrecen no corresponde a lo que vale el terreno. El gobierno no compra, ya nos lo ha dicho, aquí los compradores son los grandes comerciantes que trabajan con el aeropuerto, pero ellos en este momento ya tienen sus bodegas, de otro lado también están sacando mucha industria de Fontibón para fuera de la ciudad, lo que pasó con compañías como CocaCola. (C. Rico, Comunicación Personal, 26 de abril de 2016)

Recordando que el barrio está proyectado para tratamiento de renovación urbana orientado a la reconversión de usos residenciales hacia actividades comerciales y de servicios logísticos en un contexto de economía de mercado en donde el Estado solo cumple un papel regulador, algunos vecinos del barrio hacen su propia lectura con escepticismo sobre su presente y su porvenir

La transformación se está produciendo lentamente, esto está proyectado para hoteles, para empresas, ya lo declararon industrial y comercial, acá no dan licencias para construir vivienda. El gobierno no va a comprar, la aeronáutica no va a comprar porque tienen proyectada la ampliación del aeropuerto hacia los municipios del occidente, gradualmente se está viendo la construcción de bodegas pequeñas y medianas, la gente ha venido saliendo, el barrio San José va a desaparecer, con la invasión de la actividad aeroportuaria los habitantes estamos estresados, sordos, de los vecinos que ayudamos a construir el barrio la mayoría han muerto o han vendido y se han ido, y quienes permanecemos nos quedan pocos años de vida con la tristeza que el gobierno nos está expulsando con sus decisiones, después del esfuerzo de toda una vida de trabajo siendo nuestras viviendas nuestro único patrimonio (vecino de San José, 26 de abril de 2016)

Ya no me gusta nada de vivir acá, me disgusta el ruido, la contaminación, la congestión vehicular, en un tiempo si me gustó, vivía tranquila, me gustaba todo, era un barrio tranquilo, sano, con buenos vecinos, pero ahora todo se ha desarticulado, no me he ido porque no he podido vender mi casa, ¿para donde me voy sin plata?, me gustaría vivir en un sitio en donde pudiera estar más tranquila. (C. Rico, Comunicación Personal, 26 de abril de 2016)

La mayoría de los vecinos prefieren guardar silencio, consideran que ya es un desgaste hablar del aeropuerto, ya construyeron la segunda pista y ahí se queda, “hemos hecho caminatas, se han hecho derechos de petición, pero nada ha pasado, no resuelven nada para nosotros, porque ellos ya aprobaron todo”

Se ha participado de caminatas, de protestas, no ha habido ningún resultado, lo que hemos tenido es encuentros con la policía, nos han echado agua, nos han echado los caballos, nos han echado las motos por encima por estar protestando por el bien de la comunidad, eso es lo que hemos recibido, esa ha sido la respuesta que nos han dado, en la última marcha que partici-

pamos fue hace un año hacia Corferias, en el marco del licenciamiento para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, en este mismo contexto fuimos a la última reunión en el Centro de Estudios Aeronáuticos, usted se imagina cuanta gente de La Rosita, San José, Veracruz, Puerta de Teja, El Bogotano, entre otros y un saloncito como para 50 personas, no dejaron entrar porque no les convenía. Ya la gente no cree en nada, ya la gente no asiste a nada, entonces el gobierno aprovecha la oportunidad, porque la gente se cansa de pedir y pedir, sin solución. Hay un agotamiento por parte de la gente. Ya no esperamos nada del gobierno, pero si actuara con justicia debería tener en cuenta a los habitantes, que nos comprara a un precio justo y reconociera los daños y perjuicios que nos han causado (C. Rico, Comunicación Personal, 26 de abril de 2016)

	
<p>Tienda La Cosecha sobre la calle 24 F</p>	<p>Corredor comercial sobre la carrera 100</p>
	
<p>Salón Comunal del Barrio San José El Jardín Sobre la Carrera 100</p>	<p>Hogar de Bienestar Travesuras en el barrio San José (calle 24 D No 99 – 13)</p>
	
<p>Bodega en Venta</p>	<p>Uso de vivienda de dos y tres pisos con garaje y</p>

	<p>terraza</p> 
<p>Vivienda de 3 pisos en venta</p>	<p>Parque en la Carrera 99 con Calle 25 D</p>
	
<p>Zona Verde con cancha múltiple resultado de proceso de restitución de espacio público del DADEP. En el pendón se anuncia “Espacio Público Recuperado por la Junta de Acción Comunal del Barrio San José el Jardín para beneficio de Nuestra comunidad”</p>	<p>En la misma zona verde aparece la valla del Distrito “Parque Público Urbanización tierra Centro El Dorado”</p>
	
<p>Nueva EPS IPS Fundasalud Fontibón ubicada en la Calle 25 G No 99- 42, en su pared un grafiti que expresa “el bien de los míos no es negocio” fuente: google earth, 19/05/2016</p>	<p>Carrera 100, al lado derecho de la Fotografía se observa instalaciones de Aerosucre S.A, que funciona sobre una edificación de tres pisos que en el registro catastral de 2012 tiene asignado uso vivienda</p>

Figura 13: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio San José El Jardín.

Fuente: Registro Propio

2.5. Puerta de Teja

El barrio Puerta de Teja ubicado dentro de la UPZ Capellanía de la localidad de Fontibón, se encuentra dentro del área de influencia del aeropuerto El Dorado, del Humedal de Capellanía y de la Avenida Longitudinal de Occidente-ALO. Limita al occidente con la Carrera 97 muelle industrial y Centro El Dorado, a una distancia de 1400 m de la cabecera de la segunda pista y de 500 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el oriente con la Av. carrera 96 Fresenius Medical Care y Coca Cola Femsá, por el Norte con Aviomar y la Av. Calle 26 y por el sur con la Diagonal 24C zona en consolidación de usos compatibles con el aeropuerto donde sobresale el proyecto Aeropuerto Business Hub y Panalpina (ver Figura No 14). El barrio Puerta de Teja se encuentra dentro del área de influencia del humedal de Capellanía a 300 m de su rivera. Su zona oriental se encuentra dentro del área de afectación vial de la Avenida Longitudinal que, aunque no se construyó el Distrito impuso restricción sobre inmuebles del área y compró varios de ellos con este objetivo, desplazando aproximadamente a la tercera parte de los vecinos.

El observatorio social de Fontibón (2011) resalta como infraestructura social el salón comunal, el Centro de Salud UPA 50, el parque y la sede B de la Institución Educativa Distrital República de Costa Rica, así mismo hace presencia sede de la defensa civil en el barrio. Vías en condiciones aceptables, buena ubicación y fácil acceso gracias a la cercanía de la calle 26 y la carrera 100. Cobertura al 100% de los servicios públicos domiciliarios.

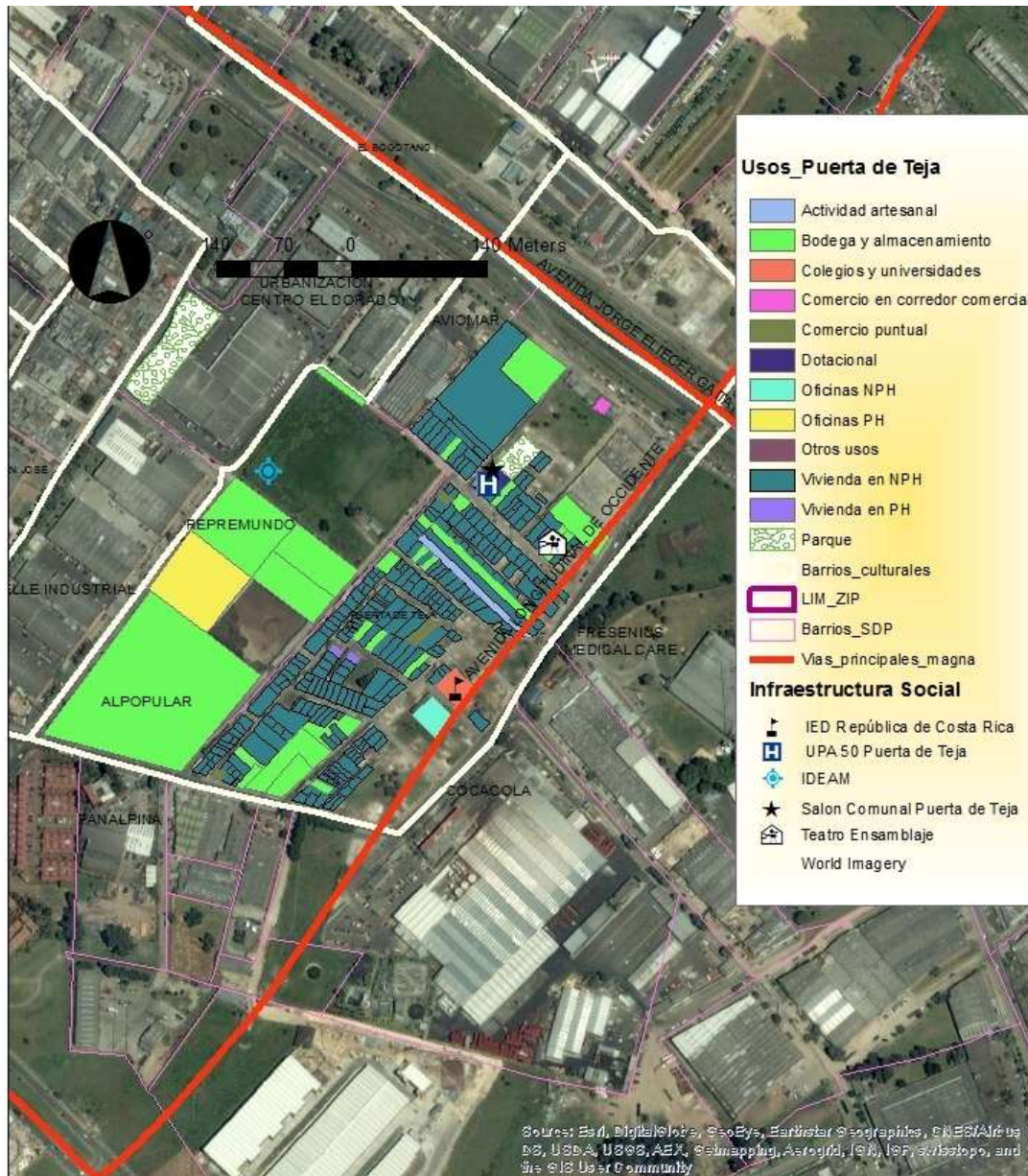


Figura 14: Barrio Puerta de Teja.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio social de Fontibón (2011), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis Online

De conformidad con la base de Catastro Distrital para el 2012, el área reconocida por los habitantes como el barrio Puerta de Teja contenía 264 predios de uso residencial, 26 bodegas, 2 comercios, 2 oficinas, 2 dotacionales (uno de ellos la escuela), un predio de actividad artesanal y uno en otros usos correspondiente a una enramada (ver tabla No 4).

Tabla 4: Predios por Usos barrio Puerta de Teja.

Usos	No Predios	Superficie (m ²)
Vivienda	264	41.543,85
Bodegas	26	49.493,29
Comercio	5	925,1
Oficinas	2	3.097,31
Dotacional	2	1.501,63
Artesanal	1	1.173,56
Otros Usos	1	51,4
Total	301	97.786,14

Fuente: UAEC (2012)

Sobre la carrera 96 A con calle 25 G encontramos el Centro de Salud UPA 50 que atiende a la población de Fontibón, el salón comunal del Barrio Puerta de Teja y una cancha múltiple en avanzado estado de deterioro, desde la misma en dirección noroccidente se observa la edificación construida recientemente por el consorcio Optimus sobre la calle 26 (ver Figura No 15).

Próxima a la carrera 96, dentro de las construcciones aisladas que permanecen en un entorno de viviendas demolidas del área de afectación vial de la ALO se encuentra la IED República de Costa Rica sede B en donde estudian niños provenientes de Puerta de Teja, de San José y de Rincón Santo, sobre el mismo corredor tuvo sede el Colegio Catalina de propiedad de Coca Cola para brindar educación a los hijos de sus empleados pero cerrado a finales de la década del 90 ante el anuncio de la construcción de la ALO. En el barrio se encuentran el teatro Ensamblaje ubicado en la Cl 25 G No 96-32 con funciones permanentes gratuitas dirigidas a la ciudadanía bogotana en general con una trayectoria de 34 años cuya sede luego de mucho trabajo fue inaugurada en el 2012 en una antigua bodega que funcionaba como fábrica de alarmas y que hoy está adaptada a la actividad escénica.

El tamaño de las manzanas es heterogéneo producto de su origen no formal, con trazado irregular de vías que en muchos de los casos correspondió a los límites de los lotes originales y que en la actualidad presentan limitaciones para ser empleadas en doble sentido, con algunas

excepciones como la carrera 96 Bis B vía de doble carril correspondiente al otrora Camino de Camavieja donde funcionaban chicherías y hospedajes y que conservó su importancia como sitio de encuentro hasta finales de la década del 90. Al interior del barrio también se presenta callejones de acceso a las viviendas producto de la subdivisión progresiva de lotes hacia el interior de las manzanas. El desarrollo progresivo también condicionó que las viviendas en la actualidad presenten diferencias en cuanto a su superficie, calidad y grado de consolidación, que fueron construyéndose de acuerdo a las posibilidades económicas de cada una de las familias, sin embargo, la mayor parte del barrio está conformado por viviendas de 2 pisos con garaje y terraza. Las obras de insonorización contempladas dentro del plan de mitigación del ruido del aeropuerto solo fueron instaladas en las habitaciones de algunas de las viviendas, no existiendo claridad sobre su motivo.

La subdivisión progresiva de lotes y la proximidad a las industrias condicionó su alta densidad poblacional, de acuerdo con la JAC para el 2010 en el barrio Puerta de Teja había 3000 habitantes, hoy hace presencia en el barrio familias extensas que viven en lotes contiguos y arrendatarios que buscan proximidad a su trabajo, de tal manera que para sus propietarios se resuelven necesidades de vivienda y a la vez de renta urbana con la demanda y oferta de cuartos y apartamentos para arriendo. Según la JAC cerca del 55% de los habitantes del barrio son arrendatarios y 45% propietarios. Así mismo siguen persistiendo algunas ofertas de venta de viviendas.

En el área de influencia del barrio Puerta de Teja hace presencia compañías como gaseosas Coca Cola, Panalpina, Alpopular, Repremundo, la cooperativa de transportadores Coodetransa, Trans Seko Sas, entre otras, haciendo intensa la actividad de vehículos de carga, con deterioro de la malla vial, generación de gases y ruido, entre otras. Cuando Coca Cola llegó al sector a

mediados de los 60s hizo uso de las infraestructuras de servicios públicos construidas por la comunidad, lo que generó malestar entre los habitantes adicionalmente por el ruido de la planta de producción, hoy la industria de procesamiento fue trasladada fuera de Bogotá y conserva sus instalaciones como bodegaje. Al interior del barrio, en menor escala hace presencia una que otro taller artesanal relacionada con la elaboración de estibas y talleres de autoservicios de carros. Llama la atención una amplia zona de parqueo con aislamiento en zinc y en lona con una oferta de venta sobre la calle 25 C con carrera 96 B.

Dentro del barrio se localizan comercios y servicios dedicados a la población del vecindario, pero también restaurantes y cafeterías para atender a los empleados que llegan a trabajar en las empresas cercanas, en un día laboral desde las 6:00 am hay gran movimiento en las cafeterías del barrio, con la afluencia de operarios que poseen sus uniformes de trabajo, de igual manera en los restaurantes al medio día en la hora de almuerzo.

Al interior del barrio en la zona consolidada por los habitantes, se observan transformaciones puntuales como la construcción de bodegas comerciales pequeñas con licencia de la curaduría. Sin embargo, el cambio más significativo presentado en los últimos años corresponde a la edificación de la manzana catastral 00640376 entre calles 25 D y 25 G y carreras 97 y 96 B, es así que en la calle 25 D No 96 – 70 hoy se encuentra ubicada la nueva sede del IDEAM como un edificio amplio y moderno, con un extenso jardín en su entrada. En la misma manzana en la mitad de la carrera 96 B se ha construido un edificio moderno, que posee dos zonas verdes al lado y lado con mobiliario del IDR, en el costado sur con una cancha múltiple y en el costado norte con un parque infantil, las dos zonas, aunque poseen vallas en donde se anuncia “Parque público El Refugio” tiene acceso restringido con aislamiento en malla y refuerzo con una concertina de seguridad, no se observa ninguna persona haciendo uso de las zonas verdes.

El inicio del barrio Puerta de Teja tiene lugar hacia 1952²⁴ conservando el nombre de la antigua hacienda que se extendía incluso hasta la localidad de Engativá, la familia García última propietaria decidió vender y varios de sus arrendatarios se convirtieron en dueños quienes iniciaron el proceso de urbanización no formal, no había trazado de vías, ni servicios públicos y los lotes tenían tamaños irregulares, para obtener el agua acudían a una pila que se encontraba en la Av. Cl 26 pero como la demanda de la población aumentó posteriormente tuvieron que construir 4 pilas más, los primeros pobladores fueron campesinos de la misma vereda y posteriormente inmigrantes provenientes especialmente de Boyacá, para luego convertirse en un barrio obrero, con trabajadores de empresas como Colombiana de gaseosas y Ferrocarriles Nacionales de Colombia inicialmente y posteriormente de Coca-cola, entre otras (Observatorio Social de Fontibón- 2011- , IDU-1997).

En 1961 los vecinos crearon la junta de mejoras que posteriormente se conformaría como Junta de Acción Comunal bajo auto de reconocimiento del 28 de julio de 1971, fueron muchos los logros alcanzados por la comunidad, la creación de la escuela República de Costa Rica (antes llamada Concentración Escolar Rafael Antonio Zambrano), la instalación de las redes de servicios públicos, para 1962 se extendió la red de energía y de teléfono con la colaboración de la comunidad quienes aportaron su mano de obra para la instalación de los postes que inicialmente eran en madera. La red de acueducto se extendió en 1964 y la de alcantarillado en 1971. El salón comunal y el centro de salud se inauguraron en 1975 en un terreno donado por uno de los vecinos, el salón comunal fue construido con mano de obra de la comunidad y con materiales aportados por el gobierno luego de una intensa labor de gestión. El parque o cancha múltiple fue cons-

²⁴ Posteriormente sería regularizado por Acuerdo 22 de 1963 por la entonces subdirección de planos de barrio (<http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf#>, 16/04/2016)

truida por la comunidad en un lote abandonado desde 1968, no ha tenido el apoyo del IDRD porque no cuenta con escrituras (Observatorio Social de Fontibón, 2010).

Ante la escasez del azúcar en el sector, fundaron la primera tienda comunal de Bogotá que funcionó desde 1977 hasta 1985 con el apoyo del IDEMA, así mismo desde 1978 fueron los primeros en instalar en Bogotá una gasolinera comunal para proveer de cocinol al sector ante la escasez del producto en la ciudad, actividad que se prolongaría hasta 1994 cuando se masificó la colocación de redes del gasoducto domiciliario, de tal manera que el gas natural se instaló en el barrio en 1995. Para inicio de la década del 90, como producto de la acción comunal contaban con centro de salud, cooperativa, salón comunal, escuela, defensa civil, hogares comunitarios, una gasolinera y varios comités de trabajo (El Tiempo, 15 de junio de 1992)

El barrio Puerta de Teja a nivel general se encuentra dentro de la misma norma de uso del suelo de los barrios La Rosita y San José El Jardín, mediante acuerdo 6 de 1990 se reglamenta como zona industrial siendo la actividad residencial una actividad compatible, mediante acuerdo 765 de 1999 se restringe el uso residencial y en el POT 2004 se decreta como zona para tratamiento de renovación urbana. Adicional a lo anterior este barrio está limitado por el proyecto de la avenida longitudinal de occidente que, aunque nunca se ha construido, si cuenta con una zona de afectación vial que a lo largo de su historia ha generado problemáticas en la vida del barrio.

En consideración a que la Avenida Longitudinal de Occidente-ALO anteriormente Avenida Cundinamarca fue planeada desde la década del 60²⁵, las vías del barrio permanecerían des- tapadas hasta que en 1981 el Director del IDU dio inicio a la obra de pavimentación en Puerta de Teja, considerando el aplazamiento indefinido de la ALO y la insistencia de la comunidad que

²⁵ La Avenida Longitudinal fue proyectada desde el plan vial aprobado mediante Acuerdo Distrital 38 de 1961 donde figuraba como un elemento de ordenamiento e integración urbano- regional con el fin de ofrecer un anillo vial para Bogotá (Conpes 3433 de 2006, p. 1)

para entonces había logrado reunir el 20% del valor de la obra. Pero desde 1998²⁶ hasta la fecha el IDU ha comprado 128 lotes que nunca utilizó, correspondiente aproximadamente a la tercera parte de los inmuebles del barrio que fueron demolidos, al tiempo que iniciaba la operación de la segunda pista, gran parte de los vecinos fueron desplazados con ocasión del proyecto vial, desestructurando el tejido vecinal construido hasta el momento, en detrimento de la calidad de vida de los habitantes que se quedaron en el sector que con el paso de los años se ha convertido en foco de inseguridad y de contaminación con la disposición no controlada de residuos sólidos (Observatorio Social de Fontibón, 2010).

Desde el inicio de la compra de predios, el IDU (1999) identificó algunas de las afectaciones generadas con ocasión del desplazamiento involuntario sobre una población que presentaba alto arraigo de sus habitantes, el rompimiento de lazos de amistad con vecinos y familiares, la incertidumbre al dejar un ambiente conocido y sano que les brindaba estabilidad y seguridad, pérdida de una ubicación de fácil acceso, afectación de población vulnerable como adultos mayores, entre otras. Así mismo la dificultad de encontrar alternativas de vivienda que respondieran a las necesidades de las familias y a los recursos económicos disponibles, “con los recursos que reciben por la compra del predio, no consiguen fácilmente en un barrio cercano comprar una vivienda similar a la que tenían, lo que conlleva a un desmejoramiento de la calidad y las condiciones de vida de las familias” (IDU, 1999 p. 13), sin olvidar la pérdida de ingresos de quienes dependían económicamente de la explotación comercial o civil del predio, que para ese momento correspondía a aproximadamente a la mitad de la población afectada.

²⁶ El distrito adoptó el trazado de la vía dentro de su jurisdicción mediante Acuerdo 13 de 1998 en el tramo comprendido entre los límites con los municipios de Chía y Mosquera con un perfil vial de 100 m y una franja de control ambiental de 10 m de ancho al lado y lado de la vía, estableciendo así mismo la afectación vial de inmuebles incluidos y el procedimiento para la adquisición de los mismos. El POT 2004, en su artículo 168 ratifica la ALO como primer vía de integración regional y la mantiene como estructurante y articuladora de la red vial de Bogotá.

En ese entonces en el análisis de alternativas de vivienda se encontró que las viviendas de interés social no respondían a sus necesidades por sus altos costos financieros, obligatoriedad de endeudamiento y tamaño reducido, la oferta de vivienda nueva tipo casa ni siquiera existía en el sector y la adquisición de vivienda usada exigía al IDU oportunidad en el desembolso y a las familias capacidad de endeudamiento, lo que no necesariamente correspondía con las condiciones existentes (IDU, 1999)

Pese a que el IDU planeó el mecanismo para la compra de los predios basado en el avalúo comercial y emitió la Resolución 1165 de 1999 para la definición de los criterios y parámetros para el pago de subsidios y compensaciones para la población objeto de relocalización, no se dio respuesta a la problemática de desplazamiento generada, pues con el equivalente de los recursos entregados como producto del avalúo comercial no se reemplazaría fácilmente las viviendas y entornos consolidados en este barrio popular a través de su desarrollo histórico, de otra parte las medidas de compensación contempladas dentro de la resolución fueron limitadas y no necesariamente adjudicadas a los afectados.

Tomando en cuenta este antecedente, se exploran las expectativas de los vecinos frente a la transformación del entorno del aeropuerto, considerando que en el sector ya se dio un proceso de desplazamiento involuntario y masivo de la población con ocasión del proyecto Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), surgen las preguntas de cómo y hacia donde salieron los habitantes desplazados y los efectos generados para quienes se quedaron.

Con el paso de los años, al indagar en el barrio sobre los vecinos desplazados, se evidencia que en la mayoría de los casos quienes se fueron no conservaron sus redes vecinales, es mínimo lo que se conoce, unos se fueron para Funza, Madrid o Mosquera y otros se quedaron en Bogotá en Engativá y unos pocos lograron quedarse dentro de Fontibón, pero en viviendas más

pequeñas. Lo cierto es que dentro de la memoria de los habitantes quedó una percepción de malestar por la intervención inconclusa del IDU, Puerta de Teja es conocida dentro del área por los efectos generados con este proyecto siendo recurrentes afirmaciones como la siguiente “Vaya a Puerta de Teja, les compraron los lotes y ahí está que no han construido nada. Todos esos predios abandonados, y la gente regaló sus propiedades, primero por el aeropuerto y segundo que porque ahí se construiría la avenida longitudinal de occidente”.

Sobre el corredor de lo que sería esta vía aun se presentan algunas construcciones en las que funcionan algunos comercios y servicios, una de las tenderas con respecto al proceso de compra de predios por parte del IDU, afirma:

Vinieron a asesorarnos en el gobierno de Peñalosa nos dijeron que nuestros predios estaban dentro del área de afectación vial por ende solo podrían ser vendidos al Distrito, aunque nos prometieron que nos pagarían los predios a un precio comercial e incluso que podríamos ser beneficiarios de una compensación, en la práctica en la negociación devaluaron nuestros inmuebles en un 85%, por esos días pagaban el metro cuadrado a \$200.000, lo cual no compensaba lo construido, sin contar que muchos de nosotros dependíamos económicamente de nuestros predios. Nos fueron llamando uno a uno, fueron comprando predio a predio, teníamos conciencia que debíamos venderles, pero nosotros exigíamos una negociación para lo cual conformamos el comité pro-defensa del barrio, pero los líderes no llegaron a acuerdos favorables para la comunidad, lo que siempre pedimos fue que nos pagaran a un precio justo, si nosotros vendíamos nuestro patrimonio ¿a dónde íbamos a vivir? La amenaza era que si no negociábamos iniciarían la respectiva expropiación, pero el IDU duró varios años para pagar los predios, aquí no hubo una negociación sino una imposición, le consignaban la mitad del pago y el resto la diferían en varias cuotas, quienes pusieron abogado le aumentaban 6 millones de pesos, pero este monto correspondía a los honorarios del profesional. A pesar que me quedé a causa de la afectación vial²⁷ mi patrimonio fue amenazado no solo por el desmejoramiento del entorno que se convirtió en una zona insegura sino porque el Estado me limitó la posibilidad de progresar ya que no puedo construir o efectuar mejoras en mi predio que se ha venido deteriorando ante el paso de los años con su consecuente devaluación (Clara, Comunicación personal, 13/03/2012)

Por su parte uno de los líderes del comité pro-defensa del barrio refiere:

Los predios fueron pagados al 100% de su valor comercial, se le advirtió a la gente que la negociación debía ser colectiva para la exigibilidad de los derechos, sin embargo, de un

²⁷ En el artículo 2 del acuerdo 13 de 1998 se define afectación vial como “la restricción impuesta en favor del Instituto de Desarrollo Urbano o quien haga sus veces, así como de cualquier otra entidad pública a cuyo cargo esté la ejecución de una vía pública, que limita la obtención de licencia de urbanización, parcelación, construcción, adecuación, modificación, ampliación o de funcionamiento en un inmueble determinado, por causa de la ejecución de la mencionada vía”

momento a otro en ese proceso 80 familias negociaron de manera individual, dejando a los demás sin posibilidad de acción.

En la memoria de los vecinos quedó el malestar frente a la intervención del IDU con afectaciones tanto para los que se fueron como para quienes se quedaron, para los últimos la imposibilidad de construir o mejorar sus viviendas, la inseguridad con la demolición de las casas, los lotes vacíos se convirtieron en foco de delincuencia y consumo de sustancias psicoactivas, con episodios de robos en las casas vecinas. La situación se hace crítica porque casi 20 años después del inicio del desplazamiento de los habitantes la ALO permanece sin construir, en parte por los debates ambientales generados por su intercepción con la red de humedales del distrito y sus implicaciones ambientales y de otro lado por la discusión en torno al perfil vial y la necesidades de movilidad del distrito capital, la avenida inicialmente se planeó como una vía perimetral de carga, sin embargo la transversal de la sabana paralela al río Bogotá comunica a Cota con Soacha, por ende ese objetivo inicial ya se cumplió, no obstante los ciudadanos que habitan en el occidente de la ciudad requieren de vías de movilización. Ante la incertidumbre de su construcción, surgen preguntas como ¿Por qué desplazaron a los vecinos cuando nadie estaba vendiendo? ¿Por qué restringieron durante varios años la actividad constructiva?

Los vecinos cuyos predios no estaban dentro del área de afectación vial permanecen a la expectativa de lo que sucede con la operación aeropuerto, a los impactos generados por las industrias y bodegas del entorno se sumó el ruido de los aviones de la segunda pista, solamente en algunas viviendas se aplicaron mediadas de insonorización, no se han ido del sector porque allí se encuentran todas sus redes de amistad, de familia, y adicionalmente porque es un barrio muy bien localizado con transporte para todos los lugares de Bogotá, sus exigencias por el momento se encuentran en relación con la necesidad de la mitigación del impacto ambiental del aeropuerto, observan que poco a poco se va a ir transformando el entorno y esta situación va a ir presio-

nando la salida de los habitantes, algunos ven la posibilidad de transformar su vivienda en bodegas u oficinas para percibir los beneficios de la consolidación del aeropuerto, aunque no necesariamente en la escala de lo que supondría una plataforma de comercio internacional como sucede en el caso de los talleres de estibas y en los restaurantes y cafeterías de barrio.

	
<p>A mano izquierda la IED República de Costa Rica, sede B, en el fondo área de afectación vial de la avenida longitudinal de Occidente, fuente: google earth, 20/05/2016</p>	<p>Zona de afectación vial de la Avenida Longitudinal de Occidente en el barrio Puerta de Teja</p>
	
<p>Tienda dentro del área de afectación vial de la ALO</p>	<p>Vestigios de viviendas demolidas sobre la ALO, se observa foco de disposición desordenada de residuos sólidos</p>



Trazo de reserva vial de la ALO en el barrio Puerta de Teja (fuente sinupot, 25/05/2016)



Vivienda con funcionamiento de bodega de estibas en la terraza y cafetería en el primer piso



Teatro Ensamblaje



Vivienda de dos pisos en el barrio Puerta de Teja



Bodega económica en el barrio Puerta de Teja



Compañía de servicios logísticos Repremundo con su parque automotor



Manzana usada como parqueadero y con una oferta de venta



Sede del Instituto de Estudios Ambientales recientemente construida



Parque aislado con malla y refuerzo con concertina de seguridad con mobiliario del IDRD



Valla informativa "Parque público El Refugio"



Vista panorámica de viviendas, en el centro una edificación de tres pisos en proceso de construcción con respectiva licencia para uso comercial



UPA 50 Puerta de Teja

	
<p>Salón Comunal Puerta de Teja</p>	<p>Cancha múltiple del barrio Puerta de Teja en avanzado estado de deterioro, en el fondo se observa el edificio Optimus construido recientemente sobre la Av. CI 26</p>
	
<p>Placa conmemorativa de la Junta Defensa Civil del Barrio Puerta de Teja en recuerdo de las iniciativas comunitarias en la construcción y consolidación del barrio</p>	<p>Vista panorámica de una calle del barrio</p>

Figura 15: Espacio-Tiempo-Ser Humano en el Barrio Puerta de Teja.

Fuente google earth y Registro Propio

2.6. El Bogotano I Sector

El barrio Bogotano I Sector ubicado en la UPZ Aeropuerto El Dorado de la localidad de Fontibón, limita al occidente con predios de la compañía Casa Limpia a una distancia aproximada de 215 m del Puente Aéreo Aeropuerto El Dorado, al oriente con la carrera 96 I antiguo barrio Bogotano II cuyos habitantes fueron desplazados con ocasión del proyecto ALO, por el norte con la calle 51 Aeropuerto El Dorado y por el sur con la Av. CI 26 (ver Figura No 16).

De conformidad con la base de Catastro Distrital para el 2012, el área reconocida por los habitantes como el barrio Bogotano I sector contenía 16 predios de uso residencial, 8 bodegas, 7 oficinas, 4 comercios y un inmueble de actividad artesanal (ver tabla No 5).

Tabla 5: Predios por Usos barrio El Bogotano I.

Usos	No Predios	Superficie (m ²)
Vivienda en NPH	16	2.544,60
Bodega y almacenamiento	8	17.060,00
Oficinas NPH	7	830,42
Comercio en corredor comercial	4	4.569,60
Actividad artesanal	1	189,00
Total	36	25.193,62

Fuente: UAECD (2012)

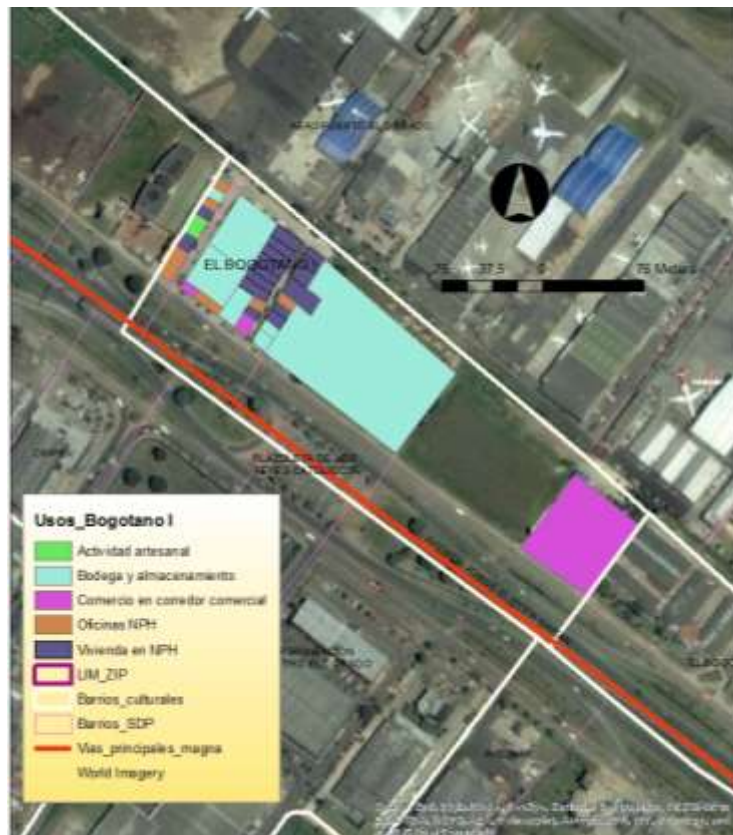


Figura 16: Barrio Bogotano I Sector.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio social de Fontibón (2011), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis Online

Estando en la calle 26 en inmediaciones del aeropuerto El Dorado no es fácilmente identificable que en el costado norte de la misma exista un barrio, pues lo que se observa desde la vía

pasando el portal El Dorado es la zona de afectación vial de la ALO, una estación de servicios de Biomax, el edificio Optimus con oficinas en arriendo, el Hotel Movich Buro 26, oficinas y servicios como el alquiler de carros Budget, la escuela de aviación Protecnica, el centro aéreo de carga, Casa Limpia, entre otras empresas compatibles y complementarias con la actividad aeroportuaria. La zona residencial del barrio Bogotano I se reduce a las viviendas de autoconstrucción de 2 y 3 pisos asentadas sobre las carreras 100 y 100 Bis en el recorrido de una cuadra hasta llegar a la calle 51, en algunas se ofrecen servicios de cafetería y restaurante, hay varias ofertas de arriendo de habitaciones, algunas de venta de vivienda, presencia de actividad constructiva principalmente relacionada con el arreglo de fachadas, algunas construcciones ya se han transformado en bodegas u oficinas, se observa una carpintería, la empresa Indipack logística, el servicio de entrenador estático, entre otros (ver Figura No 17).

Sobre la calle 51 no pavimentada en un recorrido de 180 m²⁸ se encuentra una caseta que funciona como cafetería con algunas mesas sobre la vía, estacionamiento de motos, de carros particulares y de transporte, desde la misma se observa la parte trasera de bodegas (una de ellas en oferta de arriendo) y a lo lejos las instalaciones de oficinas y cadenas hoteleras presentes en la zona donde sobresale el edificio Optimus y el Hotel Movich Buro 26 recientemente construidos. El barrio limita con el aeropuerto por la parte norte a través de un muro y del otro lado del mismo se observan las oficinas y hangares de las distintas aerolíneas.

No se cuenta con salón comunal ni con áreas de esparcimiento al interior de este pequeño vecindario, la carrera 100 y la 100 Bis se encuentran en aceptable estado de conservación, se cuenta con cobertura al 100% de servicios públicos, presenta excelente servicio de transporte por

²⁸ Nota aclaratoria: en realidad la calle 51 se encuentra dentro del predio del aeropuerto El Dorado y su acceso se tiene desde la entrada oriental del puente Aéreo sobre esta vía se disponen las distintas aerolíneas con sus hangares. El tramo de 180 m vendría siendo una segunda calzada

su adyacencia con la Av. Cl 26 con posibilidad de desplazarse en corto tiempo a distintas partes de la ciudad.

De acuerdo al Observatorio social de Fontibón (2011), el barrio es de origen no formal, este asentamiento data de inicios de la década del 70, anteriormente dedicado a la explotación agropecuaria y de propiedad de las familias Prieto y Niño Gil se efectuó el respectivo loteo y venta, con la edificación gradual de las viviendas por parte de las familias que llegaron al sector, solo se dejó definido el trazado de las vías, el ingreso al barrio siempre fue por la calle 26 pero en un comienzo esta avenida no contaba con la amplitud ni con el servicio de transporte actual, no se disponía de servicios públicos, el agua se surtía mediante una pila, con un alcantarillado inexistente las aguas negras corrían de manera superficial hasta un vallado ubicado en el costado norte, frente a luz inicialmente todos se conectaron al mismo poste de manera clandestina. La Junta de Acción comunal con personería jurídica 1879 de 1981 inicialmente se conformó como comité barrial en el año de 1974 ante la demanda de los servicios públicos, hoy se cuenta con cobertura al 100% de los servicios de agua, aseo, alcantarillado, luz y gas natural. Las vías que actualmente se encuentran pavimentadas fueron financiadas por los mismos habitantes, ha sido reducido el apoyo recibido por parte del Estado.

El desarrollo urbanístico sobre la carrera 100 Bis fue legalizado mediante resolución 1126 del 18/12/1996, en tanto que el sector de la carrera 100 se encuentra en trámite de legalización. El barrio presenta la misma normatividad de uso del suelo de los barrios La Rosita y San José, está dentro de una zona industrial donde inicialmente el uso residencial era una actividad permitida hoy prohibido y decretada para tratamiento de renovación urbana para la conformación de la plataforma de comercio internacional, los vecinos están afectados por el ruido del aeropuerto, con la intensificación de la operación aeropuerto el uso residencial ha sido absorbido por las

actividades comerciales y empresariales con la invasión del reducido espacio público por parte del parque automotor de las compañías del sector, en palabras de los miembros de la JAC “el barrio está en vía de extinción o por lo menos a mediano plazo su uso será netamente empresarial y comercial”. Entre tanto sus 150 habitantes continúan viviendo en el sector porque han conformado redes de amistad, todos se conocen lo que configura un entorno barrial de seguridad y adicionalmente porque cuentan con una excelente ubicación dentro de la ciudad. (Observatorio Social de Fontibón, 2010)

	
<p>Vista posterior del Hotel Movich Buro 26 ubicado al oriente del barrio Bogotano I</p>	<p>CI 51 sin pavimentación, se observa la zona posterior de las bodegas ubicadas en el barrio</p>
	
<p>Huecos en la CI 51, bodegas en arriendo</p>	<p>Muro de separación entre el barrio y el aeropuerto, al otro lado los hangares de las aerolíneas</p>



Figura 17: Espacio-Tiempo_Ser Humano barrio El Bogotano I.

Fuente: Registro Propio

2.7. La Isla de Fontibón

El barrio cultural La Isla ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al occidente con la proyección de la carrera 101 A barrio Cabañita y la carrera 103 barrio La Cabaña, a una distancia aproximada de 1 km de la cabecera de la segunda pista y de 200 m de la malla perimetral del aeropuerto, al oriente con la carrera 100 Urbanizaciones La Cofradía, La Abadía, San Antonio y Ucrania, por el norte con la calle 23G Bis barrio La Cabaña y calle 23 I barrio Veracruz y por el sur con la calle 23 D barrio Santander (Ver Figura No 18).

El observatorio social de Fontibón (2011) resalta la existencia de vías en muy buen estado, cobertura de servicios al 100% de agua, alcantarillado, luz, servicio de aseo y gas natural, la

no existencia de equipamientos de carácter colectivo dentro del barrio, su vecindad con la IED República de Costa Rica siendo su límite con el barrio Santander, la presencia del Centro Zonal Fontibón del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y la iglesia cristiana Salón del Reino de los Testigos de Jehova. Aunque el barrio goza de excelente ubicación y limita con la carrera 100 y la calle 23 D ha desmejorado el servicio de transporte público desde que se implementó el Sistema Transmilenio hace aproximadamente 15 años con la desaparición de rutas no reemplazadas.

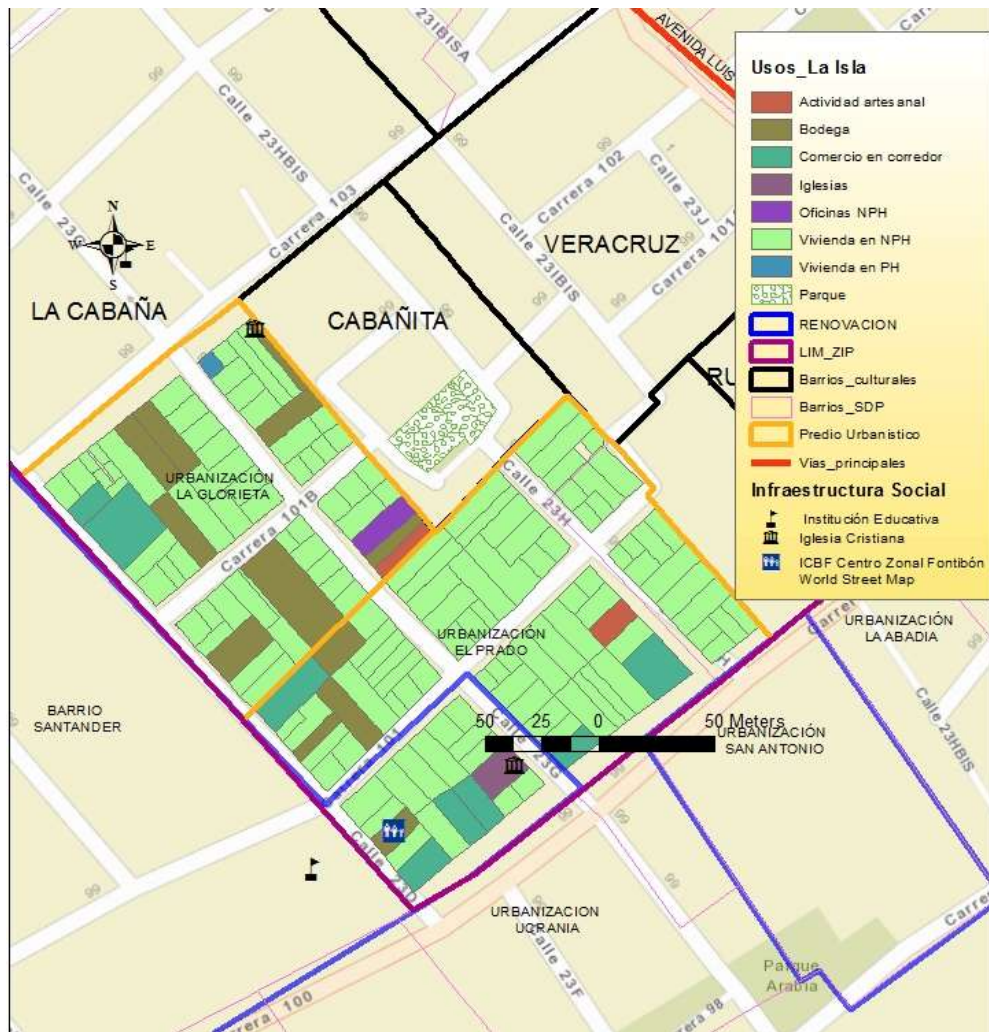


Figura 18: Barrio La Isla de Fontibón.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio social de Fontibón (2011), SPD, <http://sinuotop.sdp.gov.co/>, Recorridos Exploratorios y World Street Map for ArcGis

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 el área reconocida por los habitantes como el barrio La Isla contenía 140 predios de uso residencial, 12 bodegas, 8 comercios, 2 inmuebles con actividad artesanal, una iglesia y una oficina (ver tabla No 6).

Tabla 6: Predios por Usos en el barrio La Isla de San José.

Uso	No Predios	Superficie (m ²)
Vivienda	140	23.486,91
Bodega y almacenamiento	12	4.122,37
Comercio en corredor comercial	8	2.809,75
Actividad artesanal	2	397,80
Iglesias	1	312,80
Oficinas	1	310,00
Total	164	31.439,63

Fuente: UAECD (2012)

Sobre el costado occidental de la carrera 100 pasando la Av. CI 24 contiguo a una zona de parqueo encontramos el barrio La Isla que se extiende hasta la calle 23 D en colindancia con la IED Costa Rica, sobre estos dos corredores se observa actividad comercial y de servicios pero al interior del barrio sigue predominando el uso residencial, algunas construcciones poseen tiendas como misceláneas, panaderías, cafeterías y droguerías para atender la demanda del barrio, en la medida que no se cuentan con espacios colectivos dentro del barrio, estas sirven de lugares de comunicación de las noticias más relevantes de la Isla. Hay presencia de algunos servicios como latonería y pintura, vidriería, taller de maderas, aire acondicionado, unas pocas bodegas, pero a nivel general lo que se observan son viviendas de autoconstrucción principalmente de dos pisos, la mayoría con garaje y terraza, algunas en colindancia con un parque de bolsillo del barrio Cañañita (ver Figura No 20). Las viviendas bi-familiares con áreas promedio de 168m² de terreno y 232m² construidos resuelve necesidades de habitación para la familia extensa además de proporcionar ingresos por el arriendo de sus habitaciones o apartamentos, de acuerdo con la JAC, para el 2010 de los 960 habitantes, el 40% correspondía a propietarios y el 60% a arrendatarios. De-

ntro del barrio se observan pocas ofertas de venta de inmuebles. La Isla limita por el occidente con la carrera 103 vía arterial tipo V-3 con una calzada de 8 m, dos carriles y ciclo-ruta que articula hasta el sur, se observa congestión vehicular, sobre este eje se han presentado accidentes en donde el transporte de carga afecta la copa de los árboles sembrados en su andén, no es la única problemática relacionada con el transporte, en las horas de mayor congestión el transporte de carga que rebasa las vías arteriales ingresa a las calles del barrio causando molestias por el ruido, vibraciones, emisiones atmosféricas y deterioro de la malla vial.

En la entrada de la vivienda del presidente de la JAC del barrio se observa una valla de la Secretaría de Hábitat del Distrito con fecha 20 de octubre de 2010 informando del “Proceso de Legalización Urbanística del Desarrollo La Isla de Fontibón” al respecto de conformidad con concepto de la Secretaría de Planeación “la legalización de este barrio fue declarada improcedente mediante resolución No 0009 del 4 de enero de 2013, por cuanto ya existía un plano aprobado para el área”, frente a esta situación el presidente del barrio refiere:

En un principio cuando fui a la Secretaria de Planeación, el barrio La Isla no aparecía y después de que se hace un proceso y que se ejecutan unos recursos públicos para el levantamiento topográfico con todo el desgaste de la comunidad para cumplir con los requisitos aparecen los planos de la Isla elaborados desde 1949, la administración gastó unos recursos en un levantamiento que ya estaba hecho, ¿Quién responde por ese gasto? (F. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Al consultar el mapa de planos urbanísticos del sinupot se encuentra que en el área identificada por los habitantes como el barrio La Isla, se encuentran dos desarrollos urbanísticos reconocidos por Planeación Distrital denominados Urbanización El Prado y Urbanización La Glorietta, para el primer caso en el reporte de plano se escribe la anotación “es fiel copia del plano de loteo aprobado por la dirección departamental de higiene, ingeniería sanitaria, resolución 147 de 1949”, en el segundo caso aunque no se aclara la fecha de su aprobación presenta distintas ano-

taciones de la década del 60. En ninguno de los dos desarrollos se destinaron áreas para equipamientos colectivos, solamente se reservó el trazado de las vías (ver Figura No 19).

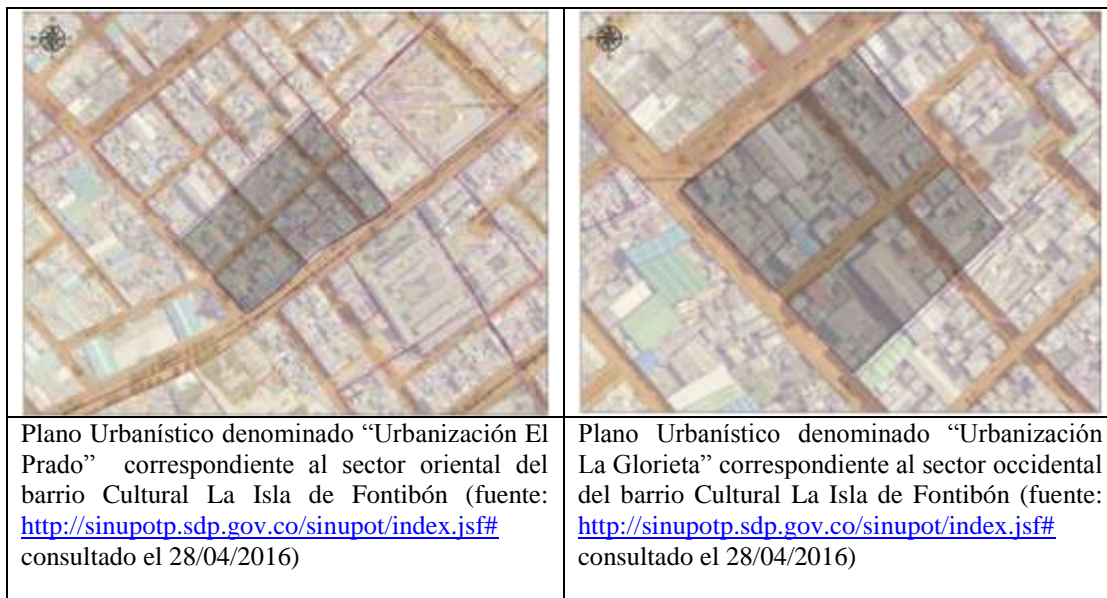


Figura 19: Planos Urbanísticos Registrados dentro del área del barrio Cultural La Isla de Fontibón.

Fuente: Sinupot

De conformidad con lo anterior la primera referencia formal del origen del barrio La Isla de Fontibón se remonta al año de 1949, sin embargo un habitante refiere que llegó a este sector en el año de 1953 y para entonces algunas de las construcciones ya eran antiguas, la mayoría de los habitantes fundadores de La Isla provenientes de zonas rurales se ubicaron en el barrio por redes de familiaridad para buscar una mejor oportunidad de vida, al principio gran parte del entorno era rural, se sembraba maíz, cebada, entre otros, en donde hoy es el aeropuerto había un sector que llamaban la laguna porque se inundaba, la carrera 100 antes carrera octava estaba desatada y solo fue recibada con ocasión de la venida de John F. Kennedy en diciembre de 1961, quien fue directamente por el occidente desde el aeropuerto hasta Techo hoy localidad de Kennedy, posteriormente pasaron muchos años antes de ser pavimentada, la carrera 103 era un camino, una servidumbre por donde se transitaba, los carros eran escasos solo venía transporte de

carga cuando había cosecha para llevarla a Bogotá. Para ir al centro de Bogotá caminaban hasta la estación del ferrocarril y tomaban el tren. El aprovisionamiento del agua se hacía por medio de una pila, algunas casas tenían aljibes, la mayoría de hogares contaban con pozo séptico pues no existía servicio de alcantarillado. La IED República de Costa Rica era una escuela llamada General Santander en donde se brindaba educación hasta quinto de primaria a los niños del sector (G. Penagos, comunicación personal, 16 de marzo de 2016)

En el periodo del 60 llegaron los servicios públicos, el primero fue el agua, después la luz y a finales de esta década el alcantarillado “para poder obtener todos los servicios ha sido una lucha de la comunidad”, la pavimentación de las vías se inició en la década del 80 pero solo se concluiría varios años después. Poco a poco el barrio se fue volviendo un lugar central, empezaron a llegar rutas de transporte de la empresa Metropolitana y de la Bermúdez que facilitaban el desplazamiento a cualquier parte de Bogotá. La avenida la Esperanza que también articula el sector con el centro de la ciudad fue construida en la historia reciente. Las viviendas con la tipología que presentan en la actualidad se fueron consolidando hacia 1985-1995:

¡Fue demorado el desarrollo de la zona!, cada quien ha construido su casa con mucho esfuerzo, ninguna de las personas que compro aquí pudo hacerlo de contado, lo hicimos a plazos. Los vecinos iban construyendo su casa poco a poco, a medida de las posibilidades se adquiría el material y los fines de semana se iba construyendo de a poquitos (F. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Para solucionar las necesidades del barrio los vecinos se organizaron en torno a un comité cívico que solo se formalizaría como Junta de Acción Comunal bajo personería jurídica 153 del 7 de marzo de 2005 y auto de inscripción 1165 del 27 de abril de 2008, desde entonces la JAC ha velado por el bienestar de la comunidad, porque se mantenga el buen estado de las vías, así mismo ha promovido la celebración de fechas especiales como el día de la madre, el día del niño, navidad, entre otros (F. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Desde la puesta en operación de la segunda pista, el ruido de los aviones se ha **impuesto** como un elemento de lo cotidiano para la comunidad, el presidente del barrio La Isla utiliza audífonos porque posee problema de sordera, recientemente fue operado y se encuentra en periodo de recuperación, además de ser líder comunal hace parte del Consejo Local de Discapacidad de Fontibón, aunque pocas personas han sido diagnosticadas las deficiencias auditivos cada vez se hacen más frecuentes en el entorno del aeropuerto.

Hubo un momento en que anunciaron que implementarían medidas de insonorización en las viviendas, pero solamente en unas cuantas habitaciones de algunas casas se realizó el cambio de ventanas y puertas, no hay evidencia de aplicación de medidas eficaces de mitigación del ruido en tanto que con el paso de los años se ha intensificado la operación del aeropuerto. “Siempre ha sido una lucha, ha sido una pelea larga en la cual se han realizado protestas, marchas, unas multitudinarias, pero no ha habido ninguna respuesta a favor de la comunidad”. (F. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Unos pocos vecinos se han ido del barrio, mientras que la mayoría se han quedado por su sentido de arraigo, porque han desarrollado la mayor parte de su vida en este sector, por la existencia de redes de amistad y familiaridad tejidas a lo largo de los años de convivencia en un entorno seguro y conocido donde todo lo que se necesita en el diario vivir se consigue con facilidad, por contar con una ubicación estratégica dentro de la ciudad que les permite movilizarse para cualquier parte de la ciudad, no desean desplazarse pero si la recuperación de su entorno en relación con el mejoramiento de su calidad de vida:

La lucha hay que darla y tiene que producir algún resultado, esperamos indemnizaciones ante las afectaciones, atención integral de salud auditiva, aplicación en nuestro medio de una mejora en las tecnologías usadas contra el ruido e implementación de un plan de movilidad que resuelva problemas de congestión y restituya rutas de transporte público (F. Hernández, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

El Plan de vida de los habitantes de mantener la actividad residencial en el barrio no coincide con la proyección actual de la Administración Distrital para esta zona, el Barrio La Isla de Fontibón está localizado dentro de la UPZ No 75 Fontibón que a la fecha se encuentra sin reglamentar por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, posee como antecedente lo normado por el Acuerdo 6 de 1990 y su Decreto reglamentario 735 de 1993 que asigna para esta zona el tratamiento de actualización²⁹ con uso residencial general en la mayor parte de su superficie y actividades múltiples para el eje zonal de la carrera 100. Años después mediante el Decreto 765 de 1999 la alcaldía Mayor de Bogotá restringe la actividad residencial en atención a oficio de la Aeronáutica Civil que define el área de influencia aeroportuaria sometida a niveles de ruido superiores a 65 db, situación ratificada en el POT 2004 con el planteamiento de la OEFAE y la asignación de tratamiento de renovación urbana para esta zona a fin de consolidar la plataforma de comercio internacional de El Dorado. El DTS Borrador del Plan Zonal del Aeropuerto (2011) propone para esta sub-zona uso principal industrial y tratamiento de renovación urbana en su totalidad dadas las condiciones residenciales actuales sin tener en cuenta el proyecto de vida de sus habitantes.



²⁹ El tratamiento general de actualización cumple la finalidad de regular la transformación de áreas urbanizadas para hacer posible La densificación racional y la adaptación de sus estructuras físicas y de sus usos a las nuevas necesidades de la ciudad. Los terrenos que se someten a éste tratamiento tienen la posibilidad de ser edificados y las edificaciones la de ser adecuadas, ampliadas, modificadas o demolidas totalmente para ser reemplazadas por nuevas construcciones (Artículo 1, Decreto Distrital 735 de 1993)







<p>Esquina de la Carrera 100 con calle 23 D, IED República de Costa Rica, límite entre el barrio Santander (izquierda) y el barrio La Isla (derecha)</p>	<p>Centro Zonal Fontibón del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar- ICBF</p>
	
<p>Panadería Las Delicias, sitio de encuentro de vecinos en la esquina de la Carrera 103 con calle 23 G, único predio con uso de vivienda en propiedad horizontal dentro de la base catastral 2012</p>	<p>Vista panorámica del barrio, tipología de las viviendas</p>
	
<p>Vista panorámica de la carrera 101 B, la bodega más grande del barrio dentro de un entorno residencial</p>	<p>Vivienda sobre la calle 23 H en donde funciona servicio de latonería y pintura, sobre su terraza se observa la estructura para la construcción de un nuevo piso, no presenta licencia de construcción</p>
	
<p>Valla de la Secretaría de Hábitat del Distrito con fecha 20 de octubre de 2010 informando del “Proceso de Legalización Urbanística del Desarrollo La Isla de Fontibón”</p>	<p>Congestión vehicular de las vías al interior del barrio</p>



Figura 20: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio La Isla de Fontibón.

Fuente: Registro Propio

2.8. Urbanización La Cabañita

La Urbanización La Cabañita ubicada en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al occidente con la carrera 103 barrio La Cabaña, a una distancia aproximada de 1 km de la cabecera de la segunda pista y de 140 m de la malla perimetral del aeropuerto, al oriente con la proyección de la carrera 101A Bis barrio La Isla de Fontibón, por el norte con la proyección de la calle 23I barrio Veracruz y por el sur con la calle 23 G Bis barrio La Isla de Fontibón.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 la urbanización La Cabañita contenía 46 predios, 45 de uso residencial y uno de uso comercial (ver tabla No 7).

Tabla 7: Predios por Usos Urbanización La Cabañita.

Uso	No Predios	Área Superficie (m ²)
Vivienda en NPH	45	6132,7
Comercio puntual	1	128,1
Total	46	6260,8

Fuente: UAECD (2012)



Figura 21: Urbanización La Cabañita.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), SPD, Recorridos Exploratorios y World Street Map for ArcGis Online

Los 46 predios se encuentran distribuidos en 5 manzanas articuladas alrededor de tres vías y de un parque de bolsillo de 997m² en regular estado de conservación destinado a la recreación pasiva de niños y adultos (ver Figura No 21 y 22). Las viviendas de autoconstrucción en su mayoría de dos pisos con terraza, conservan el área de antejardín o garaje entre la línea de la calle y el paramento de la edificación como huella de su origen formal. En el recorrido adicional a las viviendas se encontró una miscelánea, una sastrería y un taller de autos. La mayoría de los vecinos fundadores envejecieron en el barrio, muchos han muerto, pero sus familiares continúan

habitando La Cabañita por su sentido de arraigo en un entorno conocido con redes de amistad y familiaridad que se extiende a otros barrios como La Isla y Veracruz, se han presentado ventas, pero a decir verdad el mercado no se ha dinamizado por la ampliación de la operación aeropuerto. A la vez que resuelven necesidades de vivienda obtienen ingresos a partir del arriendo de apartamentos o habitaciones, “el 60% de los habitantes son propietarios, en tanto que el 40% son arrendatarios” (G. Penagos, comunicación personal, 09 de junio de 2016). El parque es el sitio de reunión de vecinos y en las cafeterías de los barrios vecinos se produce el encuentro de amigos. La educación para los niños y jóvenes se pueden resolver en los colegios cercanos de otros barrios. La Cabañita tiene tres vías de acceso pero se destaca la calle 23 H que desemboca a dos cuadras sobre la carrera 100 por lo que se considera que posee una buena ubicación con posibilidades de transporte para cualquier parte de la ciudad. Por la carrera 103 en su límite occidental está presente la cicloruta que posibilita a sus habitantes transportarse en bicicleta desde el centro de Bogotá hasta el centro de Fontibón. El barrio posee cobertura al 100% de los servicios públicos de agua, aseo, alcantarillado, luz y gas.

La Urbanización La Cabañita con origen formal cuenta con plano urbanístico aprobado por Secretaría de Planeación y su fundación se remonta a la década del 60 cuando el señor Isidro Gerena Gerena efectuó compra de un terreno agrícola y su respectiva división en 44 lotes, reservando el área para las vías y una zona común en donde hoy se encuentra el parque “no hay salón comunal porque en esa época aunque el urbanizador efectuó reserva de terreno para tal fin no hizo la cesión formal al Distrito mediante escritura, de tal manera que después de su muerte, sus herederos vendieron el lote” (G. Penagos, comunicación personal, 15 de marzo de 2016). El señor Gerena efectuó una reunión convocando a los interesados en la compra de predios, los lotes se apartaban con \$120, cada quien aportaba cuotas a medida de sus posibilidades, la oficina

de captación del dinero quedaba en frente del Murillo Toro, cuando se completaba \$2000 se hacia la promesa de compra venta y una vez finalizaba el pago de \$10.000 a \$12.000 dependiendo del área del terreno se entregaba la escritura, el urbanizador se comprometió a entregar con redes de servicios básicos que se fueron dotando a través del tiempo, inicialmente no se tenía ningún servicio, cada vecino ubicó su letrina en su predio, para el abastecimiento del agua en un principio construyeron pozos comunitarios, para el caso concreto de la Cabañita tomaban el agua próximo a lo que hoy es la esquina de la carrera 103 con calle 23 G donde se encuentra la IED Luis Ángel Arango. “El alcantarillado se estreno a principios de 1967 y de inmediato comenzó la construcción de redes de energía y sus respectivas acometidas para cada uno de los hogares, el acueducto se hizo en 1968” (Observatorio Social de Fontibón, 2011). La pavimentación de las vías por parte de la autoridad llegaría en la década del 70 pero los vecinos tuvieron que cofinanciar la obra a cuotas, las vías fueron re-pavimentadas después que se hizo la adecuación del alcantarillado para la separación de aguas lluvias hace 7 años, pero el tráfico pesado ha venido generando deterioro sobre las mismas.

Cada quien construyó su casa de acuerdo a sus posibilidades, en un principio la mayoría lo hizo con esterilla de guadua y tejas de zinc haciendo honor al nombre del barrio La Cabañita, las mejoras se fueron realizando gradualmente con el paso de los años. Al principio se construyeron cocinas pequeñas y el que iba consiguiendo dinero mandaba a hacer su estufa de carbón al señor Buitrago experto en el tema, estas desaparecieron cuando llegó el gas por pipeta y a su vez este último fue reemplazado por la red de gas natural hace 10 años. Las casas se construyeron “de a poquitos”, se sacaba el permiso de construcción para la aprobación de los planos, quienes tenían posibilidades contrataban un maestro, primero se construía el primer piso en obra negra, luego venían los enchapes y terminados y de igual manera con el resto de la casa, “todo fue poco

a poco, algunos utilizamos materiales reciclados como tuberías y marcos de ventanas para ahorrar costos” (G. Penagos, comunicación personal, 15 de marzo de 2016).

En el origen del barrio hubo un comité cívico que después se convirtió en Junta y posteriormente se desintegraría. A finales de los 90 llegaron unas personas diciendo que tenían escrituras del lote en donde hoy está construido el parque de bolsillo, entonces los vecinos vieron la necesidad de reorganizar la Junta de Acción Comunal³⁰ para proteger este bien público, hicieron jornadas de ornato del parque, lo rodearon con llantas, sembraron plantas de jardín y, árboles, posteriormente vendría el IDRD para hacer la instalación del mobiliario del parque, ha sido difícil mantenerlo en buen estado, dado que hay vandalismo en la zona que lo deteriora o lo roba. En la actualidad la Junta de Acción Comunal se encuentra inactiva por no hacer elección de dignatarios. Pese a los encuentros o desencuentros, los vecinos han convivido en un lugar construido por ellos mismos para la vida, pero que se ha visto afectado por la operación de la segunda pista del aeropuerto:

Al principio en el origen del barrio nos gustaba el aeropuerto, el tráfico aéreo no era tan alto, íbamos de paseo los domingos a ver los aviones, pero en la actualidad luego de la construcción de la segunda pista todos coincidimos en decir que el ruido es insoportable, día a día tenemos que sufrir la intensificación de la operación aeroportuaria, hoy tenemos tráfico aéreo las 24 horas, es un problema que nos afecta a todos, la gente se queja por el malestar del ruido, cuando pasan los aviones debemos interrumpir las conversaciones, el sueño es perturbado, se disparan las alarmas de los carros. Son necesarias las brigadas de salud, pero no las proporcionan, a mi me da dolor de cabeza, el ruido genera mucho estrés y este a su vez puede causar diferentes enfermedades y reacciones adversas sobre la salud de los vecinos. En algunos lugares cambiaron los vidrios de las ventanas como medida de insonorización, pero no ha sido una medida eficaz de mitigación del ruido. (G. Penagos, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Para la Urbanización La Cabañita rige la misma normatividad sobre uso del suelo del barrio La Isla de Fontibón, se proyecta tratamiento de renovación urbana para consolidación de la plataforma de comercio del aeropuerto en un barrio de tradición residencial, ya no otorgan licencias de construcción para vivienda, aunque algunos vecinos creen que en un futuro su vecindario

³⁰ Con Auto de reconocimiento 408 de 2004 y Personería jurídica 12389 del 16 de Marzo de 1998.

va a ser industrial y comercial, por el momento permanecen en el sector, por su ubicación estratégica dentro de la ciudad, porque es un entorno conocido, a algunos les produce nostalgia abandonar el lugar en donde se ha desarrollado la mayor parte de su vida, que los abuelos ayudaron a construir, en donde han crecido y salido adelante en la pervivencia de la cotidianidad, de otra parte reconocen que no se pueden oponer al “desarrollo” pero apelan a su derecho como propietarios, recordando que la Constitución Política de Colombia protege la propiedad privada³¹ y establece el mecanismo de expropiación solo en casos de interés social, sin embargo para este caso el Distrito plantea la renovación dentro del libre juego de la oferta y de la demanda, “vendemos si nos pagan un precio justo, pero por el momento no tenemos afán”(G. Penagos, comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

	
<p>Parque infantil dentro de zona verde en la Urbanización La cabañita</p>	<p>Vista panorámica tipología de las viviendas de 2 pisos que conservan área de antejardín</p>

³¹ El Artículo 58 de la Constitución Política de Colombia establece “Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. (...) Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Esta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa-administrativa, incluso respecto del precio



Figura 22: Espacio-Tiempo-Ser Humano.

Fuente: Sinupot y Registro Propio

2.9. Barrio La Cabaña

El barrio Cultural La Cabaña ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al norte con la Av. CI 24 aeropuerto El Dorado a una distancia aproximada de 500 m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto y con la calle 23IBIS Urbanización Villa Beatriz, por el sur con la calle 23 D barrios La Giralda y Versailles, por el occidente con la carrera 107 barrios Los Cambulos y El Triunfo y por el oriente con la carrera 103 barrio La Isla y Urbanización La Cabañita (ver Figura No 23).

El observatorio social de Fontibón (2011), resalta la existencia de un parque en donde funciona una cancha múltiple como sitio de recreación y de encuentro, cobertura al 100% de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, aseo, energía y gas natural, dentro de la infraestructura social la existencia de un salón comunal en deficiente estado de mantenimiento, el jardín infantil La Cabaña, la IED Luis Angel Arango Sede A y B y el Cementerio de Fontibón. La presencia de organizaciones que propenden por el bienestar social de la población tales como la

Fundación para la tercera edad El Cariño del Patriarca, la Asociación Socio Cultural Cuerpo y Arcilla y la Fundación Sociocultural EOS. La mayoría de las vías presentan buen estado de mantenimiento, hay deficiencia en el servicio de transporte público pese a tener una buena localización dentro de la ciudad.

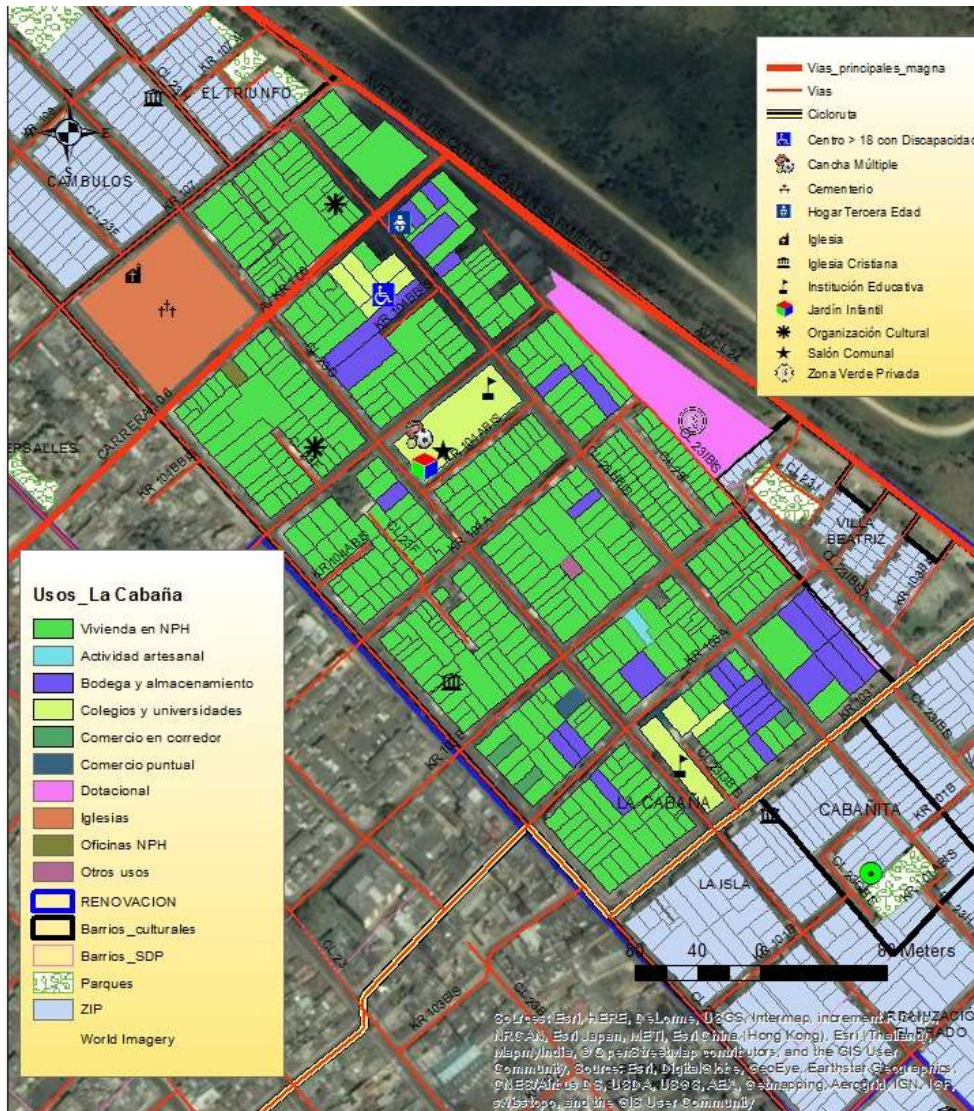


Figura 23: Barrio La Cabaña.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio Social de Fontibón (2011), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGIS Online

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 el área reconocida por los habitantes como el barrio La Cabaña contenía

426 predios de uso residencial, 26 bodegas, 8 inmuebles destinados a colegios, 3 comercios en corredor comercial, 1 comercio puntual, 1 lote usado por la iglesia, 1 dedicado a la actividad artesanal, 1 para oficina, 1 dotacional y 1 en otro uso como enramada (ver tabla No. 8).

Tabla 8: Predios por Usos barrio La Cabaña.

Uso	No Predios	Área Terreno
Vivienda en NPH	426	63.726,55
Bodega y almacenamiento	26	7.880,59
Colegios y universidades	8	5.261,75
Comercio en corredor comercial	3	434,8
Iglesias	1	6.560
Comercio puntual	1	228
Actividad artesanal	1	193
Oficinas NPH	1	162,5
Otros usos	1	132
Dotacional	1	0
	469	84579,19

Fuente: UAECD (2012)

Miramos en el mapa del barrio La Cabaña y encontramos que es particularmente grande en comparación de los otros barrios de la zona de intervención prioritaria, comprende 6 cuadras en sentido oriente-occidente y tres en sentido sur-norte. Según la JAC (2016) este territorio albergaba a 3000 habitantes, gran parte descendientes de los primeros habitantes, pues sus hijos y nietos se han quedado a vivir acá. Llegando al barrio sobre la calle 23 G con carrera 103 encontramos el Colegio Luis Ángel Arango (IED) sede A de carácter oficial existente desde 1966 que brinda educación en los niveles básica y media vocacional con una matrícula aproximada de 1500 estudiantes de la localidad de Fontibón en jornada mañana y tarde, es así que, en horas de la mañana, al medio día y en la tarde hay concentración de los estudiantes en sus alrededores en una zona de alto tráfico vehicular. A tres cuadras en dirección occidente se encuentra en un solo predio el jardín infantil de La Cabaña (adjunto a Secretaría de Integración Social), El salón comunal, la sede B del Colegio Luis Ángel Arango y la cancha múltiple, como resultado de la iniciativa de sus habitantes quienes lograron consolidar este foco de infraestructuras para el beneficio comunitario, espacio constantemente ocupado ya sea por los estudiantes, por los niños del

jardín, por los padres de familia, por los vecinos que se congregan en una reunión, celebración o asamblea, por los jóvenes y grupos culturales del vecindario. En la calle 23 H Bis No 104 B – 67 opera el Centro de Protección a Personas Mayores de 18 Años con Discapacidad - Fundación Visión País adjunto a la Secretaría de Integración Social, en estas mismas instalaciones anteriormente funcionaba el Colegio Liceo Antonio Ricaurte cuyo cierre definitivo se registra en el 2011 (ver Figura No 26).

En el recorrido nos encontramos con el exedil Daniel Ibarguen quien habita en el barrio La Cabaña, afrodescendiente proveniente del Chocó desde 1970 promueve las escuelas deportivas en Fontibón, no menciona el tema del aeropuerto su gestión ha girado en torno al deporte, resalta la importancia de este como elemento articulador y de encuentro, los vecinos se pueden reunir alrededor del trompo, de un partido de micro en la cancha, las redes deportivas trascienden los límites del barrio, en la localidad se encuentra la red de ciclistas compuesta por 50 personas, muchos jóvenes cada vez se motivan más a utilizar la ciclo-ruta aprovechando la existencia de la misma sobre la carrera 103 en el costado oriental del barrio, promoviendo la movilidad no motorizada en la ciudad, la apropiación del territorio, la conservación del ambiente y la ampliación de la red de ciclorutas, entre otros.

En el barrio La Cabaña la matriz sigue siendo de uso residencial con viviendas de auto-construcción de uno, dos y tres pisos con garaje y terraza con distinto grado de consolidación, presencia de uno que otro comercio o servicio para atender las necesidades internas del vecindario, sobresale el supermercado Coomercol en la esquina de la carrera 104 A con 23 G pues hace algún tiempo tuvo gran importancia siendo uno de los almacenes más grandes del sector, pero con la dinámica generada con los supermercados de cadena perdió relevancia. Como producto de su origen no formal, las áreas de terreno de los predios poseen tamaños heterogéneos, así mismo es

recurrente la presencia de callejones estrechos como resultado de la subdivisión progresiva de los predios hacia el interior de las manzanas. Se empieza a notar la presencia de bodegas dentro de una zona residencial, así como algunas viviendas utilizadas como bodega. Encontramos algunas ofertas de venta, una que otra vivienda, pero llama la atención una bodega recientemente edificada, que anteriormente era un terreno sin construir, al respecto hacen la observación que se viene presentando en el sector la compra de predios a bajo costo (si es posible no construidos) sobre los que se hacen bodegas, siendo posteriormente vendidas o arrendadas. Se observan dos predios con licencia de construcción, uno para vivienda unifamiliar de dos pisos y el otro para un comercio zonal, ninguna de las dos licencias está reportada en el Sistema de Norma Urbana y Plan de Ordenamiento Territorial - SINUPOT a junio de 2016.

Hay tráfico vehicular, camiones que se observan estrechos en las vías inter-barriales, escasean las rutas de transporte público y la congestión vehicular ha venido aumentando al punto que en ocasiones pueden pasar hasta 5 minutos para poder cruzar la calle, dado que las calles principales son congestionadas, los carros toman como ruta alterna las vías al interior del barrio tornándolas también congestionadas, ¡ha aumentado el tráfico, pero ha disminuido las rutas de transporte público!, en general tanto al interior del barrio como en su periferia, las vías se encuentran en buen estado, dado que se les ha hecho mantenimiento continuo. El barrio La Cabaña cuenta con la Av. Cl 24 o Av. Luis Carlos Galán Sarmiento³² y con la Carrera 106³³ definidas dentro del POT 2004 como corredores prioritarios de transporte cuyos predios colindantes se encuentran dentro del área de reserva por malla vial arterial que en un futuro podrían ser afectados con ocasión de ampliación proyectada. En la reserva vial de la carrera 106 se encuentra el

³² El corredor de la Av. Luis Carlos Galán Sarmiento se proyecta como una vía de la malla vial arterial tipo V-3 de 30 metros de ancho mínimo entre líneas de demarcación, diseñada según RESOLUCIÓN 225 de 09/02/2009.

³³ El corredor de la Avenida Carrera 106, se proyecta como una vía de la malla vial arterial tipo V-1 de 60 metros de ancho mínimo entre líneas de demarcación, diseñada según DECRETO 190 de 26/06/2004.

jardín-cementerio de Fontibón que cubre una cuadra y dentro del mismo la Capilla de Versalles de la Diócesis de Fontibón que, aunque posee un nivel de operación restringido a servicios de bóvedas se conserva por su valor histórico, patrimonial y cultural. Sobre la misma carrera 106 en la matriz residencial característica del vecindario se encuentra un inmueble para la venta de 726 m² uno de los más grandes del barrio destinado en la actualidad para vivienda, correspondiente a la herencia de 5 hermanos cuyo precio está alrededor de 1000 millones de pesos, en su interior se observa un patio central y alrededor del mismo 4 construcciones independientes con diferentes grados de desarrollo, la expectativa de uno de los hermanos es comprar una casa dentro de Fontibón con la parte que le corresponde de 200 millones de pesos, resalta el tamaño del lote para la construcción de una bodega, a pesar que se encuentra dentro del área de reserva vial no se ha determinado la afectación vial en el área por ende en este momento no está limitada la actividad constructiva para el caso de usos industriales y comerciales³⁴. Sobre la carrera 106 también se encuentra el hogar de la Fundación para la tercera edad El Cariño del Patriarca.

Por su parte los vecinos que colindan con la Av. Cl 24 o Av. Luis Carlos Galán Sarmiento además de convivir con el impacto generado por el tránsito de transporte de carga, permanecen a la expectativa de lo que pueda suceder con el proyecto de ampliación de esta vía (ver Figura No 24), en esta área de influencia se encuentra un parqueadero privado, una zona verde aislada de propiedad del Estado en donde anteriormente los vecinos jugaban fútbol, así como viviendas cuyo lado posterior esta contra la avenida, de las mismas aquellas cuyo ingreso es por la calle 23 I Bis no se encuentran incluidas en la base catastral 2012 y corresponde a los predios entregados

³⁴ Mientras la demarcación de las zonas de reserva está constituida por una definición cartográfica de las zonas que en el futuro pueden ser afectadas o adquiridas para la ejecución de obras o programas públicos, la afectación es una verdadera restricción a la propiedad privada, que limita o impide el uso y goce pleno de la propiedad. Por lo mismo, los procedimientos utilizados para una y otra son diferentes, ya que mientras la demarcación de las zonas de reserva es el instrumento de medio para concretar una futura restricción, la afectación es la restricción misma, impuesta por la administración, con efectos sobre los derechos de dominio de los titulares de los inmuebles objeto de afectación (Revelo, J. memorando interno SDP 3-2010-06342, 13/05/2010)

por el aeropuerto a los antiguos habitantes de la segunda pista antes de su construcción, luego serían desplazados por segunda vez con ocasión de obra pública si se ejecutara la ampliación de la avenida o si se implementara el Plan Zonal del Aeropuerto.



Figura 24: Zona de Reserva vial en el barrio La Cabaña

Nota: Zona de Reserva vial de la Av. Cl 24 o Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento y del a Av. Cr 106 de conformidad con la norma vigente del POT 2004 en el área de influencia del barrio La Cabaña. Fuente: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf#>

La Av. Cl 24 de importancia en este sector para el transporte de carga del aeropuerto fue proyectada para ser ampliada en el POT 2004. Para su respectiva financiación el Concejo de Bogotá mediante Acuerdo 180 del 20 de octubre de 2005 autorizó el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras que incluía para Fontibón dentro de otras la Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento (AC 24) desde Avenida Fontibón (AK 97) hasta Avenida El TAM (AK 129), y Avenida El TAM (AK 129) desde Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento (AC 24) hasta Avenida Centenario, considerando que “la Contribución de Valorización por Beneficio Local está prevista para la financiación de la construcción de obras de interés público que producen un beneficio a la propiedad inmobiliaria localizada en el sector de ejecución de aquellas” (Concejo de Bogotá, artículo 2 del Acuerdo 7 de 1987), tenien-

do como método de cálculo de la contribución los factores de beneficio en función de características diferenciales de los predios dentro de los que se cuenta el área de terreno (variable base), estrato, nivel geoeconómico, densidad o pisos, explotación económica y grado de beneficio.

El impuesto de valorización fue aplicado para todo el Distrito, dado que el plan vial incluía obras que cubrían toda la ciudad, a partir de inicios de diciembre de 2007 comenzaron a llegar los recibos de impuesto de valorización a 1'236.396 predios gravados (80% residenciales) siendo Usaquén, Chapinero, Suba, Fontibón y Engativá las localidades en donde se concentran el mayor cobro (El Tiempo, 4 de diciembre de 2007). Ante esta situación el pronunciamiento de los habitantes de Fontibón no se hizo esperar, 150 vecinos articulados por asojustas que se reunieron en el salón comunal del barrio La Aldea, manifestaron su inconformidad por los precios del impuesto de valorización, declarándose en desobediencia civil con el argumento que sus viviendas pertenecían a estrato 2 y 3 y que las obras ni siquiera los beneficiarán directamente, dado que la Av. Cl 24 y la TAM son utilizadas principalmente para el transporte de carga (El Tiempo, 11/12/2007). El rechazo fue creciendo, la comunidad de Fontibón no sólo se veía afectada por cobros excesivos en la valorización, sino que reclamaba la construcción de otro tipo de obras con los impuestos aportados por la ciudadanía, rápidamente en el mes de diciembre 30 barrios se unieron a la movilización y en un acto simbólico quemaron los recibos en señal de protesta. Para inicios del 2008 en los 80 barrios de la localidad de Fontibón fue en donde se concentró la mayor parte de las quejas por el impuesto de valorización, en enero la comunidad mantuvo las manifestaciones en la Plaza de Bolívar, reuniones en la Plaza principal de Fontibón con presencia de funcionarios del IDU y de organismos de control exigiendo una solución definitiva a sus reclamos, para entonces ya se había visualizado que los predios de propiedad del Estado no eran suje-

tos de impuestos de valorización, pero el Aeropuerto El Dorado se encontraba concesionado a la firma privada OPAIN luego dicha exención no aplicaba para este caso particular:

(...) pese que se podría creer que Eldorado está exento del pago de la Valorización, porque las entidades públicas lo están, el terminal aéreo se encuentra en manos de una firma privada que se va a ver beneficiada por las obras de valorización, si el Consorcio OPAIN paga no habría desigualdad (Ortega, J Secretario de Hacienda, citado por El Tiempo, 18/01/2008)

Un fallo del Consejo de Estado del año 2002 sería el instrumento jurídico a través del cual el aeropuerto Eldorado estaría obligado a pagar la Valorización. Los pronunciamientos de los entes de control no se hicieron esperar, la Contraloría, la Procuraduría, el Concejo de Bogotá pidieron suspender al Distrito el cobro de valorización en Fontibón y Engativá, a la espera de la inclusión de los inmuebles del Estado usados comercialmente (El Tiempo, 15/03/2008)

El Concejo de Bogotá en la sanción del Acuerdo 180 del 20 de octubre de 2005 en la exención tributaria y tratamiento preferencial con respecto a los impuestos distritales para el Aeropuerto El Dorado había tomado como fundamento legal el artículo 160 del Decreto Ley 1421 de 1993, no obstante en septiembre de 2006 el aeropuerto fue concesionado al consorcio OPAIN para su administración, operación, explotación comercial, mantenimiento, modernización y expansión, de tal manera que en el momento en que se comenzó a ejecutar el cobro por impuesto de valorización en diciembre de 2007 no se tuvo en cuenta esta novedad, pues el legislador colombiano en el artículo 134 de la Ley 633 de 2000 con anterioridad había relativizado el ámbito de aplicación de esta exención tributaria para excluir de la misma a los aeropuertos concesionados o privatizados, habilitando al Concejo Distrital para que decidiera gravarlos o no.

Esto es lo que concluye la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto de 05 de diciembre de 2002, el aeropuerto puede ser objeto de contribución de valorización si se encuentra concesionado y si el Concejo Distrital lo ha grabado en forma expresa “en consecuencia y para tal fin, deberá determinar el área que constituye bien fiscal explotable así

como su avalúo, separándolo de los bienes de uso público, y así sobre ellos liquidar el impuesto y contribución correspondientes".

El abordaje del problema de las obras incluidas y del cobro excesivos por impuesto de valorización fue recurrente en los escenarios de encuentro entre la administración distrital y la comunidad de Fontibón hasta que en agosto de 2009, el Concejo de la ciudad por medio del Acuerdo Distrital 398 de 2009³⁵ determinó que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil sería sujeto pasivo de la contribución de valorización, de tal manera que las pistas, hangares, talleres de mantenimiento, zonas de abastecimiento de combustibles, entre otros serían gravados con el factor de explotación económica Comerciales y de Servicios. De otra parte ordenó la modificación del Plan de Obras de los Sistemas de Movilidad y Espacio Público a ser construidos con cargo a la Contribución de Valorización por Beneficio Local, excluyendo de la fase uno las obras Avenida Luís Carlos Galán Sarmiento (AC 24) desde la Avenida Fontibón (AK 97) hasta la Avenida El TAM (AK 129), Avenida El TAM (AK 129) desde la Avenida Luís Carlos Galán Sarmiento (AC 24) hasta la Avenida Centenario, así como unos puentes sobre la Avenida Centenario y a la vez se adelantó para la fase I algunas obras que contribuirían con la movilidad de la población local. Las obras excluidas serían asumidas a través de fuentes de financiación distintas de la contribución de valorización local.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) anunció que se efectuaría devolución de los dineros recaudados por Valorización en las localidades de Fontibón y Engativá, a 108.000 propietarios que pagaron en exceso se les devolvería entre el 30 y el 40% de los respectivos aportes efectuados. Por su parte la Aeronáutica Civil tendría que pagar alrededor de 12 mil millones de pesos, no obstante, el Concejo de Bogotá autorizó a la Administración para que negociara la obra en la que se invertiría, cuando sea aprobado el Plan Zonal del Aero-

³⁵ "Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones"

puerto, en el que la Aerocivil deberá aportar financiación de obras que beneficien al terminal aéreo (El Tiempo, 28 de julio de 2010)

La adopción del Plan Zonal³⁶ de la Operación estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado- Engativá sigue generando expectativas dentro de la población residente, a la fecha no ha sido sancionado mediante decreto, pero en el último proyecto conocido en 2011 contemplaba la ampliación de la Av. Cl 24 como vía incluida dentro de red integradora con el occidente de la región, así como la renovación urbana orientada a usos industriales en el área de influencia del barrio La Cabaña ubicada dentro de la misma subzona de intervención de los barrios La Isla y Cabañita anteriormente descrita.

A pesar de lo proyectado para este territorio hay un sector residencial producto de la construcción social de sus habitantes, el área en donde hoy se encuentra el barrio La Cabaña era el costado norte de la hacienda La Giralda en donde vivían los obreros, existían molinos de viento en donde se producía energía eólica, se empezó el proceso de parcelación y sub-parcelación progresiva cuyo origen se remonta a la década del 50 con la construcción de unas cuantas viviendas, algunas de las mismas hoy en día persisten (la base de catastro para 2012 incluye 12 viviendas construidas desde la década del 50), pero el poblamiento masivo del barrio se dio en la década del 60, el agua era sacada de los aljibes ubicados en algunas viviendas y de dos pilas comunitarias localizadas equidistantemente, las lámparas de petróleo iluminaban las noches frías en el barrio. Los servicios llegarían a principios de la década del 70, primero la luz, luego el acueducto y el alcantarillado, pero una cosa eran las redes y otra las acometidas de los servicios en las casas, este último proceso fue bastante demorado, todo se construyó poco a poco a medida

³⁶ El artículo 48 del Decreto 190 de 2004 señala que los planes zonales son instrumentos de planeación que definen y precisan las condiciones de ordenamiento de un área determinada, de las infraestructuras, el sistema general de espacio público y equipamientos colectivos, los criterios para armonizar usos y tratamientos urbanísticos asignados en el área, los criterios para la precisión o ajuste de la normativa urbanística, así como la delimitación y criterios para la gestión de planes parciales en el marco de la estrategia de ordenamiento territorial.

de las posibilidades, las viviendas también de ladrillo en ladrillo con mucho esfuerzo por parte de las familias. A finales de la década del 70 se efectuó la pavimentación de las vías pagada entonces en cuotas por parte de los vecinos, la cual se conserva en buen estado por su mantenimiento constante. Al principio el único medio de transporte era el tren, posteriormente llegaría la Empresa Metropolitana de Transporte, con el mejoramiento de la red vial a finales de la década de los 90, contaba con excelente servicio de transporte. El último servicio que llegó fue el gas natural hace 14 años (Observatorio Social de Fontibón, 2011)

El lote en donde hoy se encuentra la escuela, el salón comunal, el jardín infantil y la cancha fue donado por la familia Gil vecina del barrio, al principio se quería hacer una plaza, pero finalmente decidieron construir la escuela, el salón comunal y la cancha (el jardín infantil sería fundado muchos años después en el siglo XXI), se hacían actividades para reunir fondos, paralelamente algunos políticos donaban materiales y la misma comunidad era quien aportaba la mano de obra, los fines de semana se hacían asados y las personas que sabían de construcción dirigían el proceso.

Para la gestión de las redes de servicios y la construcción de los equipamientos comunitarios, los vecinos se organizaron en un comité cívico que solo se convirtió en Junta de Acción Comunal años después con personería jurídica No. 1758 del 20 de diciembre de 1972 y auto de Inscripción No. 1590 del 24 de julio de 2008, desde entonces se ha consolidado como una instancia de participación comunal, en el último periodo se gestionó la repavimentación de las vías que estaban en mal estado, el mantenimiento de la cancha múltiple, el mejoramiento del alumbrado público, el posicionamiento del barrio La Cabaña a nivel local, la búsqueda de soluciones a la problemática de seguridad y contaminación. Así mismo se hizo un gran esfuerzo por conseguir la legalización urbanística del asentamiento La Cabaña (ver Figura No 25), que demandó la

realización de varias reuniones de concientización de la comunidad, la presentación de los documentos legales de los inmuebles, el levantamiento topográfico del barrio, “incluso había gente que no tenía como pagar los costos generados en el proceso de legalización y se les ayudo con la comunidad, en este momento la documentación se encuentra completa y el trámite fue trasladado de la Secretaría de Hábitat a la de Planeación, pero llevamos dos años con el proceso estancado” (G. Vásquez, comunicación personal, 10 de marzo de 2016)



Figura 25: Legalización Barrio La Cabaña, la zona amarilla corresponde a área legalizada y la azul en trámite de legalización

Fuente: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf#>

Ante la necesidad creciente de vivienda, el barrio La Cabaña fue construido gradualmente por sus habitantes mediante un proceso de urbanización no formal, su zona oriental fue legalizado mediante resolución 22 del 7 de febrero de 1963 como el desarrollo denominado La Cabaña II Sector con el plano aprobado F85/4 con un área total de 17709,5m² y cuatro manzanas que incluía entre otros 334 m² para la escuela en donde hoy funciona la sede A de la IED Luis Ángel Arango que comenzó a funcionar en esa misma década en una casa de dos pisos con los cursos

de primero a quinto de primaria ante la demanda en aumento de educación en la zona. Pero la mayor parte del barrio La Cabaña a pesar que se encuentra completamente incorporado a la ciudad con cobertura de servicios al 100% de agua, alcantarillado, aseo, luz y gas y vías en buen estado, cursa tramite de legalización ante la Secretaría Distrital de Planeación:

En la actualidad nos encontramos adelantando estudio vial y urbano, lo que permitirá establecer las determinantes y condiciones para el área que conforma el desarrollo, así como proyectar el acto administrativo que lo legalizará. En este contexto y en virtud a su localización en la Zona de Influencia Aeroportuaria, definida por el Decreto 765 del 9 de noviembre de 1999 (...), se han venido adelantando diversos estudios para viabilizar su legalización. (Luna, G., Secretaría Distrital de Planeación, radicado 2-2016-21882 del 16/05/2016)

Pese a que el total del desarrollo de La Cabaña fue consolidado mucho antes del funcionamiento de la segunda pista cuando el uso residencial era una actividad permitida, el Ministerio de Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) con la expedición de la resolución 1330 de 1995 requirió al Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy Secretaría Distrital de Planeación) para consagrar “la prohibición de continuar establecido zonas residenciales en áreas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado, con la finalidad de evitar que se continúe exponiendo a la comunidad a los riesgos ambientales y sanitarios derivados de la operación del mismo”, en consecuencia aunque no fue declarada zona de amenaza el distrito expidió el mencionado decreto 765 de 1999 restringiendo los usos residenciales y en el POT 2004 definió el tratamiento de renovación urbana orientada a usos industriales, lo que posiblemente supone una contradicción para la expedición de un acto administrativo de reconocimiento del desarrollo urbanístico La Cabaña.

En la cotidianidad el no reconocimiento del desarrollo urbanístico por parte de la administración distrital no afecta la calidad de vida de los pobladores del barrio La Cabaña completamente incorporado en la ciudad con estrato socioeconómico medio, no cuentan con zonas verdes, pero en su configuración supieron reservar las vías de acceso así como una zona dotacional

que hoy brinda servicios a la comunidad, la Secretaría de Integración Social se hace presente con el apoyo al Jardín Infantil y al Centro de Atención de Discapacidad, la Secretaría de Educación a través de la IED Luis Ángel Arango. Las licencias de construcción para la actividad residencial si se encuentran limitadas, pero por causa de la construcción de la segunda pista y la expedición del Decreto 765 de 1999. Al respecto una de las vecinas refiere:

Sigue creciendo el problema, somos nosotros los que nos hemos estacando, hace años cuando hicieron la tal insonorización vinieron unos funcionarios del aeropuerto tomaron fotos y nos dijeron que no podíamos realizar mejoras en nuestras viviendas pues no serían reconocidas, hoy gran parte de las obras de insonorización no se encuentran en funcionamiento dado que el aeropuerto nunca ha hecho seguimiento, los sobre-techos se desmantelaron porque se convirtieron en cuevas de ratones, los vidrios se rompieron, entre otros. Esta situación se va a seguir prolongando durante muchos años, los únicos que no avanzamos somos nosotros los que queremos este territorio para vivir, pero quienes tienen plata, quienes están comprando los inmuebles, lo hacen para construir bodegas, no han tenido problema porque el barrio no esté legalizado, algunos lo han hecho con licencia, otros sin licencia, pero desde que se construyó la segunda pista varias viviendas pasaron a ser fabricas o bodegas que se ofrecen en arriendo, un año es una bodega de flores, al año siguiente almacenan cajas y al siguiente resulta que están haciendo otra cosa, los habitantes empezamos a sentirnos rodeados por las bodegas y el transporte con el aumento del tráfico. No se ha hecho seguimiento de los vecinos que se han ido del barrio, tampoco tenemos conocimiento del mercado del suelo, algunos venden porque el ruido es contraproducente para la salud, pero lo peor sucede cuando son los nietos los que heredan pues no comprenden el valor de la vivienda construida con el fruto del esfuerzo de sus abuelos, quieren vender rápido y terminan regalando el predio.

Entre tanto nosotros continuamos viviendo acá soportando el ruido de los aviones sin posibilidades de mayor progreso por las limitaciones impuestas por el aeropuerto, no hay inversión local de la aeronáutica, solo recibimos las afectaciones, en el reconocimiento del problema de salud pública generado por el ruido de los aviones el Hospital de Fontibón debería ser uno de los mejores, tener por ejemplo una unidad especial con los equipos necesarios y el personal médico financiado por el aeropuerto para atender a la población afectada por el ruido, pero su responsabilidad social y ambiental la limitan a la entrega de unos regalitos en diciembre a los niños del área de influencia directa, ¡ no queremos regalos, las necesidades son otras!, el aeropuerto entrega 300 a 500 balones obteniendo la firma de algunos vecinos, en realidad lo único que les interesa a ellos es que les firmemos, ya lo hicieron con los abuelos de la tercera edad firmaron la planilla y con eso legalizan la socialización de sus decisiones. El aeropuerto debería reconocer nuestra existencia, hacer mantenimiento a las obras de insonorización, generar espacios de participación directa de la ciudadanía, crear un departamento de relaciones con la comunidad y resolver los problemas que nos están causando en tiempo real, no dentro de 20 años cuando nosotros no estemos, ¡no hay equidad!, por el momento están mal repartidos los beneficios y las cargas. (P. Cruz, comunicación personal, 10 de marzo de 2016)

A pesar de las connotaciones de la implantación de la segunda pista en su vecindad, la mayor parte de los vecinos continúan viviendo en el barrio:

Pese a las afectaciones nuestras viviendas representan nuestro patrimonio familiar, a no ser porque nos saquen o nos fuercen a salir, no nos iremos de aquí, pues nuestro barrio tiene una localización estratégica dentro de la ciudad, ya conocemos el sector, siendo la localidad de Fontibón nuestro hogar, aquí todos nos comportamos como una gran familia. (P. Cruz, comunicación personal, 10 de marzo de 2016)

Los habitantes de este sector, continúan luchando porque su entorno sea habitable y por el reconocimiento de sus derechos como ciudadanos, a pesar que existe agotamiento en el esfuerzo porque el aeropuerto reconozca las afectaciones sobre la población, es una comunidad activa frente a la solución de las necesidades colectivas ante situaciones de la cotidianidad que puede afectar su calidad de vida. En los últimos recorridos realizados encontramos varios avisos en donde se convoca a la comunidad a pronunciarse en contra de la instalación de un horno crematorio y salas de velación en el Cementerio de Fontibón. La presidenta del barrio La Cabaña tiene unos volantes sobre la mesa de su casa, para convocar a los vecinos a una reunión para impedir la instalación del horno crematorio en el cementerio, sugiere disponer los afiches en tres tiendas del barrio en donde muy probablemente los vecinos los van a leer. Posteriormente nos encontramos con el señor Alfonso, habitante de la Cabaña, quién está en su casa, tiene ropa de trabajo y nos cuenta que el concejal Julio Acosta ha traído a la prensa para abordar el tema, se han hecho manifestaciones y se planea una marcha, es un tema que ha involucrado a los barrios La Cabaña, Los Cábulos, El Triunfo, La Giralda, Versalles, Las Flores, entre otros, porque se cree que va a afectar negativamente la calidad de vida en el entorno por causa de emisiones contaminantes a la atmósfera, es recurrente el comentario “adicional al ruido de los aviones, ahora nos tendremos que aguantar los malos olores provenientes del cementerio”. Diez días después de conocerse la situación y con la movilización de la comunidad, el 17 de marzo de 2016 se realizó una reunión en el salón comunal de los Cambulos con la participación de los 9 ediles electos,

la policía nacional, un delegado de la Secretaría Distrital de Ambiente y la comunidad de los barrios aledaños, varios de los miembros de las JAC de todo el sector, personas de la tercera edad, mujeres adultas y jóvenes. Era generalizado el comentario de los asistentes en el auditorio, “no nos puede pasar lo mismo que con el aeropuerto, nos enteramos cuando ya no había nada que hacer, si lo dejamos instalar de aquí no sale nunca”. Frente al horno crematorio se insiste en que no solo son los gases contaminantes sino los efectos correlacionados como incremento del parque automotor y la disposición inadecuada de residuos sólidos. En el transcurso de la reunión se informa que la construcción de la obra en el cementerio es clausurada porque no posee licencia de construcción, el representante de Secretaría de ambiente anuncia que por el momento no se ha otorgado permiso de emisiones a la diócesis de Fontibón para la operación de hornos crematorios, por el momento los vecinos del sector han ganado una pequeña batalla por mantener la habitabilidad de su entorno, cancelan la marcha planeada porque han alcanzado su objetivo. Dentro de la discusión se reivindica la existencia de un sector residencial y la presencia de servicios sociales e infraestructuras comunitarias en la zona, a pesar de lo que diga la norma es una zona residencial, siendo precisamente el barrio la Cabaña el más populoso.

	
<p>Centro de Desarrollo para personas mayores de 18 años con discapacidad de la Secretaría de Integración Social (Fuente: google earth, 20/06/2016)</p>	<p>IED Colegio Luis Angel Arango, sede B</p>



Cancha Múltiple y en el fondo Salón Comunal del Barrio La Cabaña



Jardín Infantil La Cabaña, adjunto a la Secretaría de Integración Social



Estudiantes en zona escolar



Celebración del día del niño en el Salón Comunal La Cabaña (fuente: Ibargién D. 30/04/2016)



IED Colegio Luis Ángel Arango Sede A



Carrera 106, a mano derecha se observa vivienda en donde Funciona el Hogar de la Tercera Edad El Cariño del Patriarca, cuyo predio se encuentra dentro de área de reserva vial



Esquina de la Carrera 103 con calle 23 G, en la misma se observa el paso de la ciclo ruta y el colegio en el fondo



Presencia de transporte de carga en las vías al interior del barrio



Vista panorámica, tipología de las viviendas de autoconstrucción con distintos grados de desarrollo



Callejón en el barrio La Cabaña, producto de la subdivisión progresiva de los predios



Tienda tipo en el barrio La Cabaña



Supermercado Coomercol, en el pasado tuvo gran importancia en la venta de abarrotes en el sector



Bodega en inmueble esquinero en vecindad con viviendas de autoconstrucción



Mezcla de usos que empiezan a observarse en el barrio La Cabaña



Borde barrio La Cabaña- aeropuerto El Dorado cuyo límite es la Av. Cl 24 o Av. Luis Carlos Galán Sarmiento, al fondo se observa arbolado del jarillón instalado como medida de mitigación ambiental



Esquina de la carrera 104B con calle 23 I Bis, en el fondo se observa pared de aislamiento de predio de propiedad de la nación que anteriormente era utilizado como cancha de futbol y más hacia el fondo arbolado de jarillón



Avión que irrumpe en el barrio con su ruido característico



Vivienda utilizada como sede de una fábrica

	
<p>Licencia de construcción para vivienda, al interior de la misma se observan materiales y equipos de construcción</p>	<p>Licencia de construcción para comercio Zonal, ni esta, ni la anterior se encuentran reportadas en el SINUPOT a junio de 2016</p>
	
<p>Mezcla de usos, en el fondo se observa un fruver al lado de una bodega</p>	<p>Bodega recientemente construida, era un lote sin construir en donde funcionaba un parqueadero, próxima a zona de estudiante, al frente una madre con sus dos hijos que regresan de las escuela</p>
	
<p>Cementerio de Fontibón</p>	<p>Zona del cementerio que colinda con carrera 106, eventualmente podría ser afectada si se llegase a ratificar la ampliación de esta avenida</p>

	
<p>Construcción de Salas de Velación y Horno crematorio sin licencia de construcción en el Cementerio</p>	<p>Anuncio de la obra por parte de la Diócesis “Nuestro jardín cementerio sigue creciendo próximamente nuevas salas de velación”</p>
	
<p>Convocatoria a reunión en oposición a la construcción de horno crematorio</p>	<p>Sellamiento de la obra por parte de la autoridad policiva por cuanto la misma se estaba realizando sin la respectiva licencia de construcción.</p>

Figura 26: Espacio-Tiempo-Ser Humana barrio La Cabaña.

Fuente: Ibarguen D. y Registro Propio

2.10. Urbanización Los Cámbulos

El barrio Cultural Los Cámbulos ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al norte con la Calle 23 H urbanización El Triunfo a una distancia aproximada de 320 m de la cabecera de la segunda pista y a 50 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el sur con la calle 23 D barrio Versalles, por el occidente con la carrera 109 barrio Las Flores y por el oriente con la carrera 107 barrio La Cabaña (ver Figura No 27).

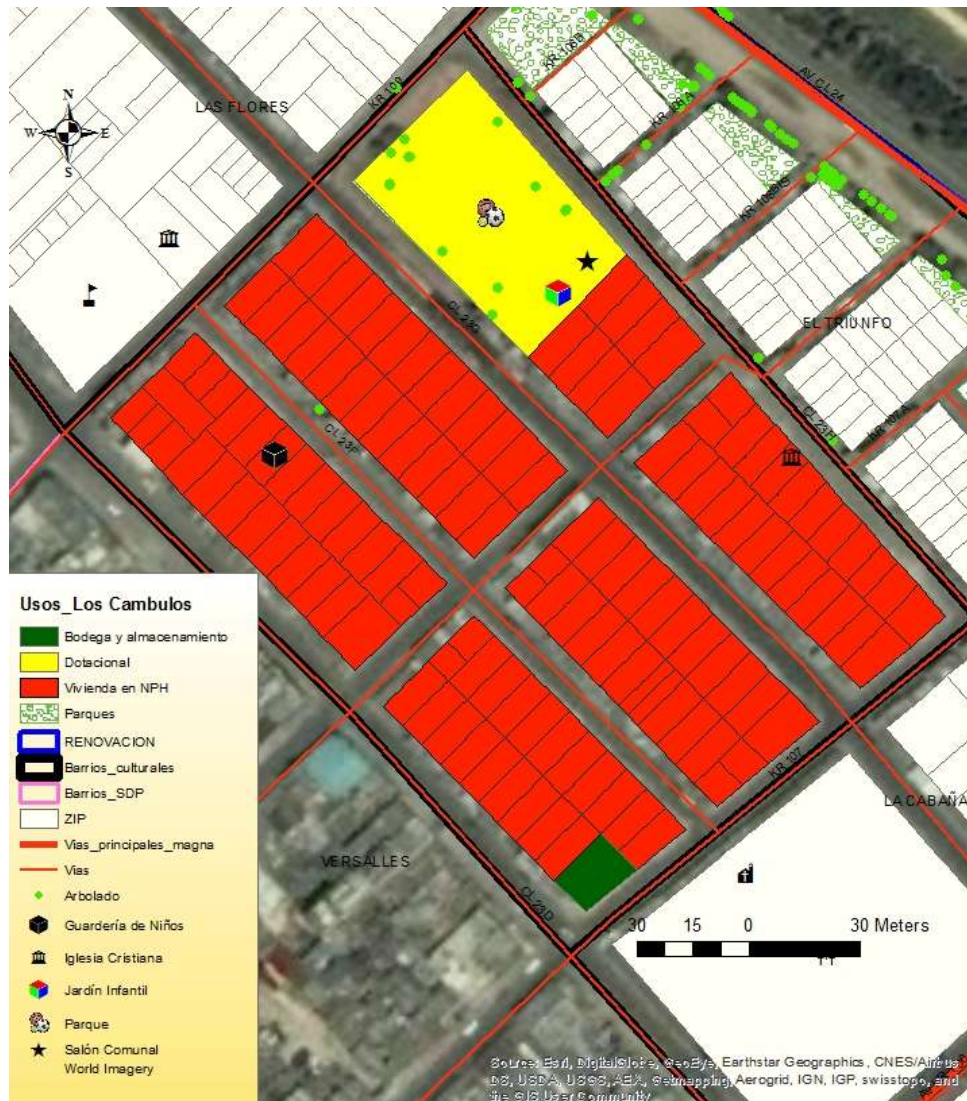


Figura 27: Urbanización Los Cábulos.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio Social de Fontibón (2011), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis Online

El observatorio social de Fontibón (2011) resalta la existencia de parque público y salón comunal en donde también funciona un jardín infantil del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, con un local en arriendo para garantizar sostenimiento, vías del barrio en buen estado siendo las principales para su acceso la CI 23 D y la 23 G, servicio de transporte aceptable, cobertura del 100% en acueducto, alcantarillado, aseo, energía y gas natural. Destaca la labor activa de la JAC en su gestión organizacional y en la solución de las problemáticas de los habitantes del

barrio, así como la presencia del Grupo del Adulto Mayor Los Años Maravillosos con 180 miembros aproximadamente.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 el área reconocida por los habitantes como el barrio Los Cábulos contenía 131 predios de uso residencial, 1 dotacional y 1 bodega (ver tabla No. 9).

Tabla 9: Predios por Usos barrio Los Cábulos.

Uso	No Predios	Área Terreno
Vivienda en NPH	131	15866,2
Dotacional	1	2672,8
Bodega y almacenamiento	1	228,6
Total	133	18767,6

Fuente: UAECD (2012)

De la Carrera 107 hacia el occidente hasta la carrera 109 en donde se termina el parque se encuentra el barrio Los Cábulos, el uso predominante corresponde a viviendas de autoconstrucción principalmente de dos pisos con garaje y terraza con área de terreno de 121m² y área construida de 214m² en promedio, en donde se resuelven necesidades de vivienda y de arriendo, según la JAC para el 2016 de sus 1200 habitantes la mitad correspondía a propietarios y la otra mitad a arrendatarios, a pesar de la condición de tenencia a través de la JAC se busca el reconocimiento de los vecinos, como medida también para contrarrestar problemas de inseguridad que se vienen presentando en el sector. Hay algunas tiendas y servicios orientados a resolver las necesidades del barrio (comidas rápidas, misceláneas, panaderías, papelerías, un servientrega, una sastrería pequeña, entre otros), se observa un sellamiento de una construcción de vivienda con fecha febrero de 2016, empieza a hacer presencia algunas bodegas al interior del barrio así como ofertas de venta, pero también en las ventanas y paredes de las casas de quienes quieren permanecer en el barrio aparecen afiches en contra de la instalación del horno crematorio del cementerio que queda ubicado en su límite occidental en el barrio La Cabaña, los vecinos han sido activos en la manifestación de su rechazo pues se cree que va a afectar negativamente la calidad de

vida en el barrio por causa de emisiones contaminantes en la atmósfera. Aunque el barrio no cuenta con colegios en su límite con la carrera 109 se encuentra el Colegio Madre Matilde, siendo notoria la presencia de estudiantes en la mañana y al medio día cuando salen de clase. En general en las vías del barrio hay momentos de congestión vehicular, pese a su centralidad las rutas de transporte público que circulan principalmente por la Calle 23 D vienen escaseando desde que se implementó Transmilenio, situación que se ha vuelto más crítica desde que empezó a operar el Sistema Unificado de Transporte, en horas de mayor congestión pasan varios buses pero llenos, en el resto del tiempo disminuye su frecuencia siendo necesario dirigirse hasta la carrera 100 que queda a 9 cuadras.

Llegamos al parque del barrio compuesto por una cancha múltiple, parque infantil, una zona verde con varios árboles dentro de ellos un nogal y un caucho Tequendama, la junta de acción comunal ha estado al tanto de su mantenimiento, ya sea del césped, del arbolado, del mobiliario. Hacen uso del parque, estudiantes de los colegios aledaños ubicados en el barrio Las Flores, trabajadores que salen a la hora de su almuerzo, niños que se recrean, adultos mayores que salen a tomar el sol, un escenario cuyo espacio aéreo es transitado por los aviones que despegan del aeropuerto con su ruido que se ha vuelto habitual. En uno de los costados queda el salón comunal de una planta, en la entrada hay un reglamento para su respectivo uso donde enuncia las actividades permitidas como asambleas comunitarias de vecinos, reuniones de la junta directiva de la JAC, actividades culturales, sociales, recreativas, de capacitación y formación que beneficien a los habitantes del sector y demás actividades que persigan el desarrollo comunitario. En el salón comunal no son evidentes las medidas de insonorización ordenadas dentro del Plan de Manejo Ambiental del aeropuerto, cada vez que pasa un avión es necesario interrumpir las intervenciones, cuenta con una sala de reunión, una oficina y baterías de baño. Dentro del salón comunal

también funciona una sede del bienestar familiar que atiende a niños menores de 5 años y converge en el mismo auditorio de reunión. En la esquina funciona un taller de ornamentación en un local arrendado por la junta, obteniendo ingresos para lograr la sostenibilidad económica de la organización. En la entrada del salón comunal también se encuentra publicado el auto para la depuración del libro de afiliados de la JAC, con un remanente de 126 socios activos que residen en el barrio y que participan activamente de las actividades de la junta cumpliendo con todos los requisitos para seguir ostentando esta calidad. En el recorrido por el barrio adicionalmente se encontró una vivienda en donde prestan servicios de guardería para niños y una sede de la iglesia cristiana Remanente Fiel de Dios, quienes hacen parte de la religión católica asisten por su parte a la Parroquia El Santo Cristo ubicada en el barrio Internacional (ver Figura No 28).

La urbanización Los Cámbulos tiene su origen en la década del 60, en 1963 el señor Elías Rodríguez adquirió un predio rural (en donde se desarrollaban actividades agrícolas, cría de ganado y cerdos) con el fin de urbanizar efectuando el respectivo loteo, trazado de vías y destinación de una zona de cesión de 2850,98m² para uso dotacional, plasmando el proyecto en un plano que sería radicado ante la autoridad de planeación de la época y aprobado según Memorando No 2578 del 8/04/1967 (Secretaría Distrital de Planeación, Radicado 2-2016-21082). La venta de los lotes la empezó a realizar entre 1964 y 1965 con el poblamiento del barrio cada quién realizaba su construcción de manera gradual y de acuerdo a sus posibilidades, la primera panadería fue la de la familia Espejo que llegó en 1966, el urbanizador posteriormente se encargó de gestionar la dotación de las redes de luz, agua y alcantarillado. La mayoría de vecinos que llegó a vivir en el barrio encontró que era un lugar central seguro para vivir con buen servicio de transporte, incluso mejor que en la actualidad, pues empezó a presentarse deficiencias y eliminación de rutas hace aproximadamente 15 años. Las vías permanecerían con una capa de recebo hasta la

década del 70 cuando empezaron a pavimentar la carrera 107 y la carrera 108, pero la pavimentación de las vías al 100% se conseguiría varios años después, la última fue la calle 23 F que ante la demora de las autoridades los vecinos se unieron, cada quien colocó una cuota y fue pavimentada con recursos propios. En la década del 90 se extendió la red de gas natural culminando así la instalación de la totalidad de los servicios públicos domiciliarios. (Observatorio Social de Fontibón, 2011)

La comunidad se organizó en un comité cívico desde el año de 1968, adquirió personería jurídica como Junta de Acción Comunal bajo Resolución 0034949 de 1984 del Ministerio de Gobierno y auto de reconocimiento 322 de Julio 1 de 2008. La organización comunitaria ha participado de manera activa en el mejoramiento de los servicios en el barrio, sobresale la gestión adelantada en torno a la consolidación de la zona dotacional, al principio en el parque había una cancha de tierra, se fue dotando poco a poco con la ayuda de la comunidad y de la administración pública, su limpieza, la siembra de árboles, la dotación del mobiliario, la instalación de la cancha múltiple, la reja de aislamiento, el mantenimiento de la zona. El inicio de la construcción del salón comunal se realizó con la mano de obra de la comunidad, alcanzaron a construir dos locales y lo que es hoy el salón comunal lo dejaron encerrado a una altura de un metro, posteriormente se adelantarían gestiones ante las autoridades para la respectiva culminación de la obra, desde entonces la comunidad ha estado al tanto de su administración y mantenimiento. (I. Torres, comunicación personal, 10 de marzo de 2016). Hoy la Junta de Acción Comunal, sigue trabajando de manera activa, se destaca la participación de hombres y mujeres de distintas generaciones en su junta directiva lo que permite tener una acción integral dirigida a todos los segmentos de la población. Adicional al mantenimiento de las instalaciones comunitarias, la junta sigue trabajando en aspectos organizacionales, de seguridad, en la solución de problemas coti-

dianos que puede afectar la calidad de vida en el barrio como el caso de la posible construcción de horno crematorio en el cementerio, así mismo se encuentra articulada a una de las organizaciones que trabaja el tema del aeropuerto, a fin que se reconozcan las afectaciones sobre el vecindario y la reivindicación de derechos de sus pobladores.

Al principio cuando se construyó el barrio y cuando la mayoría de las familias llegaron no se tenía conocimiento que en su vecindad se fuera a construir la segunda pista, en la actualidad a pesar de las afectaciones los vecinos han tenido que aprender a convivir con el aeropuerto, no por eso aceptan ser invisibilizados, pidiendo que se les compense la calidad de vida quitada

Cuando llegué al barrio en 1969 ya existía la pista norte, del lado sur había un potrero, no había mayor incomodidad de vivir cerca al aeropuerto, hacíamos paseo familiar los fines de semana para mirar los aviones, nadie había dicho que allí se construiría la segunda pista y cuando lo hicieron fue rapidito, al inicio de la operación fue muy molesto pues no estábamos acostumbrados a ese ruido, 18 años después aunque sabemos que existen afectaciones hemos tenido que convivir con el aeropuerto, hay días en que no reparamos de manera consciente en los aviones a pesar de su ruido, paralelamente después de la construcción de la segunda pista ha aumentado el tráfico, algunos vecinos se han ido, se ha empezado a construir bodegas. Hubo muchos comentarios, que nos iban a comprar, que nos iban a expropiar, algunos vecinos se asustaron y vendieron, en la esquina vendieron una casa en 160 millones hace 3 o 4 años y construyeron una bodega y vivienda, pero la mayoría nos quedamos, lo que esperamos es un fortalecimiento en salud, educación, algunas oportunidades laborales dentro del aeropuerto, porque como hay una afectación debemos ahorrar para un futuro, y nos toca aprender a vivir con el aeropuerto porque no lo van a sacar de aquí, el aeropuerto por su parte no va a comprar nuestros predios, de pronto particulares si pero nosotros por el momento no tenemos intención de venta. Por lo anterior se ha venido trabajando por el reconocimiento de los derechos de la comunidad. (I. Torres, comunicación personal, 10 de marzo de 2016)

Toda mi vida he tenido un referente del aeropuerto, porque cuando era niño era muy divertido ir al potrero a ver despegar los aviones, ya después de la construcción de la segunda pista se empieza a ver la afección por el ruido, vivimos estresados, la comunicación es muy cortada, el problema de insomnio al principio es muy difícil, el deterioro de las propiedades, el transporte de carga pesado por las vías del barrio que las deteriora. Con esta presión desde que se construyó la segunda pista se ha ido alrededor de 20 de las 130 familias fundadoras del barrio, pero han llegado otras familias y en donde se ha construido bodegas también ha llegado familias, luego la actividad residencial a pesar del aeropuerto por el momento va a seguir existiendo. Pedimos que la comunidad se beneficie de la cercanía al aeropuerto, no podemos recibir solo las afectaciones, se necesita atención médica para valorar y tratar a la población local afectada con el aeropuerto, especialmente a los niños y jóvenes que han nacido dentro de la realidad de la segunda pista. Exigimos el cumplimiento del plan de manejo ambiental por parte del aeropuerto, las medidas de insonorización fueron parciales, en algunas habitaciones se intervinieron las ventanas con el cambio de los vidrios y en algunas

ocasiones se cambiaron las puertas, pero no ha habido eficacia en las medidas de mitigación. De otro lado, necesitamos oportunidades de desarrollo dentro del contexto de la operación aeropuerto para nuestras comunidades. (A. Espejo, comunicación personal, 18 de marzo de 2016)

El barrio Los Cambulos presenta la misma norma de uso del suelo que los barrios La Isla, La Cabañita y La Cabaña, se encuentra contemplado como zona de renovación urbana orientada a usos industriales, a pesar de lo mismo como se ha expuesto anteriormente, continúan predominando la actividad residencial en consideración a que a grandes rasgos el barrio cumple todas las funciones para proveer a los residentes una adecuada calidad de vida “actualmente los habitantes de la Urbanización Los CábuloS mantienen buenas condiciones de vida a pesar de algunos problemas asociados a su cercanía con el cementerio central de Fontibón y el permanente ruido de los aviones” (Observatorio Social de Fontibón, 2011), con expresiones de conformidad como las siguientes que expresan un sentido de arraigo frente a su hábitat autoconstruido:

A pesar del ruido que nos impusieron, nosotros ya habíamos escogido este sector para vivir y ya llevamos muchos años para querernos ir, además estamos muy bien ubicados dentro de la ciudad, uno aprecia lo que le ha costado construir la casita, es un sitio adecuado para vivir, además tenemos una buena comunicación con los vecinos. El aeropuerto no se va a ir, se tiene que instalar un sistema de convivencia donde se incluya a las comunidades. (I. Torres, comunicación personal, 10 de marzo de 2016)

Es una zona muy amañadora ¡consigues de todo!, encontramos desde lo material necesario para la vida, pero también un sentido de arraigo, el amor que le tenemos al barrio por todo lo que se ha vivido. Ha empezado a llegar nuevas familias, pero las familias que siempre han vivido aquí no se han ido porque hay un gran arraigo familiar es un barrio muy unido, entre las mismas familias ya ha habido parentesco porque se casan los hijos. Entre vecinos se crea un lazo de solidaridad porque los problemas que nos aquejan, hace que la gente tenga más contacto y hablen más, la gente está pendiente de las cosas que pasan en el barrio y se establecen métodos de divulgación. (A. Espejo, comunicación personal, 18 de marzo de 2016)

	
<p>Vista general del Parque Los Cábulos</p>	<p>Estudiantes de colegio jugando en la cancha múltiple del barrio Los Cábulos</p>
	
<p>Parque infantil, al fondo salón comunal Los Cábulos</p>	<p>Entrada del salón comunal Los Cambulos, se anuncia que también hay un Jardín del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar</p>
	
<p>Reunión de pronunciamiento en contra del Horno crematorio del cementerio en el salón comunal Los Cábulos</p>	<p>Niños y madres comunitarias del Jardín del ICBF que opera en el salón comunal Los Cábulos</p>



Aviones que irrumpen en el barrio, vista desde el parque



Afiche de pronunciamiento en contra de la instalación de horno crematorio en el cementerio



Local contiguo al salón comunal que se arrienda para garantizar sostenibilidad económica de la junta de acción comunal



Guardería de niños en una de las viviendas del barrio



Iglesia Cristiana Remanente Fiel de Dios



Vista panorámica del barrio, niños que se dirigen a sus escuelas con su madre

<p>Límite entre los barrios Los Cambulos (derecha) y El Triunfo (izquierda)</p>	<p>Tipología de las viviendas: distintos grados de consolidación</p>
<p>Pequeños comercios al interior del barrio: Tienda y panadería Karen</p>	<p>Vista panorámica de viviendas, en la intermedia se ofrece servicio de alquiler de andamios</p>
<p>Vivienda en construcción con sellamiento de 11 de febrero de 2016</p>	<p>Presencia de bodega que empieza a aparecer en el paisaje del barrio</p>

Figura 28: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio Los Cábmulos.

Fuente: Registro Propio

2.11. Las Flores

El barrio Las Flores ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al norte con la Av. CI 24 aeropuerto El Dorado a menos de 200m del eje de la segunda pista y a

menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el sur con la calle 23 D barrio Internacional, por el occidente con la carrera 113 Parque Zonal Atahualpa y por el oriente con la carrera 109 barrio Los Cábmulos (ver Figura No 29).

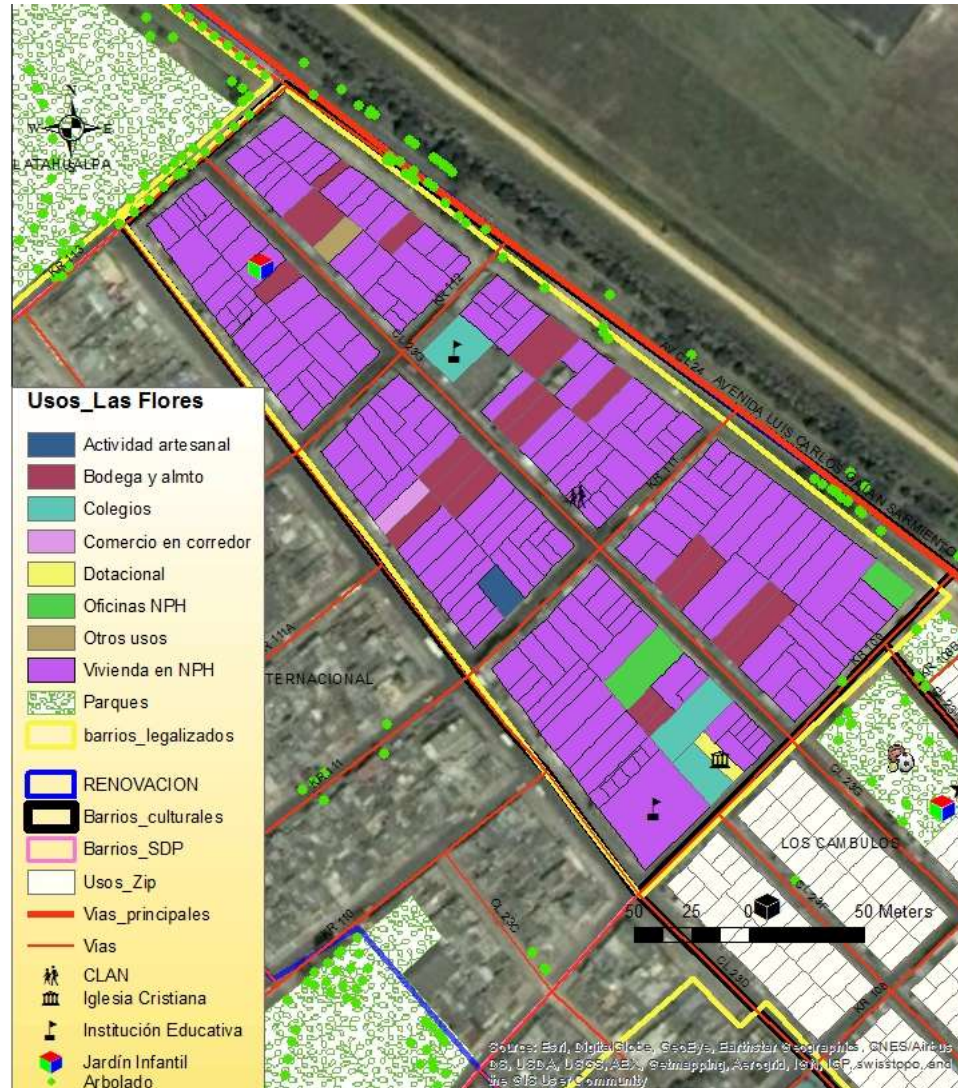


Figura 29: Barrio Las Flores.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), Observatorio Social de Fontibón (2012), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGIS Online

El observatorio social de Fontibón (2011) resalta la presencia en el barrio del Colegio Madre Matilda y del Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario, la ausencia de infraestructuras comunitarias, su vecindad con el parque zonal Atahualpa y el parque barrial Los Cábmulos,

vías en regular estado de conservación, deficiencias en el servicio de transporte público, cobertura al 100% de los servicios públicos de agua, alcantarillado, luz, aseo y gas natural.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 el área reconocida por los habitantes como el barrio Las Flores contenía 171 predios de uso residencial, 19 bodegas, 3 inmuebles destinados a colegios, 2 oficinas, 1 de actividad artesanal, 1 comercio en corredor comercial, 1 predio destinado a otro uso y 1 dotacional (ver tabla No 10).

Tabla 10: Predios por Usos barrio Las Flores.

Uso	No Predios	Área Terreno
Vivienda en NPH	171	28394,11
Bodega y almacenamiento	19	4195,81
Colegios y universidades	3	1389
Oficinas NPH	2	827,3
Actividad artesanal	1	236,8
Comercio en corredor comercial	1	217,6
Otros usos	1	203,5
Dotacional	1	162,5
Total	199	35626,62

Fuente: UAECD (2012)

De la carrera 109 hasta la carrera 113 en límite con el Parque Zonal Atahualpa se encuentra Las Flores, es el barrio más occidental de nuestra zona de estudio, sigue predominando el uso residencial, viviendas bi-familiares de autoconstrucción de dos pisos con garaje y terraza principalmente, de áreas heterogéneas y distintos grados de consolidación. Durante el recorrido continuamos viendo afiches de pronunciamiento de la comunidad en contra del horno crematorio. En el barrio hay sectores en donde se observa que se está consolidando el bodegaje, con presencia de este uso en un 25% en ciertas cuadras. Alguien comenta que en una de las cuadras ya casi compra todas las casas y las ha venido transformando en bodegas. Encontramos seis ventas, 4 casas y 2 bodegas, una de ellas recién construida que según uno de los habitantes del sector se encuentra en venta hace 6 meses por un valor de \$570.000.000. En el subsector que estamos es-

tudiando de la Av. Cl 24 hacia el sur a pesar que predomina el uso residencial, es el barrio que presenta mayor consolidación del uso de bodega y almacenamiento, no obstante, para el 2012 solo representaba el 12% de la superficie predial del barrio con 19 predios con una tendencia de crecimiento a un ritmo lento, pues para el 2002 solo había 13 bodegas en el barrio de conformidad con la base catastral para ese año. En la mañana, al medio día y en la tarde se empieza a notar la presencia de operarios que entran o salen de sus trabajos. El barrio es bordeado por la calle 23 D por donde circulan con poca frecuencia rutas de transporte público, en cambio hay presencia de vehículos de carga que se extiende a todo el barrio. La Av. Cl 24 por su parte, destinada al transporte de carga se ha convertido en foco de disposición inadecuada de escombros, de inseguridad y consumo de estupefacientes (ver Figura No 30).

Llegando a la esquina de la 23 D con carrera 109 en el barrio Las Flores encontramos el Colegio privado Madre Matilda que inició labores en el barrio en el año 1986 como “kínder la primavera” y que posteriormente se ampliaría a nivel básica primaria en 1992 y a básica secundaria y media vocacional en 1995 optando por la modalidad de “Bachillerato Académico con Orientación Comercial - empresarial”, teniendo en cuenta el medio socio – económico del sector”, hoy dinamiza la vida en el barrio, en la mañana y al medio día niños y jóvenes al frente de la entrada, la ruta del transporte escolar estacionada y varios vendedores ambulantes. Al lado hay una venta de una vivienda en oferta para construir una bodega o apartamentos en cuyo primer piso funciona la Iglesia “Asambleas de Iglesias Cristianas”. Dentro de las Flores como ya se dijo se encuentra El Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario, en la mañana, al medio día y durante la jornada escolar se observan estudiantes, ya sea que entran, que salen o que hacen uso de los espacios deportivos del sector. En el recorrido encontramos un Hogar de Bienestar Familiar y el Centro Local de Artes para la Niñez y la Juventud- CLAN Las Flores Fontibón, este

último funciona en una edificación recientemente construida de tres pisos e inaugurada por el Distrito el pasado 29 de agosto de 2015, nos cuentan que atiende a población a partir de los 7 años de edad, específicamente en este momento se encuentran ofertando cursos de danzas, preguntamos si la construcción se hizo con alguna tecnología especial para amortiguar el ruido, pero la persona que nos atiende no maneja el tema, solo lleva 3 meses trabajando acá por ende no conoce de los detalles constructivos, nos dice que en horas de la tarde después de las tres, los estudiantes manifiestan incomodidad por el ruido generado por los aviones.

En relación con la oferta de comercio y servicios en el barrio, se encuentran algunas tiendas, internet, cafeterías y panaderías para atender a la población del barrio, sobresale también la existencia de servicios para el mantenimiento de transporte. Caminamos por la 23 D, hablamos con una tendera de una tienda-panadería, nos dice que se encuentra acostumbrada al ruido y que no le molesta, ella cree que en un futuro el barrio va a estar compuesto por bodegas, de hecho en la zona solo se puede construir para este uso, lleva viviendo muchos años en este lugar en un inmueble de un piso, se observa hacia el fondo un área amplia con un patio central en donde habita. Seguimos bordeando el barrio esta vez sobre la Av. Cl 24, cuyos predios colindantes hacen parte de la zona de reserva vial para futura ampliación de la vía, los usos residenciales se encuentran en mezcla con bodegas, se observan varias viviendas abandonadas, dos negocios de lavado de carros uno de ellos en construcción. En el interior del barrio, en la esquina de la carrera 111 con Cl 23 G encontramos un monta-llantas atendido por un señor de la tercera edad, tiene overol manchado con grasa, permanece sentado sobre un arrume de llantas que tiene al frente de su negocio, vive en el barrio desde hace 34 años y en la actualidad tiene 72 años, habita en esa misma casa en compañía de sus 5 hijos quienes tienen la aspiración de irse para Mosquera, todos ellos trabajan y él se queda solo durante el día atendiendo el local, su casa de frente tiene 2 pisos

construidos y terraza y en la parte posterior ya empezó a levantar el tercero. El espera continuar viviendo en este sector afirmando “acá llegué y no tengo más a donde ir”, cuando llegó a la ciudad encontró que en esta zona había demanda de trabajo, estaba el paradero de los buses Panamericano, Bermúdez, Metropolitana entre otras, de tal manera que se dinamizaba la economía alrededor del transporte, pero el trabajo y las rutas de transporte en el barrio empezó a escasear desde hace 15 años desde cuando se construyó Transmilenio, ahora permanece todo el día viendo pasar gente para no aburrirse dentro de su casa, de vez en cuando llega un cliente, entre tanto sigue esperando, tiene la expectativa de seguir viviendo en Las Flores y ampliar su casa, el solo vendería si le pagaran “algo justo por su casa” que él cuantifica en \$1.000.000.000, hace comentarios sobre el mercado inmobiliario en el barrio, “al principio se registraron ventas, pero en la actualidad han disminuido porque los predios se han puesto costosos”

El barrio Las Flores tiene su origen en el año de 1954 como producto de la parcelación de un lote de la Hacienda Las Flores remanente de la venta del terreno para la construcción del aeropuerto El Dorado, dado que quedaba aislado y que no fue incluido dentro del negocio su entonces propietaria María de los Ángeles Amaya decidió lotear y vender, dejando demarcadas las vías y reservando un terreno para un desarrollo comunitario, el cual no fue entregado oficialmente al Distrito, de tal manera que posteriormente adquirió dominio privado. No existían servicios públicos, en algunas casas conservaban aljibes y en la mayoría de los casos debía traerla de una pila ubicada en el barrio Versalles. Para la década del 60, se instaló la red eléctrica con el aporte de la mano de obra de los vecinos, así mismo el acueducto y el alcantarillado. En la década del 70 se gestiona la legalización del barrio, concedida bajo Resolución 986 del 01/01/1974, a finales de este decenio se realiza la pavimentación de las vías y construcción de sardineles cofinanciados por la comunidad mediante aporte en efectivo. Para la consecución de los servicios los vecinos se

organizaron primero en una junta de mejoras y posteriormente en Junta de Acción Comunal con personería jurídica 1184 de 1967 y auto de inscripción 562 del 2 de julio de 2008. En su consolidación, la actividad del barrio se vio dinamizada con la presencia de los paraderos de buses de las empresas Metropolitana y Bermúdez que con su dinámica natural promovieron su densificación. (Observatorio social de Fontibón, 2012).

El barrio Las Flores de la subzona de estudio que se encuentra destinada para renovación urbana hacia usos industriales, es el que presenta mayor incidencia de bodegas, sin embargo la actividad residencial sigue siendo predominante, con infraestructura social y equipamientos urbanos que promueve el desarrollo de la niñez y de la juventud, gran parte de los habitantes permanecen en el sector conviviendo con el aeropuerto, algunos de los mismos ubican riesgo por contaminación ambiental proveniente del aeropuerto, pero el barrio les ofrece un ambiente conocido, proximidad a espacios recreativos como el parque zonal Atahualpa o el CLAN Las Flores, a establecimientos educativos tanto públicos como privados para los niños y jóvenes y facilidad de comunicarse internamente y con el resto de la ciudad a pesar que han venido escaseando las rutas de transporte en el barrio.

	
<p>Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario</p>	<p>Centro Local de Artes para la Niñez y la Juventud CLAN Las Flores Fontibón</p>



Iglesia Cristiana "Asamblea de Iglesias Cristianas", en el segundo piso aviso de venta



Parque Los Cábulos en colindancia con el barrio Las Flores, al fondo sus viviendas y comparsa de estudiantes del Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario



Colegio Madre Matilde, salida de estudiantes



Comparsa de estudiantes Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario, cruce CI 23 D



Hogar de Bienestar Familiar



Vista del parque Atahualpa desde el barrio Las Flores



Vista panorámica tipología de las viviendas con distintos grados de desarrollo



Vivienda de tres pisos con dos locales comerciales: servicio de internet y tienda de barrio



Transporte de carga que circula por la CI 23 D



Vista panorámica del barrio, mezcla de usos: viviendas y bodegas



Vivienda en venta en zona de consolidación de bodegas



Zona de consolidación de bodegas próxima a área escolar



Figura 30: Espacio-Tiempo-Ser Humano Barrio Las Flores.

Fuente: Registro Propio

2.12. El Triunfo

La Urbanización El Triunfo ubicada en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al norte con la Av. CI 24 aeropuerto El Dorado a 200m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el sur con la calle 23 H barrio Los Cábulo, por el occidente con la carrera 109 barrio Las Flores y por el oriente con la carrera 107 barrio La Cabaña (ver Figura No 31).

Del parque Los Cábulo hacia el norte queda el barrio El Triunfo que se extiende desde la carrera 107 hasta la 109, está compuesto por 77 viviendas con área de terreno promedio de 74m² y área construida de 126 m² (UAECD, 2012), se observa trazos de un origen formal como

urbanización homogénea, gran parte de las casas conservan el área de antejardín mostrando cierta regularidad, algunas poseen transformaciones como la instalación de una tienda o negocio o la ampliación de la vivienda sobre dicha superficie. Las viviendas se encuentran organizadas en seis manzanas conectadas a pequeñas zonas verdes y separadas por calles angostas peatonales que confluyen a la calle 23 H y a la Av. Cl 24.



Figura 31: Urbanización El Triunfo.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis Online

El barrio fue producto de una construcción planificada, las casas fueron entregadas en obra negra por el Instituto de Crédito Territorial³⁷ en 1970, su diseño original correspondía a viviendas unifamiliares de dos plantas, sala-comedor, cocina, dos baños, tres habitaciones, patio y jardín con cobertura al 100% de servicios públicos de acueducto, alcantarillado y luz, posteriormente en la década del 90 sería extendida la red de gas natural, así mismo algunas de las viviendas han sido ampliadas principalmente con la construcción de sus zonas de antejardín y de patio, unas cuantas han alcanzado los tres pisos de edificación.

El Triunfo no cuenta con salón comunal, cuando los vecinos desean reunirse solicitan permiso en el salón comunal de Los Cábulos o de La Cabaña, en el momento de la última visita se estaban organizando para protestar por la instalación de un horno crematorio en el cementerio de Fontibón, “porque a la contaminación auditiva ahora se suma la contaminación por emisiones atmosféricas del cementerio”. Los niños y jóvenes del barrio estudian en las distintas instituciones educativas públicas y privadas del sector. En el extremo occidental de El Triunfo hay una pequeña plazoleta con algunas bancas que hace parte de la zona de cesión de esta urbanización. Sobre la Av. Cl 24 como espacio público, se extiende una zona verde o franja de protección ambiental con presencia de árboles que a la vez hace parte de la zona de reserva vial de la avenida y que sería afectada en caso de su ampliación, sobresale un encerramiento amplio en donde se cultivan arbolitos y plantas de jardín, en este costado la mayor parte de las casas presentan reforzamiento en sus rejas, pese a esto en un antejardín se observa un habitante de calle durmiendo a plena luz del día (ver Figura No 32).

Sobre la Av. Cl 24, en una de las viviendas funciona una tienda, doña Rosa la tendera, llegó hace aproximadamente 30 años al barrio, continúa viviendo acá porque conoce a sus veci-

³⁷ Creado mediante Decreto 200 de 1939, entidad encargada de construir y otorgar crédito para la compra de vivienda con algunos subsidios del Estado a la tasa de interés y al precio de la vivienda (<http://www.urosario.edu.co/>)

nos la mayoría de los mismos propietarios con quienes ha formado lazos de amistad y solidaridad, a pesar que se siente afectada por el ruido de los aviones, el zimbardo generado por el transporte de carga que circula sobre la avenida, la inseguridad y la presencia de habitantes de calle. Al respecto del aeropuerto menciona:

Cuando llegue al barrio aún no se había construido la segunda pista, en ese entonces había una zona verde en donde los vecinos hacían deporte, después que empezó su funcionamiento, convivir con el ruido ha sido difícil, es recurrente el dolor de cabeza en niños y adultos, ahora que está operando la pista las 24 horas, el problema se ha acrecentado, dado que en algunas noches ya no se puede dormir por el zumbido constante de los aviones. He salido a marchar para la visibilización de los habitantes en el área de influencia del aeropuerto, pero la represión de la policía antimotines ha sido tremenda. Me gustaría continuar viviendo en Fontibón, pero cada vez es más insalubre convivir con el ruido, en el sector hicieron obras de insonorización, pero las mismas no funcionaron. Muchas de las viviendas del barrio presentan fisuras causadas por las vibraciones. (R. Martínez, comunicación personal, 17 de marzo de 2016)

Ella vendería su casa solo si le pagaran un precio justo, un vecino que la acompaña dice que en general en el sector las casas no pueden valer menos de \$300.000.000, así mismo observa que el barrio sigue siendo residencial y no se ha transformado su uso por la influencia del aeropuerto, la mayoría de quienes llegan lo hacen para vivir.

Entre carrera 107 A y 107 Bis existe un pequeño parque con una jardinera central, algunos árboles y una zona de circulación sobre la que se parquean carros, en la ventana de una de las casas esquineras se observa una valla con licencia de construcción para vivienda no reportada en la página web del Sistema de Norma Urbana y Plan de Ordenamiento y Plan de Ordenamiento Territorial SINUPOT a junio de 2016. Una de las vecinas que vive sobre el parque refiere que habita hace 8 años en este barrio con su esposo y sus dos hijos en edad escolar, al respecto precisa:

Algunos amigos nos hicieron el comentario que ¡como nos íbamos a vivir al lado de la pista!, pero compramos en el barrio El Triunfo porque toda la vida he vivido en el sector y mis redes familiares se encuentran en la zona, por eso vivo acá, en ocasiones más que el ruido de los aviones, me genera mayor molestia el zimbardo generado por el paso del transporte de carga que va para el aeropuerto principalmente en horas de la madrugada, en las vivien-

das del barrio es generalizada la presencia de grietas en las viviendas, causadas posiblemente por las vibraciones generadas.

Adicional al problema común del ruido que altera la calidad de vida de los habitantes y puede causar afectaciones en su salud, así como la colindancia con la Av. CI 24 que lejos de articular el barrio con otros lugares de la ciudad, se constituye en foco de inseguridad y de impactos correlacionados con el transporte de carga, llama la atención el comentario generalizado de la presencia de fisuras en las viviendas máxime cuando la Urbanización El Triunfo posee un origen formal, cuyas viviendas fueron edificadas por una constructora, para la aeronáutica las fallas en las construcciones pueden ser originadas por la deficiencia en su calidad, para los habitantes las fisuras son causadas por las vibraciones

Nosotros vemos terrible lo del tema del aeropuerto, toca esperar a ver que deciden, esto lo metieron y a nosotros no nos avisaron, ni que iban a construir la segunda pista, ni que iban a hacer absolutamente nada de nada, de un momento a otro la construyeron y cuando nos dimos cuenta ya estaban volando los aviones, estoy afectada por el oído izquierdo porque a ratos no oigo nada, no importa la edad, sea niño, sea anciano, ¡somos seres humanos vulnerables al ruido!, eso de la pista nos ha traído grandes problemas, aquí no hicieron ninguna medida de insonorización, los vidrios del primer piso se reventaron por las vibraciones, la casa presenta fisuras verticales y horizontales en todo el conjunto de la construcción, solo hicieron esas medidas de insonorización en algunas casas para las alcobas, ellos eran los expertos que venía de la aerocivil, pero no se solucionó nada. Uno nunca se acostumbra al ruido, solo que por necesidad de la vivienda a uno le toca acomodarse, ya lo hicieron a la brava, pero eso con el tiempo afecta, cuando no está pasando un avión es rico, es delicioso es como si uno viviera en el campo, pero el problema es cuando pasan los aviones, eso a cualquiera afecta, le pone a uno los nervios de punta, salen por intervalos, a veces cada 3, cada 5 minutos, rrrrrrrrru ...unos suenan más que otros, entonces imagínese como queda uno ...cuando pasa un avión y estoy durmiendo quedo sentada. En el pasado salí a la marcha cuando hubo una movilización en contra del aeropuerto, porque era beneficio para nosotros mismos, pero no se obtuvo ningún resultado, así como nos ve, en caso de una nueva convocatoria lo pensaría. (B. E. López Mojica, comunicación personal, 8 de septiembre de 2012)

A pesar que la Urbanización El Triunfo posee tratamiento de renovación urbana orientada a usos industriales y que sus habitantes vienen adoleciendo de las afectaciones anteriormente mencionadas, su origen residencial permanece inmutable, conservando el uso de vivienda en el 100% de las construcciones.

	
<p>Encerramiento en donde se cultiva arbolitos y plantas de jardín</p>	<p>Habitante de la urbanización El Triunfo</p>
	
<p>Sobrevuelo de un avión sobre la urbanización El Triunfo</p>	<p>Habitantes en zona de protección ambiental sobre la Av. CI 24 en el barrio El Triunfo</p>
	
<p>Vivienda con Licencia de construcción para vivienda</p>	<p>Valla informativa barrio El Triunfo JAC</p>



Calles angostas peatonales que separan las viviendas en el barrio El Triunfo



Plazoleta en el costado occidental de la Urbanización El Triunfo



Antejardines y zona de protección ambiental sobre la Av. CI 24



Transporte sobre la Av. CI 24, carros particulares, transporte de carga y transporte intermunicipal



Parque de bolsillo entre carrera 107 Bis y 107 A



Vivienda con algunos cambios, construcción del tercer piso y modificación de antejardín en garaje

	
<p>Viviendas sobre la calle 23 H, algunas conservan los antejardines otras han hecho ampliación sobre esta zona</p>	<p>Aviso de pronunciamiento en contra de construcción de horno crematorio.</p>

Figura 32: Espacio-Tiempo-Ser Humano Urbanización El Triunfo.

Fuente: Registro Propio

2.13. Conjunto Residencial Villa Beatriz

El Conjunto Residencial Villa Beatriz ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita al norte con la Av. Cl 24 aeropuerto El Dorado a 836m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el sur con la calle 23IBis barrio La Cabaña, por el occidente con la proyección de la carrera 104 zona verde de propiedad de la nación y por el oriente con la carrera 103 barrio Veracruz (ver Figura No 33).

El Observatorio Social de Fontibón (2011) resalta la existencia de salón comunal construido por los habitantes, la presencia de una cancha múltiple y un parque infantil para la recreación de los vecinos, vías pavimentadas en regular estado de conservación, servicio de transporte público aceptable pues para acceder al mismo se deben trasladar 3 cuadras hasta la calle 23 D o hasta la carrera 100. Cobertura al 100% de servicios públicos como agua, alcantarillado, luz, aseo y gas natural.

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 la Agrupación de Vivienda Villa Beatriz contenía 68 inmuebles, 67 de uso residencial y uno de uso dotacional (ver tabla No 11).

Tabla 11: Predios por Usos Agrupación de Vivienda Villa Beatriz.

Uso	No Predios	Área Terreno
Vivienda en NPH	67	3923,5
Dotacional	1	202,72
Total	68	4126,22

Fuente: UAECD (2012)



Figura 33: Conjunto Residencial Villa Beatriz.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), SPD, Recorridos Exploratorios y World Imagery for ArcGis

A Villa Beatriz se ingresa por la carrera 103, aunque NO posee régimen de propiedad horizontal el barrio se encuentra aislado por una reja en todos los costados que se observa sobre la Calle 23 I Bis en límite con el barrio La Cabaña, sobre la carrera 103 y sobre la Av. CI 24, solo algunas viviendas sobre esta vía poseen salida directa a la misma en las que se han establecido servicios correlacionados con el mantenimiento de carros. El barrio posee seguridad privada y para ingresar es necesario anunciarse con el portero. En la entrada del conjunto al lado sur de la

vía se encuentra su salón comunal de dos pisos, al lado norte se observa una zona verde con una cancha múltiple en buen estado de conservación. Las 67 viviendas están distribuidas en 7 manzanas, 4 de ellas con orientación sur-norte separadas por vías de un solo carril de vocación peatonal, de las tres manzanas restantes, dos de las mismas están ubicadas en el costado sur sobre la calle 23 I Bis A, vía de ingreso a la agrupación de vivienda sobre la que se encuentran dispuestas bahías en sus dos costados para el parqueo de carros de los residentes. La agrupación de vivienda en su costado occidental concluye en una segunda zona verde en donde funciona un parque infantil rodeado por viviendas. Es notoria la presencia de arbolado y jardinería al interior del barrio con evidencia de mantenimiento permanente (ver Figura No 35). Villa Beatriz posee un origen formal, por ende se observa cierta homogeneidad en las viviendas de tipo unifamiliar, con área promedio de terreno de 58,6m² y 145,2 m² de construcción, con dos y tres pisos construidos, algunas con terraza, la mayoría con antejardín o garaje.

Antes de ser construido este conjunto residencial, existía un terreno rural de propiedad de doña Emelina Santos viuda de García, quién lo vendió a la firma constructora Pardo Romero y Asociados, esta última adelantó solicitud de permiso de urbanización ante planeación, siendo concedido mediante resolución 120 del 19 de diciembre de 1974 con la aprobación del plano urbanístico identificado en la actualidad con el código F203/4 de la SDP que engloba un área bruta de 11476,76 m², de los cuales 3917,55 m² fueron destinado para la construcción de 67 viviendas y el resto de superficie para zonas de cesión distribuidas en vías, zona verde y zonas de servicios comunales. En 1975 empezó la construcción, las viviendas fueron financiadas por el Instituto de Crédito Territorial a un periodo de 12 años dirigido principalmente a trabajadores oficiales y de las fuerzas armadas, las casas de dos pisos con sala comedor, tres alcobas, cocina, baño, patio y antejardín debían ser entregadas con servicio de luz, agua y alcantarillado, pero la

instalación de las redes fue concluida después de la llegada de los primeros habitantes. Al principio la vía era destapadas, posteriormente serían pavimentadas. Adicional a los dos parques del barrio, los vecinos en un principio utilizaban como área recreativa para jugar microfútbol la zona verde con la que colinda el barrio por el occidente, pero esta fue aislada con un encerramiento por parte de la Aeronáutica Civil. Hacia el costado del aeropuerto, lo único que se veía era un potrero, en donde los habitantes del sector realizaban actividades deportivas, en la década del 90 empezaron a hacer el jarillón y a encerrar. La Junta de Acción Comunal fue conformada con personería jurídica 0089 del 23 de marzo de 1976 y auto de inscripción 559 del 27 de abril de 2008, una de sus principales obras fue la construcción del Salón Comunal con recursos auto-gestionados provenientes de aportes de los vecinos, rifas y bazares, siendo inaugurado en 1984, manteniendo su buen estado de conservación a la fecha. Por su colindancia con la Av. CI 24, desde su origen ha sido preocupación de la comunidad el problema de seguridad, por ende, con aportes de cada uno de los vecinos hacia 1998 se instaló un encerramiento que restringía el acceso al barrio por parte de personal desconocido. (Observatorio Social de Fontibón, 2011).

A la vez que la percepción de seguridad mejoraba en el barrio cuando aparentemente habían logrado las condiciones para vivir tranquilos, empezó el funcionamiento de la segunda pista que tomaría el primer lugar en la priorización de problemas dentro de los habitantes del barrio, asociado al impacto ambiental generado por el ruido y las vibraciones de los aviones y los riesgos tecnológicos derivados:

El Estado no pronosticó que iba a crecer tanto la demanda en el aeropuerto, está quedando muy bonito con sus transformaciones, pero no pensaron en la gente que se vería perjudicada con el ruido, quienes manejan la Aerocivil están concentrados en el tema económico, no les importa la salud de la población, porque no viven acá. Cuando se ven accidentes de aviones, es inevitable pensar ¿Cuándo nos tocará a nosotros?, vivir acá es una bomba de tiempo. La gente se queja de problemas auditivos, de insomnio. Los abuelitos y los niños son los más afectados con el ruido del aeropuerto, es un zumbido constante en la noche, se siente desde cuando prenden los aviones y en su trayectoria por el aire, ese ruido es terrible, ensordecedor, desde que se encuentra autorizado el funcionamiento de la pista las 24 horas ese

ruidito, ese zumbido es constante toda la noche. Las casas se están dañando por el efecto de las vibraciones. Sin lugar a dudas nuestra calidad de vida ha sido afectada, el ruido es perturbador, se interrumpe la comunicación cuando uno está en la iglesia, en una reunión o hablando por teléfono o está viendo noticias o televisión. Una vez vinieron del aeropuerto y cambiaron los vidrios e instalaron unas espumas en algunas de las habitaciones, los vidrios se conservan, pero la mayoría de la gente quito las espumas porque propició la proliferación de ratones. (A.M. Castañeda Gonzales, entrevista M. Gonzales, 15 de marzo de 2016)

A pesar de las afectaciones generadas con la operación de la segunda pista, la mayoría de vecinos persisten en mejorar sus condiciones de vida, realizan el mantenimiento necesario a sus viviendas y se organizan para sostener un entorno agradable por lo menor en lo que respecta al área de su barrio. En diciembre de 2012 adicional a la Junta de Acción Comunal, se creó el Consejo de Propietarios, con nuevos estatutos y manual de convivencia que posee vigencia a la fecha, en donde se regula los usos y las actividades al interior de la unidad residencial, para entonces excluyendo los talleres de mecánica de la Av. Cl 24, funcionaban 2 tiendas, un negocio de venta de repuestos pequeños de aviones y la oficina administrativa de una exportadora de flores, se acordó que se conservaría el uso residencial en el barrio y ya no se permitiría la apertura de ningún otro comercio o servicio, de otra parte ante la amenaza de ampliación de la avenida y de la renovación urbana en el sector para la conformación de la plataforma de comercio internacional, también se llegó al acuerdo que ante la perspectiva de una compra masiva y cambio de uso del suelo se realizaría una negociación en bloque, se vendería la agrupación de vivienda en su conjunto, producto de la concertación entre vecinos, a fin de no repetir situaciones como la presentada en Puerta de Teja (A. Castañeda, entrevista M. Gonzales, 15 de marzo de 2016)

Para este sector en el POT 2004 se plantea tratamiento de renovación urbana orientado hacia usos compatibles con la actividad aeroportuaria, de igual forma gran parte del barrio se vería afectado en caso que se realizara la ampliación de la Av. Cl 24 dado que sobre su área de influencia se proyecta la construcción de un corredor de intersección de la Avenida Luis Carlos Galán con Avenida Carrera 103, la cual correspondería a una vía de la malla vial arterial tipo V-3

de 30 metros de ancho mínimo entre líneas de demarcación, diseñada según Decreto 190 de 26/06/2004 (<http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf#>) (Ver Figura No 34)



Figura 34: Zona de Reserva vial en la agrupación de Vivienda Villa Beatriz

Nota: Superposición Plano Urbanístico de la Agrupación de Vivienda Villa Beatriz (con sombra gris) y Zona de Reserva vial de la Av. Cl 24 o Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento (con sombra roja) de conformidad con la norma vigente del POT 2004. Fuente: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf#>

Pese a la proyección, los habitantes establecen mecanismos de resistencia como la concertación de los estatutos anteriormente mencionados, se mantiene la vocación residencial del barrio, siguen viviendo gran parte de los vecinos fundadores, muchos de los mismos en la actualidad pensionados de la policía y del ejército, uno que otra pareja de abuelos arrienda alguna habitación principalmente a empleados del aeropuerto porque sus hijos se han ido y la casa se torna muy grande, en esencia se han conformado redes de amistad, familiaridad y solidaridad en la agrupación de vivienda.

Todos somos conocidos, ya llevamos muchos años conviviendo, cohabitamos tres generaciones, los abuelos, los hijos y los nietos, e incluso algunos se han casado entre vecinos.

Nos reunimos el día de la madre, el día de los niños, la novena en navidad, y en las asambleas, en la cotidianidad existen gestos de solidaridad, estamos pendientes cuando un vecino se enferma o acompañamos cuando un vecino se muere, porque uno ya lleva muchos años de conocidos (A. Castañeda, entrevista M. Gonzales, 15 de marzo de 2016)

El conjunto residencial les ofrece un entorno conocido, espacios recreativos en sus dos zonas verdes, colindancia con la cicloruta sobre la carrera 103, proximidad al parque zonal Atahualpa, una ubicación central en la ciudad con posibilidad de acceso a sus distintos puntos cardinales, acceso a oferta educativa de establecimientos públicos y privados en el sector, por el momento la mayoría de los vecinos piensan continuar viviendo en el barrio, aunque son conscientes de la inminencia de la expansión de la operación aeropuerto

El aeropuerto va a seguir creciendo y nosotros somos los que vamos a salir de aquí pueda que no sea hoy, puede que sean nuestros hijos, nuestros nietos. El aeropuerto no se va a ir de aquí y la solución es que nos compren las viviendas a un precio justo, ellos son los que necesitan el terreno y nosotros no estamos vendiendo, ellos son quienes tienen la necesidad de ampliar la operación aeropuerto, no nosotros. En este momento con el precio comercial de las viviendas no se puede conseguir una con similares características en el sector, hay que pensar sobre todo en los vecinos de la tercera edad quienes no tienen capacidad de endeudamiento, el Estado debe intervenir para pagar un precio justo a fin que no se nos desmejore nuestra calidad de vida. Por el momento no pensamos vender, pero si tuviéramos que salir sería ideal continuar viviendo en Fontibón en sectores como Hayuelos, el problema es que es muy costoso” (A. Castañeda, entrevista M. Gonzales, 15 de marzo de 2016)

	
Vista Exterior del Conjunto Residencial Villa Beatriz sobre la carrea 103, se observa parque con cancha múltiple	Entrada del Conjunto Residencial Villa Beatriz sobre la carrera 103

	
<p>Avión que sobrevuela por el conjunto</p>	<p>Zona verde de la entrada de Villa Beatriz, en el fondo a mano izquierda el salón comunal de dos plantas</p>
	
<p>Zona verde en la parte posterior del conjunto en donde se encuentra un parque infantil</p>	<p>Tipología de las viviendas</p>
	
<p>Vilas de un solo carril que separan las viviendas</p>	<p>Calle 23 I Bis A, vía de ingreso sobre la que se encuentran dispuestas bahías en sus dos costados</p>

Figura 35: Espacio-Tiempo-Ser Humano Conjunto de Vivienda Villa Beatriz.

Fuente: Registro Propio

2.14. Conjunto de Vivienda Rubén Vallejo Jaramillo

El Conjunto de Vivienda Rubén Vallejo Jaramillo ubicado en la UPZ Fontibón de la localidad de Fontibón, limita por el occidente con la carrera 101 A Bis barrio Veracruz a 1162 m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 200 m de la malla perimetral del aeropuerto, por el oriente con la carrera 100 Urbanización La Cofradía, al norte con la Av. Cl 24 barrio San José y por el sur con la proyección de la calle 23IbisA barrio La Isla (ver Figura No 36 y 37).



Figura 36: Conjunto de Vivienda Rubén Vallejo Jaramillo.
Fuente: www.ideca.gov.co

Rubén Vallejo Jaramillo corresponde a uno de los conjuntos de vivienda con régimen de propiedad horizontal que se encuentran dentro del área de influencia directa del aeropuerto El Dorado, posee una superficie total de 12474,71 m² de los cuales 263,38 m² corresponden a zona de cesión (<http://sinupotp.sdp.gov.co>), consta de 5 manzanas de 1 a 4 pisos con presencia de casas y apartamentos. Posee como zonas comunes la oficina administrativa, el salón de reunión, vías internas de circulación para carros y peatones, zonas de parqueo y zona verde. El ingreso al conjunto se realiza por la carrera 100 de tal manera que es necesario anunciarse en la portería, sobre este corredor comercial hay 18 locales comerciales en los que se oferta productos y se pre-

stan servicios dirigidos a la población local. Posee cobertura al 100% de servicios públicos como agua, luz, alcantarillado, aseo y gas. Cuenta con buen servicio de transporte público, al frente del conjunto existe una estación del sistema unificado de transporte.

En 1973 Coovitel (para entonces Cooperativa Especializada de Vivienda de los Trabajadores de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones hoy Cooperativa Empresarial de Ahorro y Crédito) compra un terreno no urbanizado al señor Belarmino Pinilla Correal e inicia el proceso para la construcción de un conjunto de vivienda, mediante resolución 096 del 28 de julio de 1975 la autoridad de planeación aprueba el proyecto general de la URBANIZACIÓN CONJUNTO DE VIVIENDA RUBÉN VALLEJO JARAMILLO se fija la zonificación, se definen las zonas urbanizables en densidad y altura, se incluye uso del suelo de vivienda multifamiliar, locales comerciales, zonas comunes que contemplaba jardín y guardería, vías interiores peatonales, áreas verdes y parqueaderos, así como zonas de cesión al Distrito, cuya entrega oficial en la actualidad se encuentra en estudio con el DADEP correspondiente a la avenida La Esperanza, y la calle y zona de parqueo en el costado de la mismas (Consejo de administración, 2012). La mayoría de beneficiarios del conjunto eran empleados de Telecom, cada etapa o manzana era dirigida a los distintos grupos de sus trabajadores oficiales, a los ingenieros, a los técnicos, entre otros, la ele fue dirigida a empleados en general del sector de telecomunicaciones, Adpostal, Focine, RTI, Ministerio de Comunicaciones, entre otros. Las viviendas fueron construidas por etapas³⁸, primero fueron construidas las casas con 125 m², luego se edificaron los bloques de apartamentos con áreas desde 58m² hasta 82m², con ambientes de acuerdo a la superficie, por ejemplo estos últimos con sala-comedor, tres alcobas, baño, cocina, alcoba de servicio con baño de servicio y en-

³⁸ El conjunto fue construido en tres etapas: la primera fase se empezó a habitar en 1975 y contaba con 33 casas y dos locales, la segunda fase en 1980 con dos edificios cada uno de 7 apartamentos (14 en total) y la tercera fase en 1995 con 6 bloques conformados por 40 aptos, 18 locales y 51 garajes (Mesa de Trabajo Aeropuerto, Agosto 30 de 2009)

tregadas totalmente terminadas con agua, luz, teléfono y alcantarillado, piso de caucho, paredes pintadas, techo corrugado, una cocina básica con poyo y lavaplatos, posteriormente cada quien de acuerdo a sus posibilidades y preferencias ha efectuado mejoras puntuales como colocación de reja en la puerta, closets, cambio de piso, mejoramiento de baños y cocina, entre otros.

Los vecinos del Rubén Vallejo constituyeron redes de amistad, familiaridad, de solidaridad y apoyo mutuo en el desenvolvimiento de la vida cotidiana procurando el bienestar común. El sector de telecomunicaciones al que pertenecían brindaba servicios de bienestar a sus trabajadores, adicional a contribuir en la solución de vivienda, contaba con centros recreacionales como el Club de Telecom a donde se dirigían los fines de semana para descansar, lo que fortalecía sus redes de amistad. Telecom también contaba con un jardín infantil en sus instalaciones, la mayoría de las personas que crecieron en el conjunto fueron cuidados allí, dado que se les brindaba una atención integral en horario laboral, que facilitaba el ejercicio profesional por parte de sus madres, la guardería contemplada en el plano original del conjunto nunca fue construida por solicitud de las vecinas, en cambio se dejó una zona verde y un parque infantil. Coovitel contribuyó a garantizar el derecho a la vivienda dentro del marco legal existente a muchos de los trabajadores del sector de las telecomunicaciones cooperando en la elevación de sus condiciones de vida, no obstante, para el caso no se previó que la vecindad con la segunda pista del aeropuerto El Dorado construida en 1998 iría en contravía de la seguridad física y mental hasta entonces protegida:

Hoy sabemos que habían planeado la segunda pista mucho antes de ser construida, pero en la práctica por aquella época lo que se consolidó fue la ciudad residencial en su vecindad. Al principio cuando llegué en 1980 había poca gente, pero ya todo estaba construido, ahora el sector es populoso, al tiempo que hacían este conjunto se terminó de edificar San Antonio y Cofradía, el resto de barrios del sector ya estaba construido, la iglesia San José era pequeña, hoy ha crecido y tiene bastante afluencia de gente. Con la construcción de la segunda pista empezamos a sufrir el problema del ruido, Rubén Vallejo nunca fue insonorizado a pesar que esta desde 1998 en la curva de ruido que superan los 65 db, los aviones pasan a la altura del techo, cuando es temporada, fines de semana con festivos la actividad del aeropuerto se intensifica, colocaron sonómetros, los funcionarios de la Aeronáutica hacen las mediciones, pero en la actualidad niegan el derecho a la comunidad de ejercer su respectiva veeduría. Se

presenta con mucha frecuencia eventos de tejas caídas por el paso de los aviones, hay ruidos horribles, cuando hacen la revisión de motores a las 2 de la mañana quedamos despiertos. El ruido es mitigable porque hay aviones que no se escuchan tanto, el avión de carga es un avión viejo, hay una política de compra de aviones nuevos, pero los aviones viejos siguen funcionando, a la una de la mañana pasa un avión carguero entonces usted queda despierto, hay gente que duerme con tapones, pero eso es peligroso, imagínese que se presente una situación de emergencia en su entorno, no escucha e incluso puede colocar en riesgo su vida. (M. Rayo, comunicación personal, 12 de abril de 2016)

A pesar de las afectaciones generadas con la segunda pista, los habitantes del Rubén Vallejo continuaron organizándose para procurar las mejores condiciones de vida para el conjunto de su población. En la historia reciente en el 2003, los copropietarios se organizaron bajo reglamento de propiedad horizontal mixta. Se reúnen todos los años en la asamblea ordinaria, celebran el día de los niños, la alborada y la novena de navidad, el día de la madre, entre otros. Las redes de solidaridad se mantienen, poseen acuerdos de convivencia y de administración de áreas comunes: salón comunal, administración, portería, parque infantil y zona verde sobre la que se desarrolla un proyecto de agricultura urbana. En la actualidad en el conjunto hay 89 viviendas con igual número de familias, en promedio cada una está compuesta por cuatro miembros, se cuenta con 45 parqueaderos, así como el sector comercial de los locales sobre la carrera 100. Muchos de los propietarios originales continúan viviendo en el conjunto gran parte pensionados del sector de las telecomunicaciones, pero también muchos se han ido, otros se han muerto, los hijos crecieron, la gran mayoría se han hecho profesionales y se han independizado. Así mismo otras familias han llegado también a residir.

Aquí mucha gente ha comprado, hay una alta demanda de casas, la última que colocaron en venta duró 8 días la oferta y la compraron en \$350.000.000 para arrendarla como vivienda. \$350.000.000 sería un precio justo para un apartamento en el conjunto, pero con este valor solo se alcanzaría para comprar un aparta-estudio o para la cuota inicial de un apartamento en una zona como el salitre que brinda ventajas de localización similares a las del corredor de la carrera 100 en Fontibón. (M. Rayo, comunicación personal, 12 de abril de 2016)

Teniendo en cuenta la ubicación del conjunto residencial en vecindad con el aeropuerto, el Distrito ha planteado la necesidad de renovación urbana orientado a la construcción de la pla-

taforma de comercio internacional, paradójicamente este mismo factor de localización luego de un recorrido de consolidación se conforma en el principal valor que aporta ventajas para los residentes del sector quienes encuentran que viven en un entorno conocido, próximo a espacios de recreación, con facilidad de acceso a establecimientos de salud y educación, y presencia de vías para comunicarse internamente y con el resto de la ciudad:

Aquí tiene una ventaja muy grande la ubicación, estamos cerca de todo, este sector en términos generales es muy sano, hemos tenido épocas muy amables, yo vivo contento, a mí no me gustaría irme de aquí, escogí este sitio para vivir y no siento angustia, Cuando era niño había una copla en mi pueblo que decía “yo me voy pa' Jontibon, donde tengo la familia”, y después ya de adulto cuando me iba a venir para acá yo me decía a mí mismo pero yo me voy pa' Jontibon?, hoy en día no me quiero ir de Fontibón...aquí tengo todo, tenemos cerca el centro comercial, es un sector populoso, ya no es un pueblito, ya se tiene desarrollo, la plaza de mercado es concurrida, todos me conocen y se preocupan por el bienestar de mi familia, aquí todavía se es familiar, esa cercanía que añoramos de los pueblos de allá del Tolima, aquí se vive, como todo, nada es perfecto, acá hay ladrones que van por la calle, pero esto no es la generalidad, es una cosa que a mí me gusta mucho, la paz que uno vive acá. Está el hospital de Fontibón que es de tercer nivel, estamos próximos a la clínica Colombia, hay un buen servicio de transporte, y en los últimos tiempos ha progresado mucho Fontibón. Hoy tiene una iglesia bonita, bien dotada, la gente se sigue congregando sobre todo en semana santa. Voy al estadio Atahualpa que queda adentro, allá hablo con la gente, compartimos, trote en la pista, no es trascendental pero a mí me gusta mucho, se puede jugar partidos profesionales, la alcaldía apoya el día domingo una plataforma de música, y ponen a bailar a todo el mundo, las áreas del estadio para la diversión de la familia, están bien dotadas, tiene campo de baloncesto convertible a voleibol, tiene tarimas para deportes extremos, tenemos eso, Fontibón dejó de ser el pueblo lejano de Bogotá, está muy desarrollado, está totalmente incorporado a la ciudad, la carrera 100 que atraviesa a Fontibón de norte a sur, ha tenido un desarrollo muy importante, las cuadras viejas, de las de aquella época de “yo me voy pa' Jontibon”, ya no existen, hoy en día hay almacenes, servicios, todo desarrollado, el pueblo ha progresado, la carrera 100 se ha convertido en el corazón de Fontibón, es un corredor muy completo, usted encuentra peluquerías, tiendas, panaderías, mercado, lavandería, bombas de carro, talleres, todo lo que se necesita para vivir está cerca, y eso me gusta...la avenida El Dorado, que conecta a Fontibón con el centro genera mucho desarrollo, de igual manera la avenida La Esperanza, de tanto usarla esta demacrada pero es una avenida completa que me lleva en media hora al centro Bogotá, hoy en día quiero a Fontibón, el pueblo ha crecido mucho en todos los sentidos, ya tenemos muchas calles bien pavimentadas, y tienen potencia porque transita carga pesada y en términos generales se les ha hecho buen mantenimiento. (S. Melo, comunicación personal, 12 de abril de 2016)

Somos un conjunto muy unidos. Lo que más me gusta es la tranquilidad, me siento acompañada, todos somos conocidos, es difícil construir esto en otro lugar, mis hijos me insisten que me vaya por el ruido, vivo cerquita de todo, tomo bus para el norte, para el centro, para el sur, tenemos proximidad a los centros comerciales Salitre y Estación, al Aeropuerto, al terminal de transporte terrestre, acá lo tengo todo, el costo de vida en Fontibón es barato, los alimentos son muy económicos en la plaza de Fontibón, todos me conocen, mi hijo viene desde el norte a merchar acá. Estamos próximos a la Clínica Colombia y al Hospital de Fon-

tibón. Este es un buen vivero, Fontibón es un buen vivero. Hay buen transporte, hay una estación del alimentador al frente del conjunto, aquí es seguro, es tranquilo. Fontibón es un pueblo y el conjunto es un pueblo chiquito. Hoy en día muchos de los jóvenes, niños y adultos del conjunto encuentran un lugar de recreación en el parque zonal Atahualpa, posee una infraestructura con varias opciones para realizar alguna actividad física, adicionalmente existen instructores de patinaje, futbol y baloncesto. (M. Rayo, comunicación personal, 12 de abril de 2016)



Figura 37: Panorámica Conjunto de Vivienda Ruben Vallejo Jaramillo.

Fuente: google earth

2.15. Barrio Veracruz

El barrio Veracruz dividido por la Av. CI 24 se encuentra ubicado dentro de las UPZs Fontibón y Capellanía de la localidad de Fontibón, limita al norte con la CI 24 B barrio La Rosita y San José, por el sur con la calle 23 I barrio La Isla y La Cabañita, por el occidente con la carrera 103 barrio La Cabaña, Conjunto Residencial Villa Beatriz y aeropuerto El Dorado a 1000 m de la cabecera de la segunda pista y a menos de 20 m de la malla perimetral del aeropuerto y por el oriente con la carrera 101 A barrio San José y Unidad Residencial Rubén Vallejo Jaramillo (ver Figura No 38).

El Observatorio Social de Fontibón (2011) resalta la existencia de salón comunal, la presencia de un parque con cancha múltiple y parque infantil, así como de una plazoleta sobre la carrera 103, vías pavimentadas en buen estado de conservación, buen servicio de transporte

público sobre la carrera 100 y Av. Cl 24. Cobertura al 100% de servicios públicos como agua, alcantarillado, luz, aseo y gas natural.



Figura 38: Barrio Veracruz.

Fuente: Elaboración Propia, basado en Unidad Administrativa de Catastro Distrital-UAECD (2012), SPD, Observatorio Social de Fontibón (2011), Recorridos Exploratorios

De acuerdo con la información predial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el 2012 El barrio Veracruz contenía 162 inmuebles, 156 de uso residencial (155 en no propiedad horizontal y 1 en propiedad horizontal), 2 bodegas, 2 dotacionales, una oficina y un inmueble dedicado a la actividad artesanal (ver tabla No 12).

Tabla 12: Predios por Usos barrio Veracruz. Fuente:

Uso	No Predios	Área Terreno
Vivienda en NPH	155	20129,85
Bodega y almacenamiento	2	384
Dotacional	2	153,6
Oficinas NPH	1	152,7
Actividad artesanal	1	88,9
Vivienda en PH	1	49,4
Total	162	20958,45

UAECD (2012)

Desde el centro de Bogotá hasta Veracruz en Fontibón por la Calle 26, siguiendo por la carrera 100 se pueden gastar 30 minutos hasta una hora y cuarto dependiendo de la congestión vehicular, a lo largo del día hay buen servicio de transporte, en horas de la noche algunas rutas dejan de circular, pero se mantienen las que poseen sentido oriente occidente y viceversa, aunque con menor frecuencia, permanece la concurrencia de peatones en el sector. Para ingresar al barrio hay que bajarse del bus en la carrera 100 con Av. Cl 24 al frente de la iglesia San José, se camina una cuadra hacia el occidente sobre la misma avenida hasta la carrera 101 A en donde comienza Veracruz, encontramos el salón comunal el cual posee dos pisos y excelente estado, la JAC se esmera en su conservación, periódicamente se le están realizando labores de adecuación y mantenimiento tales como pintura, cambio de sócalos, entre otros. En la entrada se conserva la placa de fundación del salón comunal, que data de 1990, con el reconocimiento a los dignatarios de la JAC y a los honorables concejales, quienes al parecer contribuyeron en la gestión del salón. Allí se reúne semanalmente la junta administradora de la JAC, se realizan reuniones e integraciones del barrio, se alquila para la realización de eventos y en general sus instalaciones son prestadas para la realización de actividades de interés comunitario. No son evidentes las medidas de insonorización en sus instalaciones, estando dentro se escucha constante el paso de los aviones, los que vuelan más bajo corresponde a los cargueros que generan mayor ruido y vibración, disparando las alarmas de seguridad de los carros.

El salón comunal está incluido dentro de un predio de uso dotacional, en donde también está el parque del barrio con zona verde, cancha múltiple y parque infantil con buen estado de conservación en donde se desarrollan torneos de microfútbol, los vecinos se integran, además de ser sitio de recreación de niños y adultos. Dependiendo de la hora sobre la Av. Cl 24 se observa mayor o menor congestión vehicular, el transporte público que viene del oriente en este punto

terminan su ruta y se desvían de la avenida, continúa en su circulación hacia el occidente transporte de carga, de servicios de envío y carros particulares, con frecuencia se observan embotellamientos a la altura del barrio. Sobre la avenida se ha conformado un corredor comercial, en el primer piso de las viviendas funciona algunas actividades comerciales y de servicios, que incluye tiendas, restaurantes, venta de autopartes y reparación de motos que funcionan desde tempranas horas. Dicha avenida divide el barrio en dos partes casi de igual tamaño, la porción del barrio que queda hacia el sur de la Av. Cl 24, en su mayoría posee viviendas de autoconstrucción de dos y tres pisos con garaje y terraza en donde algunos vecinos cultivan plantas de jardín y hortalizas, predomina la actividad residencial, hay presencia de algunos comercios y servicios, sobresale la panadería Arabia que posee tradición en el barrio como sitio de encuentro de amigos permaneciendo abierta desde las 6:00 am hasta las 10:00 pm. En la porción del barrio que queda de la Av. Cl 24 hacia el norte, también predomina la actividad residencial, pero las viviendas conservan mayor homogeneidad correspondiente a su origen formal. Aproximadamente el 70% de los habitantes son propietarios y el restante 30% arrendatarios, con gran proporción de empleados del ejército. El barrio Veracruz por el occidente colinda con el aeropuerto El Dorado separado por una plazoleta que posee forma triangular, sobre esta zona comienza a observarse la construcción de bodegas de actividades logísticas. Pero sobre la carrera 103 también se resalta la existencia de la ciclo ruta que articula el barrio con el centro y el sur de la ciudad, así mismo la presencia de una carpa con mercado de plaza que se instala periódicamente en el barrio (Ver Figura No 39).

A nivel normativo el barrio se encuentra dentro del área de influencia directa del aeropuerto donde el decreto 765 de 1999 ha restringido la actividad residencial y el POT 2004 ha destinado su área para tratamiento de renovación urbana, diferenciando tres sub-zonas. Las vi-

viendas que se encuentran sobre la Av. Cl 24 y el predio de uso dotacional en donde funciona el parque y el salón comunal, hacen parte de la zona de reserva vial para la ampliación de la avenida, por el momento se ha aplazado dicha obra y se encuentra pendiente a la espera de la sanción e implementación del Plan Zonal del Aeropuerto. La porción del barrio que se encuentra de la Av. Cl 24 hacia el sur, está dentro del mismo sector normativo de los barrios La Isla, La Cabañita y La Cabaña, entre otros que posee como antecedente lo ordenado en el Acuerdo 6 de 1990 y su decreto Reglamentario 735 de 1993 en donde se asignaba tratamiento de actualización con actividad residencial general y a partir de la novedad de la segunda pista la propuesta de renovación para su conversión hacia uso principal industrial. La porción del barrio que se encuentra de la Av. Cl 24 hacia el norte, de acuerdo a lo normado en el Acuerdo 6 de 1990 y sus decretos reglamentarios 736 de 1993 y 1210 de 1997 pertenecía a la categoría continuidad de la norma dentro de zona de actividad industrial orientado a mantener la norma original que generó su desarrollo homogéneo, con la instalación de la segunda pista se proyecta la consolidación de la plataforma de comercio internacional dejando de lado su origen residencial.

Veracruz tiene su origen hacia 1962 cuando el señor Campo Elías Castro Mahecha, compró parte de la hacienda La Estancia, lo que hoy corresponde a la zona sur del barrio para loteo y venta de predios a través de promesas de compra venta pretendiendo engañar a los compradores a quienes les había prometido la instalación de servicios públicos y escrituras al final del proceso, no obstante no contaba con el respectivo permiso de la autoridad de planeación de la época, por ende los vecinos que habían comprado se organizaron y solicitaron la intervención de la Superintendencia Bancaria y del Instituto de Crédito Territorial - ICT, a fin que se generara la legalización del asentamiento, cuyo proceso culminaría varios años después con la respectiva emisión de la resolución 616 del 29 de diciembre de 1987. En los lotes inicialmente trazados,

unos pocos subdivididos, las viviendas fueron construidas por cada uno de sus moradores de acuerdo a sus posibilidades económicas. Dado su origen no formal, el barrio no contó desde el principio con servicios públicos, el aprovisionamiento de agua se hacía a través de pilas, se contaba con pozos sépticos y no había luz, la comunidad se organizó primero como comité cívico y posteriormente como Junta de Acción comunal³⁹ para la obtención de los servicios públicos, adelantando las respectivas gestiones y aportando su mano de obra para la apertura de zanjas para que la administración instalara las redes de acueducto y alcantarillado (1970-1974) y la colocación de postes para la energía (1972). Las vías destapadas inicialmente fueron recibadas con recursos de la alcaldía producto de la gestión de sus habitantes, posteriormente el IDU efectuó su pavimentación (1980-1985) con cofinanciación de los habitantes mediante el pago de cuotas. El gas domiciliario fue instalado en 1990. En la última década el Distrito efectuó la construcción de alcantarillado de aguas lluvias, separándolo del alcantarillado de aguas negras y de esta manera se solucionaron los problemas de inundación en el barrio. El servicio de transporte público inicialmente solo pasaba por la avenida El Ferrocarril, era necesario caminar desde allí hasta el barrio sin importar las condiciones medio ambientales, posteriormente fueron llegando más rutas, primero por la carrera 100 y luego por la avenida La Esperanza que actualmente permite excelentes posibilidades de movilización en la ciudad. El sector de la Av. Cl 24 hacia el norte solo se edificó hasta 1974 cuando la Acción Social del ejército desarrolló un proyecto de 55 casas para sus empleados con la financiación del Instituto de Crédito Territorial, las viviendas fueron entregadas en obra negra y constaban de dos pisos. (JAC ,2011; Gonzales, M, 2014)

Ante la necesidad de espacios de reunión, los vecinos hicieron en 1969 un proceso de recuperación del lote en donde se encuentra el parque y el salón comunal, años después en 1987

³⁹ Con Personería Jurídica No. 0926 del 02 de septiembre de 1971 y Auto de reconocimiento: 643 de junio 28 de 2008.

iniciaron la construcción del salón comunal, con aportes de la comunidad en mano de obra y en recursos generados con bazares, celebraciones y rifas, así como cofinanciación gestionada a través de los políticos de la época, la obra inicialmente fue orientada por Alejandro Castañeda, habitante del barrio y actual presidente de la JAC quien es técnico de construcción, para su culminación posteriormente se efectuó entrega al DADEP en su reconocimiento como espacio público y se logró el apoyo de la administración distrital bajo el programa Obras con Saldo Pedagógico, hoy en día alcanza dos pisos de construcción, en donde se realizan eventos que generan ingresos garantizando su autosostenibilidad, es administrado por la JAC bajo un convenio solidario con el DADEP. Se tiene el proyecto de seguir mejorando el salón comunal y gran parte de los ingresos generados son reinvertidos en su mantenimiento. El parque también fue mejorado con la ejecución del programa obras con saldo pedagógico, con la reconstrucción de la cancha, la demarcación de senderos peatonales, construcción de graderías, reconstrucción de materas e instalación de nuevos juegos infantiles. De otra parte, también fue construida la plazuela ubicada sobre la 103 con el apoyo del IDRD. (JAC ,2011; Gonzales, M, 2014). La JAC en la actualidad mantiene vigencia, posee 119 socios activos, su consejo directivo se reúne periódicamente, administra el salón comunal y el parque manteniéndolo en excelente estado de conservación, celebra el día de padres y madres, el día de los niños, encuentros deportivos, la novena de aguinaldos y realizan actividades para la recolección de recursos que se invierten en las celebraciones y en las necesidades del barrio, poseen un fondo de solidaridad, de tal manera que cuando un vecino tiene una calamidad se le entrega un pequeño auxilio, en general existe una armonía en el barrio y se siguen manteniendo las redes de solidaridad.

Hoy en día dentro de los problemas del vecindario, se identifica el riesgo tecnológico generado por el paso de los aviones en el espacio aéreo del barrio resultado de la construcción de la

segunda pista en 1998, de una parte la posibilidad de un accidente aéreo y el problema de salud pública correlacionado con el ruido y de otro lado la amenaza de desplazamiento esta vez por el proyecto de Renovación Urbana orientado a consolidar la plataforma de comercio internacional, hacen un paralelo entre el momento en que se dio origen al barrio cuando su proyecto de vida, esfuerzos e inversiones se vieron amenazados por el “urbanizador pirata” y ahora que han logrado una incorporación a la ciudad y hasta cierto punto un buen nivel de vida, su estabilidad se ve amenazada por el propio Estado. Así lo narran sus habitantes:

Tan tranquilos que hemos vivido, acá vive sabroso, la gente lo estima a uno, para irse uno a una parte que no conoce, pero ya uno de viejo para levantarse amistades ya uno no. Me desanimé y ya no vendo... Nosotros llegamos en 1964, nos enteramos de la venta de lotes por unos amigos, nosotros en ese momento no sabíamos de la pista, eso estaba por Engativá, ni siquiera el urbanizador sabía algo del aeropuerto, todo esto era potrero, no estaba cerrado, nosotros no sabíamos nada (Chicacauza, citado por Gonzales, M. 2014)

En nuestra vecindad no había pista solo estaba la del norte, antes eran campos de futbol y los domingos la pasábamos bien, nunca nos imaginamos que ahí se iba a construir la segunda pista, la Aerocivil no dijo nada hasta cuando ya estaba la maquinaria metida, no hubo ninguna información de que se iba a construir. Al principio era incomodo porque de un momento a otro sobrevolaban aviones en nuestro barrio que hacían mucho ruido, empezamos a hacer marchas y reuniones pero es muy difícil pelear frente a ese monopolio, no ha habido respuesta, no hay una negociación posible porque el aeropuerto cree tener la razón, ese esfuerzo no ha producido soluciones concretas por eso dejamos de participar en las manifestaciones... como JAC hemos hecho derechos de petición y demás al director de la Aerocivil, la última vez que le escribimos fue en noviembre pero siempre nos responden con evasivas. El aeropuerto no hace nada por la comunidad jamás, nosotros no esperamos nada, a futuro van a llegar los consorcios extranjeros y van a comprar. (Castañeda, O. A., comunicación personal, 15 de marzo de 2016)

Veracruz y La Rosita son los barrios que se encuentran más próximos de la cabecera de la segunda pista siendo los más afectados por el ruido de los aviones y los que están en mayor medida expuesto a los riesgos generados “la mayor intensidad del ruido es de la 103 hacia arriba porque el despegue de los aviones se hace encima de las casas” (Mesa de Trabajo Aeropuerto, agosto 15 de 2009). Si bien dentro del plan de manejo ambiental del aeropuerto se encuentra la realización de medidas de mitigación en las viviendas, en este barrio como en los otros de la zona de influencia directa, la insonorización solo fue aplicada de manera parcial en algunas resi-

dencias, pero en la práctica no contribuyó a disminuir la percepción del ruido, así lo expresan el presidente de la JAC: “En el barrio hay pocas viviendas insonorizadas, pero no sirvió de nada, se hizo con materiales ordinarios, eso es un engaño completo, por eso la gente no insistió en que se hiciera en todas las casas”. (Castañeda, O. A., comunicación personal, 15 de marzo de 2016). Veamos algunos ejemplos que ilustran la situación:

En la casa del señor Francisco Sánchez ubicada en la carrera 102 N 24 A-05 la Aerocivil en 1998 solo colocó una frescasa como aislamiento acústico en el techo y por recomendación de esta entidad, su propietario instaló un vidrio grueso en la ventana de la habitación donde dormía, porque en esta cuadra en ninguna vivienda se adelantaron medidas de insonorización en las ventanas, de otra parte la Aerocivil en ningún momento ha verificado la efectividad y la permanencia en el tiempo de las medidas de mitigación adoptadas (Mesa de Trabajo Aeropuerto, Agosto 15 de 2009). En la casa de la señora Rosa Chávez ubicada en la Calle 24 N 101-19, solo se adelantó medidas de insonorización en una habitación, la Aerocivil se encargó de entregarle los vidrios y la propietaria de su montaje, varios meses después. Alrededor de las puertas colocaron un empaque que se cayó al poco tiempo de su instalación. Hubo inequidad en la manera como aplicaron las medidas de insonorización bajo criterios no comprendidos por los habitantes, en algunas casas no se hizo insonorización, en otras en una habitación, en unas pocas en todas las habitaciones a pesar que la percepción de la intensidad del ruido es la misma para todo el sector, generando insatisfacción por parte de los vecinos. En la casa del señor Pablo Palacios fueron insonorizadas todas las ventanas con la instalación de vidrios de 10 mm e instaladas puertas con aisladores en habitaciones y baños, una de las ventanas ya se rompió y la Aerocivil no ha efectuado seguimiento al respecto. En esta última vivienda de todas maneras sus habitantes no están satis-

fechos con las medidas de insonorización implementadas porque el ruido se siente exactamente igual (Mesa de Trabajo Aeropuerto, agosto 30 de 2009)

A pesar de las afectaciones que se puedan generar en la convivencia con el aeropuerto, la mayor parte de los vecinos de Veracruz han tenido un proceso de acomodación, permanecen en el sector en el desenvolvimiento de su vida cotidiana, si bien tienen conocimiento que en su barrio se ha decretado la renovación urbana, sigue siendo predominante el uso residencial, la amenaza del desplazamiento se ha venido postergando durante varios años, la transformación del barrio se ha venido presentando lentamente hacia usos de bodegaje, escapando de la conciencia de los vecinos, quienes suponen la desaparición de su entorno residencial en un futuro lejano con la venta de las viviendas para su respectiva transformación en usos industriales y comerciales:

En nuestro barrio en los últimos años solamente se han vendido dos casas y una que está en venta, ¡hay muy poca oferta!, la mayoría de gente dice que salen de aquí muertos, hace dos años se vendió la casa del señor Castillo y la otra se vendió hace seis meses, uno se fue porque compro en Villavicencio y el otro porque los hijos vendieron y también se fueron de la ciudad. El aeropuerto como tal va a seguir, nosotros lo que tenemos que hacer es esperar a ver qué pasa con lo de reordenamiento urbano y que nos compren para que se vuelva industrial y comercial. Que paguen en efectivo y de contado el valor real de las viviendas, para poder conseguir una nueva vivienda en Fontibón (Castañeda, O. A., comunicación personal, 15 de marzo de 2016).

Esta zona es de renovación urbana y todos estamos en uso residencial, la gran mayoría del barrio son adultos mayores pensionados por el Ejercito. Si la gente es un estorbo para el desarrollo pues que paguen y nos vamos tranquilos, pero se deben hacer estudios técnicos serios e independientes. Con tanta mala información hay gente que no cree en nada. (Mesa de Trabajo Aeropuerto, Agosto 15 de 2009).



<p>Parque y cancha múltiple en zona dotacional del barrio Veracruz</p>	<p>Entrada salón comunal barrio Veracruz</p>
	
<p>Salón de reunión de sede comunal</p>	<p>Plazoleta en costado occidental del barrio, viviendas de autoconstrucción y tráfico vehicular en el fondo</p>
	
<p>Tráfico aéreo</p>	<p>Tráfico sobre la Av. C1 24</p>
	
<p>Actividad constructiva con licencia</p>	<p>Actividad constructiva sin licencia, restaurante en el primer piso</p>

	
<p>Vista panorámica de viviendas sector sur del barrio en colindancia con urbanización Ruben Vallejo</p>	<p>Tipología de las viviendas sector sur del barrio</p>
	
<p>Viviendas en el sector norte del barrio, que han transformado su estructura original</p>	<p>Vivienda que mantiene construcción original en el sector sur del barrio</p>
	
<p>Oferta de venta sobre la Av. Cl 24</p>	<p>Oferta de venta al interior del barrio</p>

Figura 39: Espacio-Tiempo-Ser Humano barrio Veracruz.

Fuente: Registro Propio

2.16. Síntesis Barrios

Una vez presentado los resultados de “ir” y “llegar” desde una perspectiva local, tomando como unidad de análisis los barrios, se presenta a continuación una matriz síntesis de su reconocimiento para posteriormente analizar el fenómeno de correlación entre las territorialidades de un hábitat popular frente a la consolidación de una ciudad aeropuerto. Teniendo en cuenta su extensión la matriz, se presenta en dos partes, en la primera se exponen sus datos generales como son: nombre de barrio, UPZ, origen (formal o no formal), mecanismo de gestión, año de creación, año de legalización, existencia JAC, inventarios de equipamientos colectivos e infraestructuras dotacionales, presencia de organizaciones, servicio de bienestar social, estado de las vías y calidad del servicio de transporte pública, redes de servicios públicos existentes y estrato socioeconómico (ver tabla No 13).

En la segunda parte de la matriz se presenta la Tipología de las viviendas, la variación en el No. de Predios de uso Residencial frente a otros usos, la variación en el valor por m² por uso, el No. Habitantes, la norma que regula el uso del suelo, la distancia al aeropuerto y el grado de afectación generado con ocasión del aeropuerto (ver tabla No 14).

Tabla 13: Síntesis Barrios (Parte I)

Barrio	UPZ	Origen	Mecanismo de Gestión	Año Origen	Año Legalización	JAC	Equipamientos colectivos y Dotacionales	Servicios Bienestar social, Organizaciones y Dotacionales privados	Vías y Servicios de Transporte Público	Servicios públicos	Estrato Socioeconómico
La Rosita	Capellanía	Formal	Venta legal de lotes	1975	1975	Activa con Personería jurídica el 7/02/1979	2 parques	1 Guarderías de Niños	-Vías pavimentadas en Buen estado -Ciclo ruta -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
San José El Jardín	Capellanía	No formal	Subparcelación progresiva	1948	1963	Activa	1 salón Comunal 2 parque	-Nueva EPS IPS Fundasalud Fontibón - Un Hogar de Bienestar Familiar -Teatro Experimental de Fontibón	-Vías pavimentadas en Buen estado -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
Puerta de Teja	Capellanía	No formal	Subparcelación progresiva	1952	1963	Activa con auto de reconocimiento del 28/07/1971	-IED República de Costa Rica Sede B - UPA 50 Puerta de Teja -Salón Comunal -IDEAM - Cancha múltiple	-Teatro Ensamblaje	-Vías en regular estado -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
El Bogotano I	Aeropuerto	No formal	Loteo y venta	1972	1996 (sector Cr 100Bis), resto sin legalizar	Personería jurídica 1879 de 1981	No posee	No se observa	-Vías en mal estado -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
La Isla	Fontibón	Formal	Loteo y venta	1949	1949	Activa con personería jurídica 153 del 7/03/2005	-ICBF Centro Zonal Fontibón	-Salón del Reino de los Testigos de Jehová -Iglesia cristiana Antioquia	-Vías pavimentadas en Buen estado -Ciclo ruta -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
La Cabañita	Fontibón	Formal	Venta legal de lotes	1965	1965	Inactiva Auto de reconocimiento 408 de 2004 y Personería jurídica 12389 del 16/03/1998	1 parque	Corporación Deportiva Portal de la Sabana	-Vías pavimentadas en Buen estado -Ciclo ruta -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3

Barrio	UPZ	Origen	Mecanismo de Gestión	Año Origen	Año Legalización	JAC	Equipamientos colectivos y Dotacionales	Servicios Bienestar social, Organizaciones y Dotacionales privados	Vías y Servicios de Transporte Público	Servicios públicos	Estrato Socioeconómico
La Cabaña	Fontibón	No formal	Subparcelación progresiva	1965	En trámite	Activa con personería jurídica No. 1758 del 20/12/ 1972 y auto de Inscripción No. 1590 del 24/07/ 2008	-IED Luis Ángel Arango Sede A y B -Salón Comunal - -Cancha múltiple - -Centro de atención >18 años con discapacidad SIS	-Jardín Infantil La Cabaña - Hogar de la Tercera edad - Cementerio - -Capilla de Versalles - -Fundación cultural EOS - -Asociación Socio-cultural Cuerpo y Arcilla - -Iglesia Cruzada Cristiana	-Vías pavimentadas en Buen estado -Ciclo ruta -Servicio de transporte deficiente	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
Los Cámbulos	Fontibón	Formal	Venta legal de lotes	1963	1967	Activa Resolución 0034949 de 1984 y auto de reconocimiento 322 de 1/7/2008	-Salón comunal -Hogar comunitario de bienestar -Cancha múltiple, zona verde, parque infantil	-Iglesia Cristiana Remanente Fiel de Dios -Guardería de Niños	-Vías pavimentadas en Buen estado -Servicio de transporte deficiente	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
Las Flores	Fontibón	No formal	Loteo y venta	1954	1974	Personería jurídica 1184 de 1967 y auto de inscripción 562 del 2/07/2008	-Centro Local de Artes para la Niñez y la Juventud CLAN	-Colegio Madre Matilde -Asamblea de Iglesias Cristianas -Colegio Parroquial Nuestra Señora del Rosario -Hogar Bienestar Familiar	-Vías pavimentadas en regular estado -Servicio de transporte deficiente	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
El Triunfo	Fontibón	Formal	Vivienda construida	1970	1970		-Plazoleta -Parque de Bolsillo -Franja protección ambiental avenida	No se observa	-Vías pavimentadas en regular estado -Servicio de transporte deficiente	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
Villa Beatriz	Fontibón	Formal	Vivienda construida	1974	1974	Personería jurídica 0089 del 23/03/1976 y auto de inscripción 559 del 27 /04/2008	-Salón Comunal Villa Beatriz - -Cancha múltiple y zona verde - -Parque infantil y zona verde	No se observa	-Vías pavimentadas en regular estado - -Ciclo ruta -Servicio de transporte deficiente	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3

Barrio	UPZ	Origen	Mecanismo de Gestión	Año Origen	Año Legalización	JAC	Equipamientos colectivos y Dotacionales	Servicios Bienestar social, Organizaciones y Dotacionales privados	Vías y Servicios de Transporte Público	Servicios públicos	Estrato Socioeconómico
Rubén Vallejo	Fontibón	Formal	Vivienda construida	1975	1975	Concejo de Administración Personería jurídica N° 073 de 1.994	NA (régimen propiedad horizontal)	-Salón de Reunión y Oficina de admos -Zona de parqueo -Zona verde -Parque infantil -Portería	-Vías pavimentadas en Buen estado -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3
Veracruz	Fontibón Capellanía	-No formal - Formal	-Loteo y venta -Vivienda Construida	1962	1974-1987	Activa con Personería Jurídica No. 0926 del 02/09/ 1971. Auto de reconocimiento: 643 de 28/06/ 2008.	-Salón Comunal -Cancha Múltiple, Zona verde y Parque Infantil -Plazoleta	No se observa	-Vías pavimentadas en Buen estado -Ciclo ruta -Buen servicio de transporte	Luz Gas Natural Agua Alcantarillado Aseo	3

Fuente: Elaboración propia, basado en recorridos exploratorios, entrevistas habitantes, UAECD, DANE, SDP

Tabla 14: Síntesis Barrios (Parte II)

Barrio	Tipología de viviendas	No Predios Uso Residencial (Fuente: UAECD)	Valor m2 Residencial Precios corrientes (Fuente: UAECD)	No Habitantes	Norma	Distancia al aeropuerto	Afectaciones aeropuerto	No Predios Usos Industriales, comerciales y de servicios	Grado Transformación
La Rosita	Vivienda de autoconstrucción hasta de 3 pisos con garaje o local y terraza	En 2002: 214 En 2012: 219 En 2014: 216	En 2002: \$147.913 En 2012: \$560.594 En 2014: \$880.509	En 2005 (DANE): 1701 En 2009 (JAC): 1300 En 2011 (SDP): 982	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Zona de Actividad Industrial, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista : 900 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectación salud Riesgo accidente aéreo Restricción uso residencial Transporte de carga y estacionamiento al interior del barrio Desplazamiento de vecinos Inseguridad Acorralamiento por empresas Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro de las viviendas por vibraciones	En 2002: 36 En 2012: 41 En 2014: 42	En este barrio, algunos de los vecinos fundadores se han desplazado a otros sectores de la ciudad, dejando sus casas en arriendo, se han conformado inquilinatos en donde habitan en algunos casos trabajadores del aeropuerto. Se registran ventas puntuales y transformaciones de construcciones, algunas de las viviendas se ofrecen en arriendo para la prestación de servicios o bodega

Barrio	Tipología de viviendas	No Predios Uso Residencial (Fuente: UAECD)	Valor m2 Residencial Precios corrientes (Fuente: UAECD)	No Habitan-tes	Norma	Distancia al aeropuerto	Afectaciones aeropuerto	No Predios Usos Industriales, comerciales y de servicios	Grado Transformación
							Deterioro calidad de vida		
San José El Jardín	Vivienda de autoconstrucción hasta de 3 pisos con garaje o local y terraza	En 2002:297 En 2012: 359 En 2014: 349	En 2002: \$149.040 En 2012: \$591.107 En 2014: \$878.378	En 2005 (DANE): 3354 En 2011 (SDP): 1161	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Zona de Actividad Industrial, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 1130 m Malla perimetral: 60m	Ruido Afectación salud Riesgo accidente aéreo Restricción uso residencial Desarticulación redes vecinales Rodeado por empresas Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 121 En 2012: 82 En 2014: 82	El barrio con una forma irregular converge a la carrera 100 que se ha constituido en un corredor comercial, la actividad residencial sigue persistiendo aunque con presiones generadas por la dinámica aeroportuaria, muchos de los vecinos tradicionales son de la tercera edad algunos se han ido, otros se han quedado, se registran ventas puntuales y transformaciones en las edificaciones
Puerta de Teja	Vivienda de autoconstrucción de 2 pisos con garaje y terraza	En 2002: 302 En 2012: 264 En 2014: 263	En 2002: \$129.563 En 2012: \$514.375 En 2014: \$881.236	En 2005 (DANE): 1966 En 2009 (JAC): 3000 En 2011 (SDP): 1127	UPZ sin reglamentar POT 2004: OE-FAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Zona de Actividad Industrial, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 1400 m Malla perimetral: 500m	Ruido Afectación de salud Restricción uso residencial Desplazamiento habitantes por proyecto ALO Desarticulación organización comunal Transporte de carga en el barrio Deterioro vías Rodeado por empresas Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 55 En 2012: 33 En 2014: 36	La mayor transformación generada en el barrio fue con ocasión del proyección de construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente-ALO con la respectiva compra de los predios por parte del Distrito desplazando la tercera parte de la población, lo que afectó la organización comunal que hasta ese momento había sido muy sólida, la demolición de las viviendas en el sector ha generado focos de inseguridad y de contaminación. Frente a la actividad del aeropuerto, el barrio se encuentra rodeado por bodegas y en el interior del mismo los vecinos prestan servicios de restaurante, arreglo de carros, elaboración de estibas entre otros

Barrio	Tipología de viviendas	No Predios Uso Residencial (Fuente: UAECD)	Valor m2 Residencial Precios corrientes (Fuente: UAECD)	No Habitantes	Norma	Distancia al aeropuerto	Afectaciones aeropuerto	No Predios Usos Industriales, comerciales y de servicios	Grado Transformación
El Bogotano I	Vivienda de autoconstrucción hasta de 3 pisos con garaje y terraza	En 2002: 15 En 2012: 16 En 2014: 16	En 2002: \$215.779 En 2012: \$937.500 En 2014: \$897.187	En 2005 (DANE): 164 En 2010 (JAC): 150 En 2011 (SDP): 295	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Zona de Actividad Industrial, tratamiento Desarrollo	215m al oriente del aeropuerto	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Relicto de viviendas rodeadas por actividades aeroportuarias Tendencia a desaparecer Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 17 En 2012: 19 En 2014: 18	Un barrio compuesto por 16 viviendas en un entorno de infraestructuras de alta jerarquía conexas con el aeropuerto, se ofrecen servicios de restaurante y hospedaje dirigido a los trabajadores del aeropuerto, opera una carpintería en donde se elaboran estibas.
La Isla	Vivienda de autoconstrucción de 2 pisos con garaje y terraza	En 2002: 120 En 2012: 140 En 2014: 134	En 2002: \$139.534 En 2012: \$530.125 En 2014: \$698.345	En 2005 (DANE): 1397 En 2010 (JAC): 960 En 2011 (SDP): 936	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 1000 m Malla perimetral: 200m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 32 En 2012: 21 En 2014: 23	En el área de influencia del barrio La Isla los comercios y servicios se concentran sobre el corredor zonal de la carrera 100 y el corredor local de la calle 23 D, al interior del barrio sigue siendo predominante la actividad residencial y uno que otro servicio para atender las necesidades de la población local
La Cabañita	Viviendas de autoconstrucción de 2 pisos con antejardín y terraza	En 2002: 44 En 2012: 45 En 2014: 45	En 2002: \$135.923 En 2012: \$480.667 En 2014: \$600.833	En 2005 (DANE): 362 En 2011 (JAC): 150 En 2011 (SDP): 178	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 1000 m Malla perimetral: 140m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 2 En 2012: 1 En 2014: 1	El barrio La Cabañita sigue manteniendo su vocación residencial, de sus 46 predios, uno solo se encuentra dedicado a la actividad comercial, la mayor parte de los vecinos fundadores o sus familias continúan viviendo en el barrio, varios ya han muerto.
La Cabaña	Vivienda de autoconstrucción hasta de 3 pisos con garaje y terraza	En 2002: 384 En 2012: 426 En 2014: 439	En 2002: \$136.742 En 2012: \$497.888 En 2014: \$628.155	En 2005 (DANE): 3654 En 2010 (JAC): 5000 En 2011 (SDP): 3316	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización y Conservación	Cabecera 2da Pista: 500 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 54 En 2012: 31 En 2014: 33	El barrio La Cabaña a pesar de estar en trámite de legalización es el que posee mayor población en la zona de estudio, cuenta con un mayor número de servicios dotacionales de carácter público y privado para atender a sus habitantes, sigue predominando la actividad residencial, se registran ventas puntuales y construcción de

Barrio	Tipología de viviendas	No Predios Uso Residencial (Fuente: UAEDC)	Valor m2 Residencial Precios corrientes (Fuente: UAEDC)	No Habitantes	Norma	Distancia al aeropuerto	Afectaciones aeropuerto	No Predios Usos Industriales, comerciales y de servicios	Grado Transformación
									algunas bodegas
Los Cábmulos	Vivienda de autoconstrucción de 2 pisos con garaje y terraza	En 2002: 115 En 2012: 131 En 2014: 131	En 2002: \$144.974 En 2012: \$387.687 En 2014: \$603.149	En 2005 (DANE): 895 En 2011 (SDP): 890 En 2016 (JAC): 1200	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 320 m Malla perimetral: 50m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 16 En 2012: 1 En 2014: 1	El barrio Los Cábmulos continua manteniendo su vocación residencial, se observan algunos comercios y servicios orientados a atender a su población, empieza a aparecer en el paisaje una que otra bodega, pero sus vigilantes llegan con sus familias a vivir a Los Cábmulos.
Las Flores	Vivienda de autoconstrucción de 2 pisos con garaje y terraza	En 2002: 154 En 2012: 171 En 2014: 169	En 2002: \$146.571 En 2012: \$384.795 En 2014: \$641.938	En 2005 (DANE): 1278 En 2010 (JAC): 1800 En 2011 (SDP): 1067	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización	Eje 2da Pista: 200 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Zimbroneo por transporte de carga en avenida Deterioro calidad de vida	En 2002: 34 En 2012: 22 En 2014: 26	A pesar que sigue predominando la actividad residencial, de la zona de estudio paralela al aeropuerto en sentido sur es el barrio que ha tenido mayor incidencia de actividades de bodegaje, con tendencia a la consolidación de este uso bajo un ritmo lento
El Triunfo	Viviendas homogéneas de 2 pisos con antejardín	En 2002: 76 En 2012: 77 En 2014: 77	En 2002: \$144.474 En 2012: \$384.312 En 2014: \$600.487	En 2005 (DANE): 400 En 2011 (SDP): 512	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización	Cabecera 2da Pista: 200 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Transporte de carga sobre la Av. CI 24 Incertidumbre tenencia de la tierra Zimbroneo por transporte de carga en avenida Deterioro de las viviendas por vibraciones Deterioro calidad de vida	En 2002: 1 En 2012: 0 En 2014: 0	El total de los 77 predios que hacen parte de El Triunfo continúan teniendo un uso residencial, dentro del mismo se observó una licencia de construcción para uso residencial, han llegado nuevas familias también a vivir en el barrio. Se presenta una que otra tienda o servicio para atender las necesidades de su población. La mayor parte de los vecinos observa deterioro de las viviendas causado por las vibraciones con la evidencia de fisuras.

Barrio	Tipología de viviendas	No Predios Uso Residencial (Fuente: UAECD)	Valor m2 Residencial Precios corrientes (Fuente: UAECD)	No Habitantes	Norma	Distancia al aeropuerto	Afectaciones aeropuerto	No Predios Usos Industriales, comerciales y de servicios	Grado Transformación
Villa Beatriz	Viviendas homogéneas de 2 pisos con antejardín	En 2002: 64 En 2012: 67 En 2014: 67	En 2002: \$166.718 En 2012: \$600.000 En 2014: \$800.000	En 2005 (DANE): 395 En 2010 (JAC): 550 En 2011 (SDP): 154	UPZ sin reglamentar POT 2004: OFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Conservación	Cabecera 2da Pista: 836 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 1 En 2012: 0 En 2014: 0	El barrio mantiene en su totalidad su vocación residencial. Si bien la vivienda no es de régimen de propiedad horizontal, los vecinos se han organizado alrededor de un concejo de administración haciendo una reglamentación interna de uso de los predios como residenciales. En la periferia del barrio hacia la Av. Cl 24 se observa servicio de autopartes
Rubén Vallejo	Casas de 2 pisos y bloque de apartamentos en régimen de propiedad horizontal	1PH con 87 U. vivienda	En 2002: \$212.380 En 2012: \$543.184 En 2014: \$616.000	En 2005 (DANE): 399 En 2011 (SDP): 554	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Antecedente Acuerdo 6/1990: Actividad Residencial General, tratamiento Conservación	Cabecera 2da Pista: 1162 m Malla perimetral: 200m	Ruido Afectaciones en salud Restricción uso residencial Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 18 En 2012: 18 En 2014: 18	Al poseer régimen de propiedad horizontal, desde el principio se ha reglamentado su uso, integra 87 unidades de vivienda entre casas y apartamentos y 18 locales comerciales sobre la carrera 100, dicho conjunto no fue insonorizado a pesar que se encuentra dentro del AID del aeropuerto. Se registran ventas y el ingreso de nuevos vecinos que llegan a vivir al conjunto.
Veracruz	-Sur: Viviendas de autoconstrucción de dos y tres pisos con garaje y terraza -Norte: viviendas homogéneas	En 2002: 150 En 2012: 156 En 2014: 157	En 2002: \$143.136 En 2012: \$507.532 En 2014: \$741.003	En 2005 (DANE): 1265 En 2006 (JAC): 1588 En 2011 (SDP): 976	UPZ sin reglamentar POT 2004: OEFAE Tratamiento Renovación Acuerdo 6/1990: Zona Sur: Actividad Residencial General, tratamiento Actualización. Zona Norte: Zona de Actividad Industrial, tratamiento Conservación de la norma que le dio origen	Cabecera 2da Pista: 1000 m Malla perimetral: 20m	Ruido Afectaciones en salud Riesgo de accidente aéreo Restricción uso residencial Transporte de carga al interior del barrio Incertidumbre tenencia de la tierra Deterioro calidad de vida	En 2002: 10 En 2012: 3 En 2014: 3	En Veracruz se sigue manteniendo la actividad residencial, la actividad comercial se concentra alrededor de la Av. Cl 24 en donde se prestan servicios para atender a la población local, pero también tiene lugar negocios de repuestos para motos. Sobre la carrera 103 hay presencia de algunas bodegas con actividades correlacionadas al aeropuerto

Fuente: Elaboración propia, basado en recorridos exploratorios, entrevistas habitantes, UAECD, DANE, SDP

3. Tensión Hábitat Popular frente a la Aerópolis

En este capítulo se retomaron el “ir” y el “llegar” interpretándolos desde el “volver”. Se presenta la configuración del escenario actual, ya no solo visto desde lo local, sino en sus diferentes dimensiones espaciales y temporales, recordando que el territorio está constituido por niveles imbricados en donde convergen distintas territorialidades que configuran flujos de territorialización, desterritorialización, reterritorialización entre el hábitat popular y la aerópolis.

Una vez configurado el escenario actual, se identificaron los logros y propuestas de los actores que convergen en este territorio, por un lado, quienes promueven la conformación de la ciudad aeropuerto y por otro, quienes permanecen y defienden la vigencia del hábitat popular. Se cierra el capítulo presentando las tendencias y flujos de desterritorialización del hábitat popular a favor de la aerópolis, considerando a su vez unas reflexiones desde lo ético, lo estético y lo lógico que posibilitarían al hábitat popular un lugar en la reterritorialización.

A través del desarrollo de este capítulo se respondió a las preguntas ¿Cuál es la dinámica relacional de los actores en la tensión hábitat-Aerópolis, su posiciones, logros, contradicciones y complementariedades? y ¿Cuáles son los escenarios de proyección soñados, reales y/o posibles en la comprensión de la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis?

La respuesta a estas preguntas se infiere a medida que se avanza en el texto, donde se realiza una aproximación a la comprensión de la realidad vista desde sus distintos actores. Es importante aclarar, que no se pretende hacer una propuesta que conlleve a generar la movilización de los sectores populares, sino propiciar una reflexión de esta realidad y sus aportes a la construcción de una ciudad incluyente, generadora de calidad de vida y desarrollo alternativo, donde se recoja la manera cultural de las comunidades y sus visiones de ciudad en escenarios urbanos.

Dado que este capítulo pretende proporcionar una lectura categorial de realidad desde la ficha de campo, en el método de exposición en varios de los apartados se optó por las matrices que permiten presentar síntesis a través del cruce de distintas variables.

3.1. Configuración del Escenario Hábitat Popular frente a la Aerópolis

A continuación, se presenta un análisis de la correlación espacio tiempo en la dinámica hábitat popular – Aerópolis en sus distintos niveles espaciales (local, distrital, regional, nacional y global) frente a su temporalidad vista como acontecer, coyuntura, periodo y época. En el análisis conclusivo que se presenta en la matriz, se cruzan dos variables y se aporta una síntesis en cada cruce que recoge cada uno de los momentos metodológicos que permite hacer una lectura de la realidad en sus múltiples dimensiones espacio-temporales (ver tablas No 15, 16, 17, 18 y 19)

Tabla 15: Nivel Local frente a su temporalidad en la dinámica Hábitat Popular-Aerópolis

TIEMPO	LOCAL
ACONTECER	Desarrollo de la vida cotidiana de los habitantes de la zona de intervención prioritaria en convivencia con el aeropuerto (mutabilidad e inmutabilidad) en un área plenamente incorporada a la ciudad que los vecinos ayudaron a construir, en donde encuentran un entorno conocido, donde han conformado redes de solidaridad, con proximidad a escenarios recreativos como el parque Atahualpa, con facilidad de acceso a establecimientos educativos y de salud, y una excelente red vial para comunicarse internamente y con el resto de la ciudad, viviendas amplias que albergan a la familia extensa, algunas de las mismas productivas, pero a la vez sus habitantes están expuestos a niveles de ruido superiores a 65 dBA, en promedio día noche Ldn, desde la construcción de la segunda pista, que ha afectado salud y calidad de vida de la población. Si bien la Aeronáutica Civil adelantó un programa de insonorización para algunas de las viviendas afectadas por el tránsito diario de aeronaves, este no produjo los resultados esperados. Algunos de los vecinos tradicionales se han ido del barrio, la mayoría se han quedado, han llegado nuevos vecinos a vivir y a un ritmo lento se ha venido construyendo bodegas. Existe agotamiento de la población frente al tema aeropuerto, quienes observan la problemática del desplazamiento como un futuro que no los toca directamente, reivindican sus derechos como propietarios y reclaman equidad en la distribución de los beneficios del desarrollo.
COYUNTURA HISTÓRICA	1994: dos ciudadanos interponen tutela para frenar la puesta en marcha del proyecto de construcción de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, alegando que constituye un evidente peligro para las personas que viven cerca al terminal aéreo, pretensión que es negada por la Corte Suprema de Justicia 1995: el Ministerio de Medio Ambiente niega recursos de reposición interpuestos por ciudadanos quienes plantean que la licencia ambiental que permite la construcción de la segunda pista viola la normatividad existente sobre niveles de ruido permitidos 1996-1998: construcción de la segunda pista del aeropuerto El Dorado 1996: creación Comité de Damnificados del Aeropuerto (el cual tuvo funcionamiento hasta

TIEMPO	LOCAL
	<p>2001)</p> <p>1998: entrada en operación de la Segunda Pista del Aeropuerto El Dorado. // Los ciudadanos de Fontibón y Engativá hacen marcha pacífica por la calle 26 ante incumplimiento de medidas ambientales por parte de la Aeronáutica civil</p> <p>1999: inicio de la compra de predios en los barrios Puerta de Teja y El Bogotano II como producto de su afectación vial para el proyecto de construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente.</p> <p>2006: Creación Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 de Fontibón</p> <p>2007: accidente de avioneta de servicio médico en el barrio La Rosita que cobra la vida de sus cinco ocupantes y de dos habitantes del sector. // Presentación de la alcaldía mayor de Bogotá a la comunidad de Fontibón de Versión preliminar del DTS del Plan Zonal de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá. // Política Social de la Aeronáutica Civil adoptada por Resolución 5007 del 16 de octubre de 2007 con su desarrollo y materialización en el programa “Buen Vecino”</p> <p>2008: Movilización contra Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras que incluye vías de ingreso al aeropuerto. // Anuncio en el periódico El Tiempo “Por ampliación del aeropuerto El Dorado 8.000 familias tendrán que dejarlo todo” que causa conmoción dentro de los habitantes vecinos del aeropuerto en Fontibón. // Creación del Comité de Defensa y Solidaridad de los afectados del Aeropuerto- Aerovecindades, organización elegida en Asamblea General de afectados de los barrios circunvecinos del aeropuerto en Fontibón. // Se crea la Mesa Interinstitucional del Proyecto del Aeropuerto El Dorado con la participación de la comunidad e instancias de gobierno Nacional y Distrital</p> <p>2009: Marcha hacia el aeropuerto contra modificación temporal de licencia ambiental para funcionamiento de la segunda pista en horario nocturno y en protesta por el aumento del tráfico aéreo sin considerar las afectaciones sobre la población vecina // Por petición de la comunidad afectada La Contraloría General de la República convoca a una audiencia pública para resolver inquietudes relacionadas con la operación del aeropuerto // Seguimiento a las medidas de insonorización implementadas en el área de influencia directa del aeropuerto por delegado del Ministerio de Medio Ambiente y Mesa de Trabajo Aeropuerto.</p> <p>2010: Creación Organización Comunidades Unidas Macroproyecto Aeropuerto El Dorado con el fin de denunciar y reivindicar derechos comunitarios frente a las afectaciones del aeropuerto El Dorado // Toma cultural en Fontibón para visibilizar ante el gobierno las afectaciones relacionadas con el aeropuerto El Dorado organizada por Aerovecindades, Comunidades Unidas, Corporación TKC, Juntas Comunales, Edil Julio Acosta, Edil Fernando Zuluaga, OCE, BAF, El Macarenazoo. // Registro ante Personería de Bogotá por parte de la Mesa de Trabajo Aeropuerto de la Localidad 9 de Fontibón como veedores por 20 años del MURA, de la OEFAE y del proyecto de modernización del aeropuerto El Dorado. // Desarrollo de trabajo de campo y talleres de la investigación “Oportunidades de Desarrollo Productivo de la población de afectación prioritaria en la Operación Estratégica Fontibón- Aeropuerto El Dorado- Engativá adelantando por la Secretaría de Desarrollo Económico del Distrito. // La Aerocivil inicia socialización de Proyecto de Estudio de Impacto Ambiental para solicitud de modificación de licencia ambiental con grupo coordinado por programa “Buen Vecino”</p> <p>2011: Ejecución Proyecto 617 de 2010 cuyo objetivo fue “Fortalecer la participación de los distintos actores sociales y económicos de la Localidad en los procesos de formulación de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto Engativá, Plan Zonal Aeropuerto y el MURA, mediante el mejoramiento de su conocimiento técnico, que les permita elaborar propuestas que “anticipen el cambio” que surja a partir de la transformación prevista en el territorio”. // Movilización en contra de la firma del Decreto de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá, que finalmente nunca fue sancionado. // Comunidades Unidas presenta queja sobre la ejecución proyecto de modernización del aeropuerto ante el BID expresando preocupación por el daño causado por el ruido y la exclusión social hacia las comunidades que viven en su</p>

TIEMPO	LOCAL
	<p>entorno</p> <p>2012: Amenaza traslado de tanques de combustible hacia área de influencia de los barrios (sector El Triángulo). // Inicio Misión Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación-MICI del BID para estudio del caso aeropuerto El Dorado alrededor de temáticas como manejo de aguas, residuos peligrosos, niveles de ruido y gestión social, con la participación como actores primarios de: Comunidades Unidas, Mesa Aeroportuaria de Fontibón, Mesa Aeroportuaria de Engativá, Mesa Temática y Social de Funza, OPAIN y Aerocivil // Publicación del estudio “Oportunidades de desarrollo productivo de la población de afectación prioritaria” de la OEFAE // Aprobación de financiación de proyecto de investigación denominado “Método para calcular avalúo social” por parte de la convocatoria de Extensión Solidaria de la Universidad Nacional de Colombia presentado por el grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat Vivienda e Informalidad” de la maestría de Hábitat de la misma universidad y el comité de Aerovecindades. // La Secretaría Distrital de Salud de Bogotá realiza un estudio de las áreas afectadas por ruido, encontrando que solamente un 2,7% de la población evaluada tiene sus viviendas parcialmente insonorizadas y que de estas solo es funcional el 1,1%.</p> <p>2013: Continúa misión MICI del BID, se aborda y concluye temáticas sobre manejo de aguas y residuos peligrosos cuyas conclusiones son publicadas en un boletín. Se inicia discusión sobre eje temático ruido y se incluye el abordaje de la modificación de la licencia ambiental con el diseño e implementación de un Plan Piloto de Operaciones Especiales (PPOE) que incluiría medidas consensuadas en materia operacional de mitigación y seguimiento en diferentes localidades afectadas por un periodo de tiempo determinado en materia de ruido. No se concluye discusión sobre temática de ruido.</p> <p>2014: El MICI toma la decisión de dar por terminado el proceso de Fase de Consulta del caso Aeropuerto El Dorado aun cuando la fase no logra disipar las preocupaciones de los Solicitantes frente al temática ruido y gestión social. // El Consejo de Estado condena a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por medio de la sentencia 2000-01010 del 27 de marzo de 2014, a pagar a la sucesión del señor Rafael Osma Güiza la suma de \$206.636.104 a título de indemnización por daño emergente y por padecimiento moral, siendo la primera condena que queda en firme por contaminación auditiva desde que se construyó la segunda pista del aeropuerto El Dorado. // Comunidades Unidas pide ayuda a Accountability Counsel un grupo de abogados de EEUU que apoyan a las comunidades que son perjudicadas por los proyectos de bancos corporativos y de desarrollo, quienes iniciaron acompañamiento para la presentación ante el MICI de suplemento frente a la solicitud de investigación si el BID incumplió con sus obligaciones y políticas en el caso aeropuerto. // La Aerocivil expone el proyecto de modificación de licencia ambiental y medidas de mitigación ante líderes del proyecto Buen Vecino, representantes JAC, Asojuntas, JAL y alcaldía local de Fontibón</p> <p>2015: Un episodio vivieron los residentes del barrio San José, en la localidad de Fontibón, cuando pedazos del motor de un avión de carga cayeron sobre sus viviendas. La caída de piezas hirió a varias personas y causó daños en viviendas. (El tiempo, 2015) // Movilización en contra y audiencias públicas ante proceso de licenciamiento ambiental para el funcionamiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado las 24 horas, la autoridad ambiental aprueba ampliación funcionamiento sin que se haya efectuado la transformación del entorno del aeropuerto hacia actividades compatibles y complementarias // La ANLA niega recursos de reposición interpuestos por comunidad y ratifica licencia de funcionamiento de segunda pista las 24 horas // Publicación de cartilla “Métodos para calcular el Avalúo Social” como un método de valoración integral de hogares afectados por proyectos de renovación urbana. // MICI aprueba estudio para llevar a cabo una investigación del papel del BID ante cualquier daño causado por la ampliación del aeropuerto</p> <p>2016: Movilización ante construcción de hornos crematorios en el cementerio de Fontibón como expresión de la presión de actividades no residenciales en el entorno del aeropuerto // Accountability Counsel realiza acompañamiento a Comunidades unidas en investigación si el</p>

TIEMPO	LOCAL
	<p>BID incumplió sus políticas y causó daño a la población en el caso Aeropuerto El Dorado.</p>
<p>PERIODO (Ampliación, Expansión y Modernización aeropuerto El Dorado)</p>	<p>A partir de la construcción y puesta en operación de la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en 1998, se produce una nueva realidad para los habitantes del borde aeropuerto en la localidad de Fontibón al tener que soportar de manera continua el ruido e impactos correlacionados con la operación aeropuerto, presión que se ha venido incrementando luego del inicio de contrato de concesión con la firma OPAIN (2007) que ha permitido la maximización en el uso de la capacidad instalada del aeropuerto aumentando con ello la frecuencia en el número de los vuelos, el ruido, el tráfico vehicular, a tal punto que recientemente se concedió la licencia ambiental para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas; de otra parte y en correlación la presión generada por el ordenamiento territorial de la ciudad que declara el borde del aeropuerto como zona de renovación urbana orientado a la consolidación de una plataforma de comercio internacional que limita y desconoce los desarrollos desde el hábitat popular. Ante esta situación la comunidad de manera intermitente ha realizado diferentes manifestaciones en protesta por el incremento de los vuelos y el reordenamiento del territorio, pronunciamientos que en la práctica han sido infructuosos, pues se viene deteriorando su calidad de vida con las imposiciones del aeropuerto y de otra parte la variabilidad o invariabilidad de su espacio vivencial humano ha dependido más de las dinámicas propias del mercado en torno al aeropuerto, que de la determinación de sus habitantes por defender su territorio. Aunque algunos habitantes perciben que se ha generado una dinámica de expulsión del sector popular para favorecer los desarrollos del aeropuerto solicitando una negociación justa para el momento de su salida, la gran mayoría permanecen en el desarrollo de su vida cotidiana soportando los impactos correlacionados con el aeropuerto, algunos otros proponen la convivencia con el aeropuerto y la adopción de un plan de mitigación de sus impactos, en contraste con las medidas implementadas que han resultado infructuosas como ha sido el caso de la insonorización de las algunas de las viviendas afectadas con niveles de ruidos superiores a 65 db.</p>
<p>EPOCA (Globalización)</p>	<p>Hay una redefinición en el territorio, se acotan los escenarios de vida de los ciudadanos para darle prioridad a la concreción de la Aerópolis, se presenta una desterritorialización parcial del hábitat popular que se ha construido desde la autogestión de sus habitantes y a la vez la configuración de nuevas territorialidades en función de la dinámica aeroportuaria que tiende a copar los espacios de la población. Por el momento gran parte de los habitantes logran quedarse pese a las afectaciones, pero esta situación ha dependido más de la dinámica del mercado del capital que por el momento no encuentra lo suficientemente atractivo el negocio de la renovación. Hay un enfrentamiento entre normas y formas frente al uso del territorio que en la práctica se funda sobre una escala de lo cotidiano, creando caos y desorden dado que el orden del mercado no posee un sentido local, realidad que con el paso de los años se ha venido complejizando y agravando. Se configura una situación de conflicto como un problema colectivo para los habitantes locales, las distintas autoridades en sus respectivos niveles no logran regular la situación, que a la vez tampoco es resuelta por el mercado. Lo anterior configura una situación de imposibilidad de acción por parte de los habitantes del hábitat popular, que se ve restringida por su propio límite de conciencia y de otro lado por las limitaciones de su propia acción frente a las concreciones cuyas decisiones son tomadas a nivel nacional para dar respuesta a un mercado global.</p>

Fuente: Elaboración propia basado en recorridos exploratorios, reuniones con presencia de actores, seguimiento a prensa, publicaciones y comunicados de actores

Tabla 16: Nivel Distrital frente a su temporalidad en la dinámica Hábitat Popular-Aerópolis

TIEMPO	DISTRITAL
ACONTECER	<p>El Aeropuerto Internacional El Dorado se ha conformado en un nodo de desarrollo para la ciudad de Bogotá ante la demanda creciente de sus servicios, se comunica con el centro de la ciudad a través de la vía metropolitana de la Av. Cl 26, sobre su eje se observan construcciones de alta jerarquía con presencia de grandes cadenas hoteleras y complejos de oficinas, pese a que la vía de ingreso al aeropuerto posee cuatro carriles siendo una de las más modernas de la ciudad, todos los días en las inmediaciones se presentan embotellamientos con presencia de transporte masivo (transmilenio, SITP, buses convencionales) en donde se movilizan los trabajadores y habitantes del sector, transporte de carga principalmente de empresas logísticas y de remesas, taxis y transporte particular en donde transitan viajeros y empresarios. Las vías arteriales de intercomunicación con la calle 26 también presentan embotellamientos de tal manera que gran parte del transporte se vuelca hacia las calles internas de los barrios. Teniendo en cuenta el desafío de desarrollo que plantea el aeropuerto, el Distrito ha planteado la OEFAE para conformar la plataforma de comercio internacional en un área de 2.546 Has. (10% del área de la ciudad) que si bien presenta actividades entorno al aeropuerto, converge con una zona residencial en donde se encuentran asentados 97 barrios, 59 en las UPZ de Fontibón y 38 en las UPZ de Engativá, con una población residente de 306.451 personas (Rojas, 2007), de las cuales 85.067 se encuentran dentro del área de influencia directa del aeropuerto siendo afectadas por altos niveles de ruido quienes habitan en 24.144 viviendas, comprendidas en 616 hectáreas 5.068 m2. (Secretaría Distrital de Planeación, 2014).</p>
COYUNTURA HISTÓRICA	<p>1990: Se expide Acuerdo 6 de 1990 por medio del cual se adopta el Estatuto para el Ordenamiento Físico del Distrito Especial de Bogotá, y se dictan otras disposiciones, asignando múltiples tratamientos en la zona urbana conexas al aeropuerto así como diferentes áreas de actividad sin definir una vocación específica, mezcla de usos al oriente de la carrera 103, se propicia la consolidación de la actividad residencial entre avenida Ferrocarril y Av. Cl 24, se reconoce el uso residencial hacia el norte del aeropuerto.</p> <p>1997: Enrique Peñalosa Londoño es elegido alcalde de Bogotá</p> <p>1998: El concejo de Santa Fe de Bogotá emite el Acuerdo 13 de 1998 por el cual se adopta el Trazado para la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en el tramo comprendido entre los límites con los municipios de Chía y Mosquera y se dictan otras disposiciones, establece la afectación vial de inmuebles dentro del área de su perfil vial y el procedimiento para la adquisición de los mismos.</p> <p>1999: Mediante el Decreto 765 de 1999, que desarrolla lo ordenado en la Licencia Ambiental 1330 de 1995, se restringe el uso dotacional y de vivienda para un total de los 12.560 predios localizados en el área de influencia del Aeropuerto, y ordena no conceder licencia de urbanismo y construcción para esos usos. (Secretaría Distrital de Planeación, 2014). // El Instituto de Desarrollo Urbano IDU emite la Resolución 1165 de 1999 por la cual se establece los criterios y parámetros para el pago de subsidios y compensaciones para la población a ser relocalizada por la compra de predios para la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente.</p> <p>2000: El IDU inicia proceso de compra de predios con afectación vial para construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente en proximidad a la calle 26 // La Alcaldía Mayor de Bogotá adopta Plan de Ordenamiento Territorial mediante Decreto Distrital 619 de 2000, en el eje occidente busca el desarrollo de nuevas actividades económicas que aproveche el potencial de la avenida El Dorado, la localización del aeropuerto, la conexión de la calle 13 con la región de la sabana y el occidente del país y la potencialidad del corredor férreo, es así que dentro de operaciones estructurantes define la Operación Aeropuerto Eldorado orientada a incentivar el desarrollo de actividades empresariales, de servicios aeroportuarios y logísticos que aprovechen las ventajas comparativas de esa localización con programa de renovación en la cabecera del aeropuerto y la franja paralela a las pistas sobre las avenidas José Celestino Mutis y Luis Carlos Galán, reduciendo simultáneamente la actividad residencial existente.</p>

TIEMPO	DISTRITAL
	<p>2001: Antanas Mockus es elegido alcalde del Distrito Capital</p> <p>2003: la alcaldía mayor de Bogotá revisa el plan de ordenamiento territorial del Distrito con la sanción del Decreto Distrital 469 de 2003, define intervenciones integrales en sitios clave de Bogotá, una de ellas la Operación Estratégica Fontibón -Aeropuerto El Dorado-Engativá- Aeropuerto Guamaral que vincula la centralidad Fontibón-Aeropuerto El Dorado- Engativá orientada a uso comercial e institucional para conformar la gran plataforma para la exportación, promover la localización de servicios necesarios para integrar a la ciudad con el occidente de la región y consolidar el área como centralidad nacional e internacional. // La Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, el CARCE y la Cámara de Comercio de Bogotá realizan foros y reuniones con empresarios usuarios para tratar el tema del Aeropuerto Internacional de Bogotá, su futuro de conformidad con el crecimiento esperado del comercio exterior y su integración a los planes de ordenamiento de la ciudad región.</p> <p>2004: Luis Eduardo Garzón se posesiona como alcalde de Bogotá // la alcaldía mayor de Bogotá expide el Decreto 190 de 2004 Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, donde se identifica la operación estratégica Fontibón – Aeropuerto Eldorado- Engativá, como parte de la estrategia de ordenamiento del territorio para la integración de la ciudad en diferentes escalas, conformar la plataforma de exportación, y articular la ciudad con el occidente de la región Bogotá – Cundinamarca, es así que dentro del marco de una agenda regional El distrito apoyará la formulación del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado - incluida la adecuación de accesos para la movilidad de la carga pesada en la Zona Franca de Bogotá y de los pasajeros, y la ampliación de las vías que articulan la ciudad a la región. Se priorizan los sectores con tratamiento de renovación urbana, uno de ellos enmarcado dentro de la Operación Borde Aeropuerto. // La Cámara de comercio de Bogotá promueve discusión pública sobre la concesión para la modernización del aeropuerto y la definición de su Plan Maestro // CARCE y la Cámara de Comercio de Bogotá publican primera versión del documento “Estrategias e instrumentos de gestión público-privada y de atracción de inversión para el entorno del Aeropuerto El Dorado de Bogotá”</p> <p>2005: Continua discusión pública sobre la concesión para la modernización del aeropuerto El Dorado promovida por la Cámara de Comercio de Bogotá. // CARCE, La Cámara de Comercio de Bogotá y el Concejo Regional de Competitividad publican segunda versión del documento “Estrategias e instrumentos de gestión público-privada y de atracción de inversión para el entorno del Aeropuerto El Dorado de Bogotá” // El gobierno Nacional y la Alcaldía Mayor de Bogotá acuerdan un plan de acción para lograr el desarrollo de la principal terminal aérea del país y definir las obras del entorno inmediato del aeropuerto que serían acometidas conjuntamente entre ambos niveles de gobierno // Con la finalidad de formular el Plan Zonal de las áreas de influencia del Aeropuerto El Dorado, el 1º de octubre de 2005 se suscribe el contrato 1998-05 entre la Secretaria Distrital de Planeación (Anterior DAPD) y Fernando Cortés Larreamendy //El Concejo de Bogotá mediante Acuerdo 180 del 20 de octubre de 2005 autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras que incluye mejoramiento de las vías de acceso para el aeropuerto.</p> <p>2006: la Secretaría de Planeación-SDP inicia trabajo de formulación del Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado que fija las áreas de renovación las características de la malla vial, los usos del suelo y la reserva ambiental en la zona de influencia // La SDP inicia proceso de socialización de OEFAE y de Proyección de Plan Zonal del aeropuerto con las comunidades de las localidad de Engativá y Fontibón</p> <p>2007: el 25 de octubre de 2007 se suscribe el contrato para el componente social del Plan Zonal Aeropuerto orientado a desarrollar el proceso de participación Ciudadana. // La Secretaría Distrital de Planeación concluye versión preliminar del DTS del Plan Zonal de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá // La Alcaldía Mayor de Bogotá realiza presentación a comunidad del borrador del Plan Zonal de la Operación Estratégica Aeropuerto El Dorado // Desarrollo de Foro “Aeropuerto El Dorado, nodo de desarrollo regional”, convocado</p>

TIEMPO	DISTRITAL
	<p>por la Cámara de Comercio de Bogotá, el 6 de diciembre de 2007</p> <p>2008: Continúa la socialización del borrador del Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado // Samuel Moreno Rojas se posesiona como alcalde de Bogotá // La Contraloría de Bogotá señala que la no adopción del Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado retrasa otros instrumentos de reglamentación y regulación urbana // La Cámara de Comercio de Bogotá publica los documentos “Caracterización urbanística, social y ambiental del entorno del Aeropuerto Internacional El Dorado”, “Aeropuerto El Dorado, una oportunidad para el desarrollo regional” // Formulación de Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva para vivir mejor” que aborda el Macroproyecto Aeropuerto El Dorado en el proyecto “Gestión para el desarrollo de la Región Capital”</p> <p>2009: Por medio del Acuerdo Distrital 398 de 2009 el Concejo de Bogotá modifica el Acuerdo 180 del 20 de octubre de 2005, con el ajuste del plan de obras a ser financiadas con cargo a la contribución de valorización por beneficio local y la inclusión del aeropuerto como sujeto pasivo de la contribución de valorización. // En el proceso del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado la SDP logra la concertación para la firma del “Convenio Interadministrativo de Cooperación para aunar esfuerzos dirigidos al desarrollo armónico y planificado del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado-MURA”. // Se inician obras de transmilenio por la calle 26 que conectaría el aeropuerto con el centro de Bogotá. // La cámara de comercio de Bogotá publica el documento “Estrategias e instrumentos de gestión público-privada y de atracción de inversión para el entorno del Aeropuerto El Dorado de Bogotá”</p> <p>2010: Formulación, revisión y ajuste de Proyecto Decreto y Documento Técnico de Soporte Operación Estratégica Aeropuerto Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá por parte de la Dirección de Operaciones Estratégicas, Subsecretaría de Planeación Socioeconómica, Secretaría Distrital de Planeación. //Realización de mesas temáticas, con las comunidades involucradas en la operación aeroportuaria en las localidades de Fontibón y Engativá con efecto de socializar los adelantos en el proceso de formulación de la Operación Estratégica // En ejercicio de convenio MURA se define el reglamento interno del Comité Directivo y del Comité Técnico, se trabaja en la definición de la agenda y priorización de temas estratégicos para el Macroproyecto, así como en la definición y delimitación del área de influencia del Macroproyecto.</p> <p>2011: La Contraloría Distrital de Bogotá en su informe de auditoría Distrital vuelve a pronunciarse sobre la demora en la adopción del Plan Zonal de la Operación Estratégica del aeropuerto El Dorado, encontrando perjuicio para el desarrollo de la actividad aeroportuaria necesaria para la competitividad de la ciudad que probablemente derive en una problemática social y económica para la ciudad // Samuel Moreno es destituido como alcalde de Bogotá, siendo Clara López nombrada en su reemplazo // Socialización de DTS de OEFAE a la comunidad y presentación de proyecto decreto Plan Zonal de Aeropuerto por parte de la Alcaldía Mayor a la comunidad // Publicación de la cartilla “Macroproyecto Urbano Regional Aeropuerto El Dorado- MURA, componentes, impactos y propuestas sociales” dentro del marco del Proyecto Casa de derechos de Engativá: Profundizando los derechos al ambiente, el territorio, la salud y la igualdad</p> <p>2012: Gustavo Petro se posesiona como alcalde de Bogotá. // Se inaugura obra de transmilenio por la calle 26 que parte de la carrera tercera con un conector peatonal con la estación de las aguas para continuar hacia el occidente hasta la avenida ciudad de Cali donde se ubica la estación Portal El Dorado, punto de la calle 26 hasta donde hay competencia del Distrito</p> <p>2013: La alcaldía Mayor de Bogotá modifica excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C. mediante el Decreto Distrital 364 del 26 de octubre de 2013, identificando el aeropuerto El Dorado como uno de los temas de interés para la articulación regional, reconoce la figura de las operaciones estratégicas como espacios donde implementar una coordinación interinstitucional, pero no las identifica ni caracteriza. Fomenta procesos de densificación identificando un “centro ampliado”.</p> <p>2014: El Decreto 364 de modificación excepcional del POT es suspendido por el Consejo de Estado, porque su expedición no cumplió con las disposiciones legales // A pesar de no contar con un POT de referencia, el alcalde Gustavo Petro expide en diciembre de 2014 el Decreto 562</p>

TIEMPO	DISTRITAL
	<p>que libera las construcciones de gran altura al interior del perímetro del “centro ampliado” // Consolidación por parte de Operaciones Estratégicas de dos documentos: a) Identificación de Competencias Jurídicas de las entidades del nivel nacional y distrital, con el fin de conocer las competencias de cada una de estas en el marco de la OEFAE y b) Informe técnico de afectaciones derivadas de la Operación Aeronáutica y/o Aeroportuaria del Aeropuerto El Dorado en Suelo Distrital. // Decisión de la administración distrital de hacerse partícipe como tercer interviniente en representación de la ciudadanía bogotana en la solicitud de modificación de la licencia ambiental del aeropuerto</p> <p>2015: continua actuación del Distrito como tercer interviniente en representación de la ciudadanía bogotana ante el proceso de licenciamiento de funcionamiento de la segunda pista las 24 horas // La Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos del Distrito Capital publica el documento de Reflexiones y Planteamientos titulado “Estrategias de Planeamiento para el Distrito Capital y su Área de Entorno” donde se recomienda ajustar los objetivos y alcances de la OEFAE teniendo en cuenta los planes de expansión del aeropuerto hacia la sabana, la ampliación del área de influencia directa del aeropuerto y la operación de la segunda pista las 24 horas.</p> <p>2016: posesión del alcalde Enrique Peñalosa //Aprobación Plan de Desarrollo 2016-2010 “Bogotá Mejor para todos” que entre otros tiene como estrategia posicionar a Bogotá como destino turístico a nivel nacional e internacional, la extensión de transmilenio por la calle 26 desde portal El Dorado hasta el aeropuerto El Dorado, por otro lado su estrategia para el desarrollo del componente hábitat se centra en 1) crecimiento planificado en ámbito supradistrital, 2) Desarrollo, consolidación y renovación en áreas estratégicas de la ciudad y 3) Mejoramiento en asentamientos humanos priorizados.</p>
<p>PERIODO (Ampliación, Expansión y Modernización aeropuerto El Dorado</p>	<p>Ante la expedición de la licencia ambiental del aeropuerto y construcción de la segunda pista, el Distrito Capital adecua la normatividad de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto restringiendo uso residencial y dotacional; situación que se ve reforzada con el Plan de Ordenamiento Territorial que decreta renovación urbana en el borde aeropuerto y encuentra en la OEFAE una oportunidad para potenciar el desarrollo económico de la ciudad, a través de la conformación de la plataforma de comercio internacional. Durante este periodo la actuación del Distrito en la materialización del reordenamiento territorial, no ha logrado la suficiente incidencia, persisten los usos habitacionales en las áreas que por tradición se configuraron como sectores residenciales, los cambios puntuales producidos han correspondido más a una dinámica de mercado que a lo ordenado desde la administración distrital, el único sector consolidado con actividades compatibles y complementarias con el aeropuerto es el corredor de la calle 26 en donde se observan edificaciones de alta jerarquía, inversiones que han resultado atractivas para el mercado del capital, cuya conexión con el centro de la ciudad implica situaciones de negocios, de turismo y actividades gubernamentales. El Distrito no ha logrado generar las adecuaciones en la infraestructura vial tendiente al mejoramiento de la movilidad en torno al desarrollo aeroportuario, desde finales de los 90, se efectuó la afectación de los predios de la avenida longitudinal de occidente con el desplazamiento de una parte importante de la población de los barrios aledaños pero no logró la materialización de la vía. El Distrito tampoco ha procedido a la sanción del Plan Zonal del Aeropuerto para la ejecución de lo proyectado en la OEFAE, cuyo contenido ha sido socializado desde el año 2007. En síntesis, frente al tema aeropuerto el Distrito en la práctica ha cumplido un papel de mediador con la sanción de normas, el desarrollo de estudios, identificación de opciones productivas y la promoción de una participación ciudadana que no toca lo estructural del proceso, sin un verdadero nivel de incidencia en las decisiones que se toman desde la Nación, unas veces sus actuaciones han correspondido a las directrices que se expiden desde la nación en procura de un desarrollo económico para la ciudad, en otras ocasiones ha representado los intereses de los ciudadanos afectados con la operación del aeropuerto, cuya orientado ha dependido de la administración distrital de turno.</p>

TIEMPO	DISTRITAL
ÉPOCA (Globalización)	El Distrito capital es el responsable del ordenamiento territorial en su jurisdicción cuyos principios generales según la ley 388 de 1997 son la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular, la distribución equitativa de cargas y beneficios, en la búsqueda de la armonización de instrumentos de planeación, el uso equitativo y racional del suelo, la ejecución de acciones urbanísticas integrales y eficientes, la armoniosa concurrencia de la nación, entidades territoriales y autoridades ambientales, hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y propender por el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, entre otros. Teniendo en cuenta su competencia el Distrito acoge los determinantes ordenados desde la nación que constituyen normas de superior jerarquía como son las directrices de ordenamiento para el área de influencia de una infraestructura de carácter nacional correspondiente al aeropuerto El Dorado, identificando la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá orientada a la consolidación de la plataforma de comercio internacional, que visualiza a Bogotá como puerto seco que conecta a Colombia con el mundo, su POT regula el uso del suelo del borde aeropuerto hacia actividades compatibles y complementarias con esta infraestructura, sin embargo sus acciones no poseen ni la continuidad, ni la fuerza necesaria para garantizar “el ordenamiento del territorio” dejando en manos del mercado la transformación, no se resuelve la situación de conflicto generada entre el hábitat popular y la ciudad aeropuerto, el hábitat popular se ve desplazado simbólicamente y gradualmente, sin garantizar el derecho a la ciudad para sus habitantes o el derecho constitucional a la vivienda, ni mucho menos la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes afectados. A la vez la ciudad aeropuerto no logra consolidarse con el tiempo, por el momento solamente sobre el eje de la calle 26 se observan desarrollos coherentes con un aeropuerto como HUB, eje vial de interconexión de El Dorado con el centro de Bogotá, en donde se extienden cadenas hoteleras, centros de negocios, gobierno, entre otros.

Fuente: Elaboración propia basado en recorridos exploratorios, reuniones con presencia de actores, seguimiento a prensa, publicaciones y comunicados de actores

Tabla 17: Nivel Regional frente a su temporalidad en su inserción a la Aerópolis

TIEMPO	REGIONAL
ACONTECER	El Macro Proyecto Urbano Regional del Área de Influencia del aeropuerto El Dorado involucra 17 Municipios más el Distrito Capital, con una superficie de 340.625 Has y una población según Censo DANE 2005, 7.940.778 Habitantes (Ambiental Consultores, 2009), su centralidad comprende las localidades de Fontibón y Engativá en el Distrito Capital y los municipios de Funza, Mosquera, Cota, Tenjo y Madrid. En esta región se evidencia desequilibrio en el desarrollo del territorio, concentración en torno a Bogotá en conurbación con municipios adyacentes que crecen en dirección a la capital pese al límite del río Bogotá, mezclas de usos, asimetrías, actividades industriales, zona franca, floricultura, promoción de parques logísticos e industriales, viviendas tipo condominio, fragmentación del suelo por actividades suburbanas. Su única vía de comunicación es la transversal de la sabana por donde transita transporte de carga que ingresa a la ciudad y al aeropuerto (ruta vía Facatativa, calle 13, TAM, Av. Cl 24 y Cr 103 o vía La Vega, Autopista Medellín, Cl 80, Av. Cali, Cl 26) cuya tendencia se encuentra en aumento. Así mismo por las vías de ingreso a la ciudad también hay un flujo de pasajeros diario correspondiente a personas que viven en los municipios adyacentes y que llegan todos los días a trabajar en Bogotá y viceversa, es así que en municipios como Mosquera se promueven proyectos inmobiliarios invitando a vivir a los trabajadores de las industrias. El área de influencia directa del aeropuerto con niveles de ruido por encima de 65 db se extiende en sentido occidental a 4 veredas del municipio de Funza. Ha cobrado vigencia el tema regional por cuanto se proyecta El Dorado 2
COYUNTURA HISTÓRICA	2003: La Mesa de Infraestructura y Logística del CARCE realiza el taller: “El Aeropuerto El Dorado una vía estratégica para Bogotá y Cundinamarca”, con la participación de empresarios, gremios y entidades del sector público nacional, distrital y departamental. Las conclusiones y recomendaciones son entregadas al doctor Francisco Santos, Vicepresidente de la República, encargado de liderar el tema por el gobierno. 2004: se adopta el Plan de Desarrollo Departamental 2004-2008 “Cundinamarca es Tiempo de Crecer” cuyo principio perspectiva estratégica de desarrollo se estructura sobre la base de una

TIEMPO	REGIONAL
	<p>estrategia de integración regional para favorecer el crecimiento económico y la inserción en un mundo globalizado, dentro de sus líneas de acción contempla participar junto con los municipios del departamento, en el proceso de expansión y consolidación del Aeropuerto Internacional El Dorado</p> <p>2005: La Cámara de Comercio de Bogotá-CCB publica documento denominado “El Aeropuerto El Dorado, una plataforma Estratégica para el comercio exterior de Bogotá y Cundinamarca” en donde recoge las observaciones y propuestas de la comunidad empresarial de la región, representada en el CARCE, el Consejo Regional de Competitividad (CRC), el Comité Intergremial Bogotá y Cundinamarca (CIBC), representantes de gremios de la región (ASOCOLFLORES, ATAC, ALAICO, FITAC, ANDI, FENALCO, COLFRANCOS, COLFECAR, Sociedad Colombiana de Arquitectos, Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá) frente al alcance a ser dado a la Concesión El Dorado.</p> <p>2007: La CCB como vocera de los empresarios de Bogotá y Cundinamarca al Plan Maestro y al proceso de la Concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado formula propuestas para la integración del Aeropuerto El Dorado con el entorno urbano y regional, presentadas en el documento “Aeropuerto El Dorado una oportunidad para el desarrollo regional”. // La Gobernación de Cundinamarca y el Distrito, contrataron la firma UTTAU y ambientales consultores para formular “El Macroproyecto Urbano Regional del área de influencia del Aeropuerto El Dorado” cuyo objetivo es contar con un instrumento concertado de planificación, gestión y operación que permita la intervención de los actores públicos y privados en el área de influencia del Aeropuerto El Dorado.</p> <p>2008: Formulación Plan de Desarrollo Departamental 2008-2012 Cundinamarca Corazón de Colombia que integra el Macroproyecto Aeropuerto El Dorado en su línea programática Integración Regional para la gestión estratégica de la región capital con dos ejes: uno de competitividad y desarrollo económico y otro de movilidad // La gobernación de Cundinamarca y el Distrito adelanta estudio para la formulación de estrategias e instrumentos de atracción de inversión y de gestión público – privada para la transformación ordenada y eficiente del territorio del Macroproyecto del Aeropuerto El Dorado, como insumo y aporte a la formulación del El Macroproyecto Urbano Regional del área de influencia del Aeropuerto El Dorado.// Gobernación de Cundinamarca plantea Modelo de ocupación de Sabana Centro y Sabana Occidente.// Presentación “Plan Regional de Competitividad 2008-2019” orientado a la formulación de propuestas para la atracción de inversión, la gestión público – privada, la transformación del entorno y el mejoramiento de estándares en la calidad del servicio del Aeropuerto El Dorado dentro del marco de su Macroproyecto. // Formulación del Macroproyecto del Aeropuerto El Dorado MURA como instrumento de política territorial para el área de influencia del aeropuerto El Dorado con el objeto de planear una estructura territorial que coadyuve al desarrollo del modelo descentrado de la región capital a partir de las dinámicas del proceso de modernización del Aeropuerto El Dorado alrededor de un modelo funcional territorial, la centralidad Aerópolis y la propuesta de movilidad.</p> <p>2009: Encuentros de Mesa de Trabajo Macroproyecto del Aeropuerto El Dorado con la participación de tres niveles de gobierno (Nacional, Departamental, Distrital) y el sector Privado.</p> <p>2012: se adopta el Plan de Desarrollo Departamental “Cundinamarca Calidad de Vida 2012-2016 en cuya línea estratégica Cundinamarca competitiva se contempla la articulación a nivel internacional a través de la implementación de la primera fase del MURA Macroproyecto Urbano Regional del aeropuerto El Dorado, su conexión nacional a través de 4 corredores y su conexión con Bogotá a través de 6 ejes viales. // El Instituto de Estudios Ambientales y la Universidad Nacional de Colombia presenta Concepto técnico final frente a Revisión de Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Aerocivil ante la ANLA en marco de solicitud de modificación de licencia ambiental donde coloca de manifiesto las no conformidades del mismo</p> <p>2013: la alcaldía de Funza reconocida por la ANLA como tercer interviniente en proceso de modificación de licencia ambiental del aeropuerto, manifiesta su desacuerdo sobre el proceso</p>

TIEMPO	REGIONAL
	<p>de socialización que viene adelantando la Aerocivil y su preocupación por impacto productivo y social en área agrícola y ganadera de su municipio, así como las afectaciones sobre el Humedal Gualí Tres Esquinas // La CAR inicia indagación preliminar contra OPAIN S.A. “por la presunta realización de actividades de nivelación mediante el relleno con materiales procedentes de excavación de subsuelo con presencia de escombros” en área de influencia de Humedal Gualí // El municipio de Funza manifiesta inconformidad por apertura de ventana operacional las 24 horas de segunda pista durante seis meses con la autorización del gobierno nacional (desde diciembre de 2013 a junio de 2014)</p> <p>2015: continúa la actuación del municipio de Funza como tercer interviniente ante proceso de licenciamiento ambiental que autorizó el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas re- cargando la operación hacia la sabana.</p> <p>2016: El director de la Aerocivil presenta propuesta para construir El Dorado II en la sabana de Bogotá entre los municipios de Madrid y Facatativa, con tres pistas, una inversión aproximada de 5 billones de pesos // Se adopta el Plan de Desarrollo Departamental 2016-2020 “Unidos podemos más”, dentro de sus estrategias se encuentra Promover el fortalecimiento de espacios de integración regional para la competitividad tales como Comisión Regional de Competitividad Bogotá-Cundinamarca, Mesas Provinciales de competitividad y la Región administrativa de Planificación especial, RAPE entre otros hacia el mejoramiento de competitividad territorial, la formulación de política de corredores logísticos de Cundinamarca, entre otros.</p>
<p>PERIODO (Ampliación, Expansión y Modernización aeropuerto El Dorado)</p>	<p>Ante el proyecto de modernización y expansión del aeropuerto El Dorado, a nivel regional se han adelantado intentos de articulación unas veces promovidos por el gremio productivo, otras veces por la gobernación y el Distrito Capital, tendientes a la conformación de una Aerópolis o ciudad aeropuerto para potenciar el desarrollo económico de la región alrededor del puerto seco que constituye el aeropuerto El Dorado, pero no se han materializado estos esfuerzos en acciones concretas, pese a lo mismo, existe una dinámica económica tendiente al crecimiento, siendo el sector de las flores uno de los renglones de mayor relevancia a nivel de exportación. Se presentan asimetrías en el desarrollo regional, cada actor busca aprovechar las ventajas de su localización de manera individual, produciendo un territorio fragmentado, actividades agropecuarias e industriales con poca coherencia en su funcionamiento. El Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto el Dorado (MURA) “como modelo funcional orientado a permitir el flujo de intercambio de las distintas piezas subregionales en donde se integren productores, procesadores, prestadores de servicios y plataformas de exportación que hagan uso de diferentes modos y medios de transporte, articulados a la estrategia de ordenamiento territorial” (Trejos, 2010), no ha pasado de ser una proyección; ni el distrito, ni la gobernación tienen poder de decisión en la Comisión Intersectorial para el desarrollo del Aeropuerto El Dorado, han adelantado distintos estudios para materializar las ventajas competitivas de la ciudad-región pero en la práctica estos actores no poseen incidencia en las decisiones sobre el aeropuerto que se toman desde la nación. Por su parte los municipios que hacen parte del área de influencia del aeropuerto, proyectan su ordenamiento territorial, de manera separada y en mucho de los casos con intereses contrapuestos. El impacto ambiental del aeropuerto El Dorado, también se extiende hacia los municipios de la sabana principalmente Funza, con la ampliación gradual en el número de operaciones y la modificación de la licencia para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, gran parte de los vuelos se desarrollan con salida hacia el occidente, afectando de manera directa ecosistemas y habitantes rurales. La ciudad-región cobra relevancia pues desde el nivel nacional se anuncia propuesta para construir El Dorado II en la sabana de Bogotá entre los municipios de Madrid y Facatativa ante la demanda creciente del aeropuerto. Se presentan tensiones entre fenómenos de concentración-desconcentración y centralización-descentralización.</p>
<p>EPOCA (Globalización)</p>	<p>La influencia del aeropuerto también se extiende a la región de Cundinamarca, el gobierno Nacional define el CONPES 3490 de 2007 presentando la estrategia institucional para la formulación y ejecución del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado cuyo objetivo es promover el desarrollo armónico y planificado de su entorno, articular las acciones de la nación, el departamento, el distrito, los muni-</p>

TIEMPO	REGIONAL
	<p>cipios del área de influencia y el sector privado para responder a la necesidad de integrar a la región y a Colombia con el mundo a través del principal Puerto seco del país en el proceso de internacionalización de la economía, consolidar el área como nodo económico de escala nacional e internacional con el reordenamiento urbano, la articulación urbano-regional a través de un sistema integrado de movilidad regional y la atracción de inversionistas para el desarrollo de grandes obras de infraestructura de alto impacto: parques empresariales e industriales, plataforma logística, conglomerados empresariales, zonas francas, turismo, centro internacional financiero y de comercio, cadenas hoteleras y de restaurantes, negocios inmobiliarios, en síntesis reordenamiento de la región para convertirla en una ciudad aeropuerto en función del mercado. Lo anterior, trae consigo el desestímulo del poblamiento del borde aeropuerto por parte de sectores populares y campesinos y la propuesta de polos alternos de hábitat urbano más allá del primer anillo metropolitano. La región cada vez toma más vigencia con la proyección de El Dorado dos, pero en la práctica presenta un desarrollo desigual siendo Bogotá su centralidad, los instrumentos de ordenamiento de los municipios son desarticulados y sus proyecciones no logran materializarse en el tiempo, persisten las dificultades en la interconexión, si bien tiene lugar infraestructuras compatibles y complementarias con la actividad aeroportuaria, las mismas no logran tener el impacto proyectado, produciendo como resultado un territorio fragmentado. Al igual que en el caso distrital, las instancias regionales no logran regular la situación de conflicto hábitat-Aerópolis que subyace en el territorio, a la vez tampoco resuelta por el mercado.</p>

Fuente: Elaboración propia basado en reuniones con presencia de actores, seguimiento a prensa, publicaciones y comunicados de actores

Tabla 18: Nivel Nacional frente a su temporalidad en su apuesta por configurar la Aerópolis El Dorado

TIEMPO	NACIONAL
ACONTECER	<p>El aeropuerto El Dorado localizado al occidente de la ciudad de Bogotá es el más importante de Colombia concentrando la mayor parte de las operaciones del país, presta el servicio de vuelos comerciales, aviación general y de Estado. La operación comercial (pasajeros y carga aérea) representa el 80% de su actividad, año tras año ha venido aumentando su demanda que supera de alguna manera la proyección de su Plan Maestro, en la actualidad se movilizan alrededor de 30 millones de pasajeros y 650.000 toneladas métricas de carga al año, a la vez que se adelantan obras de modernización orientadas entre otras a aumentar su capacidad instalada de 76 operaciones por hora (40 aterrizajes y 36 salidas de vuelos) a 100 operaciones hora, pues en la actualidad se presentan ineficiencias que generan sobrecostos para las aerolíneas. Del lado tierra se tienen dos terminales abiertas las 24 horas, uno de vuelos domésticos y uno de vuelos nacionales e internacionales recientemente renovado, se prestan servicios financieros, de telecomunicaciones, gastronomía, tiendas comerciales, equipaje, farmacias, agencias de viaje, clínica, capilla, parqueadero, entre otros buscando el confort para sus pasajeros. En el proceso de modernización del aeropuerto El Dorado (iniciado en el 2006) se han registrado frecuentes retrasos y aumento de presupuesto con respecto a lo inicialmente planeado.</p>
COYUNTURA HISTÓRICA	<p>1990: enmarcado dentro de apertura económica se declara política de Cielos Abiertos para el Aeropuerto El Dorado</p> <p>1992: mediante Decreto 2171 de 1992 se crea la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC) como resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC) y el Fondo Aeronáutico Nacional (FAN).</p> <p>1993: el Decreto 2724 de 1993 reglamenta a la UAEAC, entidad con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio independiente encargada de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo y desarrollar y operar la infraestructura requerida para que la navegación aérea en Colombia se efectúe con seguridad y eficiencia.// La Ley 105 de 1993 le confiere a la UAEAC la autoridad legal para iniciar la entrega de la administración de los aeropuertos a entidades especializadas, reorientando sus funciones hacia el control del espacio aéreo, la regulación y la seguridad del sector // La apertura económica y el incremento notable en el número de operaciones aéreas pone en claro la urgencia de ampliar la capacidad instalada del aeropuerto El Dorado</p> <p>1994: el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES- mediante el Documento N°</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>2727 de 1994, efectúa “Reordenamiento Institucional y Plan de Expansión del Sistema Aeroportuario Nacional”, en la búsqueda de lograr una mejor gestión financiera y operativa del sistema aeroportuario nacional, contempla entregar en concesión la administración de los principales aeropuertos del país, incluyendo el aeropuerto Eldorado de Bogotá. // Con oficio del 28 de abril la Aeronáutica Civil solicita formalmente licencia ambiental al entonces Ministerio de Medio Ambiente para la ejecución del proyecto Segunda Pista del aeropuerto Internacional Eldorado // la Aerocivil mediante convocatoria pública con proceso de licitación No 003 de 1994 hace la presentación de oferta mediante el sistema de concesión, para la revisión de diseño y construcción de la segunda pista y de obras complementarias, incluyendo sistemas de iluminación de pistas, ayudas visuales, ayudas de navegación y el mantenimiento de la segunda pista como el de la ya existente</p> <p>1995: cierre de licitación en enero y presentación de 19 ofertas, posteriormente es seleccionada la Compañía de Desarrollo del Aeropuerto El Dorado (Codad S.A.), el 18 de julio se firma contrato de concesión No 0110-OP y el 1 de septiembre se da inicio al mismo. // El entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 otorga licencia ambiental a la Aerocivil para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado // Mediante Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995 el entonces Ministerio de Medio Ambiente modifica parcialmente algunos artículos de la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 resolviendo recursos de reposición interpuestos por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en el sentido de ampliar el plazo para el cumplimiento de algunas de las obligaciones establecidas.</p> <p>1996: con oficio del 28 de febrero la Aeronáutica Civil manifiesta al entonces Ministerio de Medio Ambiente la imposibilidad de contratar Plan de Manejo Ambiental por razones de índole presupuestal y contractual solicitando prórroga de plazos establecidos en licencia ambiental // El entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante resolución 392 del 15 de abril de 1996 modifica parcialmente la resolución 1330 y 1389 de 1995, concediendo prórroga de plazos para cumplimiento de medidas contempladas en Plan de Manejo Ambiental a la Aerocivil, posteriormente mediante resolución 768 del 19 de julio de 1996 resuelve recurso de Reposición en contra de resolución 392 de 1996 // Se realiza la primera etapa de construcción de la segunda pista del aeropuerto Eldorado consistente en la excavación del río Bogotá para verificar aplicabilidad del diseño, se procede a efectuar la desviación del cauce del río en una longitud de 2600 m // En junio se inicia construcción propiamente dicha de la segunda pista con respectivas obras conexas</p> <p>1997: Mediante Resolución 598 del 2 de julio de 1997 el entonces Ministerio de Medio Ambiente amplía plazos para el cumplimiento de algunas obligaciones de la licencia ambiental concedida a Aerocivil, autoriza nuevas obras y levanta una medida preventiva.</p> <p>1998: El entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante Resolución 534 del 16 de junio de 1998 modifica parcialmente la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, aprueba nuevo modelo de operación de segunda pista, niega solicitud de ampliación de plazo de operación de aeronaves de primera y segunda generación, precisa aspectos relacionados con el plan de manejo ambiental, la aplicación de medidas de mitigación de ruido en viviendas y dotacionales con un plazo máximo de diciembre de 2000 que garanticen un abatimiento del ruido de 9 db entre el interior y exterior de cada edificación y por último abre investigación administrativa sancionatoria a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, posteriormente mediante resolución 735 del 5 de agosto del 98 resuelve recurso de reposición en contra de la Resolución 534 del 98// El 16 de junio se inaugura la segunda pista del aeropuerto El Dorado con un costo de 104 millones de dólares // el 1 de septiembre inicia utilización de la segunda pista</p> <p>1999: el entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante Resolución 412 del 28 de mayo de</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>1999 impone medida preventiva, abre investigación y formula cargos contra Aerocivil ante presuntos incumplimientos de la Resolución 1330 de 1995</p> <p>2000: La Procuraduría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo instauran una acción popular contra la Aeronáutica Civil por incumplir puntos que estaban en la licencia ambiental de la segunda pista del aeropuerto Eldorado, hay puntos que se han dilatado tanto que pareciera que no fueran a cumplirse // En junio es formulado el Plan Maestro para el Aeropuerto Internacional Eldorado por solicitud de la UAEAC y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y elaborado por el consorcio Plan Maestro Eldorado que contempla la revisión de la situación de aeropuerto, presentación de opciones de desarrollo para los próximos 25 años y programa a 5 años haciendo énfasis en el mejoramiento de las condiciones al interior del aeropuerto frente a su precariedad para enfrentar las proyecciones en aumento de tráfico, esperadas con base en tendencia mundial.</p> <p>2001: El Consejo de Estado niega La Acción Popular interpuesta por la Procuraduría General de la Nación y otros, mediante fallo del 19 de julio de 2001 // Luego de unos ajustes, La Aeronáutica Civil presenta Plan Maestro del Aeropuerto con poco cubrimiento de los medios de comunicación</p> <p>2003: la Aeroerocivil anuncia salida de circulación del 100% de aeronaves de primera y segunda generación de conformidad con plan de manejo ambiental del aeropuerto.</p> <p>2004: son adoptadas las normas ambientales de aviación mediante artículo 2 de la Resolución 02130 del 7 de junio de 2004 de la Aerocivil. // En julio el Gobierno Nacional contrata con la firma consultora KPMG la estructuración técnica, financiera y legal para la vinculación de capital privado al Plan de Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional Eldorado.</p> <p>2005: la firma consultora KPMG recomienda al gobierno Nacional vincular capital privado al Plan de Modernización y Expansión del Aeropuerto Eldorado mediante contrato de concesión a partir de 2006 por un periodo de 15 años // el 15 de Junio el Ministro de Transporte y la Aerocivil anuncia públicamente la entrega en concesión del Aeropuerto Eldorado a la firma que realice la modernización con una proyección presupuestal de 500 millones de dólares y la pretensión inicial de pasar de 8 a 16 millones de pasajeros en el año, terminada la concesión // El 15 de julio la Aeronáutica Civil publica la minuta y el prepliego del contrato de concesión en su página oficial con fin de darlo a conocer a la opinión pública // Se inicia proceso de licitación pública de concesión del Aeropuerto Eldorado No 5000091 OL mediante Resolución 05197 de noviembre 24 de 2005</p> <p>2006: concluye proceso licitatorio para poder concesionar el Aeropuerto Eldorado en donde se enfrentan 5 consorcios quienes denuncian vicios y posible corrupción en adjudicación del contrato (Resolución de adjudicación No 3500 de agosto 28 de 2006). El Gobierno Nacional celebra contrato de concesión No 6000169OK del 12 de septiembre 2006 con el Grupo Operadora Aeroportuaria Internacional –OPAIN para la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento, modernización y expansión del aeropuerto internacional Eldorado de la ciudad de Bogotá. // Tribunal de arbitramento obliga al concesionario CODAD de las dos pistas del aeropuerto Eldorado a realizar inversiones por 12 millones de dólares luego de determinar el incumplimiento de los términos contractuales suscritos en el contrato de concesión 0110-OP de 1995</p> <p>2007: En enero se entrega la concesión del aeropuerto por término de 20 años al consorcio de empresas nacionales e internacionales OPAIN (Operadora Aeroportuaria Internacional) con un valor estimado de \$1.062.890.000.000 con el pago de cuotas semestrales de 46,16% de los ingresos totales del aeropuerto // Como consecuencia del seguimiento a las obligaciones de la aeronáutica y los hallazgos de algunos incumplimientos, la autoridad ambiental emite la resolución No. 304 el 20 de febrero de 2007, por medio de la cual se abre investigación ambiental // Mediante figura de “Amigable Componedor” con la mediación de la Cámara de Comercio de Bogotá se resuelve controversia económica surgida con ocasión de liquidación incorrecta por parte de OPAIN del 46,16% por la operación del aeropuerto que obliga a cancelar a favor de la</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>Aerocivil \$14.984 millones producto de un menor valor pagado el 20 de julio de 2007 //El 19 de septiembre OPAIN empieza la ejecución del Hito No 1 del Plan de Modernización y Expansión de Eldorado //Adopción del Documento CONPES 3490 de 1 de octubre de 2007 denominado “Estrategia institucional para el desarrollo del macroproyecto urbano-regional del aeropuerto Eldorado de Bogotá”, que define el esquema institucional de articulación y coordinación de acciones por parte de la Nación, el Departamento, el Distrito, los municipios del área de influencia y la posible participación del sector privado. // Creación de la Comisión Intersectorial para el desarrollo del Aeropuerto Eldorado mediante el Decreto 3466 de septiembre de 2007, conformada por el Vicepresidente de la República, el Ministro de Transporte, la Directora del Departamento Nacional de Planeación y el Director de la Aeronáutica Civil para coordinar y supervisar las actividades de las entidades públicas, para el desarrollo a mediano y largo plazo del Aeropuerto.</p> <p>2008: en marzo OPAIN finaliza obra de Hito 1 consistentes en la ampliación de Hall central, remodelación de fachada y adecuación de sistema cute, dando inicio al Hito 2 dentro del Plan de Modernización y Expansión del aeropuerto Eldorado // OPAIN presenta cuatro alternativas de diseño para nueva terminal del aeropuerto</p> <p>2009: El entonces Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante Resolución 1001 del 1 de junio de 2009 autoriza cesión parcial de licencia ambiental otorgada a la Aerocivil mediante resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y sus modificaciones a favor de la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional SA – OPAIN SA en lo que respecta a derechos y obligaciones ambientales que se relacionan con la Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Explotación del Aeropuerto Internacional Eldorado, permaneciendo a cargo de la Aerocivil las obligaciones relacionadas con el manejo y mitigación del ruido y programa de gestión social. //En septiembre finaliza obras de Hito 2 que incluye edificio de bomberos, edificio de carga en cuarentena, SAR (Servicio aéreo de búsqueda y rescate) con instalaciones adecuadas, edificio cuarentena, nuevo edificio administrativo de la Aerocivil, inicio de operación para la plataforma de paquetería de la nueva terminal de carga, se entregan tres nuevas calles de rodaje en plataforma de carga, consolidación de terminal de carga y nuevo edificio administrativo para operadores de carga.</p> <p>2010: el 4 de febrero OPAIN entrega en arriendo el área de carga del aeropuerto a la firma OTCA (Operador del Terminal de Carga del Aeropuerto El Dorado SAS) bajo contrato No OP-COM-AE-09 por un valor de 9.500 millones de pesos anuales autorizando subarrendar las instalaciones, lo que genera controversia dado que podría afectar porcentaje de ingresos que corresponde a la nación por la operación del terminal// El Banco Interamericano de Desarrollo BID aprueba préstamo de 165 millones de dólares al consorcio OPAIN para la modernización y ampliación del aeropuerto Eldorado que incluye obras de construcción de: una nueva terminal para prestar servicios de transporte aéreo nacional e internacional, una nueva infraestructura de carga, incluyendo la adición de puestos de estacionamiento para aeronaves, un nuevo edificio administrativo para Aerocivil, una nueva zona de mantenimiento, y una nueva estación de bomberos. //El 17 de noviembre de 2010, la Contraloría General de la República, emite “función de advertencia”, porque encuentra que OTCA subarrienda los espacios del terminal de carga a precios superiores de los reconocidos a OPAIN, configurando una situación de deterioro patrimonial// El 1 de diciembre, OPAIN acepta entregar a la Aerocivil la participación liquidada sobre los ingresos de OTCA pero aclara que no comparte la posición de Aerocivil referida a que estos ingresos pertenecen a la partición pactada reservándose el derecho de acudir a un Tribunal de Arbitramento para resolver la diferencia en el entendimiento del contrato//La presidencia de la República emite Decreto 4822 de 2010 por el cual se suspenden restricciones para la operación de las pistas de los aeropuertos nacionales e internacionales en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones para atender la situación de desastre nacional y de emergencia económica, social y ecológica nacional // OPAIN hace entrega a interventoría de obras de expansión y modernización contempladas dentro del Hito 3: vías tempora-</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>les para optimizar entrada y salida del aeropuerto, mantenimiento de losas en plataforma de terminal, ampliación de zonas de equipo de servicio en tierra, ingresa a funcionamiento la zona de transferencia nuevo terminal de carga, bodega NTC para optimizar capacidad de tráfico de carga, se crean centros administrativos de atención a usuarios de terminal de carga, se adecua nuevo almacén de la Aeronáutica Civil, entre otros.</p> <p>2011: La corte constitucional profiere Sentencia C-224 de 2011 de exequibilidad condicional del Decreto Legislativo 4822 de 2010 por el cual se suspende temporalmente restricción para operación de pistas de aeropuertos, en criterio de la sala a pesar que la suspensión de la restricción repercute en los derechos constitucionales de los habitantes de zonas circundantes a los terminales, ello no implica la inconstitucionalidad de la medida de emergencia, teniendo en cuenta: (i) el vínculo entre la medida y la satisfacción del interés general, ii) la existencia de mecanismos que garantizan la temporalidad y monitoreo de la suspensión, y iii) la aplicación concreta de la medida, la cual demuestra que configura una carga soportable para esas comunidades // El 25 de abril, la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos aprueba un préstamo de fondos no reembolsables a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) para financiar la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Eldorado en Bogotá, Colombia. El contrato entre la Aerocivil y el consultor fue firmado el 28 de noviembre 2011 y ratificado por la USTDA el 2 de diciembre 2011. // La Aerocivil contrata al Grupo Consultor Ineco – Gop para la realización de los estudios y diseños arquitectónicos y civiles para la construcción de una nueva torre de control y un moderno Centro de Gestión Aeronáutica // El 21 de noviembre la Aerocivil solicita a la ANLA la modificación de la licencia ambiental para la operación del aeropuerto Eldorado, la cual está vigente desde noviembre de 1995, pidiendo que se levante la restricción nocturna de la segunda pista y se elimine el pesaje de aeronaves como medida de manejo ambiental. La ANLA solicita a la Aerocivil un estudio de impacto ambiental // El Decreto-Ley 4164 de 2011 reasigna de manera parcial al Instituto Nacional de Concesiones-INCO (Hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI) funciones relacionadas con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público privada, referidas a las áreas de aeródromo- lado aire y lado tierra-, definidas de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos de Colombia // El Concesionario OPAIN hace entrega a interventoría de obras contempladas dentro del Hito No 4 y 5 del proyecto de modernización y expansión del aeropuerto Eldorado, así, Hito 4: reforzamiento y remodelación de terminal de carga nacional, zona de ampliación de transferencia de terminal de carga existente, construcción de nueva zona de mantenimiento y recinto de prueba de motores e Hito 5: expansión de bahías de espera de la pista norte y reubicación de la báscula de aeronaves.</p> <p>2012: el concesionario Opain hace entrega a interventoría de 104.000 m² de construcción de la terminal internacional de pasajeros junto con otras obras que componen el Hito 6 de la etapa de expansión y modernización del aeropuerto con una inversión total acumulada de US\$580 millones //Mediante Auto 2910 del 13 de septiembre de 2012 la ANLA requiere a la Aerocivil para que presente información adicional con motivo de trámite de solicitud de modificación de Licencia Ambiental. // El Banco Interamericano de Desarrollo BID anuncia cierre financiero y la firma de un préstamo conjunto con otras agencias multilaterales y bilaterales por un total de 390 millones de dólares a OPAIN para el proyecto de modernización y ampliación del aeropuerto Eldorado //Por medio de resolución del 12 de diciembre de 2012 la ANLA “requiere a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil para que en el término de 6 meses complete la información necesaria para que esta autoridad pueda tomar una decisión de fondo respecto al trámite de modificación de licencia” // En concordancia con Ley 1529 de 2012 se oficia el cambio de nombre de “Aeropuerto Internacional Eldorado” por “Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento” // El Consejo de Estado le ordena a la Aeronáutica Civil que inicie el trabajo para evaluar los predios que habrían resultado afectados por las obras de la segunda pista del aeropuerto Internacional de El Dorado. (El espectador, 2012). 2013: Por me-</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>dio de Resolución No 0154 del 14 de febrero de 2013 la ANLA efectúa una nueva modificación a la licencia ambiental 1330 del 7 de noviembre de 1995 excluyendo la obligación de pesaje de aeronaves como medida ambiental, de otra parte establece la necesidad que la Aerocivil aplique los cuatro elementos que comprende el enfoque equilibrado del ruido: reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos y operaciones de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves. // Mediante auto 1325 del 9 de mayo de 2013 la ANLA ordena investigación contra la Aerocivil para verificar las acciones u omisiones constitutivas de infracción ambiental por incumplimiento de lo ordenado en la Resolución 1330 de 1995. // El 22 de julio la Aerocivil responde a resolución del 12/12/2012 del ANLA y solicita un plazo de un año para entrega de estudio de impacto ambiental con modificaciones solicitadas en donde se refleje “las necesidades y opiniones de los actores involucrados en este proceso” //El presidente Juan Manuel Santos preside inauguración de la terminal nacional del Aeropuerto El Dorado que con la internacional completa un aeropuerto de 183 mil metros cuadrados // El Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil mediante resolución Número 06815 del 6 de diciembre de 2013 aprueba la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, D.C //Por un decreto presidencial Aerocivil opera 24 horas en la segunda pista desde el 15 de diciembre de 2013 hasta junio de 2014, dado que la primera pista se encuentra en proceso de ampliación de 150 m // el 13 de diciembre la Aerocivil ordena subrogación a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) contrato de concesión con OPAIN //Por medio de Resolución No 07016 del 16 de diciembre de 2013, la Aerocivil resuelve iniciar el proceso de subrogación a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de contrato de concesión No 0110-OP del 18 de julio de 1995 celebrado entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y la Compañía de Desarrollo Aeroportuario Eldorado SA-CODAD SA</p> <p>2014: El 22 de abril el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá notifica admisión de demanda iniciada por Aerocivil, por las diferencias contractuales suscitadas con OPAIN con ocasión de contrato de concesión y específicamente por controversión generada a partir de arriendo del terminal de carga a la firma OTCA // En segunda instancia el Consejo de Estado en providencia del 29 de agosto de 2014 ampara “el derecho colectivo de moralidad administrativa y defensa del patrimonio público, vulnerado por la Aeronáutica Civil, OPAIN S.A. y OTCA S.A.S. con ocasión de la explotación comercial de los bienes estatales que conforman el terminal de carga internacional del aeropuerto El Dorado entregados por concesión según contrato No 6000169OK de 2006”, impone el deber a OTCA y OPAIN de presentar informe y cuentas sobre los ingresos relacionados con la explotación comercial del terminal de carga y crea comité de verificación de cumplimiento de la sentencia //el 31 de diciembre OPAIN termina de manera unilateral contrato con OTCA</p> <p>2015: El 6 de julio es suscrito Otrosí No 4, entre la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI y el Concesionario CODAD SA, mediante el cual acuerdan adicionar la cláusula séptima del contrato de concesión No 0110-OP de 1995, con el objeto que el concesionario realice en el aeropuerto actividades relacionadas con la construcción y/o adaptación de calles de rodaje con su respectivo mantenimiento, acordando así mismo ampliar el plazo del contrato desde el 1 de septiembre de 2015 hasta alcanzar u obtener el ingreso esperado, sin embargo la permanencia del concesionario en ejercicio de sus actividades será hasta el 31 de agosto de 2017// El presidente Juan Manuel Santos anuncia que El Dorado será ampliado, sumado a la construcción de un nuevo terminal aéreo denominado El Dorado II, un aeropuerto alternativo que quedará ubicado entre los municipios de Madrid y Faca. // La Aerocivil modifica área de afectación directa de la operación aeroportuaria mediante Concepto Técnico 4275 del 21 agosto de 2015 en zonas aledañas de Fontibón y Engativá en Bogotá y en Funza // Mediante resolución 1034 del 24 de agosto de 2015, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA autoriza el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas con las implicaciones en términos de impacto sobre las zona de influencia del aeropuerto.// En la resolución 1567 del 07/12/2015 se da respuesta a recursos de</p>

TIEMPO	NACIONAL
	<p>reposición interpuesto por terceros intervinientes frente a la expedición de la resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 mediante la cual se otorga permiso a la aeronáutica civil 24 horas del aeropuerto El Dorado // En diciembre se inaugura nueva torre de control del Aeropuerto El Dorado de Bogotá y el Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia que permiten controlar el 90% de las operaciones del país con un costo total de 248 mil millones de pesos.</p> <p>2016: El consorcio integrado por las firmas T.Y. Lyn International, Ingetec y Landrum & Brown presenta a la Aerocivil el Plan Maestro para El Dorado II, plantea construir tres pistas en varias fases, a medida que crezca la demanda de viajeros. También identifica un área de 1.980 hectáreas entre los municipios de Madrid y Facatativá (Cundinamarca) donde estará el nuevo aeropuerto, así como los municipios que tendrán algún impacto como Soacha, Bojacá, Mosquera y Funza. El estudio hace una revisión del número de viajeros en los próximos años y calcula que en 2041 llegarán a 69,2 millones, año en que en la hora pico se harán 154 operaciones. De ellos, el 89 por ciento se podrán movilizar a través de El Dorado I y el resto por El Dorado II. // Continúan las obras de modernización en el aeropuerto, Opáin trabaja en varios frentes. Uno de ellos es la ampliación en un 31 por ciento del área de las terminales nacional e internacional. El segundo paquete busca aumentar en un 35 por ciento las plataformas para que los aviones tengan más espacio (semana, 2016). // En noviembre el aeropuerto El Dorado presenta crisis alimentada por factores meteorológicos pues a pesar de funcionar con su máxima capacidad instalada, presenta retrasos y congestiones generalizadas, de acuerdo al anuncio de la Aerocivil dicha crisis puede prolongarse hasta el mes de enero.</p>
<p>PERIODO (Ampliación, Expansión y Modernización aeropuerto El Dorado</p>	<p>Ante la apertura económica de Colombia y la creciente demanda de pasajeros y carga, se genera la necesidad de aumentar la capacidad instalada del aeropuerto internacional El Dorado que fue construido en 1959. Mediante un esquema de concesión con CODAC fue hecha la segunda pista modificando un tramo del curso del río Bogotá en límite con Funza y puesta en funcionamiento con restricción nocturna al colindar directamente con barrios consolidados ubicados en la localidad de Fontibón. Mediante concesión con OPAIN se adelanta la modernización y expansión del aeropuerto El Dorado, que trajo consigo entre otras la demolición del antiguo aeropuerto y la construcción de uno nuevo, ofreciendo instalaciones modernas y mejoramiento en el servicio que ha ponderado a El Dorado como uno de los mejores en Latinoamérica. A partir de la licencia de funcionamiento de la segunda pista las 24 horas se está llegando al cumplimiento de su capacidad instalada con el crecimiento año tras año de la demanda de pasajeros y a un ritmo más lento la de carga, de tal manera que ya se tiene proyectado construir El Dorado II entre los municipios de Madrid y Faca. La modernización visualizada por el gobierno en el desarrollo del Plan Maestro del Aeropuerto con sus distintas actualizaciones, se ha venido cumpliendo aunque a un ritmo más lento y con sobrecostos frente a lo inicialmente planeado, ha adolecido de una visión integral del territorio, de tal manera que sus proyecciones y realizaciones solo se restringen al aeropuerto como infraestructura, dejando de lado su entorno y la posibilidad de conformar una ciudad aeropuerto o Aerópolis. Frente a los impactos ambientales generados, en la práctica se ha privilegiado el desarrollo económico, colocando en un segundo plano, las afectaciones sobre el territorio y la población, de tal manera que las situaciones de conflicto que subyacen son invisibilizadas en el plano nacional, desde este nivel la autoridad ambiental no ejerce un control efectivo sobre el cumplimiento del plan de manejo ambiental del aeropuerto al no contar con la información suficiente, pero si responsabiliza al Distrito por haber permitido la urbanización en el área de influencia del aeropuerto. La discusión sobre el aeropuerto en el plano nacional se orienta a la necesidad de la adaptación de infraestructura y creación de nuevos escenarios para el TLC y proyectar a Colombia como puerto de entrada de Sudamérica, siendo El Dorado centralidad de la red de aeropuertos del país, centro de operaciones de conexión de pasajeros y centralidad de carga. Colombia se convirtió, por su situación pacífica, su economía, sus hoteles, sus sitios para todo tipo de turistas, en un destino muy atractivo. El número de visitantes crece y para atenderlos se necesita infraestructura.</p>
<p>ÉPOCA (Globa-</p>	<p>Con la financiación de organismos internacionales y la concesión a operadores privados la na-</p>

TIEMPO	NACIONAL
lización)	<p>ción viene adelantando el proceso de modernización y expansión del aeropuerto El Dorado como una infraestructura necesaria para la internacionalización y globalización de la economía, hay una tendencia al crecimiento del número de pasajeros, operaciones y carga que se ha visto favorecida por la política de cielos abiertos, el desarrollo del turismo y la firma de tratados de libre comercio, El Dorado se ha configurado en uno de los aeropuertos más importantes de América Latina y el más importante del país, con una ubicación que lo potencia como centro natural para operación norte-sur, centro de operaciones de varias aerolíneas y centro de exportación para Colombia. En la década del 50 cuando fue construido se consideró sobredimensionado, pero durante mucho tiempo sostuvo el tráfico aéreo del país, con la creciente demanda y la necesidad de responder a las dinámicas de la economía global, El Dorado fue sometido a un proceso de remodelación y ampliación con cambios sustanciales a tal punto que ha tenido reconocimientos internacionales, pero la modernización se ha realizado en medio de una fuerte controversia, cambios de diseños, retrasos, sobrecostos y poca coherencia urbanística y ambiental, con dificultades en la solución de problemas existentes que le han restado eficacia y competitividad, congestión permanente, desarrollo urbano de municipalidades adyacentes, deficiencias en el sistema vial de acceso. El aeropuerto aun se encuentra en obra, hay millonarias inversiones y anuncios sucesivos de ampliaciones y adecuaciones, hoy se plantea la construcción de El Dorado II pues se está llegando al copamiento de la capacidad instalada, con todo el país aún se encuentra en mora de convertirse en centro de conexión de vuelos intercontinentales, la oportunidad ha sido históricamente desaprovechada, la falta de visión a largo plazo, la ausencia de políticas de Estado frente a la infraestructura aeroportuaria del país, un modelo de planeación centralizado y la dificultad en la coordinación de los distintos niveles de la administración, contribuyen a que la nación no logre regular las dinámicas aeroportuarias y los conflictos subyacentes en su entorno. Aunque las realizaciones del Estado han sido referidas a la infraestructura aeroportuaria no necesariamente correspondiente a una ciudad aeropuerto, en la dinámica de desterritorialización-reterritorialización, el hábitat popular del borde aeropuerto tiende a desterritorializarse y ceder terreno ante la Aerópolis que representa la lógica dominante de la relación por ser un nodo de desarrollo económico para el país, la desterritorialización y la reterritorialización se dan como procesos simultáneos, entre uno y otro los límites se traslapan, se cruzan en un doble devenir, el movimiento de desterritorialización no puede ser captado más que a través de la naturaleza de las reterritorializaciones que produce. El fenómeno de desterritorialización del hábitat popular en el borde aeropuerto no es aún lo suficientemente contundente, como tampoco lo es la reterritorialización proyectada de una ciudad aeropuerto.</p>

Fuente: Elaboración propia basado en seguimiento a prensa, publicaciones y comunicados de actores

Tabla 19: Nivel Global en su temporalidad hacia ciudades Aeropuerto

TIEMPO	GLOBAL
ACONTECER	<p>El aeropuerto El Dorado en América Latina posee el primer lugar en volumen de carga y ocupa el tercer lugar con mayor movimiento de pasajeros con una tendencia al aumento. Colombia ha firmado 17 TLC en su política de internacionalización. Bogotá capital de Colombia es uno de los centros financieros más importantes de América Latina. A nivel global, el país por su localización geográfica puede ser centro de conexiones para vuelos intercontinentales que vayan de norte a sur y de oriente a occidente, no obstante teniendo en cuenta la capacidad instalada en la actualidad dicho potencial se ha visto limitado. Hay competencia con otros aeropuertos como el de México y Panamá que están en diseño o realidad.</p>
COYUNTURA HISTÓRICA	<p>2007: Colombia recibe el premio de el “País del Año” 2010: Aprobación de préstamo por un monto de US\$165 millones a la Operadora Aeroportuaria Internacional S.A (OPAIN), por parte del Directorio Ejecutivo del BID para mejora y ampliación del aeropuerto El Dorado 2011: La Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos (USTDA) aprueba un prést-</p>

TIEMPO	GLOBAL
	<p>mo de fondos no reembolsables a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) para financiar la preparación de un plan de actualización para el Aeropuerto Internacional El Dorado</p> <p>2015: El aeropuerto El Dorado ha sido calificado por Skytrax con 4 estrellas y es premiado como el aeropuerto con mejor Staff en Sudamérica</p> <p>2016: Según el ranquin anual de World Aiport Awards el aeropuerto El Dorado fue reconocido como el mejor de sudamérica de acuerdo a más de 13 millones de pasajeros encuestados en el mundo por segundo año consecutivo (2015-2016), recibiendo certificado de calificación de 4 estrellas y el premio como el mejor Staff de la región // El aeropuerto El Dorado de Bogotá es el segundo en la lista de los cinco mejores terminales aéreas de Suramérica, según el sitio web 'The Guide to Sleeping in Airports', portal internacional, que se basa en la opinión de 25.000 viajeros</p>
<p>PERIODO (Ampliación, Expansión y Modernización aeropuerto El Dorado)</p>	<p>El transporte aéreo está aumentando su participación en el comercio internacional y en el desarrollo de las economías. El proceso de globalización e internacionalización ha permitido un desarrollo importante de los servicios de transporte aéreo, como el medio más rápido en el intercambio de bienes, servicios y movimiento de pasajeros. Por su dimensión global y comercial hay una tendencia a que los aeropuertos dejen de ser solamente infraestructuras de transporte, convirtiéndose en centros regionales dinámicos e incluso en verdaderas ciudades aeropuerto, sin embargo esta dinámica se ha producido en muchos de los casos sin planificación y sin la participación de las autoridades regionales, metropolitanas y locales (Güller M & M). En este contexto en el caso colombiano, las autoridades proyectan la consolidación de una Ciudad Aeropuerto “Aerópolis” en torno a El Dorado como una estrategia comercial, empresarial y de planificación para capitalizar las oportunidades que surgen de un aeropuerto como polo de desarrollo y su influencia en el territorio, que convine la producción liviana de alto valor agregado, con servicios logísticos y empresariales de talla internacional, que posicionen a la región capital (Bogotá – Cundinamarca) en el mercado mundial en términos de logística, infraestructura, accesibilidad y servicios complementarios, aprovechando las dinámicas generadas por los procesos de modernización del Aeropuerto El Dorado, reconociendo sus ventajas competitivas, como la terminal más grande del país y la primera en movilización de volumen de carga en Suramérica (Trejos, 2010, pp.34-35), proyección que no logra consolidarse de manera eficiente, en donde el mercado genera las transformaciones. Se presentan nuevas dinámicas, hay un aumento del turismo internacional para Bogotá, siendo el de negocios, de mayor relevancia; se presenta incremento del número de pasajeros internacionales y nacionales superando las proyecciones de la aeronáutica, hay una ampliación a 23 aerolíneas que operan los vuelos comerciales y conexión directa con 25 países del mundo (Alcaldía Bogotá, 2016). Si bien el transporte de carga permanece en aumento, no alcanza la proyección del Plan Maestro del aeropuerto con el surgimiento de nuevas economías. La comunicación moderna permite que las personas estén conectadas en tiempo real, se presentan intercambios donde cada vez con mayor frecuencia hay un vínculo directo entre productor y consumidor a través de las redes, haciendo que el tiempo entre producción y consumo sea mucho más corto. La dinámica aeroportuaria en Colombia se ha visto favorecida por la pérdida de interés de Caracas como ciudad sudamericana y la competencia con Panamá y México por ocupar este lugar.</p>
<p>ÉPOCA (Globalización)</p>	<p>En el proceso de globalización de la economía los países compiten por tener aeropuertos que funcionen como HUB internacionales con un gran número de conexiones aéreas a diferentes ciudades del mundo, crucial para promover el desarrollo de negocios e infraestructuras, atraer sedes empresariales, consolidar actividades de innovación y de turismo, como equipamiento clave para la competitividad de las ciudades. Hay un cambio en su gestión, adquiere relevancia su consideración como entidades económicas que buscan maximizar sus ingresos con la aplicación de criterios comerciales, la creciente participación del sector privado en la gestión y la financiación de sus inversiones de mejora, implementación de política de cielos abiertos, eclosión de compañías de bajo costo que crean competencia, entre otros (Bel, G. & X. Fageda,</p>

TIEMPO	GLOBAL
	<p>2006). Su dinámica exige el paso de infraestructuras aeroportuarias hacia ciudades aeropuerto, cuyo objetivo es obtener beneficios de oportunidades empresariales que surgen a raíz de su funcionamiento, no solo exige la gestión del aeropuerto sino también de las infraestructuras aledañas al aeropuerto, es decir reorganizar el lado tierra entendido como el conjunto geográfico que le es adyacente que implica un reordenamiento del uso del suelo, en términos de planificación regional y ordenamiento territorial bajo criterios de conectividad, innovación y flexibilidad institucional (Chavarro F, 2008). Se conforman ciudades aeropuertos a través de la movilidad de un conjunto denso de actividades relacionadas con el aeropuerto y su funcionamiento, actividades empresariales, espacios productivos y de innovación, economía informacional y sector de los servicios, generación de empleos cualificados, sistemas avanzado de transporte y de infraestructura en telecomunicaciones, sede de diversas empresas del nivel internacional, conexión con flujos de capital multinacional de bienes y servicios; base del nuevo paradigma de la globalización como Centro de Conexión - HUB- Aerópolis, Centro articulador que absorbe su entorno, centralidad de integración global. Tendencia mundial a la construcción ciudades aeropuerto como escenarios de desarrollo de modernidad, eje de servicios, de producción, cambio y consumo en espacios integrados.</p>

Fuente: Elaboración propia basado en seguimiento a prensa, publicaciones y comunicados de actores

3.2. Propuesta agentes de la aerópolis vs actores del Hábitat popular

3.2.1. Propuesta institucional y sus escenarios de ocupación futura para el borde Aeropuerto en Fontibón

En el desarrollo del aeropuerto El Dorado no se observa una política de Estado sostenida, la planeación ha sido a corto plazo, orientada a responder las demandas del mercado, agente que ha terminado imponiendo su dinámica. Rojas Pinilla con una posición de política de Estado de modernización efectuó la planeación del aeropuerto con una visión a largo plazo, cuyo diseño original incluía dos pistas, sin embargo en el momento de su inauguración en el año de 1959, el presidente Alberto Lleras Camargo anunció que no se construiría la segunda pista al considerar sobredimensionado y oneroso lo ya edificado para las necesidades de la época, el aeropuerto en ese momento representó una obra de la modernidad para Colombia, siendo uno de los más grandes del continente y su pista de aterrizaje como la primera del mundo en cuanto a combinación de longitud y resistencia (El Tiempo, 10 de diciembre de 1959). Para la década del 70 se empieza a hablar de la necesidad de ampliar el aeropuerto, es así que el general Armando Urrego Bernal en el Plan Nacional de Aeropuertos recomendó la construcción de la segunda pista en El Dorado

de tal manera que fue contratada una consultoría para adelantar respectivo estudio, para 1979 con ocasión del aniversario de sus 20 años, se anunciaba el proyecto de su expansión con tres terminales, y en su entorno hoteles, parqueaderos subterráneos, entre otros para el año 2000 (El Tiempo, 26/12/1979). Al finalizar esta década ya existía la mayor parte de los barrios populares que hoy se plantean para renovación urbana, pero así mismo muchas áreas que hoy se consideran centrales en la ciudad, todavía no estaban urbanizadas.

En la década del 80 se anunció el estudio definitivo del programa Maestro del Aeropuerto El Dorado y la construcción de una nueva pista con un costo proyectado de 10 mil millones de pesos, así mismo la posibilidad de construir un aeropuerto alterno en el Llano complementario y no sustituto (El Tiempo, 20/10/1981). En esta misma década el Ministerio de Salud emite la resolución 8321 de 1983 por la cual se dictan normas sobre la protección y conservación de la Audición de la salud y el bienestar de las personas, por causa de la producción y emisión de ruidos, prohibiendo la construcción de equipamientos colectivos, vivienda y recreación en zonas de influencia de ruido producido por aeronaves, en un momento en que el borde del aeropuerto ya estaba habitado en la jurisdicción de Bogotá, para entonces en el caso de Fontibón a pesar que la zona poblada colindaba con el terreno del aeropuerto, la influencia de las aeronaves no era evidente porque para ese momento existía una zona verde llamada por los vecinos “El Potrero” en la que posteriormente sería construida la segunda pista.

Solo en la década del 90, con la apertura económica y el incremento notable en el número de vuelos, el Estado a través de modelos de concesión lleva a termino la construcción de la segunda pista que es inaugurada en el año de 1998, con restricción en su funcionamiento nocturno, medida impuesta por el Ministerio de Ambiente por colindar con una zona habitada de la localidad de Fontibón, autoridad ambiental que a la vez solicitó a la administración distrital la adecua-

ción de la norma de uso del suelo en el área de influencia del aeropuerto, y en consecuencia la Alcaldía Mayor de Bogotá emitió el decreto 765 de 1999 en donde se restringió el uso residencial y reglamentó usos compatibles y complementarios del aeropuerto en su borde urbano, sin presentar un plan de reubicación para la población allí asentada, de esta manera el Estado daba solución a la prohibición de construir vivienda en el área de influencia de los aeropuerto impuesta en la resolución 8321 de 1983, invisibilizando a sus habitantes, quienes a través de su esfuerzo habían ayudado a construir una zona urbana que ya estaba plenamente incorporada a la ciudad y a la vez impidió a estas familias la posibilidad de progreso, pues desde entonces quedó prohibida la expedición de licencias de construcción para uso residencial, fue interrumpida la dinámica popular de modificación de la vivienda de acuerdo a las necesidades de sus habitantes, mecanismo generador de riqueza de muchos ciudadanos, bajo un esquema de economía popular.

Con la construcción de la segunda pista, el borde del aeropuerto en Fontibón se transformó por lo menos a nivel de norma en un área no habitable, pero a su vez con la política de internacionalización de la economía su territorio se convirtió en una zona estratégica en la búsqueda de la conformación de una ciudad aeropuerto que aprovechara las ventajas de localización de un puerto seco, es así que el Plan de Ordenamiento de Bogotá definió la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá-OEFAE orientada a la consolidación de la plataforma de comercio internacional, asignando tratamiento de renovación urbana en el borde aeropuerto hacia usos compatibles y complementarios con esta infraestructura, en el marco de desarrollo de la política de competitividad, promoviendo la localización de actividades productivas con alto valor agregado y la actividad económica existente, dotando al territorio de las condiciones urbanas para su desarrollo.

En este mismo orden de ideas el Gobierno Nacional por su parte, aprueba el CONPES 3490 de 2007 denominado “Estrategia Interinstitucional para el desarrollo del Macroproyecto Urbano-Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá”, la toma de decisiones de dicho proyecto recae en las entidades de escala nacional, dada su magnitud e importancia para el país en la política de internacionalización de la economía, que involucra de manera directa a la autoridad ambiental representada en el Ministerio de Ambiente en cuanto al otorgamiento de Licencia Ambiental y su seguimiento; al Ministerio de Transporte, por su competencia en relación a las políticas y manejo de medios de transporte del país y la Dirección Nacional de Planeación en el seguimiento al Plan de Desarrollo Nacional, así como la gestión de la financiación del proyecto.

La gobernación de Cundinamarca, sus municipios y el Distrito Capital deben acoger sus lineamientos como norma de superior jerarquía en sus políticas de ordenamiento territorial, específicamente a la Alcaldía Mayor de Bogotá, el gobierno nacional solicita garantizar la integridad, coherencia, agilidad y armonización entre los instrumentos de planeación y gestión del suelo que coincidan con el área del Macroproyecto, a través de la aplicación de herramientas como el Plan Zonal de la Operación Aeropuerto y las fichas normativas de las UPZ, así mismo en los asuntos de su competencia, asegurar los recursos necesarios para la formulación y ejecución del Macroproyecto.

Desde el año 2006 hasta el 2011 la Secretaría de planeación del Distrito socializó los alcances de la OEFAE y el borrador del Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado a la comunidad afectada, estableciendo el mecanismo de renovación urbana en el borde aeropuerto en manos de agentes privados, siendo el Distrito regulador de la compra de suelo a través de la generación de un banco de tierras y la constitución de un contrato de fiducia mercantil para la administración de recursos, aunque menciona la participación de los propietarios de suelos y predios en el proceso

de urbanización y/o renovación y la generación de condiciones para el aprovechamiento de los habitantes y trabajadores de la zona de las oportunidades económicas dadas por la OEFAE, no garantiza a los habitantes el derecho a la vivienda y mucho menos hace una valoración integral de los modos de vida que vienen siendo desplazados con la operación.

Aunque hace el reconocimiento que se actúa sobre un territorio construido, en gran medida por sus pobladores y como resultado del conjunto normativo propuesto por la Administración Distrital en cada momento de su historia, ubica una zona de intervención prioritaria en donde se adelantará la renovación urbana (área menor a la de influencia directa del aeropuerto) sin resolver de fondo el conflicto subyacente, argumenta la reconversión de usos basado en la prioridad del interés público sobre el interés privado, el principio de reparto equitativo de cargas y beneficios lo resuelven mediante el diseño de estrategias para que los residentes encuentren alternativas de participación de los beneficios que se deriven de las decisiones tomadas sobre la zona y como última instancia, su traslado, en condiciones de “justo precio” en el mercado inmobiliario.

La renovación urbana con inversión pública se contempla como atractor de inversión privada para la conformación de alianzas público-privadas, promueve la participación de propietarios como inversionistas de proyectos de renovación, la gestión asociada mediante la figuración de cooperación entre participantes en la ejecución de unidades de actuación urbanística a través de una entidad gestora y la estrategia de cuentas en participación entendido como un contrato entre comerciantes. El vehículo jurídico mediante el cual se concreta la renovación urbana es la Fiducia Mercantil en la modalidad de fiducia de administración. (Borrador Plan Zonal del Aeropuerto, 2011).

Se recurre a la figura de integración inmobiliaria a través del cual se transfieren varios inmuebles de diferentes propietarios, a una entidad gestora para que esta los englobe, adelante las

demoliciones a que haya lugar si es el caso, reurbanice y comercialice o enajene las áreas netas urbanizadas o edificadas resultantes de la actuación urbanística, que contempla la valoración de terrenos y de los inmuebles basado en los usos y densidades previstas en la norma y las condiciones de restitución de los aportes para respectivo registro de escritura pública de integración inmobiliaria. (Borrador Plan Zonal del Aeropuerto, 2011, p. 21)

Esta opción es ofrecida a los habitantes que poseen la calidad de propietarios como una “gran oportunidad” de hacer parte de los beneficios del desarrollo, bajo esta perspectiva los habitantes dejan de ser considerados ciudadanos como constructores de este territorios quienes han definido su proyecto de vida en esta localidad para convertirse en “inversionistas”, situación que se sale de su límite de conciencia posible, así como de sus posibilidades materiales, pues sus viviendas en muchos de los casos se constituyen en su única riqueza que se realiza en el aquí y en el ahora.

Dada la importancia estratégica de la renovación urbana en el borde aeropuerto, en los casos en que los habitantes que poseen la calidad de propietarios se resistan a convertirse en “inversionistas”, se contempla las figuras de enajenación voluntaria y forzosa; expropiación por vía administrativa y judicial para la adquisición de inmuebles y predios en los casos de unidades de actuación de desarrollo prioritario.

Dentro del borrador del Plan Zonal del Aeropuerto (2011), se contempla la formulación y ejecución de planes de gestión social en zonas de renovación urbana siempre y cuando se haya aplicado la expropiación por vía administrativa, el cual debe garantizar el justo precio en la transacción inmobiliaria, el acompañamiento social durante el proceso de traslado, la reposición de vivienda técnica y jurídicamente segura, la presentación de una oferta inmobiliaria amplia, que incluya opciones para no propietarios, la garantía de acceso a servicios sociales, en especial los

servicios de salud y educación, la generación de condiciones para la continuidad del negocio, cuando el proyecto suspende la actividad productiva que se desarrolla en un inmueble (p. 19).

Estas proposiciones generan incertidumbre jurídica en la tenencia de la tierra para sus habitantes, quienes poseen desconfianza en las instituciones del Estado, colocando como caso emblemático lo sucedido con la compra de predios por parte del IDU en el barrio Puerta de Teja para la construcción de la Avenida Longitud de Occidente, cuando fue desplazada alrededor de la tercera parte de su población y a pesar que se implementó un “plan social”, no se dio respuesta a la problemática de desplazamiento generada, pues con el equivalente de los recursos entregados como producto del avalúo comercial no se reemplazaría fácilmente las viviendas y entorno consolidado a través de su desarrollo histórico, de otra parte las medidas de compensación contempladas dentro de la Resolución 1165 de 1999 para el pago de subsidios y compensaciones fueron limitadas y no necesariamente adjudicadas a los afectados.

Por lo demás como alternativas de vivienda se contempla desarrollar áreas de oportunidad para producción de vivienda nueva de interés social y de interés prioritario en el Ámbito de la Operación Estratégica, identificación de alternativas habitacionales en el mercado inmobiliario existente, recuperar el stock inmobiliario en deterioro con el fin de consolidar zonas objeto de densificación moderada que permitan la producción de nuevas unidades de viviendas que incentiven la oferta y la demanda dentro del libre juego del mercado. (Borrador Plan Zonal del Aeropuerto, 2011).

Bajo estos parámetros con la aplicación del Plan Zonal del aeropuerto, no se resolvería el conflicto territorial subyacente en el borde aeropuerto, significaría para los habitantes que poseen alto arraigo su desplazamiento involuntario, el rompimiento de sus redes de solidaridad, la incertidumbre al dejar un ambiente conocido, la pérdida de una ubicación de fácil acceso, entre otros,

sin desconocer la dificultad de encontrar alternativas de vivienda que respondan a las necesidades de sus familias y a los recursos económicos que recibirían por la venta de sus viviendas, así como la pérdida de ingresos de quienes dependen económicamente de la explotación comercial o civil de su predio.

Como alternativa económica, el borrador del Plan Zonal (2011) propone que las comunidades se organicen para realizar la creación y/o conformación de grupos productivos con la entidad competente, focalizados a proveer bienes y servicios complementarios de la plataforma de comercio internacional, así mismo la formación de habitantes y trabajadores de la zona, para la articulación con los potenciales económicos de la OEAFE, los cuales se encaminarían a la formación para el trabajo de acuerdo a los potenciales económicos identificados.

En este proceso, la participación ciudadana ha sido entendida por la administración distrital y demás entes del Estado como acciones de comunicación e información en los que la Secretaría Distrital de Planeación - SDP ha presentado los avances en los componentes técnicos que constituyen el fundamento que estructura la operación estratégica y el plan zonal del aeropuerto El Dorado. Para el desarrollo del Plan Zonal, se propone la creación de una mesa de participación, como instancia intermedia entre las comunidades y la administración distrital, para hacer efectivas las propuestas, inquietudes, requerimientos u observaciones de las comunidades en el ámbito de la operación.

Paralelo al proceso de socialización del borrador del Plan Zonal del Aeropuerto, la Alcaldía Local de Fontibón suscribió el Proyecto 617 de 2010 que buscaba el fortalecimiento de la participación ciudadana, la comunicación y la gestión social local en torno a los avances del Plan Zonal del Aeropuerto (PZA) y de la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto – Engativá (OEFAE) y como actividades la Sensibilización de la Comunidad y sector Empresarial, la For-

mación Técnica de Residentes y Empresarios y la Investigación de los Actores Sociales y Económicos, en dicha consultoría se trabajó en la formulación de una Visión de Futuro y la definición de unas estrategias, dentro de sus propuestas se recomendó el funcionamiento de la Mesa de Concertación con participación de actores públicos, privados y Comunidad; la Realización de un cabildo abierto para procurar la interlocución de los afectados de la Zona de Intervención Prioritaria con autoridades de los gobiernos nacional y distrital; el avance en los compromisos institucionales y articulación conforme al CONPES 3490 de 2007; la armonización en la actualización del Plan Maestro del AED y la adopción oportuna de los instrumentos de planeación del Distrito: OEFAE y Plan Zonal y del ámbito regional y nacional: MURA; contar con información veraz y permanente de los procesos que se relacionen con la transformación integral del territorio; la participación de la Alcaldía Local de Fontibón en la Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macro proyectos, entre otros. Sin embargo las organizaciones comunitarias que operan en el sector de Fontibón no se sintieron incluidas, ni interpretadas, en este ejercicio.

Aunque se generaron distintos esfuerzos institucionales, el Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado nunca fue sancionado, de tal manera que la amenaza del desplazamiento perdió vigencia para los habitantes del borde aeropuerto, quienes continúan habitando en el sector a pesar de los impactos generados por la operación del aeropuerto, cuya actividad se fue intensificando en el tiempo como producto del proceso de modernización y expansión de El Dorado ante el crecimiento en la demanda de pasajeros y de carga. Las restricciones al funcionamiento de la segunda pista cada vez se fueron haciendo más laxas, primero a través de la declaración de situaciones de desastre nacional y de emergencia económica, social y ecológica nacional y posteriormente mediante la modificación de la licencia ambiental en agosto de 2015 que autorizó el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas con implicaciones en términos de impacto sobre las zona de in-

fluencia del aeropuerto, a pesar de la oposición de distintos actores involucrados e incluso el des-
acuerdo de la Alcaldía Mayor de Bogotá en representación de los ciudadanos afectados.

En la resolución 1567 del 07/12/2015 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
da respuesta a recursos de reposición interpuestos por terceros intervinientes frente a la expedi-
ción de la resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 mediante la cual otorgó permiso a la aeron-
áutica civil para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas en el aeropuerto El Dorado,
ratificando su decisión, sin modificar sus argumentos iniciales.

La evaluación del impacto ambiental del aeropuerto se realiza sin tener en cuenta una vi-
sión integral del territorio, los problemas urbanos son temas que no competen a esta autoridad,
los impactos correlacionados al aeropuerto como la congestión vehicular, la afectación por ubi-
cación de comercios y bodegas, entre otros no son considerados en el estudio ambiental; frente al
tema del ruido que es el más álgido y su correlación con las afectaciones sobre la salud de los
habitantes, encuentra que no hay evidencias científicas que sustenten técnicamente esta situa-
ción, afirma que la información sobre el tema expuesta por el Distrito Capital en su calidad de
tercer interviniente quien se basó en siete estudios, no es lo suficientemente solida como para
poder concluir que existe una relación entre el ruido y la afectación de la salud. Desmiente que el
ruido generado por las aeronaves, sea el que más impacta en el área de influencia del aeropuerto,
frente a la existencia de otras fuentes generadoras de ruido. Le da prevalencia al desarrollo
económico del país, encontrando que se garantiza el derecho a la libre movilización de todos los
colombianos, frente al derecho a la intimidad y a la tranquilidad de un grupo de personas, pues el
ruido generado por los aviones es una situación que se puede soportar. Realiza el ejercicio formal
de la participación ciudadana mediante la celebración de audiencias públicas, dando el derecho
a la palabra a los distintos actores, pero en nada modifica el contenido de la resolución donde

autoriza el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas. Resulta anecdótico que las argumentaciones del Distrito no hayan sido tenidas en cuenta por la autoridad ambiental, máxime cuando esta entidad cuenta con un equipo de abogados y técnicos que dieron soporte a sus argumentaciones, que para el estudio del tema se involucraron profesionales de las secretarías de ambiente, de salud, de planeación y de gobierno, quienes aportaron su conocimiento, que fue considerado por la ANLA como insuficiente. La ANLA aunque reconoció que no maneja el tema de salud, no dio validez a los argumentos expuestos por el Distrito, que había sido elaborado con el soporte técnico de profesionales de la secretaría de salud, simplemente se contentó con afirmar que no se tenía a la mano los estudios y de otro lado con remitir copia de su decisión al Ministerio de Salud para que tenga conocimiento del tema, sin tener en cuenta el principio de precaución, el cual establece que cuando no se tiene la suficiente información científica en relación a un tema, la autoridad ambiental puede abstenerse porque no conoce cuáles son las consecuencias que se pueden generar. Gran parte de las medidas de mitigación contempladas se plantean como acciones futuras, por ejemplo el cambio de la flota aérea, la implementación de las medidas de insonorización, entre otras, pero entre tanto las afectaciones en tiempo real siguen sucediendo, el ruido continua en la cotidianidad. Existen evidencias que al tiempo en que se surtía el trámite para la autorización de funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, la Aerocivil incumplió las medidas contempladas en el plan de manejo ambiental vigente, que dio lugar al inicio de una investigación para un proceso sancionatorio, pero esta situación, no fue motivo suficiente para modificar la decisión de la ANLA, quién argumenta que un proceso no tiene que ver con el otro. Justifica el motivo por el cual la insonorización no se efectuó en todas las viviendas ni en todos los espacios al interior de las mismas, manifestando que existen unos parámetros técnicos para la determinación de la aplicación de dicha medida, a pesar que muchas viviendas no insonorizadas claramen-

te se encuentran dentro del perímetro de la curva de 65 db. Expone que con la ruta oriente occidente en el despegue y viceversa en el aterrizaje sin sobrevolar la ciudad, no genera afectaciones en las localidades de Fontibón y Engativá, acepta que la manera como se mide el ruido es teniendo en cuenta un promedio energético y no solo las emisiones de los aviones en donde según la comunidad se han encontrado mediciones de hasta 87 db. En todo momento ratifica que su actuar se encuentra conforme a la ley y a los protocolos y procedimientos establecidos por el Estado Colombiano. La ANLA termina responsabilizando al Distrito del asentamiento de los habitantes en el entorno del aeropuerto El dorado mediante comunicado presentado en su página web con la siguiente argumentación:

El Aeropuerto El Dorado fue desarrollado en Fontibón en el año 1959 antes de que operara el fenómeno de crecimiento residencial que se ha venido incrementando pese a que los predios que lo rodean son zonas declaradas en el POT como industriales y no residenciales. Las administraciones Distritales han otorgado posteriormente todo tipo de licencias de construcción en el área de influencia del aeropuerto, sin tener en cuenta la Resolución 8321 de 1983, Artículos 28 y 29 del Ministerio de Salud, en donde expresamente se prohíbe la construcción de centros poblados, de salud, de educación y religiosos” (ANLA, 24 de septiembre de 2015)

Tal afirmación no es del todo cierta, pero la misma si evidencia la falta de articulación entre las distintas entidades y niveles del Estado, mientras el aeropuerto sigue ampliando su operación al margen de lo que suceda en su entorno, la ciudad aeropuerto no logra consolidarse con fuertes cuestionamientos por parte de los distintos actores involucrados, críticas porque no se logra la competitividad que requiere una HUB-aeropuerto, críticas por los conflictos territoriales subyacentes, críticas por la dificultad en la ejecución de lo proyectado en los instrumentos de ordenamiento territorial, e incluso entidades territoriales como el Distrito genera autocríticas pues encuentra que es necesario realizar ajustes a los objetivos y alcances de la OEFAE en concordancia con la realidad presente, identificando los siguientes cambios:

a. Ampliación y ajuste del Plan Maestro del Aeropuerto Eldorado y la posibilidad de ampliación del mismo en el municipio de Madrid Cundinamarca; b. Modificaciones presentadas por la Aerocivil mediante Concepto Técnico 4275 del 21 agosto de 2015, al área de

afectación directa de la operación aeroportuaria en zonas aledañas de Fontibón y Engativá, y la determinación del manejo a brindar en zonas residenciales; c. La utilización 24 horas, aprobada por el ANLA en la Resolución 1034 de 2015, de la pista sur con las implicaciones en términos de impacto sobre las zonas mencionadas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015, p. 75)

Con la planeación de El Dorado II, la atención de la nación se enfoca hacia la sabana de Bogotá, no obstante no se eliminan los conflictos existentes en el borde aeropuerto en el Distrito Capital, en el Plan Maestro del aeropuerto se observa como debilidad su colindancia con un sector residencial y a su vez el hábitat popular hasta el momento solo ha recibido las externalidades negativas del desarrollo aeroportuario.

Por el momento la nación no muestra intención política de resolver dicho conflicto dejando el devenir en manos del mercado, el desarrollo económico desborda la infraestructura del aeropuerto y en la actualidad no hay un Modelo de Estado de bienestar que asuma la problemática, se da prioridad a las alianzas público-privadas, en donde el Estado coloca su capacidad instalada al servicio de actores privados quienes facturan ganancias millonarias año tras año como es el caso de OPAIN y CODAC; sin hacer una valoración económica integral que contemple también las externalidades negativas producidas por la operación, teniendo en cuenta la actual negociación de repartición de costos y beneficios la Aerocivil en su calidad de autoridad de la aeronavegación y responsable del lado aire, es el único garante del cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental y por ende de las medidas de prevención, mitigación, compensación y corrección frente al ruido que constituye su principal impacto; como el Estado por el momento no se compromete con un plan de gestión social integral con la población afectada, esta última es quien asume en la práctica los efectos negativos de la operación.

3.2.2. Acciones y Proyecciones de los Habitantes y sus Organizaciones.

Si bien la mayor parte de los habitantes no se encuentran organizados, se destaca la presencia de tres organizaciones en la localidad de Fontibón que vienen visibilizando aspectos rela-

cionados con el conflicto territorial existente entre el aeropuerto El Dorado y el Hábitat Urbano Popular, con la mirada desde y con los habitantes. A continuación, se presenta las principales realizaciones y proyecciones de cada uno de estos actores organizados y no organizados (ver tabla No 20).

Tabla 20: Proposiciones y Realizaciones Actores Comunitarios

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
Habitantes	<p>Los habitantes a partir de su autogestión han consolidado un sector residencial en el entorno del aeropuerto, la mayor parte continúan desarrollando su existencia en este lugar significado con su propia vida, resolviendo su cotidianidad en el aquí y el ahora pese a las afectaciones generadas en la operación aeroportuaria, quienes en la mayoría de los casos no se encuentran organizados frente a la existencia de un problema común que los afecta, correspondiente al conflicto territorial con el aeropuerto, ejercen su resistencia con la permanencia en el territorio, a pesar que terminan asumiendo las externalidades negativas del aeropuerto: el ruido, la congestión vehicular, la presencia de bodegas, la sobra por el registro de accidentes aeronáuticos (ya han sucedido 2), temor por el desplazamiento involuntario, inseguridad en la tenencia de la tierra, restricción de la posibilidad de ampliación de las viviendas, detrimento de la calidad de vida, entre otros. Desde que se empezó el trámite para la construcción de la segunda pista y el posterior proceso de expansión y modernización del aeropuerto El Dorado, la mayor parte de los habitantes del borde han mostrado su desacuerdo a través de distintas manifestaciones, pero no han logrado consolidar un movimiento que ejerza presión ante las instancias de poder, han tenido que soportar una confrontación simbólica que se ha prolongado por casi 20 años, lo que ha generado un desgaste en una lucha que consideran ya perdida. Han participado en marchas en contra de la ampliación de la operación del aeropuerto sin lograr modificar las decisiones verticales que toma la nación, han interpuesto acciones populares, tutelas y recursos de reposición que han sido negados, han formulado derechos de petición sin respuestas de fondo, han asistido a distintos escenarios de “participación” en donde solamente son informados y sus opiniones no son tenidas en cuenta en la toma de decisiones, han adelantado demandas individuales una sola de ellas fallada a favor, correspondiente al caso de la sucesión del señor Rafael Osma Güiza, 13 años después de la muerte del demandante.</p> <p>El desgaste en la lucha frente al aeropuerto, no ha significado que los habitantes hayan renunciado a la defensa de sus intereses y de</p>	<p>La mayor parte de los habitantes de la localidad de Fontibón ubicados dentro del área de influencia directa del aeropuerto El Dorado permanecen en su territorio en donde han proyectado su vida, soportando el ruido y demás impactos generados con la operación aeropuerto, cuya amenaza de desplazamiento involuntario ha perdido vigencia con la no definición del Plan Zonal del Aeropuerto, los habitantes imaginan que la transformación se producirá en un futuro no inmediato y por el momento se ocupan de la resolución de sus problemas cotidianos. Si bien poseen un problema comparado, la mayor parte de los habitantes no se encuentran organizados y no se consideran representados por las organizaciones que han perseverado en la visibilización de la problemática del aeropuerto, y aunque no estarían dispuestos a participar, valoran el esfuerzo de las mismas y reconocen en ellos, un conocimiento especializado sobre el tema, quienes podrían proporcionar orientación en el momento en que se presente un proceso masivo de expulsión de la población. La posibilidad de conformar un banco de tierras por el momento se encuentra por fuera del límite de conciencia de los habitantes. Quienes participan de las reuniones convocadas por distintos actores sociales e institucionales, frente al tema aeropuerto, manifiestan entre otras, los siguientes reclamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuamos viviendo acá soportando el ruido de los aviones sin posibilidades de mayor progreso por las limitaciones impuestas por el aeropuerto, no hay inversión local de la aeronáutica, solo recibimos las afectaciones • La responsabilidad social y ambiental del aeropuerto la limitan a la entrega de unos regalitos en diciembre a los niños del área de influencia directa, en realidad lo único que les interesa es obtener las firmas de la comunidad para legalizar la socialización de sus decisiones. • El costo de las viviendas en los últimos años disminuye pero el impuesto aumenta • La Aerocivil no proporcionó una insonorización adecuada • ¡No hay equidad en la operación aeropuerto!, por el momento están mal repartidos los beneficios y las cargas

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
	<p>su territorio, solamente han entendido que se trata de una lucha asimétrica frente a un Estado que busca responder a la dinámica del mercado colocando a su servicio una infraestructura aeroportuaria. Otras batallas ante factores que afectan su calidad de vida en su cotidianidad si han sido dadas, con la participación masiva de los vecinos, casos como la movilización que se dio en el 2008 en contra de la Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras que incluía vías de ingreso al aeropuerto, obteniendo como resultado la modificación de su norma con el cambio de las vías priorizadas y la grabación de impuestos para el aeropuerto, así como la movilización ante construcción de hornos crematorios en el cementerio de Fontibón como expresión de la presión de actividades no residenciales en el entorno del aeropuerto, con el consecuente sellamiento de la obra.</p> <p>Frente al devenir hay ambigüedad entre la pretensión de quedarse que implica el arraigo o la posibilidad de vender con la generación de una plusvalía a su favor, en todo caso hay incertidumbre ante el futuro del territorio como una realidad no inmediata y un sentimiento de invisibilización y no reconocimiento de la comunidad afectada.</p> <p>Permanecen, se resisten al desplazamiento, no hay ofertas de reubicación que compensen lo que han construido mediante su autogestión, y es que invariablemente todos los espacios para la vida humana que construye el hombre son escenarios sociales, tienden a convertirse en espacios de convergencia y convivencia, para la generación de cultura, relaciones económicas, realizaciones de cultura, economía, política, de prácticas ancestrales, domésticas, cotidianas, en ese sentido los habitantes afectadas no conciben un proceso de migración hacia otros lugares, dado que ya hay una tradición, una ocupación del territorio, un espacio fundacional, de mitos, de cuentos, de relatos, su hábitat urbano</p> <p>Al hacer una retrospectiva sus procesos de autogestión en la construcción de su hábitat urbano popular han generado la acumulación primaria de capital, con una tendencia al crecimiento, junto con ese capital individual de las familias representado en sus viviendas hay un capital social, mejoramiento de vías, servicios públicos, redes de comunicación, no mensurables, que genera un proceso de plusvalías, no reconocido hasta el momento por los actores del Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aquí se nos está violando el derecho a participar en la toma de decisiones, no somos escuchados • Con la operación aeropuerto se viola para los habitantes el derecho a la salud, a la vivienda, a un ambiente sano, al descanso, a la tranquilidad y a la intimidad, en detrimento de la calidad de vida. • Temor ante riesgo de accidente aeroportuario • Hemos sido catalogados como invasores, a quienes nacimos en Fontibón y/o ayudamos a construir el territorio, la población es percibida como una presencia incómoda para el aeropuerto. <p>Y las siguientes aspiraciones, entre otras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitud de mitigación de ruido, aplicación en nuestro medio de una mejora en las tecnologías usadas contra el ruido, seguimiento y mantenimiento a obras de insonorización. • En caso de materializarse la renovación urbana, solicitan la intervención del Estado para el pago justo de los predios que les permita relocalizarse en un lugar equivalente o mejor del que habitan, muchos esperan seguir viviendo en el sector central de Fontibón (Centro, Salitre, Modelia, Hayuelos), en tanto que algunas de las personas que ya han cumplido un ciclo de vida, desean vivir en otros municipios de la sabana de Bogotá. Así mismo la inclusión de un Plan de transición. • Desde 1998 solicitaron la modificación de la licencia ambiental para que la Aeronáutica Civil realice a través de la Secretaría de Salud, los estudios de epidemiología y morbilidad a los habitantes de la totalidad de los barrios afectados por la operación del aeropuerto, para contar con una línea base y poder determinar la incidencia del ruido sobre la pérdida auditiva de los residentes, con respectivo plan de compensación en caso de presentarse correlación • Se incluya en el plan de manejo ambiental, la conformación de una red de monitoreo para la salud y se obligue a la Aeronáutica Civil a instalar en los hospitales de Engativá y Fontibón equipos para llevar a cabo este monitoreo con toda la población afectada • En el reconocimiento del problema de salud pública generado por el ruido de los aviones el Hospital de Fontibón debería ser por lo menos de tercer nivel, tener una unidad especial con los equipos necesarios y el personal médico financiado por el aeropuerto para atender a la población afectada por el ruido.

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
Mesa de Trabajo Aeropuerto Fontibón	<p>La Mesa de Trabajo Aeropuerto Localidad 9 de Fontibón es creada en el 2006 como respuesta a convocatoria institucional para el desarrollo del proceso de participación de la OEFAE y del Plan Zonal del Aeropuerto, constituida como la instancia formal de representación de la comunidad en los asuntos del aeropuerto, en 2009 se registra como veedores por 20 años del MURA, de la OEFAE y del proyecto de modernización del aeropuerto El Dorado, condición que le ha posibilitado obtener información oportuna y una comunicación directa con distintos actores públicos del nivel local y distrital (las instancias nacionales han estado fuera de su alcance), en algunas ocasiones ha trabajado de manera articulada con las entidades y en otras ha tomado distancia. Participó del proceso de socialización del Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado presentando sus desacuerdos de manera formal, trabajó en coordinada con la Contraloría General de la República quién convocó a una audiencia pública para resolver inquietudes relacionadas con la operación del aeropuerto, participó de mesa interinstitucional del aeropuerto creada por la contraloría y disuelta por retiro de entes gubernamentales. Elaboró una propuesta de desarrollo con los lineamientos establecidos por la contraloría con 5 factores: movilidad, renovación urbana, social, cultura-recreación-deporte y MURA, pero la misma no ha sido tenida en cuenta. En compañía de la autoridad ambiental, hizo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convivencia con el aeropuerto, implementación eficaz de las medidas del plan de manejo ambiental • Tomar un préstamo en el banco y construir una bodega en donde se localiza su vivienda en la actualidad • Atención integral de salud auditiva, el aeropuerto debería reconocer nuestra existencia, hacer mantenimiento a las obras de insonorización, generar espacios de participación directa de la ciudadanía, crear un departamento de relaciones con la comunidad y resolver los problemas que nos están causando en tiempo real, no dentro de 20 años cuando nosotros no estemos. (Cruz, P. comunicación personal, 10/03/2016) • Indemnizaciones ante las afectaciones e implementación de un plan de movilidad que resuelva problemas de congestión y necesidades de transporte público (Hernández, F. comunicación personal, 15/03/2016) • Participación amplia y decisoria <p>Convivencia con el aeropuerto, Mitigación del ruido, Incorporación de alternativas económicas y productivas para los habitantes del sector, Inclusión social de los beneficios del desarrollo y en caso de desplazamiento, el pago justo de los predios: con las siguientes propuestas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actividades efectivas para la mitigación del ruido • Verificación de las curvas de iso-ruido por parte de un ente neutral • Desarrollo de propuestas de transporte comunitario para actividades relacionadas con Turismo • Dotación de un Centro de Convenciones con desarrollos tecnológicos para ser utilizado por la comunidad de la localidad, con presupuesto constante para su funcionamiento permanente, financiado por OPAIN, CODAC y Aerocivil. • Construcción de Centro de Atención de Desastres Aeronáuticos y ampliación del cuerpo de Bomberos. • Restauración, adecuación y ampliación de la Casa de la Cultura • Apertura de sede universitaria en la localidad de Fontibón con énfasis en Comercio Internacional y demás áreas relacionadas con la actividad aeroportuaria. Educación bilingüe desde la primera infancia y media vocacional en áreas técnicas propias de las industrias y comercio

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
	<p>ejercicio de seguimiento a las medidas de insonorización implementadas en el área de influencia directa del aeropuerto en donde corroboró que las mismas no habían sido implementadas en el 100% de las viviendas afectadas y de otro lado lo instalado no fue suficiente para mitigar el ruido generado por las aeronaves. Ha trabajado de manera articulada con la alcaldía local de Fontibón que ha brindado apoyo en el fortalecimiento de su participación. Junto con Comunidades Unidas participó de la Misión del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación – MICI del BID para el estudio del caso aeropuerto El Dorado, cuyo proceso fue terminado de manera unilateral por el MICI sin haber concluido el tema de ruido y de la gestión social, en este contexto participó de formulación de propuesta de Plan Piloto de Operación Especial-PPOE y ante el incumplimiento de los compromisos de la Aeronáutica Civil para el momento denunció “Aerocivil continua exponiendo a la comunidad a las ventanas operacionales sin ningún compromiso ambiental y social y mucho menos participativo como es la inclusión social, el cumplimiento de las insonorizaciones que realizaron aleatoriamente de mala calidad cuando aún no se había abierto la pista Sur, además de las que no realizaron”. Se opuso a la modificación de la licencia ambiental para la operación de la segunda pista las 24 horas, en calidad de tercer interviniente, mediante la participación en audiencia pública y presentación de recurso de reposición ante autorización otorgada al considerar que “las medidas de mitigación por ruido que se han realizado hasta la fecha no son suficientes para enfrentar el escenario futuro inmediato por la operación de la Pista Sur 24 horas, este concepto es el resultado del sondeo realizado a las comunidades entre otras hechas por el Ministerio”, en ese momento logró coordinación con la JAL, la mesa ambiental, comunidades unidas para presentar propuesta conjunta a planeación distrital. Desde su creación ha sido una organización constante y activa, en algunas ocasiones ha cumplido una función de mediación entre la institucionalidad y las comunidades de base, a través de la misma se canaliza información en ambos sentidos y se gestiona la solución de algunos asuntos cotidianos como la reparación de tejas averiadas por el paso de los aviones, en su seguimiento al ruido ha logrado consolidar un conocimiento técnico que le permite ser veedor idóneo en este asunto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura de sede del SENA en la zona con tecnologías relacionadas con Telecomunicaciones, emprendimiento, hotelería y turismo, idiomas, tecnología, entre otros • Mejoramiento de la infraestructura del Hospital a nivel físico y humano, prestación de servicios de tercer nivel para la localidad, el aeropuerto y la región. • Creación de escenarios recreativos para la comunidad • Recuperación y mantenimiento de servicios ecosistémicos de los humedales Capellanía y Meandro del Say • El control a la emisión de gases contaminantes por fuentes móviles y fijas • Una planta de reciclaje y manejo de residuos sólidos comunitaria • Oferta de empleo constante y periódico a la comunidad por parte de las empresas que se establezcan en la zona • Generación de empleo fomentando las Mi pymes • Entrega de malla vial principal y de barriada en perfectas condiciones y asignación de presupuesto periódico para su mantenimiento • "La comunidad afectada por el desarrollo urbano no desea ser desplazada, ni trasladada, ni reubicada, sus predios deben ser comprados a precio justos que puedan reemplazarlos por uno igual como mínimo al que actualmente tiene." (Rayo, M. 2009, p. 2) • "Compensación o indemnización especial por tener que dejar su status, terruño, comodidad, seguridad, hábitat, estabilidad emocional y económica." (Rayo, M. 2009, p. 2) • Solicitud de plan económico para que la comunidad pueda ser partícipe del desarrollo.

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
Aerovecindades	<p>En el año 2008 se da la Creación del Comité de Aerovecindades, organización elegida en Asamblea General de afectados de los barrios circunvecinos del aeropuerto en Fontibón, en el 2009 dicha organización participa de manera activa en marcha hacia el aeropuerto contra modificación temporal de licencia ambiental para funcionamiento de la segunda pista en horario nocturno y en protesta por el aumento del tráfico aéreo sin considerar las afectaciones sobre la población vecina, de la cual se generó unos compromisos de las distintas fuerzas sociales de la localidad que no necesariamente fueron cumplidos, ante lo cual en el 2010 Aerovecindades toma el liderazgo en la realización de una toma cultural en Fontibón para visibilizar ante el gobierno las afectaciones correlacionadas con el aeropuerto El Dorado, con la participación de otros actores como Comunidades Unidas, Corporación TKC, Juntas Comunales, Edil Julio Acosta, Edil Fernando Zuluaga, OCE, BAF, El Macarenazoo, entre otras. Hacia el 2011 logra coordinar actividades con otras organizaciones para frenar la firma del Decreto de la OEFAE, obteniendo un resultado valorado como positivo por cuanto nunca fue sancionado. En 2012 realiza un acercamiento con el grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat Vivienda e Informalidad” de la maestría de Hábitat de la Universidad Nacional de Colombia con la aprobación de financiación de proyecto de investigación denominado “Método para calcular avalúo social” en convocatoria de Extensión Solidaria, con el desarrollo de elementos conceptuales y metodológicos tomando como caso piloto el barrio Veracruz de la localidad de Fontibón ante la expansión del aeropuerto El Dorado, cuyos resultados fueron presentados en el año 2015 con la publicación de cartilla “Métodos para calcular el Avalúo Social” como un método de valoración integral de hogares afectados por proyectos de renovación urbana. Se opuso a la modificación de licencia ambiental que permitiría el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, el día de audiencia pública desarrollada en Corferias por la ANLA, Aerovecindades organizó marcha desde la localidad de Fontibón, por la calle 26 hasta dicho lugar, con la asistencia de líderes comunitarios de los distintos barrios afectados. Ha buscado la articulación con otras organizaciones presentes a nivel local, con acercamientos intermitentes que han permitido el desarrollo de algunas actividades, con la mesa ambiental hizo una</p>	<p>Reconocimiento de derecho a la ciudad para quienes habitan el territorio, aplicación del concepto de avalúo social y dialogo directo con tomadores de decisiones, bajo las siguientes condiciones expuestas en su pliego de peticiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dialogo directo con tomadores de decisiones, negociación de pliego de peticiones • Demandas colectivas e individuales e indemnización por afectaciones del aeropuerto • Inclusión de un Plan de Transición en el Plan zonal del aeropuerto con mecanismos, fechas, responsables, procedimientos y reglamentos • Garantizar el derecho a la vida, la dignidad y la integridad física y psicosocial de la población, así como, la preservación de su patrimonio. • Declaración de la OEFAE como zona de emergencia social, tal que las acciones del Estado conduzcan a un programa social de prevención, atención, indemnización y compensación para los habitantes del borde aeropuerto El Dorado, con acciones específicas. • Tratamiento especial y programas de atención gratuita en salud y servicios sociales para población que se encuentre dentro de área de influencia del aeropuerto. • Crear un grupo de representación de la comunidad para el seguimiento de los acuerdos alcanzados en la concertación • Garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales establecidas por organismos como: el PNUMA, la OACI y la F.A.A en relación a las afectaciones e integridad de la población aledaña • Construcción de pistas alternas o satélites con el fin de evitar un sobre uso de de las pistas de El Dorado • Funcionamiento de Comisión Permanente de Control Ciudadano encargada del control a las operaciones del Aeropuerto El Dorado, vigilando que se cumpla su reglamentación con canales expeditos de comunicación ante las instituciones competentes. • Aplicación de método de avalúo social como reconocimiento y valoración de elementos sociales a hogares afectados masivamente por renovación urbana, como complemento la aplicación de la Sentencia 476 de 2007 de la Corte Constitucional, en la cual se

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
Comunidades Unidas	<p>asamblea de afectados sobre la temática ambiental, con las juntas de acción comunal ha tenido algún tipo de coordinación con los barrios El Triunfo, Internacional, La Cabaña, Veracruz, San José, La Rosita y Versailles, con el COPACO, hizo unos consensos en temas de salud, logró el acompañamiento de la organización cultural TKC en la toma cultural, con baile, música y teatro. Con la OCE, hoy Comité del Contribuyente, se inició coordinación para la toma cultural, se intercambiaron 9 temas en relación con aeropuerto, salud, ambiente, vivienda y desplazamiento, organización, movilización. A nivel Distrital ha hecho acercamientos con la casa de derechos de Engativá y ha efectuado comunicación con la Secretaría de Gobierno del Distrito, que junto con la intervención de otras organizaciones, ayudó a la toma de postura de la Alcaldía Mayor de Bogotá a mostrar desacuerdo frente al permiso de funcionamiento de la segunda pista las 24 horas. En general esta organización ha participado en reuniones de diferentes sectores de la comunidad para explicar las connotaciones del tema aeropuerto, recordando que frente a un problema que es colectivo no es procedente plantear salidas individuales, se deben buscar exigencias colectivas. Aerovecindades desde su creación ha sido constante en la exigencia de soluciones de fondo que reconozcan a los ciudadanos afectados como sujetos de derecho.</p> <p>En 2010 se crea la Organización Comunidades Unidas Macroproyecto Aeropuerto El Dorado con el fin de denunciar y reivindicar derechos comunitarios frente a las afectaciones del aeropuerto El Dorado; en un principio adelantó acciones coordinadas con la organización Aerovecindades dentro de las que se incluyó la Toma cultural en Fontibón para visibilizar afectaciones correlacionadas con el aeropuerto y el ejercicio de Movilización en contra de la firma del Decreto de la Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá, cuya gestión fue considerada exitosa. Comunidades Unidas, cambia su estrategia y presenta queja sobre la ejecución de proyecto de modernización del aeropuerto ante el BID expresando preocupación por el daño causado por el ruido y la exclusión social hacia los habitantes que viven en su entorno, es así que el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación-MICI del BID inicia misión para el estudio del caso aeropuerto El Dorado con participación de representantes de la comunidad y del aero-</p>	<p>cuantifica el daño emergente y el lucro cesante.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otorgar soluciones de vivienda y subsidios de vivienda para los arrendatarios afectados por la ejecución del Plan de Renovación Urbana. • Definición de regalías, indemnizaciones, compensaciones y programas de atención social y familiar a los afectados del aeropuerto. • Prestación de servicios aeroportuarios, de atención de riesgos industriales y de aeronavegación, mediante un hospital de tercer nivel en los alrededores del aeropuerto Eldorado. • Prestación de servicios gratuitos e inmediatos de salud y psicológicos para los afectados por los impactos del aeropuerto y las actividades comerciales e industriales de la OEFAE • Desarrollo de campañas de salud continua y gratuita, en especial, en área de influencia del aeropuerto con atención a los barrios aledaños al aeropuerto Eldorado. • Establecimiento de una central de emergencias y de atención de desastres aéreos en las inmediaciones del aeropuerto Eldorado de Bogotá • Reserva de recursos de la nación y el distrito con el fin de solucionar la afectación a la comunidad, especialmente en temas de salud y territorio <p>Desde lo social, la convivencia entre el aeropuerto y el vecindario bajo las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La implementación de medidas de prevención, mitigación, compensación y corrección del ruido, reconocimiento de afectaciones, reglamentación de una tasa aeroportuaria que se le cobre a los pasajeros con objeto específico a la implementación eficaz del Plan de Manejo Ambiental. “Los planes de tráfico aéreo tienen que tener en cuenta el costo humano del aeropuerto” (Molina, G., comunicación personal) • Ejercicio eficaz de la autoridad ambiental, que tenga efectos vinculantes en la práctica • La Insonorización del 100% de las edificaciones dentro de la AID con tecnología de punta, la garantía de recursos permanentes para la implementación, mantenimiento y actualización de todas las insonorizaciones necesarias. • Entrega de censo actualizado de los predios insonorizados a la

Actor	Realizaciones (Producción)	Orientación y/o Proposiciones
	<p>puerto alrededor de temáticas como manejo de aguas, residuos peligrosos, niveles de ruido y gestión social, las dos primeras son abordadas y concluidas con la publicación de un boletín, pero las dos últimas no se pueden resolver con la terminación unilateral del MICI de la Fase de Consulta. Durante esta negociación se incluye el abordaje de la modificación de la licencia ambiental con el diseño e implementación de un Plan Piloto de Operaciones Especiales (PPOE). Comunidades Unidas solicita que se reconsidere esta situación y busca el apoyo de un grupo de abogados de EEUU denominado Accountability Counsel, quienes inician acompañamiento a la organización. Comunidades Unidas se opone a la modificación de la licencia ambiental para el funcionamiento de la segunda pista las 24 horas, en calidad de tercer interviniente, con su participación en las audiencias ambientales programadas y con la presentación de recurso de reposición frente a resolución de aprobación de la ANLA. En la actualidad adelanta esfuerzos orientados a los procesos de demandas individuales para la indemnización por las afectaciones del aeropuerto luego de la construcción de la segunda pista. Desde su creación, Comunidades Unidas ha sido una organización constante y activa en visibilizar el “costo humano” del aeropuerto El Dorado, quién considera que se han tenido avances frente a la reevaluación de rutas de aeronavegación por parte de la aerocivil.</p>	<p>fecha en la zona de afectación, así como los resultados de seguimiento y evaluación de su efectividad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Replanteamiento del Decreto 765 de 1999, en donde se restringe la actividad residencial en el borde aeropuerto, reconociendo que en este territorio hay una población asentada que tiene derecho a progresar. • "Cambio del modelo de planificación, aprobación y gestión de las medidas que se deben adoptar con relación a la afectación generada a la comunidad por el desarrollo de la Operación Aeroportuaria. Para corregir este desequilibrio o desigualdad, en el que el beneficio de unos se hace a costa de la merma directa de los derechos, patrimonio y calidad de vida de otros" (Molina, G., recuperado de http://dorado.comunidadesunidas.org/blog) • Encuentro de caminos concertados que permitan alcanzar objetivos comunes en cuanto a la operación del aeropuerto y su convivencia con las comunidades vecinas • Implementación de plan de inclusión social. • Desarrollo de turismo urbano comunitario dentro de la localidad de Fontibón, con prestación de servicios de hospedaje y restaurantes. • Desarrollo de Cadenas comunitarias de alquiler de apartamentos en la localidad • Denuncias de las afectaciones generadas por la operación de El Dorado y posicionamiento de la discusión del costo humano de los aeropuertos • Se adelante un estudio para identificar los impactos sobre la salud producido por el ruido del aeropuerto y la definición de las medidas más adecuadas para reducir el daño generado, para su posterior implementación • Tránsito de Tecnología y Evaluación de Apoyo internacional, puesta en marcha de proyectos pilotos efectivos con análisis de Experiencias Exitosas. • Demandas individuales e indemnizaciones por las afectaciones soportadas desde que se construyó la segunda pista del aeropuerto, con el apoyo del Colectivo de Abogados "José Alvear Restrepo"

Fuente: Elaboración propia, basado en reuniones con actores, entrevistas semiestructuradas con líderes y publicaciones de los actores

3.3. Transversalidades y tendencias del Hábitat popular frente a la Aerópolis

3.3.1. ¿Antagonismo o complementariedad?

A través de la triada territorialización, desterritorialización y reterritorialización, se pretende hacer una interpretación del fenómeno social, político y tecnológico que sucede en torno a la ampliación del aeropuerto El Dorado y la afectación que implica para el hábitat urbano popular. La territorialización de un hábitat puede ser vista como una manifestación del ser en comunidad, que contempla una dimensión simbólica, que supone sentirse parte del territorio con una forma particular de construirlo y transformarlo, lleva implícita la manera de relacionarse con el otro, con el medio, con las tradiciones, con las costumbres y esto a su vez configura la vida cotidiana.

Esta mirada de la territorialización está acompañada del sentido que le dan los seres humanos al territorio que habitan y la manera como garantizan su pervivencia en él, quienes con el paso del tiempo van conformando implícitamente una serie de códigos, formas y normas que proporciona un sentido colectivo de permanencia. Es a través de este sentido que sus habitantes han logrado consolidar un hábitat popular plenamente incorporado a la ciudad que resuelve sus necesidades materiales y simbólicas, no es cualquier espacio, es su riqueza construida y significada a partir de su necesidad y capacidad de transformación.

Ante el surgimiento de otras territorialidades que los sobreponen y que amenazan sus códigos conocidos, generan una resistencia aferrándose a su mundo construido a través de su permanencia en el desenvolvimiento de su vida cotidiana, se resisten al desplazamiento y hasta cierto punto se adaptan a la convivencia con otras territorialidades que encuentran estratégico su territorio.

Surgen dos territorialidades que a su vez compiten, la del hábitat popular y la de la Aerópolis, esta última es el polo dominante de la relación, en la dinámica estudiada la sumatoria de beneficios es cero, lo que una pierde la otra lo gana, es decir, cuanto más se amplía y mejora la operación aeropuerto se generan más efectos negativos hacia el hábitat urbano popular, como una propuesta de desterritorialización sobre el mismo.

En este sentido se entiende la desterritorialización de un hábitat construido histórica y socialmente que ha permitido la realización de la vida humana deseada y forjada por una comunidad que está amenazada y es “ordenada” en contra de sus propios derechos, deseos e intereses. El hábitat urbano popular es afectado por todo lo que conlleva el impacto ambiental, con la intensificación de las operaciones en el espacio aéreo, se afecta en el mismo grado la comunidad en sus espacios vitales, en su calidad de vida y su entorno ambiental, propiciando las condiciones para su desterritorialización y en consecuencia la reterritorialización de un nuevo uso del suelo compatible con la actividad aeroportuaria. En este sentido la nueva pista no es simplemente un paisaje más de lo urbano, atenta contra el hábitat urbano popular, generando una interacción en el marco de las relaciones de poder en donde la territorialidad de la aerópolis es la dominante.

En esta reterritorialización pierde vigencia el HUP (hábitat urbano popular) porque la ampliación de pistas, las implementaciones arquitectónicas, el desarrollo de tecnologías de punta, la planeación, la inversión de recursos público-privados, el acopio de ingenierías, de recursos de conocimientos cualificados y especialidades, las vías de acceso y en general los servicios no van orientados al hábitat urbano popular sino hacia la aerópolis. Esta es la relación de poder donde hay una lucha perdida frente a la globalidad y la modernidad, las relaciones de poder no están orientadas hacia el HUP, no hay política de asentamientos y de mitigación de daños ambientales y calidad de vida.

Se hacen evidentes los conflictos territoriales que ponen en juego y en tensión las distintas formas de ser y de habitar el territorio (CEDINS, 2011), mientras que para el HUP el territorio construido colectivamente es visto como zona de refugio y medio para la vida, para la HUB⁴⁰ es un área geopolíticamente estratégica y fuente generadora de recursos, situación que permite interpretar que hay dos maneras de ver este conflicto. Las relaciones de poder son excluyentes, son antagónicas, no son complementarias, mientras se desterritorializa el HUP, se reterritorializa la HUB, es claro que esta relación mediada por el poder tiene connotaciones de exclusión en la medida que no hay un Estado de bienestar o de economía solidaria con los sectores afectados o al menos el retorno de tasas retributivas hacia el HUP.

Las relaciones de poder frente al territorio en su dimensión política tiene que ver con la lucha de las comunidades ante los intereses de actores externos como empresarios, transnacionales y entes estatales que tienen sus intereses específicos en él (CEDINS, 2011). Estamos hablando de una inversión público privada donde el Estado le ha dado a OPAIN la potestad de administrar, modernizar, desarrollar comercialmente, expandir, operar y mantener el Aeropuerto Internacional El Dorado, con grandes ganancias para este actor privado. La alianza público privada tiene un papel predominante sobre lo político local en relación con la comunidad, quien se ve obligada a soportar las externalidades negativas del aeropuerto y amenazada de ser excluida de su territorio.

En esta tesis se utiliza el término desterritorializar en el sentido que se desdibuja, se afecta el HUP sin una responsabilidad frente al mismo, no es que se cambie la cultura, la tradición, sino que en esta transformación se agrede, se impone un modelo sin tener en cuenta las consideraciones de sus habitantes. Con este estudio no se intenta desvirtuar el proyecto de ampliación

⁴⁰ En el lenguaje aeroportuario define a un aeropuerto en el que una o varias compañías aéreas tienen establecido un centro de conexión o distribución de vuelos

del aeropuerto, pero en la propuesta de Estado nación se pone en evidencia que se dan relaciones de poder de un Estado que busca la construcción de una infraestructura estratégica pero que a su vez desconoce las reivindicaciones del territorio construido históricamente sin retribuciones sobre sus pobladores, el modelo de desarrollo en esta alianza público privada es totalmente adverso para el HUP, cuyas acciones no contrarresta la fuerza de la HUB.

La reterritorialización viene de la mano con el avance de la operación aeropuerto y el cambio de uso del suelo en su borde que altera el hábitat hasta el momento consolidado, no solo concebido como un espacio físico, sino también visto su significado y las connotaciones para sus habitantes como protagonistas de su creación, actividad, desarrollo, problemas y soluciones. Los habitantes son considerados sujetos pasivos a quienes se les comunica las decisiones del Estado y no como gestores de su territorio, el Estado interviene como regulador sin garantizar el derecho de sus habitantes al territorio, en su planeación solo define la creación del espacio administrativo, de negocios, de servicios, de infraestructura, sin otorgar verdaderas herramientas a los habitantes para un efectivo ejercicio de participación. Comunidad que por el momento a pesar de las afectaciones y de la incertidumbre frente al devenir de su territorio, resiste en su permanencia forjando identidades urbanas, tejido social, en el desarrollo de prácticas de hacer y vivir en un hábitat consolidado de ciudad. Al respecto CEDINS (2011) advierte:

Es la vida urbana lo que destruyen los planes y proyectos realizados por las grandes empresas o por los gobiernos sin consultar a la gente. Con el desarrollo de los grandes proyectos, Bogotá se moderniza, gana en productos urbanos, en grandes avenidas, en miles de edificios, en más amplias pistas, pero marcha su vida urbana. (Pag.11)

Aunque el hábitat urbano es un constructo que puede cambiar, que es envolvente y se pueden generar rupturas, usualmente hay un encadenante de permanencia que el barrio ofrece y pese a todo tiene lazos atávicos que son las tradiciones, este es un patrimonio desestimado por la

modernidad, aquí se intenta visibilizar al buscar un dialogo que permita entender estas relaciones asimétricas sustentadas en el poder y que indudablemente marchitan la vida urbana.

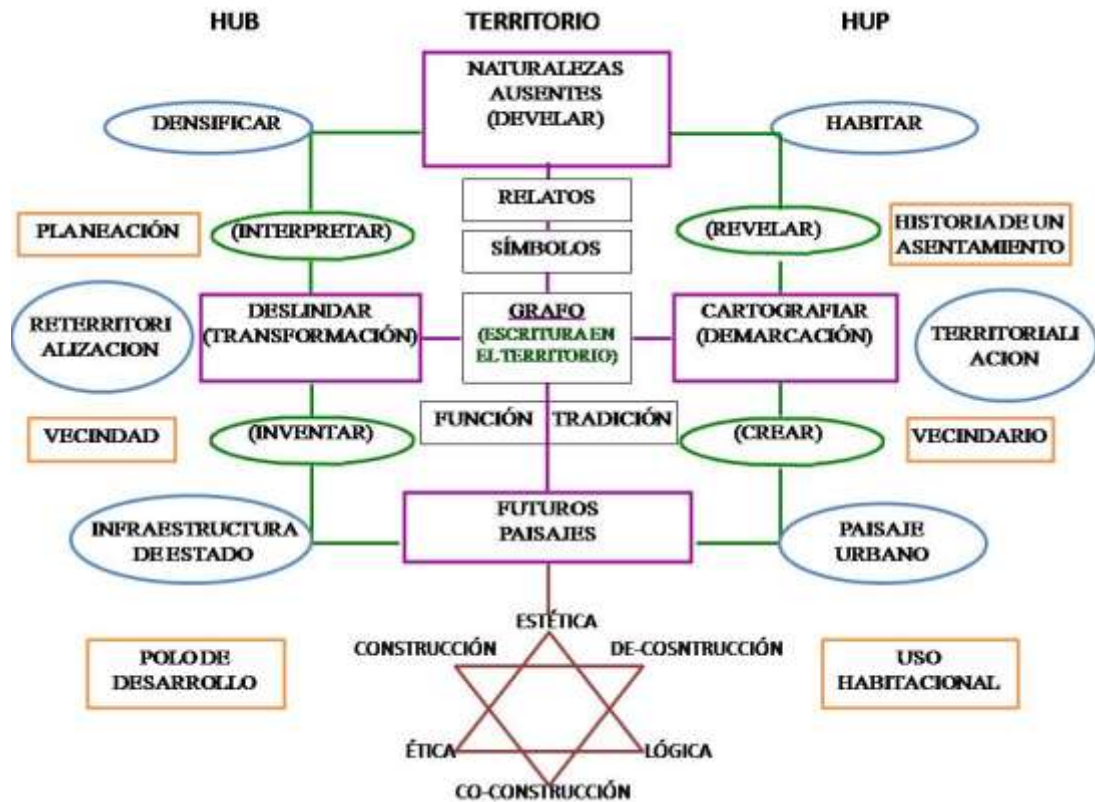


Figura 40: ¿Antagonismo o Complementariedad? HUB-HUP.
Fuente: elaboración propia

El territorio se desarrolla en dos sentidos, HUB que es la tendencia del aeropuerto a convertirse en el territorio ciudad, ciudad región, región continente, es la idea de hacer del aeropuerto internacional El Dorado un lugar densificado para carga y para transporte de pasajeros, por otro lado, está el HUP correspondiente al hábitat urbano popular, acá no se habla de densificación urbana como infraestructura, sino de habitar como un concepto de lugar referido al permanecer, al morar, al vivir. Para la densificación está la interpretación de modelos correspondientes a instrumentos de planeación como el Plan Maestro del Aeropuerto, pero por su parte para el hábitat tenemos que revelar la historia de un asentamiento que tiene una fase primaria, de poblamientos, en tanto que el plan maestro, viene en elaboración desde el traslado del aeropuerto de

Techo, el aeropuerto El Dorado, lugar situado, lugar referido, que se ha movido sobre la base de ser un diseño planeación, mientras que el territorio habitado, se ha desenvuelto por ser primariamente un pueblo, en la periferia de Bogotá que fue asimilado por el crecimiento de la ciudad, que hoy hace parte de ese paisaje urbano completamente consolidado. Una de las cosas importantes es la diferenciación de estas dos formas en que se pobló o densificó, estas dos maneras de territorialización del occidente de Bogotá, uno y otro tienen simbologías totalmente diferentes, en ese sentido no se puede leer ni unilateralmente, ni unívocamente las escrituras sobre el territorio, las escrituras en el sentido del grafo, de lo que implica los símbolos. Se construyeron, los unos para explicar una infraestructura urbana, y los otros para demarcar una cartografía, lo importante es que sobre ese territorio se ha producido un deslinde, ese crecimiento que venía produciéndose, de lo habitacional, de lo poblacional, de construir vecindario, cultura, ciudad, un poblamiento que se deslinda y se transforma. En la medida que la HUB es el generador de esta transformación, hemos llamado en esta tesis la desterritorialización, como el proceso en que ese poblamiento, la historia de ese asentamiento se alteró, se cambió, la territorialidad que se venía gestando en esa historia de asentamientos, en esa continuidad del poblamiento, se vio interrumpida por ese proceso de desterritorialización por causa del aeropuerto internacional El Dorado que ha inventado, una forma de ser de ese territorio, que no corresponde a su inicio, de un pueblo-ciudad asimilada y con un historial propio. Este proceso de desterritorialización se ha vuelto una vecindad, en tanto que la territorialización preliminar lo que construyó fue vecindario, barrios que se asentaron, algunos incluso de manera no formal, otros que se fueron aceptando como poblamiento, y en los que podemos distinguir que la HUB cumple una función de ser una infraestructura de Estado, en tanto que el vecindario fue creado en un devenir de ciudad, donde las tradiciones construyeron un paisaje urbano. Desde la infraestructura aeroportuaria se tiene un polo de desarrollo y desde el

paisaje urbano que se fue construyendo se resolvió la necesidad de un hábitat para la vida, por el momento no hay afinidades ni convergencias, el lado HUB es lo dominante, en donde está el criterio de poder desde el Estado, quien decide de una manera vertical, que nos sugiere el cuestionamiento del paisaje a construir. Toda construcción conlleva una lógica como obra y realización, la deconstrucción implica reconstruir los procesos de lo ya hecho como obra. Encontrar con lo ético la lógica de lo construido, implicaría que la Aerópolis retorne al hábitat popular sus realizaciones; por el momento los agentes del aeropuerto no han reconocido nada a sus habitantes vecinos, solo paliativos a los pasivos ambientales y sociales generados. La co-construcción edifica nuevos parámetros como estética renovada, sin embargo el aeropuerto por el momento es un nuevo diseño innovado, sin ningún retorno hacia los habitantes por sus funciones invasivas (Ver Figura No 40).

3.3.2. La Modernidad: un desarrollo que atrasa

Sobre el territorio ocupado por el aeropuerto se ha ido confirmando un conglomerado de usos del suelo urbano o en proceso de urbanización. El poblamiento territorial más que circunscrito a un plan de ordenamiento se ha ido delimitando por el borde del Aeropuerto. En esta centralidad diversa los procesos de sincronía se dan como conurbanización no homogénea. Asentamientos industriales, comerciales, residenciales, de bienes y servicios configuran una diversidad que MURA y HUB proyectan como Polo de Desarrollo, mientras que la expansión urbana se da como factor negativo a esta tendencia, los bordes de estos usos convergentes producen y delimitan plusvalías y desarrollos desiguales. La realización de plusvalías crece o decrecen de acuerdo a esta tendencia, la densificación y reterritorialización hacia el aeropuerto como HUB o polo de desarrollo aumenta el valor agregado. Propietarios de Lotes o casa lotes que logren convertir

estos en bodegas o en sitios convergentes a las actividades de HUB, ya como industria, comercio o servicios aprovechando las infraestructuras de aeropuerto como vías de acceso, transporte aeropuerto-ciudad, redes de telefonía-internet, empleos y finca raíz en arriendos para personal del aeropuerto, estarán incluidos en el proyecto de globalidad, pero quienes no lo logren van a quedar excluidos de los beneficios y al contrario ya se están viendo altamente perjudicados en su calidad de vida.

Hay una razón del mercado, que está desconociendo el proceso que se ha construido en ese entorno, lo central es la desterritorialización del hábitat urbano popular que puede estar mediada por la fuerza o intensidad de la reterritorialización de la ciudad aeropuerto. En el planteamiento del problema se parte que la reterritorialización es protagonizada por la Aerópolis, no obstante, en las posibles soluciones, se plantea que los sectores populares pueden tener participación en la reterritorialización, por el momento no está terminado el proyecto Aerópolis y no se ha decidido el devenir de las comunidades.

Proyectar el aeropuerto como HUB es un referente, mas no un plan de desarrollo integral para la ciudad región aeropuerto por cuanto no se han alcanzado las aspiración del MURA, cuando se habla de aerópolis se hace mención a una ciudad en función del aeropuerto que se conforma a su alrededor, que presupone la inexistencia de vivienda en el primer anillo continuo al aeropuerto, y en cambio la construcción de infraestructuras para configurar una plataforma de comercio internacional, sin embargo alrededor del Aeropuerto El Dorado, esta pretensión no ha sido posible por los desarrollos propios, pues no se proyectó a gran escala, sino para responder a una demanda local que hoy desborda su capacidad. En la práctica El Dorado es tratado como una simple área de equipamientos de transporte aéreo con baja articulación con su entorno, contrario a lo que presupone una ciudad aeropuerto.

Por su parte en el hábitat popular se generan plusvalías a partir de trabajos asociados, comunales, ligados a pautas tradicionales y revertidas comunitariamente, apropiadas socialmente en su mayoría por la familia extensa, en resumen hay más excedentes comunitarios que plusvalías individuales.

Hasta el momento no hay compatibilidad entre estas dos territorialidades, el desarrollo es inequitativo, en esta dinámica de ciudad del mercado, de la expansión donde se copa lo rural y lo popular, la globalidad y la modernidad permiten que el mercado se inscriba en todas las formaciones económicas de la tierra, independiente de su grado de desarrollo, todas las economías tienden a ser subsidiarias de la economía de mercado, la globalidad es una tendencia del capitalismo. Los mercados están direccionados al consumo masivo, las economías locales tienden a quebrarse. Las grandes compañías han ido absorbiendo el mercado. Empiezan a abarcar los mercados, a generar monopolios mundiales. Las economías de mercado no actúan por azar, sino por radar. Cualquier persona que acceda a una red, toda la información que provee, el tipo de consumo, todo va siendo leído y orientado al consumo.

Como tendencia los mercados orientados al consumo masivo ya no pasan por los grandes bodegajes, los medios de internet, hacen que el consumidor busque activamente el producto, minimizando el proceso de circulación y consumo. Esta inversión de la cadena productiva es importante. Hay compañías que tienen un año de producción por delante para poder absorber la demanda. Hoy la economía está dirigida a la investigación del consumo, es el consumidor quien activamente está buscando las pautas.

Hay una convergencia de la globalidad con la modernidad, el desarrollo científico técnico ha sido completamente innovador, una sociedad tecnológica, un modo de producción basado en la tecnología, el hombre está cambiando los procesos naturales del planeta y los está acelerando. Los científicos sociales se han preguntando si existe un nuevo modelo de sociedad, cuyo desa-

rollo se basa en lo cibernético, se puede hablar de una sociedad informática donde el conocimiento es el valor agregado.

El desarrollo científico técnico ha llevado a que los medios de comunicación se desarrollen, se puede ver cualquier cosa sin necesidad de moverse de la casa, los medios de comunicación permiten la aldea global. Cómo se recupera toda la información del inmenso banco de datos, y como se puede llevar a los medios de producción. La nanotecnología está cumpliendo un objetivo que es reemplazar al hombre como una fuerza productiva. La técnica, la tecnología, está llevando a que el hombre deje de tener un lugar central en el enfoque productivo.

En el posicionamiento de la HUB se produce esa convergencia, modernidad-globalidad. El aeropuerto El Dorado, busca esa tendencia, una línea de estabilidad transversal de las economías de mercado, los espacios entre producción y transporte son cada vez más cercanos. Se obliga a que los productores tengan más cercanía alrededor del aeropuerto. Cobra valor el suelo, el aeropuerto se convierte en un polo de desarrollo de globalidad y movilidad, se busca rapidez, movilidad en el movimiento de carga. Lo que se busca es minimizar el tiempo que se demora entre el productor y el consumidor.

Colombia tiene una vocación de globalidad pero muy poco de modernidad. El hábitat urbano popular estorba al proyecto de HUB y este a su vez asfixia al primero. En esta relación se condena la improductividad del Estado, su inercia para acceder a la modernidad, pues se requerirían tanto personas como instituciones que tengan experticia en generar una red de turismo, interconexión en espacios, personas bilingües, tecnologías de punta, dotación en términos de hotelería diversa y mundial, en síntesis se entra en la globalidad sin acceso a la modernidad, de la cual podrían hacer parte los habitantes afectados. Se quiere acceder a la modernidad, pero, no se ha desarrollado la infraestructura, el personal humano y las destrezas que se requieren, con pasivos ambientales y sociales que recaen sobre los habitantes vecinos.

Un territorio con un aeropuerto que mueve aproximadamente 30 millones de pasajeros y 650.000 toneladas métricas de carga al año, no se encuentra en concordancia con su entorno urbano popular, la territorialidad de la Aerópolis tiene el poder para desplazar a los habitantes si es necesario, a pesar de lo anterior, la intervención sobre el hábitat popular es impredecible porque no funciona de manera autónoma, es fluctuante, depende de los flujos de mercado. El Dorado tiene un plan pero su ejecución tiene muchas interferencias, de ahí los impactos, no hay transformación contundente de su entorno, tampoco garantía de permanencia, todo se diluye en el espacio tiempo en la relación modernidad-globalidad. Para que el país vaya a la modernidad, se requiere un control de variables, técnicas de producción, innovación, adquisición de tecnología, eso no está sucediendo en Colombia, intervenir para que el aeropuerto sea un polo de desarrollo, es una política global para que sea un espacio nodal como eje de integración de productividad, sin embargo, esto no sucede.

Lo que ha demostrado las luchas de los sectores pertenecientes al hábitat popular es que buscan la respuesta del Estado, bien de su reubicación o de su permanencia, pero solo han recibido los impactos, el mercado se mueve lentamente, no es competitivo, no se ha generado un cambio de uso de suelo de manera radical, no hay una concreción que permita pensar que el aeropuerto remueva el hábitat popular, pero tampoco hay garantía de lo contrario, no está en la voluntad del Estado proporcionar soluciones al hábitat urbano popular, en la práctica por la asimetría de correlación de fuerzas, el habitante popular se ha vuelto un invisible ante los agentes de la Aerópolis, sus reivindicaciones no han sido reconocidas. Las asimetrías se dan en la medida que la región y la vecindad están siendo influidas por el aeropuerto pero no desarrollada con justicia y equidad.

La ciudad región como integrador de nodos busca la conexión de espacios polifacéticos, la calle 26 con una vía amplia y edificios de alta jerarquía reúne empresas transnacionales de

turismo, de negocios, entre otros, pero esto no es lo característico de la región, el proyecto Aerópolis tiene pendiente regular el espacio en el sentido del desarrollo del lado tierra, volver la región colindante al aeropuerto un espacio que contribuye al crecimiento y desarrollo del aeropuerto, bodegaje, producción, transporte de pasajeros y otros. El control se da por procesos automatizados, actualización técnico tecnológica del manejo del aeropuerto, se ha modernizado, con navegación satelital, pero el acceso a El Dorado, no es el más eficiente.

Se cruza la productividad y la competitividad con el manejo de inventarios del consumo a la producción, buscan ventajas comparativas como ubicación estratégica, rapidez en carga y descarga, la eficacia técnica y la eficiencia tecnológica, la reducción del tiempo en el uso óptimo de productos, eso no necesariamente sucede en El Dorado, no hay armonización con su entorno urbano popular y regional, su capacidad de competidor es limitada. Colombia tiene una economía que fluctúa, la industria nacional se asfixia, se centra en exportación de ropa y marroquinería.

No son combatibles las proyecciones de la Aerópolis y del hábitat popular, se parte que lo que es positivo para unos, es negativo para los otros. En la medida que la operación del aeropuerto se intensifique, el impacto al hábitat popular es mayor, en el criterio HUB el territorio debería transformarse no en un simple espacio de apoyo logístico al aeropuerto, sino en un polo de desarrollo que atrae inversión, comercio, empresas internacionales que están importando.

En la medida que el aeropuerto no tiene un plan integral HUB y MURA, presiona una demanda, pero no es un hilo conductor. El aeropuerto El Dorado, puede tener una participación importante en el transporte de carga y pasajeros en América Latina, pero articularlo a la economía regional o local, o generar la ciudad aeropuerto, está por verse. Hay factores que no posibilitan el crecimiento de la ciudad-aeropuerto, y eso se evidencia en su confluencia con el hábitat popular, lo que se está dando es una transformación a largo plazo, es una muerte lenta del hábitat popular, donde pierde fuerza la razón del lugar.

El hábitat popular es una pista a la incertidumbre, bajo las condiciones actuales, ni es un escenario estable para la vida, ni se está transformando eficientemente hacia la conformación de la Aerópolis proyectada por el MURA, se está dando a un ritmo lento un tránsito a otros usos compatibles con la actividad aeroportuaria, pero persiste la matriz habitacional, esto sustituye la reubicación como objetivo del Estado, es lo irracional de lo racional, dejar que los asentamientos humanos se muevan de la localidad, por la inercia del mercado de propiedad del suelo y la finca raíz, dejar en las nubes este cierre de entorno Aerópolis es una pista a la incertidumbre para los habitantes afectados. Dejar la cosa así es lo de ahora, el futuro es destrabar la inmanencia de los actores involucrados.

Acceder a la modernidad no es solo un problema económico, sino político, social, cultural. El desarrollo científico - técnico y tecnológico ha aportado a una mayor producción de riqueza, aunque no de redistribución de la misma. En este sentido el desarrollo desigual es una transversalidad en el territorio urbano que comparten el hábitat popular y el Aeropuerto. Dos territorialidades diferentes no complementarias que comparten un territorio, uno como espacio vivencial humano, el otro, como nodo de desarrollo económico cualificado de modernidad para la globalización. La reconversión de usos y destinos del territorio tiene carta de navegación para la HUB en su desarrollo y extensión cualitativa y cuantitativa.

Entre tanto el Hábitat Popular está restringido en su dinámica extensiva y de crecimiento, los agentes del aeropuerto dicen ¡no más viviendas!, el escenario para el desarrollo de la vida humana pierde vigencia, “todo lo sólido” del Hábitat popular “se desvanecerá en el aire” de la Aerópolis. Las creaciones y valorizaciones de hábitat, de la ciudad viva, de entorno de ciudad, de barrios habitado no son el resultado de un agenciamiento del Estado, es el resultado del proceso de autogestión de sus habitantes, en un recorrido desde un paisaje rural hasta la configuración de la realidad presente con su dinámica económica, cultural y social.

Los significados son diferentes para cada territorialidad. Cada una tiene desarrollos y objetivos diferentes. Las simbologías no pueden ser las mismas, ni el relato, ni los empoderamientos, ni su lógica económica. El poder y sus instancias político económicas, no son del Estado de bienestar ni tampoco corresponden a prácticas de economía solidaria. Todo lo contrario, el orden de mercado global no contiene un sentido local orientado hacia el desarrollo del hábitat urbano popular en palabras de Dussel es el potencial no incluido por la modernidad.

3.4. Lectura comprensiva desde lo ético, estético y lógico

En el recorrido metodológico del presente trabajo se han abordado tres aspectos fundamentales para aproximarse a una comprensión de realidad frente al tema de expansión del aeropuerto El Dorado, para ello, se ha definido: lo ético correspondiente a la inclusión política del hábitat urbano popular, lo estético en la expresión de la intersubjetividad como el lugar soñado y lo lógico referido a la relación hábitat popular-aeropuerto.

3.4.1. Lo ético como aproximación a la inclusión política

La primera medida ética remite a considerar que existe un problema y se debe mirar en toda su dimensión. A pesar que la proyección de crecimiento de El Dorado es hacia la sabana, ya existe un impacto en Fontibón, entre tanto las soluciones de política pública con enfoque de derecho al hábitat y a la ciudad varían de acuerdo a la decisión ética que se tome, entonces se pretende analizar si en este contexto es posible una dinámica de inclusión con, para y desde sus actores. Al respecto Muntañola (2009) refiere:

La medida ético- política de la arquitectura tiene la misma estructura que la ley en general. Como campo de la justicia, las medidas ético-políticas del lugar habitado parten de una “sabiduría” que prevé el mejor lugar posible, o, al menos, uno de los mejores lugares posibles. (p.65)

Para este caso en particular se observa que el modelo privilegiado por el Estado Colombiano en referencia al espacio cohabitado y correlacionado en el área estudiada tiene como pretensión ser un HUB, mientras el HUP ha recibido por su lado, el impacto de El Dorado en términos de desterritorialización, esto conlleva pérdidas de plusvalías para los habitantes, un futuro incierto como área habitacional y de vecindario establecido en el paisaje de ciudad en expansión y crecimiento. El HUP recibe un modelo no sustentable e inequitativo como hábitat, cuando sus estándares de calidad de vida, de espacio vital y medio ambiente sufren disminuciones cualitativas y cuantitativas. Al respecto retomamos a Muntañola (2009) cuando dice: “sin la aceptación de la diferencia y de la co-construcción se creará un territorio mono-lógico en el que la muerte social y la intolerancia producirán territorios de la violencia con enormes ciudades vacías como tumbas” (p. 72).

Y aceptar la diferencia implica reconocer las apuestas, los actores y los conflictos, y en la dinámica de este reconocimiento es necesario reivindicar la participación de la comunidad, lo que se logra como proceso y los vínculos que se generan. Sin embargo, la movilización no ha sido contundente, a pesar de ser un problema compartido, la generalidad es que cada quien defiende su patrimonio de manera individual, pero no lucha por lo de todos. La solidaridad es contraria a la soledad, pues cuando se piensa en el otro, y construye con el otro, empieza la solidaridad, necesaria para enfrentar una problemática que es colectiva⁴¹.

Lo de todos no es justamente lo económico, las reivindicaciones pueden ir en otro sentido y eso es lo que produce la movilización organizada, cuando se sabe orientar la lucha se identifica un propósito común a todos. El cambio encuentra la necesidad invisible, lo que está por descubrir, por eso hay que investigar. Lo de todos puede ser el hábitat popular, porque no es lo mismo

⁴¹ Zabala, Vladimir, comunicación personal, mayo de 2016.

tener una casa a tener un entorno significado, construido en el desenvolvimiento de la vida. Para buscarlo hay que generar una gestión pública distinta.

Como escenario soñado a largo plazo, la planeación participativa profundiza en los niveles de orientación, organización y movilización, con el desarrollo de una política pública de hábitat urbano popular que integre la reterritorialización desde los habitantes, no en la contradicción sino en la complementariedad, un asunto a desarrollar en lo organizativo es la reivindicación no por lo de cada uno, sino, por lo de todos, y lo de todos es el hábitat urbano popular como hallazgo de esta investigación.

Lo jurídico o el Derecho no se ha abordado en el contexto de la investigación, sin embargo un aspecto controversial en el caso del hábitat popular en Fontibón, es el tema de la equidad social y como sus habitantes tienen derecho a un hábitat incorporado y consolidado en lo habitacional, que no se resuelve con vivienda de interés social (VIS), ni vivienda de interés prioritario (VIP), que contempla unas soluciones con limitaciones en su espacio, localización, y acceso a los bienes y servicios de la ciudad; en contraste, el hábitat de Fontibón en su mayoría fue creado a partir de la autoconstrucción, cada habitante al construir su vivienda buscó garantizarse unas condiciones de vida (valor de uso), de acuerdo a las necesidades de su familia. La solución de vivienda como generalidad no estuvo sujeta al mercado inmobiliario.

Aunque el Estado como garante de derecho no ha fijado ninguna política, la acción del mercado por su parte sí la está ejecutando, por esto se reflexiona que una opción alternativa a la exclusión podría ser: hacer gobierno desde el lugar, resolver, construir comunidad, lazos de solidaridad y vivenciar para poder inventar la existencia. Lo que genera la solidaridad, es un vínculo, por eso hay que derrotar el individualismo que no permite entender y conducir las reivindicaciones sociales que son comunes a todos.

Al hacer una lectura del desarrollo moderno, se podría pensar en incorporar modelos de organización para responder a las necesidades de asociación de arrendatarios, propietarios y afectados, el manejo de cuentas, problemas jurídicos, aspectos económicos, requerirían de acompañamiento interno de las organizaciones barriales, se percibe la importancia que la población se asocie y eleve su nivel de conciencia posible, de tal manera que haya gente comprendiendo, que haya una veeduría social orientada hacia una concertación directa con el gobierno nacional, departamental y distrital, desde el movimiento popular, haciendo política sin dejarse cooptar y a través de la organización, atraer otros sectores relacionados en calidad de aliados.

La Territorialización y desterritorialización, tiene que ver con un lugar físico, pero también de enunciación, por su parte la territorialización es todo lo tangible, mientras la desterritorialización es abrirse al cosmos, a la oportunidad.

3.4.2. Lo estético como expresión de la intersubjetividad

Lo estético es la expresión de la intersubjetividad como el lugar soñado del conjunto de actores involucrados, para el Aeropuerto El Dorado la actualización técnico - tecnológica, la favorabilidad de dotación de servicios y de infraestructura, la renovación de dotaciones y dominios de las operaciones tierra-aire son las principales cualificaciones no solo de forma estética sino de contenidos hacia la modernidad y la globalidad que se dan en la alianza público- privada de posicionamiento de la Aerópolis.

En contraste, el escenario del HUP es el de la autoconstrucción, el de la autoproducción endógena, de valores de ciudad, de plusvalías sociales, políticas, culturales y económicas que enmarcan un recorrido de lo rural a lo urbano en la construcción del hábitat en Fontibón, cuyas soluciones de vivienda fueron construidas en función de los habitantes (valor de uso) no del modelo de producción (máxima rentabilidad para el ejecutor- valor de cambio), para entonces res-

pondría a la lógica popular, una vivienda no como producto final, sino que se permitía mejorar, crecer y poder adecuar los espacios a las necesidades y recursos de los residentes.

A partir de estas intersubjetividades entre las dos territorialidades anteriormente descritas, tratamos de acercarnos a “una estética de la arquitectura como interrelación social, como coexistencia, a la vez intelectual y sensible, entre todos y cada uno de los cuerpos humanos que habitan el espacio –tiempo o historia” (Muntañola, 2009, p.62).

La planeación participativa soluciona el tema del largo plazo, el corto y el largo plazo se encuentra inmerso en la vida de las personas, una persona que construye su vivienda para habitarla con sus nietos siempre planifica a largo plazo, por lo general la gente en nuestro entorno cuando se va a una casa es para toda la vida, en Colombia cuando alguien decide comprar una casa, prácticamente es su proyecto de vida, donde deposita sus ahorros. En Fontibón la gente se fue a vivir ahí, consolidó una vida comunitaria, valorando su estilo de vida, de tal manera que el ruido a pesar de las afectaciones se vuelve un factor secundario. Si les indemniza por el ruido estarían felices. Si les implementara tecnología de punta para contrarrestar el ruido, podría pensarse en una equitativa coexistencia, pero, en la práctica viven allí a pesar de todo, tienen todas sus redes, que les ofrece un entorno conocido, facilidades de acceso a los bienes y servicios de la ciudad, pero en la proyección son excluidos y no cuentan con las herramientas para participar de los beneficios de la modernización de su ciudad.

Deleuze (2005) plantea que la reterritorialización puede conducir al capitalismo que conocemos, pero, también puede conducir al cambio, en la reterritorialización no necesariamente se debe imponer la Aerópolis, también se puede reconfigurar el hábitat urbano popular, si el actor popular logra empoderarse, este autor parte más del deseo, de la máquina deseante, más que de la necesidad. Si la motivación es un deseo, se puede hacer una transformación de la realidad, el deseo funciona si es el anhelo de compartir con los otros.

Guattari (2000) en las tres ecologías establece que debemos resolver nuestro entorno con nosotros mismo, con los otros y con la naturaleza para convertir el caos en cosmos, entonces esto remite a una contradicción entre la vida y la tecnología, el punto central del conflicto actual. Ese es el conflicto fuerte, mientras el hábitat popular está relacionado con la vida, el aeropuerto lo está con la tecnología.

Pensar como se resuelven las tres ecologías puede ser una contradicción, sin embargo, es un trabajo que requiere aportes y voluntades diferenciadas de cada uno de los actores, eso es cerebro social. Alrededor de su concepto de Ecosofía desarrollado en el marco conceptual, Guattari (2000) propone una articulación a la vez práctica y especulativa de tres registros ecológicos, el de la subjetividad humana, el de las relaciones sociales y el del medio ambiente. A partir de la articulación de la subjetividad humana de seres diferenciales con una lógica multivalente, de las relaciones sociales que denotan la vida colectiva, las redes de solidaridad y del medio ambiente de cara vertiginosa con el cosmos en el punto en que puede ser reinventado para sacar a luz otros mundos, es que se visualiza la salida a la crisis. Para lo mismo es necesario como lo enuncia Guattari (2000), el establecimiento de nuevos sistemas de valores, una política orientada en el destino de la humanidad y el uso de la ciencia y de la tecnología en la búsqueda de un hábitat habitable por un proceso humano.

3.4.3. Lo lógico en la relación hábitat-aeropuerto.

Lo lógico referido a la relación hábitat popular-aeropuerto desde miradas y posturas distintas, donde lo lógico para la Aeropolis tiene que ver con su proyecto de expansión y todas sus implicaciones; en tanto que lo lógico para el hábitat popular está relacionado con la necesidad de un territorio para realizar la vida.

La relación entre HUB, como tendencia del Aeropuerto, con el HUP y las posibilidades de cada uno contiene objetivos y medios misionales dispares y distintos, son divergentes y no afines dadas sus dinámicas de territorialización, desterritorialización y reterritorialización. Esta relación no solo, no es complementaria, sino que es excluyente.

Esta es la lógica de una dialéctica de un desarrollo HUB de modernidad y globalidad sobre un hábitat urbano popular, en donde convergen dinámicas duales, no complementarias. Acá el Estado privilegia y hegemoniza sus planes de dotar al país y a la Ciudad Región Nación de una infraestructura necesaria y competitiva sin una reciprocidad hacia el sector afectado ni siquiera en regalías o contraprestaciones, en esta relación no hay asomos de economía solidaria o de un Estado de Bienestar, solo se vislumbra modernidad sin atención a la tradición ni al habitante popular.

En el planteamiento del problema se parte que la reterritorialización es protagonizada por la Aerópolis, no obstante, en las posibles soluciones, también los sectores populares pueden tener ganancias en la reterritorialización si desde el hábitat popular hay empoderamiento. En el recorrido de esta investigación se habla de un momento que es el retornar a la realidad, pues cuando se retorna se reconoce la base natural, pero también se regresa con el peso del desarrollo científico, con la cibernética, entonces se concluye que la tarea es construir la reterritorialización en tiempo presente, la matriz se centra en el cambio o catástrofe (Zabala, 2009).

Un método que propone Amartia Sen (2011) en la idea de la justicia para que una sociedad logre utopías parciales, es realizar un inventario de las carencias, de las injusticias, de las precariedades, preguntarse si son superables y como se ha superado en otras sociedades y de esta manera trazarse un camino de superación de esas precariedades.

El diagnóstico es un giro en el conocimiento, todo diagnóstico supone pronóstico. La tesis produce pronóstico, sin embargo, las propuestas que surjan a futuro suponen un compromiso,

una acción con la gente, de lo contrario no hay propósito, pues, la propuesta supondría la promoción de una nueva apuesta social en el investigar que sugiere un proceso y un producto. Los procesos son en este momento de indagación. Por otra parte, el producto se da en la estructura espacial de la metodología y los hallazgos de los procesos de indagación.

Un escenario de interlocución de dialogo abierto entre el hábitat popular y el aeropuerto podría ser un terreno fértil para llegar a la comprensión de lo nuevo, pues, aunque han existido intentos y acercamientos lo han hecho bajo tensión, en la contradicción, pero, aún no se ha resuelto la contradicción. Como respuesta, algunos de los habitantes han insistido en la necesidad de un escenario de concertación entre el Estado y las comunidades organizadas donde cada uno lleve su inventario de necesidades, pero al mismo tiempo de posibilidades. Este sería un intento para vencer la radicalización tan grande que hay en este momento, porque las mismas organizaciones de la comunidad poseen diferencias y desencuentros. La gente cuando empieza a hacer algo en común tiene la posibilidad de incidir, de construir, entonces hay que propiciar este diálogo, eso produce ciudadanía activa que genera calidad de vida.

Los habitantes populares quieren mejorar su calidad de vida, y los agentes del aeropuerto también quieren mejorar sus servicios y estar a la altura de las demandas internacionales como HUB, no han podido consolidar una ciudad aeropuerto más allá de la infraestructura aeroportuaria, tienen que convivir con los habitantes o repararlos y comprar su suelo, no obstante reemplazar lo que el habitante popular ha construido es un asunto complejo.

Reconocer la necesidad de estos espacios de diálogo entre diferentes, pero, como seres equivalenciales puede permitir hacer seguimiento y crear oportunidades en el tema de comunicación, construir una agenda como una matriz de acción para generar políticas públicas con participación, con un diseño específico del tema aeropuerto-hábitat popular, con un modelo diverso, haciendo un reconocimiento de las culturas que están presentes en el hábitat popular. Un dialogo

entre pares no de subordinación, este es un reclamo reiterativo de la comunidad cuando advierte que los canales de diálogo y concertación se cierran y se impide su participación activa como parte del proceso.

4. Conclusiones

La investigación tuvo como objetivo desarrollar una lectura comprensiva del habitar en la transformación del borde Fontibón – Aeropuerto El Dorado a través de la emergencia de categorías en el recorrido de la territorialización, desterritorialización y reterritorialización de hábitat popular frente a la aerópolis.

Para desarrollar el objetivo del presente estudio, se identificaron las formas de producción del hábitat popular del entorno del aeropuerto El Dorado a través de la territorialización de sus habitantes en el recorrido de ir a la realidad desde la investigación. Por otra parte, se reconoció la dinámica relacional de los actores en la transformación del entorno del aeropuerto El Dorado, sus contradicciones y complementariedades, las posibles dinámicas de desterritorialización del hábitat popular y reterritorialización de la aerópolis en el recorrido de llegar a la realidad. Y por último se hizo una aproximación a los escenarios de proyección soñados, reales y/o posibles en la comprensión de la dinámica de transformación del hábitat popular frente a la aerópolis.

En el recorrido de ir a la realidad desde la investigación se identificaron formas de producción del hábitat popular del entorno del aeropuerto El Dorado a través de la territorialización realizada por sus habitantes. En el hábitat popular de Fontibón converge la ciudad formal y la ciudad no formal, en un mosaico heterogéneo: las vías y los dotacionales, el tamaño de los predios, el número de pisos de las edificaciones y sus acabados son disímiles, acorde a las propias dinámicas de origen y desarrollo. Algunos barrios tuvieron un origen no formal a partir de la

subdivisión progresiva de predios, por lo que hoy las viviendas son amplias, presentan tamaños heterogéneos con diferentes grados de consolidación, trazado de manzanas y vías irregulares, que en algunos casos terminan en callejones. Otros barrios tuvieron un origen formal, pero presentaron distintos mecanismos de gestión para su construcción: desde loteo y venta de predios con trazados regulares y edificación progresiva de viviendas, hasta el desarrollo de proyectos de vivienda promovidos desde el Estado o agentes inmobiliarios con el lleno de los requisitos de la autoridad de planeación del momento.

A pesar de su origen divergente, formal y no formal, en la actualidad el hábitat de estudio con sus barrios, presenta alto grado de consolidación con una incorporación plena a la ciudad que ofrece a sus habitantes un espacio vivencial humano que resuelve necesidades de protección, de recreación, de producción, así como facilidad de acceso a los establecimientos educativos y de salud y vías para comunicarse internamente y con el resto de la ciudad. Siendo un escenario por excelencia de autoproducción, ya sea por el ejercicio material de la construcción de sus viviendas, ya sea por el ejercicio cotidiano de habitar su espacio, el hábitat es el reflejo de sus habitantes, quienes se expresan de manera creativa y tienen la posibilidad de generar tejido social y vecindario.

A partir de la construcción de la segunda pista y la intensificación del proyecto de modernización y expansión de El Dorado, el hábitat popular del borde aeropuerto en la localidad de Fontibón se ha venido reconfigurando en mayor o menor medida, dependiendo de su localización específica. No obstante, persiste una matriz de vivienda con servicios conexos a la actividad residencial, aunque con presiones generadas por la dinámica aeroportuaria, tales como ruido con afectación sobre la salud, incertidumbre por riesgo de accidente aéreo, restricción en el uso residencial, aumento de transporte de carga y estacionamiento al interior de los barrios, inseguridad,

expansión de las empresas, incertidumbre frente a la tenencia de la tierra, deterioro de las viviendas por vibraciones, deterioro de la calidad de vida, desarticulación de las redes vivenciales y vecinales. Una parte significativa de los habitantes tradicionales son personas mayores, a pesar que algunos se han ido y otros han fallecido, los que permanecen tienden a resistirse al desplazamiento. También se observan nuevas migraciones de familias que escogen este escenario como lugar de vida, a pesar de las externalidades negativas de la actividad aeroportuaria.

Se registran ventas puntuales y transformaciones de construcciones residenciales a bodegas con distintas tipologías y grado de inversión. Algunos vecinos encuentran oportunidades y hacen oferta de arriendos y en las zonas más próximas al aeropuerto, prestación de servicios de restaurante y hospedaje dirigido a los trabajadores del aeropuerto, así como bodegas para la elaboración de estibas y servicios de autopartes para motos y carros.

La transformación de mayor impacto en el hábitat de estudio, se produjo con ocasión de la avenida longitudinal de occidente-ALO, que se proyecta dentro de la OEFAE como una vía de interconexión con el aeropuerto, a partir de la respectiva compra de los predios por parte del Distrito al final de la década del 90, que desplazó la tercera parte de la población del barrio Puerta de Teja, quebrantando la organización comunal, obra que no se inició y que en consecuencia generó focos de inseguridad y contaminación con la demolición de las viviendas.

En el llegar se hizo el reconocimiento del espacio-tiempo-hombre de la dinámica territorial estudiada, desde sus diferentes dimensiones escalares y temporales, partiendo del acontecer local en el hábitat popular hasta llegar a la abstracción de lo global visto como época, donde se reconoce la tendencia a la mundialización de la economía y al aeropuerto como una de sus expresiones, que más allá de configurarse en una infraestructura dentro de la ciudad tiende a convertirse en aerópolis o ciudad aeropuerto, HUB o centro de interconexión de flujos, en donde la

razón del lugar, de lo local, deja de tener vigencia y las decisiones son tomadas por agentes externos.

En esta tensión hábitat popular-aerópolis, se identificaron dos actores principales, por un lado, los habitantes del territorio y sus organizaciones, y por otro, los agentes del aeropuerto representados por el Estado y del sector privado. Entre los dos actores se presenta una relación asimétrica, en donde los segundos imponen sus decisiones frente a los primeros, quienes en la correlación de fuerza y por su propio límite de conciencia posible pierden posibilidad de generar acciones con impacto hacia el reconocimiento de su hábitat popular y los aportes que han generado en la construcción de ciudad en términos habitacionales, culturales y sociales en perspectiva de desarrollo humano y calidad de vida.

Unos y otros actores tienen realizaciones en el territorio. Los habitantes populares han logrado consolidar un hábitat para la vida en un proceso de territorialización, los agentes del aeropuerto por su parte, vienen adelantando una dinámica de reterritorialización con la expansión y modernización del aeropuerto El Dorado. En esta tensión la segunda fuerza se impone sobre la primera, deteriorando sus condiciones y cuestionando su vigencia.

Para la comprensión de esta dinámica se partió de unos referentes metodológicos y conceptuales que permitieron hacer lectura de realidad. El abordaje metodológico estuvo orientado por la metodología multiversal creativa planteada por German Zabala, doctor en Ciencias Sociales, para lo cual fue necesario adecuarla a los estudios del hábitat encontrando que se constituye en un aporte significativo para la presente investigación y para futuras investigaciones de la Maestría de Hábitat y de otras áreas del conocimiento donde el hábitat y el territorio son categorías centrales para acercarse a la realidad.

En el abordaje conceptual se partió del territorio como categoría central que connota relaciones de poder expresadas en el espacio. Esta investigación se centró en dos expresiones del territorio, convergentes y antagónicas, por un lado, el hábitat popular en la interrelación habitantes, hábitat y proceso de habitar, y de otro lado, la aerópolis o ciudad aeropuerto en la proyección de convertir a El Dorado en una plataforma de comercio internacional tipo HUB. Entre uno y otro, se evidenciaron flujos de territorialización, desterritorialización, reterritorialización, en donde existe una tendencia a la reterritorialización de la aerópolis en detrimento del hábitat popular.

Si bien, existe dicha tendencia hacia un proceso de reterritorialización funcional al mercado global, en el presente documento, se abordó la dimensión ética, lógica y estética, para reflexionar y analizar la posibilidad que los habitantes populares, sean incluidos como beneficiarios del desarrollo y la modernidad. El hábitat popular ha sido visto como un problema o una presencia incómoda para la consolidación de la aerópolis, pero no en su potencial para generar ciudad incluyente y desarrollo alternativo.

5. Referencias

Aerocivil, 2014, Estudio de impacto ambiental para la modificación de la licencia ambiental del aeropuerto internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá. Bogotá.

Alcaldía Local de Fontibón. 2010. Boletín informativo: Proyecto 617 de 2010. Bogotá DC.

Alcaldía Mayor de Bogotá. 1993. Decreto 735 del 22 de noviembre de 1993 “Por el cual se asigna y reglamenta el Tratamiento General de Actualización en las Áreas Urbanas y se dictan otras disposiciones”. Bogotá D.C.

Alcaldía Mayor de Bogotá. 1999. Decreto 765 de 1999 “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990, mediante la expedición para la zona de influencia del Aeropuerto el Dorado, correspondientes a los polígonos de reglamentación asignados por los Decretos 735, 736 y 737 de 1993”. En Registro Distrital No. 2021, 10 de noviembre de 1999.

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2000. Decreto 619 de julio 28 de 2000, “por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2004. Decreto 190 de del 22 de junio de 2004 “por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2009. Conociendo la localidad de Fontibón: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2009. La Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto el Dorado-Engativá: Una apuesta desde el Distrito Capital para la transformación integral del territorio. En: Síntesis de Coyuntura Dirección de Operaciones Estratégicas/Dirección de Políticas Sectoriales. No 88. Abril 8 de 2009. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá. 2010. Diagnóstico de la Región Capital. Bogotá-Cundinamarca. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá & Alcaldía Local de Fontibón. 2009. Plan de desarrollo Económico, Social y de Obras públicas Bogotá, D. C., 2009 – 2012 “Fontibón Positiva y Productiva para Vivir Mejor”. Bogotá DC

Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Planeación. 2014. Informe Técnico Jurídico No 1-2014-09 Modificación Licencia Ambiental 1330 de 1995 Aerocivil. Bogotá Distrito Capital

Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015, Estrategias de planeamiento para el Distrito Capital y su área de entorno reflexiones y planteamientos, Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos del Distrito Capital: Bogotá Distrito Capital, diciembre de 2015

Anla, (9 de mayo de 2013). Auto 1325 del 9 de mayo de 2013 por el cual se ordena la apertura de una investigación ambiental. Bogotá

Anla, (24 de agosto de 2015). Resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 por la cual se modifica la licencia ambiental otorgada mediante la resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y se toman otras determinaciones. Bogotá

Anla, (4 de septiembre de 2015). La ANLA otorga permiso a la Aeronáutica Civil para la operación de 24 horas en el aeropuerto El Dorado. Noticias ANLA. Recuperado de: <http://www.anla.gov.co/noticias/anla-otorga-permiso-Aeronautica-civil-operacion-24-horas-aeropuerto-dorado>

Anla, 2015. Resolución 1567 del 7 de diciembre de 2015 “Por la cual se resuelve los recursos de Reposición interpuestos contra la resolución 1034 del 24 de agosto de 2015 y se toman otras determinaciones. Bogotá

Asamblea Nacional Constituyente (1991). Constitución política colombiana, Bogotá, Colombia, 6 de Julio de 1991

Bachelard, Gaston. (2000), La Poética del Espacio, Bogotá, D.C. Colombia, Fondo de Cultura Económica, Quinta Reimpresión

- Barrera Aristizabal, Sandra Elena (2014). El Ruido Aeronáutico: Realidad que enfrenta el Aeropuerto Internacional El Dorado y sus Comunidades Aledañas. Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de Ciencias Económicas. Especialización en Administración Aeronáutica. Bogotá D.C.
- Berman, Marshall (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México. D.F: Siglo veintiuno editores.
- Bolívar, A. Domingo, J. Y FERNÁNDEZ, M. (2001): La investigación biográfico-narrativa en educación. Enfoque y metodología. Madrid: La Muralla.
- Bolívar, Teolinda y Jaime Erazo Espinosa (Coordinadores), 2012. Dimensiones del hábitat popular latinoamericano. FLACSO Ecuador, CLACSO, Instituto de la Ciudad. Crear Imagen, Quito Ecuador: Primera Impresión.
- Bollnow, Otto Friedrich. (1969), *Hombre y Espacio*, trad. Jaime López de Asiain y Martín, Barcelona, Editorial Labor, S.A.
- Cámara de Comercio de Bogotá. 2009. Estrategias e instrumentos de gestión público-privada y de atracción de inversión para el entorno del Aeropuerto el Dorado de Bogotá. Bogotá DC
- Carvajal, S. (2015). Estudio del proceso de transformación del Aeropuerto el Dorado, bajo el concepto de ciudad-aeropuerto, 2000-2011 (tesis Pregrado). Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, Colombia.
- Carvajalino, Hernando. 1.990. Hábitat Popular: Diseño e Investigación desde la Comunidad. Publicado en el documento de las Memorias del Simposio Antropología de la Vivienda, organizado por la Universidad Javeriana. Santa Fe de Bogotá, D.C., Septiembre de 1.990.

- Castillo, Mercedes. 2009. Dinámicas económicas y socio espaciales en la Localidad Los Mártires de Bogotá, Colombia.
- Centro de Análisis y de Acción Territorial-Cats. 2006. Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. En: Estudios Sociales Vol. 15/ No 28. Julio-Diciembre de 2006
- CEPAL, 2013. La Medición Multidimensional de la Pobreza. Pucón (Chile), 24 a 26 abril de 2013
- Certeau, Michel de, Luce Giard y Pierre Mayol (1999), La Invención de lo Cotidiano 2. trad. Alejandro Pescador, México: Universidad Iberoamericana-Departamento de Historia-Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Chacón, J. (26 abril de 2013). el Dorado será una aerópolis en 15 años. El Espectador. Recuperado de <http://www.elespectador.com/>
- Chardon, A. 2010. Reasentar un hábitat vulnerable. Teoría versus praxis. En: revista invi No 70/Nov. 2010/ Vol. No 25: p. 17-75
- Comisión intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos del Distrito Capital. 2015. Estrategias de Planeamiento para el Distrito Capital y su área de entorno. Bogotá Distrito Capital
- Concejo de Bogotá. 1998. Acuerdo 13 del 8 de octubre de 1998 “por el cual se adopta el Trazado para la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en el tramo comprendido entre los límites con los municipios de Chía y Mosquera y se dictan otras disposiciones”. Bogotá: Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá

Concejo de Bogotá. 2005. Acuerdo 180 de 2005 (Octubre 20) "Por el cual se autoriza el cobro de una Contribución de Valorización por Beneficio Local para la construcción de un Plan de obras". Bogotá D.C.: Registro Distrital 3422 de octubre 20 de 2005

Concejo de Bogotá. 2008. Acuerdo No. 308 del 9 de junio de 2008 “por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá, D. C., 2008 – 2012 “Bogotá Positiva: para Vivir Mejor”. Bogotá DC

Concejo de Bogotá. 2009. Acuerdo 398 de 2009 (Agosto 26) "Por medio del cual se modifica el Acuerdo 180 de 2005 y se dictan otras disposiciones". Bogotá D.C.: Registro Distrital 4268 de agosto 27 de 2009

Consejo de Estado. 2014. Sentencia 2000-01010/27687 de marzo 27 de 2014

Congreso de la República de Colombia. Ley 388 del 18 de julio de 1997 “por medio de la cual “se modifica la ley 9a. de 1989, y la ley 3a. de 1991 y se dictan otras disposiciones”.Colombia

Connolly, Priscilla, octubre 2011. La ciudad y el hábitat popular: Paradigma latinoamericano. Ponencia presentada en el Seminario Teorías sobre la ciudad contemporánea en América Latina Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, México DF. Recuperado de: http://www.academia.edu/9203470/La_ciudad_y_el_habitat_popular_Paradigma_latinoamericano

Corporación para la Educación, el Desarrollo y la Investigación Popular – Instituto Nacional Sindical –CEDINS. (2011). Macroproyecto Urbano Regional Aeropuerto El Dorado – MURA Componentes, impactos y propuestas sociales. Recuperado de: <https://www.google.com.co/search?q=Macroproyecto+Urbano+Regional+Aeropuerto+El+Dorado>

- Deleuze, Guilles. 2005. Derrames entre el Capitalismo y la Esquizofrenia. Buenos Aires: Cactus
- Departamento Nacional de Planeación. 2007. CONPES 3490. Estrategia Institucional Para el Desarrollo del Macroproyecto Urbano - Regional del Aeropuerto el Dorado de Bogota. Bogotá DC
- Diaz, Luis Omar. 2012. Ritornelo y Territorialidad: Trazos para una teoría de la creación en Deleuze y Guattari a partir de “Mil Mesetas”. En: Revista Observaciones filosóficas, 14, pp. 1-23. Recuperado de: <http://www.observacionesfilosoficas.net/>
- Duhau, Emilio (2002) Dimensiones socio-políticas de la irregularidad y la regularización de los asentamientos populares, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco Departamento de Sociología.
- Duhau, Emilio, Giglia, Ángela, 2004, Conflictos por el espacio y orden urbano, Estudios Demográficos y Urbanos [en línea] 2004, (mayo-agosto): [Fecha de consulta: 7 de octubre de 2016]. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31205601>
- Echeverría, M. C. (2009) Hábitat: Concepto, campo y trama de vida. En: Echeverri et al. (Eds.) ¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat (pp. 15-82). Medellín, Universidad Nacional de Colombia.
- Elden, Stuart. 2003. The Significance of Territory. Geografía Elvica, 68 (pp.65-68). Doi: 10.5194/gh-68-65-2013. Recuperado de: <http://www.geographica-helvetica.net/gh-68-65-2013.pdf>
- El Tiempo (15 de junio de 1992). La Localidad 9: Seguridad y Vías. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-138064>

El Tiempo (11 de diciembre de 2007). Cobros exagerados en impuesto de valorización provocaron protesta de vecinos de Fontibón. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3855052>

El Tiempo (18 de enero de 2008). Comerciantes piden ampliar plazo para pagar valorización. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2797146>

El Tiempo (23 de abril de 2008). La Localidad de Fontibón Marcha al ritmo de El Dorado. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2908535>

El Tiempo (28 de julio de 2009). Aprobada valorización para Eldorado y devolución a residentes de Engativá y Fontibón. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-5718487>

Federici, Carlo (2005), Elementos de lógica y metodología. En Esquemas Pedagógicos, No 6, Universidad de Cundinamarca, 2005, pp. 6-18

Giménez, Gilberto (2000). Territorio, Cultura e Identidades “la Región Sociocultural”, p. 19-33. En Rocío González Ortega, Globalización y Regiones en México. México: UNAM. Recuperado de <http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/rro/MaterialesGeoRegional/>

Giraldo Isaza, Fabio. (sf), Hábitat y Desarrollo Humano/Cuadernos PNUD. UN Hábitat, Colombia, Panamericana Formas e Impresos S.A, CENAC/UN-Hábitat/PNUD-Colombia

Goethe, J. W. (1994). Fausto. Bogotá, D.C, Colombia: Panamericana editorial.

Gonzales, Mayra. 2014. Historia del Barrio Veracruz. Bogotá: Aerovecindades, 14 de febrero de 2014

Guattari, Félix. (2000), Las tres ecologías, trad. José Vázquez Pérez y Umbelina Larraceleta, Valencia-España, PRE-TEXTOS

- Gualteros Trujillo, José Nicolás (2006). “Vida cotidiana y mundo urbano: pautas para nuevas relaciones”
- Güller, Mathis & Michel Güller. 2008. La Ciudad Aeropuerto: de la terminal heroica al manifiesto urbano
- Habitel (20 de abril de 2016). Habitel, Hotel, Eventos & Convenciones. Recuperado de: <http://www.hotelhabitel.com>
- Hernández Bonilla, Mauricio, 2008. Procesos informales del espacio público en el hábitat popular. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 13, núm. 2, junio-diciembre, 2008, pp. 109-116. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia
- Huertas Gómez, Ebroul (1992) Tendencias y coyunturas de la investigación en el hábitat popular. Anotaciones sobre Planeación (38). pp. 39-53. ISSN 0120-6974
- Hurtado, J. (2010). Metodología de la investigación: guía para una comprensión holística de la ciencia. Caracas, Venezuela: Quiron S.A
- Instituto de Desarrollo Urbano-IDU & Consorcio IGP – NAM – EGI – I3 - SICITER. 1997. Estudio de Impacto Ambiental Avenida Longitudinal de Occidente. Bogotá: IDU
- Instituto de Desarrollo Urbano-IDU. 1999. Resolución 1165 del 1 de octubre de 1999 “por la cual se establece los criterios y parámetros para el pago de subsidios y compensaciones para la población que será relocalizada por la compra de predios para la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente”. Bogotá: Secretaría General de la Alcaldía Mayor
- Instituto de Desarrollo Urbano-IDU & UT Proco Redes Ltda. 1999. Plan de Gestión Social Avenida Longitudinal de Occidente. Bogotá: IDU

Instituto de Desarrollo Urbano-IDU (25/09/2009). Concepto 66052 de 2009: Contribución de valorización. Sujeto Pasivo. Radicado de entrada No 077461. Bogotá D.C.: Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

JLL Colombia (20 de abril de 2016). Edificio Optimus - Oficinas en Arriendo. Recuperado de: [http://www.jllproperty.com.co/es-co/bogot%C3%A1/salitre-El Dorado/](http://www.jllproperty.com.co/es-co/bogot%C3%A1/salitre-El%20Dorado/)

Kliksberg, Bernardo. 2006. Capital Social y Cultura, Claves del Desarrollo. Cuadernos Latinoamericanos de Administración II (2), pp. 5-32

La tarde (2013). el Dorado: Aerópolis continental. (5 de mayo de 2013). La Tarde. Recuperado de <http://www.latarde.com/>

Leff, Enrique (2002). Saber ambiental: sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder. México: Ed. Siglo XXI.

Locanto (20 de abril de 2016). Arriendo Oficinas Edificio Cimpex Av El Dorado, Bogotá. Recuperado de http://bogota.locanto.com.co/ID_556610668/

Maturana, Humberto & Francisco Varela (1996). El árbol del conocimiento: las bases biológicas del conocimiento humano. Madrid (España): Editorial Debate S. A.

Menjura, Francy. 2008. Perfil biográfico, Presentación y Catalogación de la obra de Germán Zabala Cubillos: Primera aproximación. Trabajo de grado bajo la modalidad de monografía. Universidad Nacional. Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Sociología. Bogotá DC

Mendizábal, N. (2007). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En: Vasilachis, Irene. Et al., Estrategias de investigación cualitativa, Buenos Aires, Gedisa.

- Monestier Morales, Juan Luis, 2010. Defensa Jurídico Civil frente al ruido, prevención, reparación, evaluación, efectos y reducción. Tesis. Universidad de Granada. Facultad de Derecho
- Muntañola, Josep (2009). Topogénesis: fundamentos de una nueva arquitectura. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya
- Peyloubet, Paula. Hábitat popular. Resistencia cultural materializada. Revista invi N° 57, Agosto 2006, Volumen 21: 62 a 73.
- Pirez, Pedro, 2016. Las heterogeneidades en la producción de la urbanización y los servicios urbanos en América Latina. Territorios, 34, 87-112. Doi: dx.doi.org/10.12804/territ34.2016.04
- Presidencia de la República de Colombia.1955. Decreto 3640 de 1954 (Diciembre 17). Por el cual se organiza el Distrito Especial de Bogotá. En Diario Oficial. 21 de enero de 1955.
- Presidencia de la República de Colombia. 2006. Decreto 2181 de 2006
- Presidencia de la República de Colombia. 2010. Decreto 2820 de 2010.
- Protierra (20 de abril de 2016). Torre Protierra 26. Recuperado de: <http://www.protierra.com.co/>
- Quintana, A. (2006) Metodología de Investigación Científica Cualitativa. En Psicología tópicos de actualidad. Lima: UNMSM
- Raffestin, Claude. 2011. Por una geografía del Poder. Traducción y notas Yanga Villagómez Velázquez. Colegio de Michoacan. Recuperado de: <https://es.scribd.com/doc/140332368/LIBRO-Por-una-geografia-del-poder>
- Reina, m. & h. Rojas. 2004. Protocolo Distrital de Pactos de Bordes. Bogotá DC
- Red Alfa-Ibis. 2007. Undécima conferencia internacional, Bordes e Intersticios Urbanos: Impacto de la Globalización. Argentina

- Rivera Garzón, Sandra Carolina (2008). Propuestas de Alternativas de Gestión para controlar los niveles de ruido generados por el funcionamiento del aeropuerto internacional El Dorado. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Estudios Ambientales y Rurales. Maestría en Gestión Ambiental. Bogotá
- Sack, Robert D. 1986. La Territorialidad Humana: Su Teoría e Historia. Recuperado de: http://www.humanas.unal.edu.co/estepa/files/9713/3050/6990/Sack_territorialidad.pdf
- Sánchez Ruiz, Jorge E. (2009), El Hábitat no es una Cosa, En: M. Echeverría... (et al.), ¿Qué es el Hábitat? Las preguntas por el Hábitat, Medellín-Colombia, Escuela del Hábitat CE-HAP, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia sede Medellín, 2009
- Santos, Milton (1997). La Naturaleza del Espacio, Técnica y Tiempo, Razón y Emoción. Barcelona: Editorial Ariel S.A. Recuperado de: <https://geografiacriticaecuador.files.wordpress.com/2013/01/>
- Sen, Amartya, 2000. Desarrollo y Libertad. Buenos Aires: Editorial Planeta
- Skyscraper Society. (19 de abril de 2008). Historia Aeropuerto Internacional El Dorado. Recuperado de: <http://www.skyscrapercity.com>
- Spicker, Paul, s/f. Definiciones de pobreza: doce grupos de significados. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/06spicker.pdf>
- Toro c., v. Velasco & a. Niño. 2005. El Borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno. En: Revista de Ingenierías Universidad de Medellín, Julio-Diciembre, Año/Vol 4, N 007. p 55-65
- Torres, Carlos, et al. (comp.) (2000). La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad. Bogotá: Facultad de Artes, Dirección Académica de la Sede, Universidad Nacional de Colombia.

- Torres, Carlos (2009). Ciudad informal colombiana Barrios construidos por la gente. Proyecto de investigación “Exposición Itinerante Ciudad Informal Colombiana”, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Recuperado de: http://www.facartes.unal.edu.co/otros/libros_habitat/ciudad_informal.pdf
- Trejos, V. (2010). Las infraestructuras de transporte como soporte en la localización de actividades y desarrollo urbano en la conurbación occidente (tesis de maestría). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- UAECD, 2013. Dinámica de la Construcción por Usos Localidad de Fontibón 2002-2012. Bogotá
- UNICEN, 2011. Hábitat popular y derecho a la vivienda, Programa de Economía Solidaria, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <http://www.extension.unicen.edu.ar/economiasocial/?p=95>
- Universidad Nacional de Colombia. 2010. Proyecto Oportunidades de Desarrollo Productivo de la Población de Afectación Prioritaria En La Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto el Dorado – Engativá. Bogotá DC
- Velasco, H y Díaz, A (1.997). “El trabajo de campo”. La lógica de la investigación etnográfica. Un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela. Madrid: Ed. Trotta. Pag 17-72
- Velazco v., f. Díaz & m. López. 2010. Gestión del Suelo en la Configuración de Bordes de ciudad. El caso del Borde Occidental de Bogotá. En: Revista Territorios, núm. 22, 2010, p. 65-85. Universidad del Rosario Colombia
- Villa, W. (2.010). La interculturalidad y sus lenguajes en las emergencias del lugar de la enunciación. Miradas, Revista de la Maestría en Comunicación Educativa Universidad Tecnológica de Pereira. Colombia, 39-55.

- Wackernagel, Mathis & William Rees. (2001), Nuestra Huella Ecológica/Reduciendo el Impacto Humano sobre la tierra, Santiago de Chile, LOM ediciones/IEP/ ConoSur Sustentable
- Yory, C. M. (2009) Hábitat urbano y derecho a la ciudad: una aproximación desde el concepto de topofilia. En: Echeverri et al. (Eds.) ¿Qué es el hábitat? Las preguntas por el hábitat (pp. 85-114). Medellín, Universidad Nacional de Colombia.
- Zabala, Germán, 2009. La ensoñación de los saberes, Nomadología del Pedagogía, introducción al cerebro social. Grupo de Investigación Pedagogía nómada, Universidad Libre Seccional Cali. Cali-Colombia
- Zabala, Germán, 2009, La metodología multiversal. Bogotá -Colombia (no publicado)
- Zabala, Germán, 2009, Una entrevista de ayer reviviendo el presente: la palabra de ayer dilucida el propósito del presente. Venezuela
- Zabala, Manuel, (2001), Metodología sin método- La Metódica. Colombia
- Zabala, Vladimir, s/f, Metodología de la comunidad voluntaria. Colombia
- Zabala, Vladimir, Mejía, Álvaro , Zabala , Sonia , & Menjura, Francy . (2008). Germán Zabala. Travesías de un pensamiento político humanista. Nómadas, (29), 158-169. Retrieved April 03, 2016, from <http://www.scielo.org.co/>