



cantidades de capital, y que logra seducir a los gobernantes y a los trabajadores, en su fantasía deshumanizada con forma de dinero. Por lo que las acciones que ha realizado el GDF tienen una razón de ser mas allá de su discurso con el que busca su legitimización social como gobierno que dice trabajar por los intereses de la mayoría de la sociedad, por lo tanto de la clase trabajadora, explotada, con solamente fines electoreros y de manutención de puestos en el aparato gubernamental subordinado.

Bibliografía

MARX, Karl. (2006), Manuscritos económico-filosóficos de 1844. Ediciones Colihue. Buenos Aires, Argentina.
 MARX, Karl. (2006) La ideología alemana. Ediciones Quinto sol. México, DF.

CEPEDA De L. A. (2003) Hacia un nuevo espacio competitivo: El Centro Histórico de la Ciudad de México. Revista Entorno, Octubre 2003

Fuentes Hemerográficas

Periódico La Jornada:

Acusan vecinos a Slim y Arango de acaparar inmuebles en el Centro. Laura Gómez Flores. Miércoles 24 de mayo de 2006.

Adquirió empresa de Carlos Slim otros ocho inmuebles en el Centro Histórico. Susana González G. Domingo 21 de Junio del 2007

Periódico El Universal:

Expropiación GDF dos predios de piratería en el Centro Histórico. Miguel Ángel Serrano e Icela Lagunas. Viernes 29 de junio de 2007

SSPDF asegura 4 predios más en Centro Histórico. Angélica Mercado y Liliana Padilla. 11 de Septiembre del 2007

Fuentes en Internet:

. Abierta a la Inversión Privada la Modernización de Servicios en el Centro Histórico. Boletín 456 del Jueves, 14 de junio de 2007. Jefatura de Gobierno del Distrito Federal, Dirección general de comunicación social.

www.gdf.gob.mx Página del Gobierno del Distrito Federal.



ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE BOGOTÁ DESDE 1950 HASTA FINALES DEL SIGLO XX. UNA MIRADA DESDE LA MARGINALIDAD SOCIAL URBANA¹

Carlos Andrés Díaz Mosquera
 Licenciado en Ciencias Sociales
 Facultad de Humanidades
 Dpto. de Ciencias Sociales
 Universidad Pedagógica Nacional
carlosandres1002@hotmail.com

RESUMEN:

El siguiente artículo pretende abordar en cuatro fragmentos, algunas de las características socio espaciales del proceso de urbanización de la ciudad de Bogotá Colombia desde los años 50s hasta finales del siglo XX. En primer lugar se hace un esbozo metodológico y epistemológico para “pensar la ciudad” desde la economía política del espacio, dando una exploración conceptual de términos como “modernización del espacio”, “procesos socio espaciales” y “lógicas de poder territorial”, con el ánimo de forjar un sustento teórico que nos aproxime a comprender algunas de las lógicas urbanas contemporáneas. En segundo lugar, se inicia con una exploración histórica del proceso de urbanización de Bogotá desde mediados del siglo XX con el fenómeno socio político denominado como la “Violencia Política” y sus repercusiones en la formación espacial de Bogotá. En tercer lugar, una mirada a las décadas del 60 y 70 y sus respectivos procesos socio espaciales como las recuperaciones de suelo urbano, formación de “barrios fantasmas”, proyectos de infraestructura urbana (en vivienda y movilidad). Finalmente, incursionar en los procesos de modernización del espacio urbano, es decir la conversión de Bogotá a ciudad metrópoli, como una exigencia infraestructural, social y espacial de los procesos de internacionalización de la economía.

Palabras Clave: Proceso de urbanización; Marginalidad social urbana; Modernización del espacio urbano;

ABSTRACT:

The following article aims to address four fragments, some of the social space of the process of urbanization in the city of Bogota Colombia since the early 50s until the late twentieth century. First is an outline for the methodological and epistemological "Think City" from the political economy of space, giving a conceptual exploration of such terms as "modernization of space, spatial processes partner" and "territorial logic of power" with the aim of forging a theoretical approach that we understand some of the urban contemporary logic. Secondly, begins with an exploration of the historical process of urbanization in Bogota since the mid-twentieth century with the socio-political phenomenon known as the "political violence" and its impact on the spatial formation of Bogota. Thirdly, a look at the decades of 60 and 70 and their respective socio space recoveries of urban land, formation of "ghost neighborhoods, urban infrastructure projects (in housing and mobility). Finally, venture into the modernization of urban space, the conversion of Bogota metropolitan city, as required infrastructural, social and spatial processes of economic globalization

Key words: Urbanization process, social marginality urban political economy of space; modernization of urban space conversion Bogota city Metropolis

¹ Este artículo forma parte del proyecto pedagógico investigativo denominado: “Los procesos de urbanización de Bogotá y su enseñanza aprendizaje a partir del cine y la fotografía”, el cual fue presentado para alcanzar el título de pre-grado como Licenciado en Ciencias Sociales.



PENSAR LA CIUDAD.

El tiempo y el espacio desde la modernidad adquirieron significados y connotaciones muy distintas del periodo que la precedía. De pasar a un tiempo lento, medido por los ritmos naturales del trabajo y un espacio estrecho, cerrado y fuertemente influenciado por las fronteras de los feudos, se comienza a configurar una valorización del tiempo en términos numéricos y medibles según los nuevos ritmos de la producción industrial y el intercambio mercantil. El espacio amplió sus horizontes y fronteras gracias a los intercambios comerciales, los “nuevos descubrimientos geográficos” de ultramar desarrollados durante los periodos de conquista y colonización de territorios, lograron hacerse a una representación del espacio por medio del mapeo de lugares, pues con ello se facilitaba su localización, ubicación, medición y control. El poder político se fue consolidando aun más con la Industrialización, momento que para el caso Europeo se gestaba desde finales del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX, mientras que en América latina a duras penas fue germinando a principios del XX coadyuvado por las construcciones ferroviarias. Éste proceso impulso la fundación de ciudades contemporáneas del siglo XX, su génesis residió en la identificación de ciertas condiciones consideradas como apropiadas y beneficiosas que eran indispensables para la acumulación capitalista. De ahí que al pensar la ciudad, establezcamos una relación estrecha entre “*Ciudad e Industrialización*”, ya que muchos de los asentamientos urbanos contemporáneos fueron forjados desde las necesidades funcionales de la industria, basados en unos presupuestos contenidos en la “*Teoría de la Localización*”, explicitada por Lefebvre (1969; 22) como una teoría que buscaba asociar los asentamientos espaciales de la industria con una serie de ventajas como las fuentes de energía, medios de transporte, materias primas y mano de obra principalmente.

De esta forma, los procesos de urbanización e industrialización se forjan como lógicas de poder territorial, que le denotan funciones y lógicas específicas a las ciudades, cuya intencionalidad

radica en el control espacial y temporal de la ciudad, proyectada en función del beneficio, la ganancia, la localización geográfica administrativa y la distribución de poderes socio-económicos, Harvey (1998. Pág. 251).

Sin embargo, cabría entender la consolidación de poder político y social partiendo de considerar la permanente necesidad del capitalismo de reconfigurar y reterritorializar sus bases geográficas de acumulación, en un ejercicio incesante de destrucción y creación de estructuras y flujos socio espaciales. La “inseguridad espacial” –entendida como un posible ordenamiento del territorio que puede resultar desfavorable para condiciones socio económicas específicas-, asociado a “caos temporales” –en donde las prolongadas distancias espaciales aun no han sido acotadas-, son aspectos que la acumulación de capital tiende a corregir, solucionar y perfeccionar en función de generar territorios estables. Son lógicas de poder manifestadas en estrategias de cohesión (como un plan de ordenamiento territorial o planes específicos sobre áreas urbanas) que tienen como finalidad la regulación y la conversión del espacio en proyectos funcionales y racionales, que como bien lo llama Lefebvre (1976; 31), buscan hacer del espacio un medio político, susceptible de ser manipulado, instrumentalizado al servicio de algún poder que se expresa sea en la figura del Estado, una clase o grupo social.

Durante el siglo XX en América Latina se presenciaron el drástico crecimiento de las ciudades, que se extendían no solo en términos demográficos, sino también en el campo propiamente urbano, aparecieron procesos de conurbación que articularon centros con fronteras, fuertes migraciones campo ciudad, que entre otros procesos socio espaciales, comenzaron a replantear la necesidad de pensar la ciudad desde complejos esquemas teóricos. Conceptos como Estructural Funcionalismo, técnica-ciencia y tecnología, Metrópolis, Megalópolis, Agropolis y Ciudad Región entre otros, hacían alusión a diversas formas como los procesos de urbanización habían trastocado las morfologías materiales y sociales de las ciudades latinas.

De ahí la necesidad de pensar la ciudad desde una de sus dimensiones contemporáneas mas palpables, esto es, la génesis, causas y contexto en que tiene desarrollo sus procesos de urbanización. Para aproximarnos a esta característica transversal de la ciudad, que consiste en lo que entendemos por urbanización, vale la pena retomar al sociólogo urbano francés Lefebvre (1968), (1976), quien propone interpretar la ciudad desde varias instancias como por ejemplo: *La relación ciudad-campo, ciudad-industria, los procesos de continuidad y discontinuidad de las formas urbanas, así como sus respectivos componentes estructurales y funcionales.*

En el primero (*Ciudad-Campo*), la ciudad cumple un papel de despojo y absorción de los elementos tradicionales del campo, incluidos fuente de energía y población, la agricultura deja su forma de autoabastecimiento a poblaciones que de una u otra forma ejercen procesos de autorregulación, y pasa a cumplir la función de abastecimiento de grandes centros de aglomeración. En el caso de América Latina y más específicamente en los procesos de urbanización de las principales ciudades colombianas, hay unos planteamientos de Lefebvre que resultan pertinentes para contextualizar las décadas del 40 y 50 del siglo XX con respecto al dramático crecimiento urbano que fue alimentado desde las migraciones y el desplazamiento. “En estas regiones y países –dice Lefebvre con respecto a América Latina-, las estructuras agrarias antiguas se disuelven y los campesinos desposeídos o arruinados huyen a las ciudad en busca de trabajo y subsistencia. Estos campesinos proceden de sistemas de explotación destinados a desaparecer por el juego de los precios mundiales, que depende estrechamente de los países y polos de crecimiento industriales. Estos fenómenos dependen a su vez de la industrialización” (LEFEVBRE; 1969, 25). Para el tiempo en el cual es escrito “*el derecho a la ciudad*” vale recordar que en América Latina tiene cabida la implementación de políticas denominadas “desarrollistas” cuyo eje fundamental consistía en

5 Un ejemplo de estos ritmos continuos y discontinuos, aplicados al caso de Bogotá, lo constituyó el Bogotazo, ocasionado a raíz del asesinato de Jorge Eliécer Gaitán el 9 de Abril de 1948 y que agudizó la violencia rural de mediados del siglo XX; los incendios, las demoliciones, los saqueos destruyeron buena parte de la ciudad,

la transformación de estructuras agrarias para que fuesen más productivas, competentes y dotadas de sistemas técnico científicos, es el momento de la Agroindustria.

En la segunda relación (*Ciudad-Industria*), aparece la racionalidad como forma de organización de la sociedad y la producción, la centralización socio espacial administrativa, el establecimiento de formas y estructuras con funciones específicas y la inperdurabilidad de la morfología natural y social debido al fuerte contenido destructivo y arrasador que tiene la industria con respecto a las formas y arquitecturas de la ciudad. La industria profundiza el sentido de “valor de cambio” de las ciudades, las cuales son concebidas en su papel estratégico al ser el proyecto concebido por lógicas racionalizadoras del espacio.

Otro componente valioso a resaltar con respecto a la ciudad, ésta en interpretar *sus procesos de continuidad y discontinuidad*, entendidos como ritmos y momentos a lo largo de su desarrollo espacial en donde algunas de las formas urbanas tienden a desaparecer o perdurar (sea por proyectos económicos, guerras que destruyen espacios, calamidades naturales que pueden arrasar pueblos etc.) según los contextos históricos⁵.

Finalmente podemos encontrar en Lefebvre una clasificación de algunos componentes que atraviesan las dinámicas socio espaciales como son las Formas, las Estructuras y sus Funciones. En las Formas podemos explorar las morfologías materiales que contienen todo espacio urbano, se expresan en tendencias estéticas y arquitectónicas, las cuales evidencian símbolos de poder sobre el espacio; las Formas emanan la constitución de las circunstancias políticas en las cuales son construidas las ciudades como por ejemplo el periodo colonial, independentista, republicano o la

específicamente la carrera séptima o zona céntrica, generando un proceso de ruptura con respecto a las formas urbanas de aquellos tiempos, es decir de discontinuidad. Las estructuras del centro fueron reincorporadas en distintas funciones (administrativas, de comercio y vivienda) que podían o no corresponder con las estructuras y formas que le precedieron.





modernización. Las Estructuras hacen alusión a la morfología social, sus modos de producción y formación social, hace parte de un marco institucional y legal que cobra vida en la figura del estado, las clases sociales y el poder político en sus intentos de construir el espacio urbano y rural. Las Funciones hace mención a las jerarquías del espacio, su administración, el papel que cumplen en la división del trabajo, sus lógicas territoriales, sus roles en contextos locales y mundiales, en la movilidad de sus recursos (sean humanos o naturales) en correspondencia con proyectos político espaciales.

Las propuestas analíticas que se han retomado hasta el momento para pensar la ciudad, tanto en Harvey como en Lefebvre, otorgan a la ciudad una reflexión temporal, vista como proceso y circunscrita en el momento económico y político de su época, lo cual incide en la imposibilidad de darle un sentido estático a la ciudad.

La idea de concebir a la ciudad como un escenario de representación del poder político, organizador de las actividades productivas nos permite identificar sus *transversalidades*, es decir funciones y lógicas que corresponden al carácter mismo de las ciudades, perduran en el tiempo, afianzan su propiedad de ser asentamientos humanos y por tanto permiten mostrar ciertos patrones comunes, lo que no quiere decir homogéneos, que apuntan hacia el proyecto de ser un *“modo de organizar y racionalizar la vida social e individual”*.

La ciudad como proyecto espacial que organiza y administra la vida viene de tiempos antiguos. Varias sociedades por diferentes conflictos sociales o conquistas fueron siendo incorporadas, cohesionadas y articuladas a esta forma espacial, que en buena parte se constituían y pensaban como proyecto exógeno, proveniente de metrópolis que concebían a sus colonias como un caos que debía ser organizado y ordenado. La ciudad Hispanoamericana regida por el imperio Español, siempre tuvo la necesidad para sobrevivir de afianzar el orden urbano con el orden político. Esta idea esta muy implícita en Zambrano F. (2002) cuando nos menciona que la articulación entre lo

Urbano y lo Político ha estado mediado por diferentes formas jurídicas, sean ordenanzas, cédulas o leyes en tiempos coloniales; por planes de desarrollo en tiempos republicanos o por Planes de Ordenamiento Territorial (POTs) que es la figura contemporánea de ordenamiento del espacio.

“Las estructuras políticas y formales de cada sociedad organizan la vida cotidiana de los individuos todos, señalan el campo de posibilidades de sus acciones, administran las relaciones entre los sujetos sociales. Los reglamentos, los decretos, las leyes, los planes de gobierno –sobre todo los planes- adquieren su singularidad en sus propósitos: ordenar y regular la vida social, establecer su continuidad funcional” (ZAMBRANO; 2000, 45)

Lo que podemos extraer de estas apreciaciones de Zambrano consiste en repensar la ciudad como un proyecto organizacional y administrativo, un espacio en donde se posiciona y toma lugar el Estado y el Poder como institución e instancia social encargada de regular el orden y la ley, un escenario que produce y administra la riqueza, que contiene los rasgos del pasado, que cohesionan, entabla relaciones económicas con respecto a otras ciudades, genera estrechos lazos con el campo administrándolo y regulando sus alimentos, es el espacio en donde se instauran los poderes civiles, y finalmente, es el sello de victoria que ha construido el hombre sobre los desafíos de la naturaleza y la máxima expresión espacial de los conflictos sociales.

BOGOTÁ EN EL TIEMPO

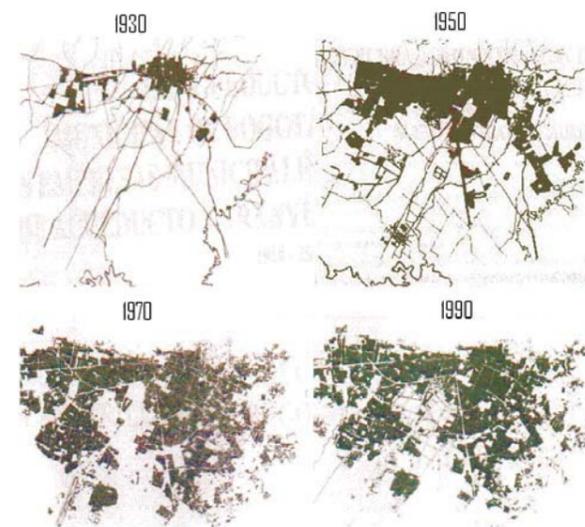
La Violencia política y la nueva forma urbana de Bogotá

Con motivo del interés temático y metodológico de este artículo, se delimitaron algunos estudios que desarrollaron una comprensión histórica y socio espacial del crecimiento urbano de Bogotá desde mediados del siglo XX, los cuales toman como ejes transversales los siguientes aspectos:

La *Marginalidad Social Urbana*, los movimientos sociales urbanos, la conformación de ciudades espontáneas y la necesidad de conquistar el espacio



por parte de los miles de inmigrantes⁸ y desplazados⁹ que llegan a la ciudad capitalina debido a la “Violencia Política” padecida entre las décadas de los 40s y 50s del siglo XX.



Tomado de: “Barrio a Barrio se construye una ciudad”. CINEP. Bogotá Octubre 1947⁷

Para el caso de *la marginalidad social urbana* los aportes realizados por autores como Torres Alfonso (1994) y Niño Soledad (1994) nos muestran una cara del proceso de urbanización fuertemente marcado por la violencia política de mediados del siglo XX entre liberales y conservadores, sumado a ello, la puesta en marcha de distintas políticas nacionales encaminadas a fomentar el desarrollo, la modernización y el progreso económico incentivando la conformación de agroindustrias en regiones estratégicas del país. Estos fenómenos produjeron desplazamientos masivos del campo a la ciudad, especialmente de la Región Andina, los Llanos Orientales y el Sur Occidente del país. Estas circunstancias socio políticas no solo moldearon y dieron forma a la estructura urbana contemporánea

7 “La parte inferior de las imágenes representa el Occidente de la Ciudad de Bogotá, conformado por las localidades de Engativá, Fontibón, Suba. La parte superior los cerros Orientales (Cordillera Oriental y lugar de emplazamiento de la ciudad de Bogotá)”

8 El inmigrante es entendido como un(os) sujeto(s) que se trasladan de un espacio a otro, sea rural o urbano, con el objetivo de buscar oportunidades favorables para su bienestar social, económico, político etc. este fenómeno ocurre cuando un espacio específico, que puede ser la ciudad, regional, nacional o internacional, manifiesta

de Bogotá, sino que también produjo en los estudios urbanos de las ciencias sociales la emergencia de un nuevo paradigma analítico denominado *“Marginalidad Social Urbana”*. Este paradigma aborda el proceso de urbanización de Bogotá como un fenómeno socio espacial, de carácter histórico, marcado por diversidad de conflictos urbanos, que posiciona a los inmigrantes, desplazados o “recién llegados”, como sujetos colectivos, los cuales en aras de solventar el problema de la escasez de vivienda, prestación de servicios básicos (agua, energía, alcantarillado, transporte), inclusión y construcción del nuevo espacio habitado, comienzan a construir referentes organizativos, identitarios, de cooperación y horizontes de sentido con respecto a las circunstancias y luchas urbanas que deben afrontar en la ardua tarea de “conquistar el espacio”.

Las formas por las cuales muchos de los inmigrantes, desplazados o “recién llegados” alcanzaron el objetivo de “conquistar el espacio urbano” fueron diversas, recurrieron (y este fue uno de los casos mas típicos) a la confrontación directa con lo legal y normativo –entiéndase por ello el Estado-, apelando a modalidades de protesta como el cierre de vías públicas, bloqueos y choques con la fuerza pública, toma de suelos urbanos (fueran estos de propiedad privada o del estado), construcción sobre estos terrenos de “pequeños caseríos”, una especie de “autogestión del espacio urbano” para ser habitado. También incurrieron en modalidades de conciliación y concertación con las instancias legales, tramitando actos de dotación de vivienda con partidos políticos y entes burocráticos, los cuales tenían el poder de ejecutar de forma ágil y sin problemas de tipo legal, la obtención de viviendas o en su defecto terrenos para ser construidos. Pero además se incurrió en una práctica que marco el sello de

algunas condiciones socio espaciales que pueden resultar favorables u oportunas para el desarrollo integro de los sujetos inmigrantes.

9 El(los) desplazado(s), son sujetos rurales o urbanos que son desterrados de sus territorios en donde habitan por causa de la violencia política. Ésta es ejercida por grupos ilegales (pájaros, guerrillas, paramilitares, bandoleros) o legales (ejército, policía, chulavitas) que actúan conforme a intereses específicos, estructurales, económicos o políticos sobre un territorio.



buena parte de las urbanizaciones de Bogotá de mediados del siglo XX, la cual consistía en recurrir a agentes ilegales que posibilitaban la compra de terrenos por vía pirata.

Esta modalidad permitió la especulación con el precio y uso del suelo urbano a mano de los agentes o empresas denominadas “Piratas”, pues “facilitaban” la compra fraudulenta de predios, incentivando el crecimiento urbano de la capital de forma desordenada, sin planeación, arrasando con zonas denominadas naturales (como humedales y ríos) y extendiendo la ciudad hacia zonas periféricas y fronterizas, más allá del núcleo urbano. Estas urbanizaciones como era lógico fueron incompletas en su forma y prestación de servicios básicos como alcantarillado, luz y transporte etc. los cuales posteriormente serían autogestionados y construidos por los mismos desplazados y/o inmigrantes, u obtenidos tras arduas disputas de tipo legal e institucional con las empresas constructoras o directamente con el estado.

Este panorama socio espacial de mediados del siglo XX contribuyó a que el paradigma denominado “Marginalidad social urbana” fuese siendo desarrollado con amplitud en los estudios urbanos, pues podemos decir que mostraba a luz pública ese rostro oculto e implícito del crecimiento urbano de Bogotá: la ilegalidad. Una ilegalidad que indicaba la ausencia de instancias legales en materia de prestación de servicios, un olvido de las instituciones sociales para con los “foráneos” que poco a poco iban copando buena parte del espacio urbano. Esta legalidad miraba al inmigrante y/o desplazado con desconfianza, pues los “recién llegados” del campo y en algunas ocasiones de otras ciudades, suponían a los ojos de la normatividad una especie de amenaza, un conquistador del espacio que prescindía de permisos legales para construir su hábitat, un violador del orden público y un(os) sujeto(s) que tras el objetivo de obtener un espacio urbano para vivir, eran un potencial trasgresor de la propiedad privada y pública urbana, TORRES (1994; 301).

La categoría de “Marginalidad social urbana”, no solo contiene la denominación de unos sujetos

específicos como pobladores urbanos, sino que también esta complementada por el espacio específico de su desenvolvimiento, el lugar de sus asentamientos que estaban antecedidos por luchas culturales, sociales, políticas y jurídicas, es decir El Barrio. Éste es un espacio urbano que hay que comprenderlo como un escenario modificado temporal y espacialmente, que se manifiesta desde identidades sociales, por tanto es un escenario cargado de referentes culturales provenientes de muchos territorios del país, y que al momento de sus fundaciones sus habitantes los nombraban según las gestas o circunstancias por las cuales debían atravesar. Estos nombres intentan transmitir toda la génesis del proceso de urbanización, visto en este caso como un “escenario de disputa por el derecho a la ciudad”.

Barrios como La Victoria, Policarpa Salavarrieta, Barrio Class, El Dorado, El Paraíso (ubicado en el centro-oriente de la ciudad), El Quindío y La Esperanza, y Localidades como Ciudad Bolívar y su respectivo barrio La Estrella, Kennedy, Usme, San Cristóbal, Suba, Engativa entre otros, tienen la connotación de haber sido construidos y antecedidos en su gestación por luchas sociales urbanas o por urbanizaciones piratas que fueron edificando lo que algunos autores como Viviescas (1998) y Juan de Dios Martín (2000) denominan “Ciudad espontánea”, es decir una ciudad carente de planeación urbana, social y arquitectónica, que se fue consolidando en los cinturones fronterizos, alejada de los núcleos o centros urbanos y habitada por sectores sociales marginales.

De esta forma, por medio de las inmigraciones, el desplazamiento y las dinámicas socio económicas producidas por las políticas desarrollistas de mediados del siglo XX, el país (y más específicamente Bogotá) afrontó drásticas transformaciones espaciales, distribuciones de aglomeraciones poblacionales en los escenarios urbanos y rurales, fusiones culturales, costumbres sociales, modos de ser ciudadanos y los porcentajes en términos de distribución socio espaciales cambiaron en breves décadas, incentivados por los fenómenos antes descritos. “En 1938 el país tenía el 70% de su población ubicado en las zonas rurales y el 30% en las cabeceras urbanas, en tan solo medio siglo ésta relación se invirtió de tal manera que en

1993 el 26% de la población residía en las áreas rurales y el 74% en las áreas urbanas”¹². Otro dato importante que nos muestra esta redistribución y movilidad poblacional en el territorio capitalino durante mediados del siglo XX nos lo ofrece Alfonso Preciado (2003; 94), al explicitar como en 1938 la población estaba estimada en 330.312 habitantes, en 1951 asciende a 715.250 hab. (Durante el periodo denominado como Violencia Política), en 1964 habitaban 1.697.311, y desde estos tiempos hasta el 2000 asciende en 6.484.968 habitantes.

Los drásticos aumentos demográficos van acompañados de una adopción de nuevas costumbres y modos de ser en la ciudad, ya que los cientos de inmigrantes y desplazados deben incorporar nociones de tiempo y espacio que contrastan con los ritmos del campo. Comienza a emerger la “cultura del rebusque”, la economía informal y uno de los principales focos de recepción laboral para “los recién llegados” o los “campesinos urbanizados” lo constituye la construcción. En términos generales las décadas de los cincuentas y parte de los sesentas, podemos caracterizarla o nombrarla como un momento de “conquista del espacio”; la ciudad se presenta en su rostro hostil, cerrada en términos de su planeación, pues poco preveía el impacto que a futuro tendría el drástico crecimiento demográfico, de ahí que muchos de sus “nuevos pobladores” recurrieran a la toma (legal o ilegal) de suelos urbanos, en un desesperado intento de gestionar o autogestionar el hábitat urbano.

Conurbación y Modernización en la estructura urbana y social de Bogotá.

Durante estas décadas Bogotá ve en el Occidente, que en otrora limitaba con el río San Francisco, una frontera susceptible de ser quebrantada por su permanente expansión, pues su articulación con el occidente (entiéndase Medellín y Cali) ya está configurada por un eje urbano regional que la hace portadora de un control político administrativo nacional e internacional. Esta expansión de Bogotá hacia el Occidente se manifiesta durante la década del 50 del siglo XX, más específicamente por decisión del gobierno del General Rojas Pinilla que ve la necesidad de anexar seis municipios al área urbana de Bogotá.

Este proceso denominado “conurbación” integra los Municipios –hoy localidades- de Usaquén, Suba, Engativa, Fontibón, Bosa y Usme, todos ellos ubicados en el Occidente, Nor Occidente y Sur Oriente de la capital. Los procesos de conurbación son tipologías –ocasionalmente muy comunes- de las conformaciones urbanas de gran magnitud poblacional, en la conurbación radica la génesis de la forma urbana, su extensión, dimensión poblacional, problemas ambientales y de planeación, modos de ocupación del suelo urbano, articulaciones y anexiones espaciales conforme a un centro o núcleo urbano, en palabras de Moreno E. (2004;77), los procesos de conurbación están caracterizados por tres aspectos: su drástico crecimiento demográfico, los modos de uso del suelo y la conformación de corredores urbano regionales.

El crecimiento demográfico es “incentivado” por poblaciones migrantes o desplazadas, que ven en la anexión de municipios oportunidades de prosperidad socio económica y adquisición de vivienda, estableciéndose en zonas consideradas como vulnerables o con dotaciones espaciales (transporte, agua, luz, espacios para recreación etc.) deficientes. Éste crecimiento demográfico suele darse en periodos de tiempo bastante cortos, extendiendo el “perímetro urbano” de tal forma que el núcleo central articule o incorpore estos nuevos espacios.

En los procesos de conurbación el “uso del suelo” esta asociado a la vocación para que es destinada los nuevos predios, resaltando como el más importante la “construcción de vivienda” y el uso extractivo de los suelos (generalmente utilizado por la industria minera). Su adquisición suele darse bajo la modalidad de casa-lote, en donde el comprador debe autogestionar su propio hábitat y todas las condiciones socio espaciales que éste amerita.

Por último, la conformación de los corredores urbanos regionales a mediados del siglo XX en Bogotá, es un fenómeno socio espacial paralelo a los procesos de conurbación. Suele ocurrir inicialmente que la anexión de municipios



contengan graves deficiencias en materia de vías de transporte, las distancias que corresponden entre el núcleo urbano (Bogotá) y zonas limítrofes (municipios anexados) son extensas y suelen sobrepasar la capacidad de dotación infraestructural que pueda brindar el estado en materia vial, dejando al amparo de agentes privados o de los mismos pobladores su gestión y construcción, consolidando paulatinamente una metrópoli incompleta.

La anexión o “conurbación” de mediados del siglo XX, esta antecedida por un proyecto denominado Plan Piloto, el cual contiene las directrices modernas y formas de planeación en términos de construcción de las futuras ciudades de los países denominados en “vías de desarrollo”.

El plan Piloto contemplaba dos ideas que podríamos llamar rectoras: por un lado la puesta en marcha de una “*estrategia político espacial*” que posicionara y fortaleciera aun mas a Bogotá como ciudad capital, metropolitana y con el carácter de Ciudad Región, por otro lado, la configuración de Bogotá como una *Ciudad Monocéntrica*, que integrara, administrara y regulará todos los municipios que estuvieran en su área próxima, de tal forma que en donde lo que hoy en día conocemos como la Plaza de Bolívar y sus alrededores, se estableciera definitivamente el centro, emblemas e instituciones del poder público.

Con respecto al primer punto del Plan Piloto cabe recordar que su diseñador y gestor fue el arquitecto francés Le Corbusier el cual implemento en Colombia y más específicamente en Bogotá las ideas y pautas en términos de construcción de ciudades de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). Su contratación por parte del gobierno de Ospina Pérez tenía como objetivo darle un rostro a la ciudad de corte internacional, moderno, con fuertes emblemas arquitectónicos y urbanísticos que denotaran una nueva etapa del “*progreso urbano en Bogotá*”. La década de los cincuenta fue el tiempo de innovación, experimentación y acoplamiento de la ciudad a las pautas internacionales de modernización.

Estas circunstancias van dándole cuerpo al crecimiento urbano de Bogotá en los 50s y 60s. La ciudad se fue extendiendo y convirtiéndose en punto receptor de inmigrantes lo cual devino en un nuevo problema: *el déficit habitacional*. El número de viviendas para el tiempo en mención (mediados de la década de los 60s) oscilaba entre los 219.000 para una población que había crecido drásticamente (aprox. 1'647.000), esto se traducía en que los barrios denominados obreros o populares albergaban en una vivienda a dos familias que sumadas daban en promedio 13 personas por casa (Moreno; 2004,58)

El problema no solo consistía en *déficit habitacional*, pues sumado a ello no demoró en presentarse inconvenientes con respecto al *deterioro y contaminación del medio ambiente*, debido a los asentamientos clandestinos cercanos a la cabecera urbana de lo que en ese entonces copaba Bogotá. El Río Bogotá, Fucha o Tunjuelito fueron casos emblemáticos de esa drástica transformación de escenarios naturales, limpios y puros, a los caños y depósitos de aguas negras que hoy en día son. Un relato de la época tomado de Torres A. (1997; 48) sirve para comprender el ayer de un entorno natural, en este caso el río Tunjuelito, utilizado en esos tiempos como espacio de esparcimiento, punto de reunión y de satisfacción de necesidades básicas

...*Después de darles el desayuno me iba con mi talego de ropa a lavar a la orilla del río, si porque esto eran puros trigales y el agua del río era clarita, incluso había pescaditos. Allí nos encontrábamos varias señoras y nos poníamos a lavar y conversar como en el campo. Cuando hacía calorcito llevábamos a niños y los bañábamos, claro que no se podía nadar porque el río venía fuerte... hubo hasta ahogados*”(TORRES; 1993,46)

Todas estas problemáticas agrupadas en unas cortas décadas (50s y 60s) de la historia del crecimiento urbano de Bogotá, fueron las que le constituyeron, posibilitaron su expansión, hicieron de ella la ciudad mas contaminada a nivel latinoamericano, ayudaron para darle el respectivo peso político que hoy en día tiene como eje Urbano-Regional y cabría señalar uno de los aspectos mas importantes pero a su vez contradictorios: toda esta ilegalidad, informalidad, exclusión y heterogeneidad fue la que

posibilito y abrió el camino –implícita o explícitamente- en las últimas décadas del siglo XX, a las posteriores transformaciones urbanas de la capital que posicionarían a Bogotá como ciudad Moderna, Polis Suramericana, ejemplo de movilidad, polo de desarrollo y demás connotaciones y calificativos que hoy versan sobre esta metrópoli.

Bogotá y su conversión a “Ciudad Metrópoli”.

Posterior a estos procesos de invasión, extensión del perímetro urbano, recuperación de tierras urbanas e ilegalización del espacio, Bogotá comienza a asistir desde los setentas y los ochentas a un proceso de desarrollo urbano fuertemente marcado por una tendencia o momento histórico por el que atraviesan las relaciones socioeconómicas a nivel mundial denominado Neoliberalismo, un proceso que no prescindió de la capital, antes por el contrario, convirtió a Bogotá en la ciudad –podríamos llamarla así- “vanguardia” y ejemplo tanto a nivel nacional, continental e internacional, en términos de “modernización de infraestructura urbana”, adaptación a las nuevas exigencias socio-económicas del mercado mundial, puesta en marcha de discursos sobre el deber ser del ciudadano y la necesidad de implementar medidas dentro de los planes de desarrollo venideros que canalizaran los esfuerzos y gobernabilidades hacia la conversión de Bogotá a Metrópoli.

Este proceso de Neoliberalización de las infraestructura urbana capitalina y relaciones socio-económicas, consistió en entregar a manos de particulares (grandes agentes y empresas económicas) y las leyes del libre mercado (lo que supone menor intervención del estado) el crecimiento de la ciudad. Esto supuso que diferentes espacios estarían regidos su respectiva mercantilización.

La mercantilización y la propiedad inmobiliaria fueron dándole forma a este nuevo proceso de modernización urbana que venía siendo pensado desde los setentas en los planes de desarrollo (1972, 1979), la continuidad en algunas de las ideas de Le Corbusier y por supuesto la fuerza política de

agentes del libre mercado. Las evidencias en términos de construcción y mejoramiento de estructura urbana fueron palpables: implementación de redes de transportes al igual que su cobertura a toda la ciudad, articulación vial con ejes urbano-regionales (vía al llano y occidente), conversión de espacios para destinarlos a actividades específicas como por ejemplo los centros financieros, establecimiento de vastas zonas comerciales y de abastecimiento, implementación de medidas estrictas de seguridad y control, creación de lugares para el ocio y esparcimiento, construcción de *zonas naturales artificiales* (parque La Florida, parque Entre Nubes) que tenían como objetivo establecer límites geográficos al crecimiento urbano, transformación espacial de la sabana de Bogotá destinada como zona agroindustrial, establecimiento de centros histórico-patrimoniales, turismo cultural (candelaria), y por último la creación de las denominadas “zonas de Tolerancia”

Estas fueron algunas de las características y procesos de transformación urbana que sufrió Bogotá desde los setentas y ochentas. Por ello es importante dar una mirada a algunos de los planteamientos centrales del Plan de Desarrollo Fase II de 1972, Plan General de Desarrollo Integrado 1979 y a una serie de publicaciones que han abordado las modificaciones socio-espaciales de finales del siglo XX en Bogotá, entre las cuales se destacan a Arturo Julián en “*Pobladores Urbanos*” (1994), Lina Lozano “*Mundialización del espacio urbano*” (2006), Luís Cuervo “*Industria y Ciudades*” (1998) y Viviescas Fernando “*Urbanización y ciudad en Colombia*” (1989).

Para iniciar mencionando un poco estos procesos de transformación urbana, cabe mencionar que buena parte de estas políticas urbanas de finales del siglo XX tuvieron que incorporar y adherir a sus planes de desarrollo el prototipo de ciudad de mediados del siglo XX, por tanto, Bogotá acepto dentro de su formalidad incluso como un mal necesario, gran proporción de las ilegalidades e irregularidades que trajo consigo la urbanización pirata, invasiones de tierra, migraciones del campo





a la ciudad, en pocas palabras, la *marginalidad social urbana*. El reto para Bogotá desde los setentas radicó en implementar mecanismos, procedimientos y construcciones que mejorarán la ciudad ya establecida, de tal manera que su infraestructura “estuviera a la altura” de las capitales mundiales, respondiera a los desafíos competitivos de la globalización y se convirtiera en escenario que posibilitará la inversión y el progreso urbano.

El Plan de Desarrollo de 1972 contempla en sus presupuestos los siguientes criterios de modernización:

1. La puesta en marcha de un proceso de destrucción de calles con el ánimo de favorecer la *movilidad, funcionalidad y velocidad de sus flujos*, la carrera 10 y calles 26 por ejemplo fueron demolidas en algunas de sus partes para dar pie a esta medida, de igual manera ya desde esta década se vislumbraba la necesidad de dotar a Bogotá de una óptima infraestructura en materia de sistema de transporte público llevado a cabo por dos medios: el primero consistía en la construcción de un sistema de transporte por rieles bajo la modalidad de metro, y el segundo, la posibilidad de un transporte de tipo expreso al cual los gobiernos locales deberían escatimar esfuerzos para otorgarle derechos exclusivos sobre vías especiales. Esta última modalidad fue la que se implementó y perduró en Bogotá cuya expresión es el Sistema de Transporte Masivo TRANSMILENIO (Transporte para el milenio).

El mejoramiento de la movilidad, funcionalidad y velocidad de flujos en Bogotá para los setentas conectó la ciudad de Norte a Sur y Oriente a Occidente. Alguna proporción de los Cerros Orientales fueron talados para dar camino a la construcción de la avenida que tiene su mismo nombre que comprende entre la calle 72 y la carretera a Villavicencio; construcción y ampliación de un sistema de transporte rápido que articule a Soacha con Suba a lo largo de la avenida 81 y la avenida Caracas; ampliación de la avenida Ciudad de Quito; construcción de la Circunvalar Sur como vía que conecte a la carretera a Villavicencio y la Autopista Sur; y finalmente la

construcción de un flujo rápido entre Fontibón y la Avenida Caracas. Estas medidas correspondientes al campo de los transportes o denominado en este apartado “*Movilidad, Funcionalidad y velocidad de flujos*” fue el cuerpo que dio sustento a la *Modernización urbana de Bogotá*

2. *La Modernización de Bogotá*, hablando en términos urbanísticos, siempre ha estado sujeta a tendencias de corte internacional, ajustada a las dinámicas y exigencias mundiales en construcción de ciudades. Este supuesto ha hecho que la infraestructura, estilos arquitectónicos y tendencias urbanas de Bogotá sirvan como modelo de experimentación en el tercer mundo. La plaza de Bolívar para tomar solo un ejemplo, ha sido un lugar permisivo a los modelos internacionales de arquitectura, por eso desde tiempos coloniales se concibió como centro de poder y reposo de los poderes civiles públicos, muy acorde con la tendencia Europea. A finales del siglo XIX la plaza recibe las propuestas de corte Republicano en donde deben figurar los personajes de la vida política pública. Y por último, ya en el siglo XX la plaza se “moderniza”, deja de lado todo emblema natural y reina el cemento y los espacios abiertos.

En ese sentido la modernización de Bogotá ha tenido un sentido de “culto y admiración por lo nuevo”, lo cual lo convierte en pauta de desarrollo urbano pues toda construcción emblemática sobre la ciudad supone nuevos estilos de vida. Es una permanente mezcla de heterogeneidades que hacen de la modernización un intento por racionalizar el caos, pero también es una modernización que implementó una economía política del espacio, especificando sus funciones, marcándole sentidos de utilidad y valorizándole permanentemente.

3. *La economía política del espacio* hizo de Bogotá una *ciudad poli céntrica*, marcada por el control racional de su crecimiento físico, la dinamización hacia circuitos económicos de la tierra inutilizada destinada hacia grandes proyectos de urbanizaciones que valorizaban el suelo. El carácter poli céntrico de Bogotá figuró como un objetivo a alcanzar debido a su vasto crecimiento espacial, lo cual ameritaba que se establecieran claramente zonas para el comercio como Chapinero, Norte, Centro y Occidente. Este proceso estaba

acompañado de extensos proyectos de vivienda que sumado al establecimiento de zonas comerciales y redes de transporte en toda la ciudad, logró integrar de forma racional zonas de consumo, abastecimiento, trabajo, esparcimiento y movilidad, bajo la modalidad de UPZ (Unidades de Planificación Zonal) y posteriormente la formulación de un POT (Plan de Ordenamiento Territorial), que desde finales del siglo XX fue considerado como una exigencia de ordenamiento y planificación espacial de una ciudad regida por el sistema capitalista.

Podemos concluir del Plan de Desarrollo de 1972 con respecto al ordenamiento espacial de Bogotá, que su iniciativa partió de la necesidad de concebir el crecimiento urbano como elemento importante de desarrollo. Impulsó la disposición de lugares de esparcimiento e intento de integrar de forma equilibrada y armónica zonas de vivienda con zonas de trabajo para acotar distancias y ahorrar tiempo en desplazamientos, las Localidades de Usme que contiene fábricas ladrilleras y economía extractiva, al igual que Chapinero como zona comercial y Puente Aranda como centro industrial son solo unos ejemplos de esa combinación entre vivienda y trabajo.

Muchos de estos presupuestos tuvieron continuidad bajo los gobiernos venideros de la década de los setentas y fueron insertos dentro del *Plan General de Desarrollo Integrado de 1979*. Los cambios urbanísticos de Bogotá demandaron una serie de medidas y reconceptualizaciones que fueran flexibles y prestas a las constantes modificaciones socio económicas del espacio, a lo cual la administración capitalina incorporó un concepto denominado “*Tratamiento*” dentro del plan de desarrollo que facilitara adaptar, destruir o construir la ciudad dependiendo de las exigencias del medio.

Este planteamiento permitió la intervención sobre el uso del suelo urbano, su conservación, definición de funcionalidades y vocaciones. Por ello lo que se denominó *tratamiento del suelo urbano* se dividió en cuatro campos de intervención: el primero llamado *Tratamiento de Desarrollo*, que permitiera incentivar el desarrollo de predios sin utilizar o que estuviesen incompletos en su construcción; el segundo nombrado *Tratamiento de Rehabilitación*

y se aplica a zonas cuya destinación inicial u original ha perdido vigencia o actualidad debido al desarrollo de la ciudad; el tercero fue denominado *Tratamiento de Redesarrollo* que consistía en recuperar o renovar sectores enteros de la ciudad que habían sido deteriorados por factores de tipo económico como por ejemplo el medio natural; y por último se adoptó la modalidad de *Tratamiento de Conservación*, aplicado a predios cuyo valor histórico, ambiental y/o urbanísticos demandaban la necesidad de preservarlos para otorgarle un sentido poco más estético y de presentación internacional a la ciudad.

La apelación de Tratamiento del Suelo Urbano supuso darle un trato particular al espacio de cada localidad en los sentidos antes descritos dependiendo de las necesidades de la ciudad. Estos tratamientos fueron de gran utilidad al momento de definir y aplicar la política urbana de los setentas y posteriores años para Bogotá, pues se avecinaba un momento de libre mercado, apertura de fronteras y de desarrollo económico que demandaba ciudades dotadas de los medios necesarios para afrontarle.

Para finales del siglo XX Bogotá ha transformado su infraestructura de tal forma que le permite posicionarse como una Ciudad Mundializada, acorde con los desafíos del libre comercio y las tendencias internacionales de reproducción del capital. Las décadas de los 80s y 90s trajeron procesos socioeconómicos que mundializaron el espacio urbano capitalino dotándolo como un escenario presto para los negocios. Esta Mundialización del espacio consiste en ser “*Un proyecto específico de producción y reorganización socio espacial en el cual convergen distintos intereses y estrategias que tienden a la constitución de espacios homogéneos como condición y garantía para la reproducción del capital*”. (LOZANO; 2007) Los flujos viales, el emplazamiento de grandes centros financieros, la magnitud de los proyectos de urbanización y la reactivación económica de áreas estratégicas, fueron haciéndose como emblemas y símbolos urbanos del desarrollo espacial capitalino.





Un ejemplo de ello aconteció en la zona céntrica de la ciudad o también llamada centro tradicional de Bogotá. La zona considerada anteriormente como “Calle del Cartucho” fue destruida y reconstruida apelando a las exigencias contemporáneas urbanísticas, arquitectónicas y por supuesto socio-económicas del espacio globalizado. Esta reorganización socio-espacial que hoy en día es llamada Parque Tercer Milenio es definida por Lozano L. (2007; 4) como un proceso de “Gentrificación”, el cual busca revitalizar áreas que por su ubicación son consideradas estratégicas para la acumulación de capital, desplazando a pobladores que tienen poco poder adquisitivo, para de esa forma otorgarle un sentido más “estético” y de “presentación” a la ciudad capitalina. Para Cicolella P (2007; 2) esta tendencia de reorganización del espacio esta familiarizada con lo que el denomina un “Marketing Urbano”, el cual consiste en la manera como los gobiernos locales y nacionales adoptan una serie de medidas explícitas en los POTs para dotar a la ciudad de imagen e infraestructura adecuados en materia de generar un ambiente propicio para los negocios.

Estas reorganizaciones del espacio se evidencian a finales del siglo XX en Bogotá con el ánimo de dar paso a tendencias de tipo global en la organización territorial que impactan en escenarios locales. Los impactos sobre el espacio urbano vinieron acompañados de fuertes modificaciones en la relación Economía-Estado, pues este último fue perdiendo fuerza en la mediación y regulación de las relaciones sociales incluidas en ellas las de tipo económico. El estado fue quedando relegado en los ámbitos económicos, pero con estrictas reglamentaciones en lo social (policivas, jurídicas), adoptando “nuevas formas” más favorables al libre comercio, que demandaba una ciudad y morfología material y social más “flexibles”, que bien podríamos llamar “volátiles”, acordes con los “nuevos retos” del fin del milenio y principios del venidero. “La apertura e internacionalización de la economía, la adopción de políticas y estrategias descentralistas en muchos países, conjugadas con la redefinición de la intervención del Estado, plantean nuevos retos a los análisis del desarrollo regional y urbano, a los

planificadores y a los agentes y actores sociales”(LOTERO;2003).

El espacio público en particular y la ciudad en general fue siendo paulatinamente fragmentada como nos lo menciona Pulido N (2007; 3), lo público en tanto patrimonio y espacio, padeció privatizaciones y privaciones en su uso, al igual que su importancia en tanto ubicación y distribución en la ciudad fue objeto de revalorizaciones que iban siendo modificadas dependiendo del precio del suelo, la modernización o pauperización de su entorno inmediato y las ventajas geopolíticas de su ubicación. Muchos lugares pasaron a ser exclusivos de sectores económicos como los centros financieros e industriales, pero por otro lado y muy a la par con el fenómeno de revalorización del suelo y el emplazamiento de sectores económicos, fue emergiendo otra tendencia en el campo de la economía urbana: su terciarización. Una terciarización que reflejaba el detrimento del estado como mediador ante las dinámicas económicas, pero también concebido como un fenómeno de conflictividades y que vislumbra actualmente la fragmentación socio-económica del espacio urbano; pues es el acicate de lo que actualmente se denomina como “economía informal”, en donde la legalidad y normatividad urbana contemporánea se ha visto obligada a incorporar como “otro mal necesario” a vendedores ambulantes, piratería y contrabando de mercancías y zonas de ventas informales.

Este tipo de “informalidades espaciales” evidencian solo un ejemplo de las múltiples formas que adquiere la urbanización de finales del siglo XX y principios del XXI. Pues comienzan a esbozarse conceptualizaciones sobre formaciones espaciales específicas, tenemos por ejemplo las “Ciudades Sub Nacionales” como unas unidades territoriales que emergen en el marco de las economías abiertas y sin fronteras, anteponiendo al Estado (figura clásica de acumulación), la Región como escenario clave en materia de innovaciones, tecnología y acumulación de capitales nacionales e internacionales. Paralelo a esta formación espacial, también se evocan figuras urbanas como las “Regiones Urbanas”, caracterizadas por sustentar la preponderancia de Regiones desde polos específicos de crecimiento económico, político y demográfico y cuya finalidad



consiste en estructurarse como escenarios de abastecimiento a nivel local, nacional e internacional.

Estas formas de organizar el espacio de finales del siglo XX y principios del XXI para el caso de Bogotá, se corresponde con estrategias y tendencias de desarrollo acaecidas (y aun por desarrollarse en el corto, mediano y largo plazo) en la sabana y la región en general. Tendencias que tienen por objetivo principal como bien lo menciona Luis M. Cuervo (2003; 140) un complejo estructuramiento y articulación vial de Bogotá con el Departamento, la Región, la Nación y a nivel Internacional. De ahí que las venideras transformaciones y organizaciones espaciales urbanas (para el caso Bogotá) estén sustentadas en los requisitos funcionales de la Visión Sabana 2030, que propone cuatro formas espaciales básicas de desarrollo: (I) Un desarrollo plurinuclear que garantice la diversidad económica no especializada, (II) Una región fuertemente articulada, (III) establecer funciones específicas a las áreas urbanas de Bogotá (como el Plan centro) y municipios aledaños que garanticen el principio de diversidad (entendido como una perfección en las lógicas de acumulación), y (IV) el fortalecimiento de centros Tecnopolitanos, es decir centros industriales con alta capacidad tecnológica.

A pesar de las múltiples formas y conceptos en los cuales se pretenda expresar o explicitar los contemporáneos desarrollos urbanos de Bogotá, vale la pena resaltar e insistir en unos proyectos que aun son transversales al “sentido y lógicas de las ciudades capitalistas”: las reorganizaciones espaciales corresponden a necesidades de tipo acumulativo de capital, tienen como objetivo el incremento de la ganancia privada y el fortalecimiento de poderes políticos y económicos, encargados de regir los planes de ordenamiento territorial. Los drásticos y acelerados cambios en el ritmo del tiempo y las formas del espacio, tienen secuelas irreversibles sobre los ecosistemas, que trastocan condiciones medio ambientales (al punto de su destrucción) y que inciden de múltiples maneras en las condiciones de salubridad y bienestar social en general. La ciudad se afianza como una estrategia de poder que organiza la vida, administrándola sigilosamente en muchas

direcciones (el trabajo, la escuela, el espacio público, la iglesia etc.), bajo “modos de ser ciudadanos” condicionados y regulados en la manera como concebimos nuestras necesidades, deseos, placeres y “formas de ser y estar en el mundo”.

BIBLIOGRAFIA

- ARDILA Gerardo (comp.). “Territorio y sociedad: el caso del POT de la ciudad de Bogotá”. Red de Estudio de Espacio y Territorio (RET). Unal Julio 2003.
- Artículo: “La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954, un hecho con antecedentes”. Revista Bitácora Urbano Territorial. Enero-Diciembre 2005. No 9. Universidad Nacional de Colombia.
- ARTURO Julián (comp.). *Pobladores Urbanos*. TM editores; 1994.
- CARRASCO Rene Rey Artículo: “Barrios Marginales en el ordenamiento de Bogotá”. Revista Bitácora Urbano Territorial. Enero Diciembre 2004. Vol. 8. Universidad Nacional de Colombia.
- CUERVO Luis M. y GONZALES Josefina. “Industria y ciudades en la era de la mundialización, un enfoque socio espacial”. TM editores; Colombia 1997
Espacio y Política. Ediciones península; 1976
- HARVEY, David. “La condición de la Posmodernidad”. Amorrortu editores; 1998
“Urbanismo y desigualdad social”. 1977
- LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*. Ediciones península; 1968
- MARTIN Juan de Dios, “Algunas consideraciones en la formación y consolidación de la ciudad espontánea en Bogotá”. Revista Territorios Uniandes. Febrero 2000
- Memorias del EGAL (Encuentro de Geógrafos de América Latina) 2007 UNAL. Mesa de trabajo “Globalización y transformaciones urbanas”
- LOZANO Patricia Lina. “La Mundialización del espacio urbano. Reflexiones sobre el centro tradicional de Bogotá”. Memorias del Encuentro



de Geógrafos de América Latina
(EGAL). Bogotá. Marzo 2007

LOTERO Jorge. "Localización y reconversión industrial y ajuste en el sistema urbano: el caso colombiano un ensayo de interpretación". Página 81. en: "Territorio y sociedad: el caso del POT de la ciudad de Bogotá" Gerardo Ardila (comp.) Unal. Julio 2003

MORENO Enrique Omar. "A propósito de los procesos de conurbación en el sur de la metrópoli Bogotana". Revista Bitácora Urbano Territorial. Enero-Diciembre numero 008. Unal-Bogotá. 2004

ROMERO José Luis. "Latinoamérica: las ciudades y las ideas". Clásicos del pensamiento hispanoamericano. Editorial Universidad de Antioquia. Julio 1999

SALDARRIAGA Roa Alberto. "Bogotá: modernización y arquitectura" Octubre 1992. Pág. 3

TORRES Alfonso. *La ciudad en la sombra. Barrios y luchas populares en Bogotá 1950-1977*. CINEP 1993. Bogotá Colombia

VIVIESCAS Fernando. *Urbanización y ciudad en Colombia*. Colección ciudad y democracia. Fundación Foro Nacional por Colombia. 1989

VIVIESCAS Fernando; ISAZA Fabio Giraldo (Compiladores). "Pensar la ciudad". Tercer Mundo editores. Ciudad y ciudadanía. Bogotá 1998.

ZAMBRANO Fabio. "La ciudad educadora: símbolos, signos y ritos urbanos para educar al ciudadano"



(RE) DEFINIENDO LA REGIÓN METROPOLITANA CÓRDOBA (RMC), ARGENTINA. ESPACIO DE FLUJOS Y FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL. Conceptos, conjeturas y propuestas.

Alexis Letzen

aletzen@gmail.com

Jorge Schwartz

jorgeschwartz@hotmail.com

Estudiantes de la carrera de Geografía V año
Departamento de Geografía
Facultad de Filosofía y Humanidades
Universidad Nacional de Córdoba-Argentina

RESUMEN:

Si bien es mucho lo que se ha hablado y escrito sobre las Regiones Metropolitanas en general y sobre la de Córdoba en particular, ésta se encuentra, por un lado, sin definir acabadamente en sus aspectos geográficos, y fragmentada en lo político-administrativo-institucional. Se hace necesario, pues, definirla en sus continuidades reales, desde sus espacios de flujos y tiempos de desplazamientos de la población; y aportar una agenda de problemáticas a fin de colaborar para que las incipientes experiencias pasadas, puedan continuarse en el marco más adecuado posible. Se propone una metodología para cuantificar y cualificar la metropolización de localidades adyacentes a Córdoba Capital, y opciones conceptuales a la fragmentación (=integración), dejando planteadas varias líneas de investigación a seguir, una serie de conjeturas conceptuales y teóricas, y una breve revisión bibliográfica sobre los temas, a fin de profundizar y continuar con el estudio en etapas posteriores.

Palabras clave:

Región Metropolitana Córdoba; fragmentación institucional; integración; agenda metropolitana; desarrollo territorial metropolitano.

ABSTRACT:

While much has been said and written about the metropolitan areas in general and in particular that of Cordova, it is, first, without fully defining their geographical, and fragmented as political-administrative and institutional. It is therefore necessary to define it in real continuities from their times and spaces of flows of population displacement, and provide an agenda of issues to work for the emerging experiences, may continue in the best possible. We propose a methodology to quantify and qualify the metropolización localities adjacent to Cordova Capital, and conceptual options to fragmentation (= integration), leaving several lines of inquiry raised to follow a series of conceptual and theoretical conjecture, and a brief literature review on issues, to deepen and continue the study at later stages.

Key words:

Metropolitan Region Córdoba, institutional fragmentation, integration agenda metropolitan, metropolitan land development.