

A propósito de los procesos de CONURBACIÓN EN EL SUR DE LA METRÓPOLI BOGOTANA

Omar Enrique Moreno B.

Resumen

Los impactos surgidos por asentamientos en áreas periféricas de difícil urbanización que transforman los medios ecosistémicos y desestabilizan el equilibrio natural, inducen a desastres naturales y a otros problemas de la ciudad. Problemas inherentes a la gran cantidad de inmigrantes pobres que se ubican en terrenos marginales y de ladera, donde, además, no se lleva a cabo una adecuada planificación urbana, generando asentamientos sin un sistema de espacio público que les brinde soporte e integración social y espacial con el resto de la ciudad.

Palabras clave

Urbanismo, Ladera, Ambiental, Espacio público, Planeación, Sostenibilidad.

About the process of integration in Bogotá's southern neighborhoods

Abstract

The ecosystem environment and the natural balance are being negatively impacted by human settlements that induce to natural disasters and other side problems of the city, due to the number of poor immigrants that establish in periphery zones, marginal and hill territories. Absent of urban planning, generating urban settlements without a public space system that could offer them social and spatial support or integration to the rest of the city.

Key words

Urbanism, Hill, Environment, Public space, Planning, Sustainability.

Recibido: abril 11 / 04

Aprobado: julio 24 / 04

En noviembre de 2001 se culminó el trabajo *Proceso de Conurbación de Soacha y Bogotá*, como documento de tesis en la Maestría en urbanismo. Este señalaba la evidencia edificada más reconocible que constituye la realidad metropolitana que de hecho ocurre por encima de los formalismos legales en la región de la llamada Sabana de Bogotá. En términos morfológicos en la década de 1980 se reveló una metrópoli cuando se percibía continuidad en viviendas y barrios adosados en los recorridos cotidianos de los usuarios de la autopista al sur. Desdibujando así los planos oficiales de las oficinas de planeación respectivas en donde la realidad aparentaba acabar en una línea abstracta y cortante.

El anverso de los planos oficiales es la realidad de miles de habitantes que acuden a trabajar o a usar la ciudad central y que viven o trabajan en Soacha. En este sentido el trabajo de tesis centró su interés en describir el proceso urbano y regional usando las categorías morfológica y tipológica, conocidas hace ya bastante tiempo dentro de análisis de la forma de proyectos arquitectónicos. Esto acompañado de una explicación histórica de las relaciones sociales causales del proceso de conurbación.

¿Lo urbano y lo regional?

La realidad plantea retos para los que realizamos análisis del territorio. Por ejemplo, el de sobrepasar los límites de los estudios para la planeación de ciudades que impide abordar la realidad metropolitana “de hecho” sin tener que decretar qué es legal y qué no lo es. De la misma manera la forma edificada se puede circunscribir a docta “Arquitectura” segregada de la tosca “construcción”¹. Se presentan criterios muy disímiles para el análisis que van desde la articulación de una red de ciudades que conforman la región metropolitana hasta la jerarquización de funciones en torno a una ciudad núcleo, que da origen al concepto de ciudad-región.

La realidad sobre el conjunto geográfico de la Sabana de Bogotá no puede seguir evadiendo y compartimentándose en las ciudades y el campo o en lo urbano y en lo regional. Este trabajo avanzó constituyéndose en una investigación básica, de carácter argumental y, por las técnicas de observación y verificación, empírica. La evidencia encontrada fue rotunda: la periferia bogotana ya no son sus barrios más alejados sino otros barrios de otras poblaciones inmediatas. Esta en discusión el mantenimiento de las condiciones de dependencia o la superación de ellas.

Esta realidad definió el enfoque, la forma inicial de considerar el estudio de caso. El punto de partida fue comprender la realidad como un conjunto de relaciones sociales y económicas contradictorias que se producen de manera desigual y combinada, determinando de manera general (no absoluta) el desarrollo del proceso de conformación de las formas urbanas o regionales. En su origen, desarrollo y producto final de estas formas regionales mantienen particularidades que pueden ser explicadas desde la forma en sí, aunque dichas particularidades no las pongan por fuera de las relaciones sociales.

Las necesidades de producción de la sociedad capitalista originadas en la primera revolución industrial rebasaron los horizontes de crecimiento edificado. El cambio significó la expansión de los centros tradicionales. La necesidad de mano de obra y de cierto servicio complementario a la industria configuró crecimientos urbanos aldeaños que luego se conurbaron con las ciudades próximas. La particularidad bogotana, es que ello ocurrió en los últimos 24 años, la cuarta parte del tiempo que tomó en las ciudades de los países actualmente industrializados.



Imagen 1. Una vivienda en el área de Cazucá, en Soacha, evidencia de el refugio como mínima posibilidad de consolidación actual. Foto del autor en año 2000, llevaba 6 años de construida.

¹ “[...] la separación de edificación y arquitectura mantiene toda su actualidad” en tanto que “[...] nos distanciamos de la arquitectura: tratando, no obstante, de deducir sus valores reales, culturales, a partir de la edificación misma, para poder leer lo singular en su contexto, evitando hacer una “historia de lo singular” paralela, autónoma”. Porque para esta última, la edificación “es la auténtica protagonista de la historia del hombre en su variada y continua producción del propio ambiente: es la historia de la humanidad lo que más nos interesa, esa historia que comienza a aparecer, ya no tan esporádicamente, en los estudios especializados de historia económica y de historia social.” [Caniggia: 1995] y [Solà Morales: 1997].

A finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX, Patrick Geddes planteó que la región es la escala más adecuada para entender las metrópolis. La “sección del valle, desde las colinas hasta el mar” es el escenario de ellas.

“Las prolongaciones de las ciudades se extienden naturalmente como estrellas a lo largo de las principales vías públicas. Se puede impedir que se junten si se colocan escuelas, campos de juegos y parcelas vacías en las superficies rurales sin edificar que queden entre ellas”. [Geddes:1960:94].

Posteriormente Lewis Mumford, quien había conocido a Geddes, convirtió la categoría de la región, como conocimiento del fenómeno que envuelve a las ciudades, en una herramienta elevada a paradigma de acción sobre una fracción del territorio. Esta propuesta estaba estructurada por una red de pequeñas ciudades y de infraestructuras de soporte para el crecimiento físico, es decir, la red de urbes como factor descentralizador. Pierre George contribuye en este aspecto cuando la describe como

“por definición, un lugar de empleos terciarios, ya que una de las funciones de la ciudad consiste en prestar cierto número de servicios a las comarcas limítrofes, o sencillamente a un hinterland determinado, y la presencia de una cifra elevada de habitantes engendra la necesidad de servicios de interés local” [George:1982:113]

Secchi a su vez puntualizaba las características causales así:

“(…) en las migraciones pueden tener lugar fenómenos de congestión, es decir, situaciones en las que la adición de una unidad marginal de asentamiento o de movimiento aumente los costes de producción de los bienes y servicios producidos y ofrecidos, o reduzca la renta generada en el mismo centro. (...). Tales situaciones, comportan, verosímilmente, una divergencia entre productividad social y privada. (...) las diferentes empresas fundamentan sus decisiones de inversión y producción en un cálculo de los beneficios privados, entre los que tienen en cuenta las economías de urbanización con lo que la propia empresa puede verse favorecida; en cambio, las deseconomías y economías externas creadas por la actividad de cada empresa no son tenidas en cuenta en dicho cálculo (...) los fenómenos de congestión serán tanto más sensibles cuanto más sobrestimen las economías externas de urbanización los diferentes agentes” [Secchi:1968:41].

En el sur de Bogotá, como en el conjunto de la metrópoli, se puede ubicar una red previa de soporte, una preexistencia al proceso hoy conocido. Se originó en 1954 cuando fueron anexados al Bogotá de entonces los municipios de Usme, Bosa, Engativá, Suba, Usaquén y una parte del área del Páramo de Sumapaz.

La metrópoli: lo urbano regional

En el análisis de investigación se recurrió a la lógica dialéctica para caracterizar el crecimiento urbano regional como una realidad producto de la unidad del fenómeno y la esencia. El fenómeno es la materialización manifiesta en lo edificado y practicado por los habitantes y agentes promotores², la esencia es la estructura explicativa del funcionamiento necesario de las ciudades capitalistas dependientes de capitales extranjeros, como es el caso que nos ocupa.



Imagen 2. Otra vivienda, esta vez alineada y paralela al cableado de la energía eléctrica. Esta fue realizada en el año 2000, el conjunto de viviendas está asentado hace 14 años en Santo Domingo, Ciudad Bolívar.

² Los agentes constructores comerciales legales e ilegales, los auto-constructores y el Estado a través de sus instituciones.

La práctica cotidiana en investigación urbana plantea cuestiones como que los productos –sean suelos, infraestructuras, viviendas, las ciudades, el campo– son fijas, que las configuraciones sociales de los habitantes y/o agentes constructores y los objetos (las edificaciones) son un conjunto material “cosificado” originario e independiente; del mismo modo considera así el mundo de las representaciones ideológicas –lo popular, la cultura, lo planeado o lo que no lo está–.

Por el contrario, la manera lógica de la cual somos partidarios no acepta la realidad bajo su aspecto inmediato, sino que se propone someterlos

“a un examen en el cual las formas cosificadas del mundo objetivo e ideal se diluyen, pierden su fijeza, su naturaleza y su pretendida originariedad, para mostrarse como fenómenos derivados y mediatos, como sedimentos y productos de la praxis social de la humanidad”. [Kosik: 1963: 10].

La explicación real está en la estructura social y urbana que construye la sociedad. La realidad cambia según la voluntad de quienes la construyen: los seres humanos en relaciones sociales que se mantienen, se reforman o cambian drásticamente. No hay destino o misterio alguno. La pobreza, las viviendas deficientes, los barrios precarios son producto y necesidad de las relaciones del sistema social, económico, político y cultural dominante.

Lo anterior reafirma la diferencia con posiciones teóricas de la *marginalidad*³ y/o la *espontaneidad urbana* porque provienen de explicaciones del fenómeno en sí mismo, negando el contexto del conjunto del asentamiento y la sociedad. Ambos conceptos resaltan una supuesta originalidad y elevan a característica particular personas o comunidades sociales que estarían por fuera o no incluidas en la sociedad y que lo que realizaran –lo edificado– ocurriría por fuera de los patrones urbanos de los asentamientos conocidos. Por el contrario, los sectores sociales más pobres son parte de la sociedad actual, el asunto es que están en la parte más baja de la pirámide social en donde los Derechos jurídicos y políticos no se garantizan. Por lo cual optan por ocupar y edificar en lugares residuales de las grandes aglomeraciones.

En este proceso individualmente el trabajador o la organización social producen la consolidación del barrio y de sus edificaciones, en primer lugar, originadas por los salarios que ganan, y en segundo lugar, por alguna renta que obtienen por la ubicación del barrio o de la edificación y la expansión del mismo.

Todo ello puede ser corroborado cuando se examina con conceptos descriptivos –propios de la arquitectura como disciplina– como la observación *morfológica y tipológica*. Desprendidos de los anteriores se reconocen las *preexistencias*, las “marcas” de suelos con prácticas agropecuarias, industria agrícola o minera. Esas preexistencias en la mayoría de los casos analizados pasaron a ser *obras infraestructurales incompletas*, se refiere a caminos, acequias, zanjas, explanadas usadas originalmente en formas productivas ajenas a la producción de barrios o vivienda; estas son “recicladas o mutadas” para constituirse en carreteras de acceso, canales de aguas negras y lluvias, etc., de carácter “provisional” en la ocupación. El concepto *urbano o regional* como división funcional derivada del papel de asentamientos con alta concentración y densidad en edificaciones con relación a otros asentamientos más dispersos y raros en edificaciones. Igual ambos comprendidos y sujetos a las relaciones jerárquicas y funcionales derivadas del carácter económico y social predominante. Las *Piezas Urbanas y/o Regionales* agruparon zonas de crecimiento que han compartido características similares en su consolidación física y en el tiempo que tomó su conformación; se han agregado otras características como la localización geofísica y la accesibilidad.

Otros conceptos que han probado su utilidad son los de *urbanización, parcelación y edificación*⁴; en donde la primera es entendida como el procedimiento de construcción de obras de infraestructura con relación o a un barrio o a toda la periferia; la parcelación como procedimiento físico de demarcación del predio, de la manzana, de las vías de acceso o servidumbre al conjunto del asentamiento, y no implica –al igual que el concepto anterior– que necesariamente exista un acabado final en las demarcaciones. La edificación es el procedimiento de construir el hecho edificado –acabado en su totalidad o no–, ejecutado en tiempos simultáneos o separados entre sí.

En términos generales podemos observar –con este “instrumental”– la re-utilización la parcelación preexistente

³ El concepto de marginalidad planteado por Gino Germani y Aníbal Quijano, entre otros, se define como la falta de participación (en los derechos y deberes ciudadanos) del individuo o de los habitantes de conjunto de los asentamientos más pobres. Esta afirmación desconoce el contexto histórico de la sociedad capitalista y su necesidad de un ejército de desempleados para la reproducción del capital; soslaya la existencia de habitantes empobrecidos que no acceden en igualdad de condiciones a sus derechos, no porque no quieran sino porque las reglas de reproducción del capital imponen la segregación de su lugar de habitación en donde se invierta lo menos posible pero pueda obtenerse la mayor ganancia del trabajo de sus habitantes.

⁴ Derivados de las características descriptivas y significativas de los conceptos de Solà Morales y contextualizados a nuestro análisis.

y el uso de asentamientos anteriores –con condiciones precarias iniciales– como posibilidad de acceder a las redes o sistemas de infraestructuras así estén incompletas. De ello se concluye que una particularidad de la zona es que los suelos han sido y son sobre-explotados por los propietarios a través de distintas formas productivas. Las ganancias de toda esta actividad no se revierten en la construcción de obras de infraestructura de completa calidad, lo que encontramos allí son obras apenas suficientes para que cumplan funcionalmente. Para que los trabajadores subsistan, para que puedan ir y volver de cualquier lugar que sea su trabajo.

Asimismo, se reconoce la tendencia de todas las metrópolis: la autopista Sur y la autopista al Llano constituyen dos ejes viales muy dinámicos que estimulan el crecimiento de tejido urbano. Estos componentes del sistema vial nacional facilitan la operatividad de las precarias redes de carreteras barriales.

De cuadricefalia o macrocefalia

La red de ciudades y sus relaciones configuran un contexto necesario para explicar cualquier crecimiento urbano y regional desde cualquiera de las ciudades colombianas sobre las regiones en el país. Durante la mayor parte del siglo XX Bogotá fue una de las cuatro ciudades de la “cuadricefalia urbana”; ser la capital político-administrativa del país la diferenciaba de las otras tres. En las dos últimas décadas la importancia de Bogotá se ha incrementado tanto que alcanzó la hegemonía sobre las restantes ciudades en aspectos que antes no la caracterizaban. En esta revisión general de la situación de la red de ciudades se encuentran los siguientes elementos que podían explicar el desarrollo de la conurbación: Bogotá como metrópoli en función del crecimiento demográfico, el desarrollo económico y la situación geográfica.

Para el momento de escribir el trabajo de tesis apareció un testimonio bastante elocuente de lo macro, en el sentido de las tasas de ganancia por renta de suelo y de lo cefálico que significaba invertir en el área de influencia de la metrópoli.



Imagen 3. El barrio el Porvenir en Soacha, sitiado para obligar a sus habitantes a rendirse ante las autoridades y dueños del predio en los años de 1970.

En “el 93 y el 94 tuvimos una expansión crediticia que subió los precios de la propiedad raíz 10 veces más. En la Sabana de Bogotá, el precio de la tierra se multiplicó por diez y los ricos de Colombia nos volvimos mucho más ricos” [Garay:2000].

En la Sabana la producción de suelo urbanizable podía llegar a ocupar hasta cuatro veces el suelo que se emplea para un habitante en la ciudad central [DAPD:2000:10] o como fuente de rentas, de valorización. En Soacha predomina el suelo usado en pastos o rastrojo; suelos degradados biológicamente pero con posibilidades de generar ganancias en operaciones urbanas antes y en el futuro [SGC:55]⁵.

En los últimos 24 años la dinámica de demanda de suelos para crecimientos residenciales se produjo en la periferia de la ciudad central, en últimas en la población vecina de Soacha. Para el caso se hacen evidentes varias características generativas del proceso de conurbación la inter-relación entre la red de carreteras y los medios de transporte.

“En efecto, los sistemas de transporte, basados en compañías privadas de autobuses han desempeñado un papel muy importante en el proceso de transformación de las metrópolis actuales y se han podido consolidar gracias a las condiciones generadas por el crecimiento urbano acelerado. Proceso en el cual la implantación de barrios populares, cada vez más alejados de los lugares de trabajo, ha

⁵ En la Cuenca alta del río Bogotá, los pastos han aumentado su área de 184.500 a 260.060 hectáreas.

ocasionado que más de dos terceras partes de la población urbana se convierta en cautiva del transporte colectivo”. [Montezuma:2000:3].

En el área de estudio no es posible desligar los procesos de transporte de la ciudad núcleo y de Soacha; cambia el ente administrativo del transporte colectivo pero no el comportamiento de cobertura y tipo de medio utilizado. La infraestructura fundamental para el soporte de estos usos fue la carretera nacional al sur hoy la autopista al sur. Los caminos preexistentes –articulados a la carretera nacional– eran las vías usadas por la explotación minera o agrícola y el trazado de las pocas manzanas en los cascos fundacionales de Bosa y Soacha. A su vez la carretera ha sido y es el acceso del sur y del occidente del país. Hoy el sistema vial del área conurbada está basado en los caminos que comunicaban haciendas, veredas y canteras.

Además, los cascos históricos de Bosa y Soacha, muy reducidos en los años 50, eran remanentes combinados de encomiendas españolas y pueblo de indígenas. Aprovechando la caída del río Bogotá sobre el Salto del Tequendama se construyeron la Electrificadora del Charquito y la fábrica de tejidos Alicachín, que fue de las primeras en alimentarse de electricidad. Estos equipamientos o infraestructuras preexistentes propiciaron actividades similares o de servicio en el extremo sur de la cuenca. También existió la industria minera de extracción de materiales de cantera en Terreros y en la vereda Panamá.

Finalmente, entre los años 70 y 90 Bosa y Soacha presentan constantes geofísicas o preexistencias geográficas como las siguientes: por un lado, se ocupan las partes bajas y medias de los cerros (ladera), en un comienzo los cerros orientales y luego los sur-orientales de la última etapa en Bogotá hasta Soacha; por otro, las áreas planas sujetas a mayores rentas se urbanizan para recuperar ganancia de terrenos inundables.

La precariedad edificada de ayer y de hoy

En el área conurbada concurren tres factores principales: el *crecimiento demográfico*, el *uso del suelo* (adquisición y ocupación) y el *corredor urbano regional* como tipología de articulación por el acceso al transporte, a la provisión de agua y por la localización de la industria.

1. En las dos últimas décadas ha existido un salto en el número de habitantes en el área conurbada. Según el censo de 1985 la localidad de Ciudad Bolívar creció

7.3 veces con respecto al censo de 1973. En el mismo periodo Bosa creció 6 veces y Soacha 2.9 veces. Las cifras de la década del noventa muestran un crecimiento de por lo menos el doble de su tamaño. La población que llega por desplazamiento forzoso no ha sido cuantificada en forma sistemática pero es posible corroborar que una cantidad cercana al 32% de la registrada en Bogotá se asienta en el área.

2. El factor más importante para que una familia escoja lugar de vivienda es el precio con el que se adquiere, es decir, la facilidad económica para la entrega y ocupación del predio o casa-lote. Al usuario poco le interesa si tiene título notarial o no, su interés es tener techo o resguardo que pueda reclamar para sí porque lo ocupa. Por esta razón el valor de la “solución” de vivienda “informal” es bajo en comparación con el valor de una “solución” en el mercado legal, sea de agentes comerciales o estatales. Cuestión distinta es el costo de construcción que llega a ser muy elevado por el valor agregado que el usuario debe pagar al intermediario vendedor de materiales y por el trabajo individual o familiar que se invierte en la vivienda “informal” a lo largo de la vida del núcleo familiar.

Por la observación durante el tiempo estudiado se concluye que la actividad constructora de los agentes “piratas” está asociada con los industriales mineros. Ese suelo, una vez agotado, es frecuentemente ocupado por vivienda. El suelo es sobre-explotado y no se invierte en las condiciones infraestructurales suficientes para que sea urbanizado. Este hecho excluiría este tipo de suelos de la oferta para vivienda pero las condiciones de pobreza de sus compradores lo incluyen en el mercado.

Los datos de metros cuadrados construidos por año muestran que en el periodo de 1985 a 1995 la actividad fue muy importante (crece el sector formal); en el mismo periodo se conurba el área. En ese lapso el Estado y las inmobiliarias comerciales recibieron incentivos financieros; a los usuarios potenciales se les ofrecían subsidios; en general se promocionaba la actividad en la VIS.

3. Los factores que más han incentivado el crecimiento en un corto periodo (20 años) son las facilidades que ha prestado el corredor urbano y regional: transporte, acceso al consumo de agua y la localización de actividades distintas a la vivienda, en especial la industria minera. Este corredor urbano y regional es una *preexistencia*



Imagen 4. Aspectos de calles peatonales en el barrio Compartir de Soacha construido por un agente constructor comercial legal hacia el final de la década de 1980. Otro caso por el mismo tipo de agente pero edificado al final de la década de 1990 sobre la autopista al sur.



Imagen 5 El barrio del ICT en Cazucá, lleva el mismo nombre, fue construido en la década de 1970 en Soacha detrás de la zona industrial.

en el sentido en que articula caminos veredales y trazas que hoy sirven de soporte para el sistema vial actual.

El corredor urbano regional conduce y extiende las dinámicas de crecimiento e involucra y sobrepasa los núcleos (nodos, cascos fundacionales y polígonos de proyectos) principales y secundarios hacia la región y la cuenca alta del río Bogotá. El transporte se ha podido prestar en forma más o menos eficiente en función de que, en el caso de necesitar otro vehículo para llegar a un destino, las distancias desde la autopista no son muy largas (2.500 mt. máx.). Además, la multiplicidad de rutas disminuye la necesidad de trasbordo.

La realidad edificada producto de estos factores es “achacada” a dos agentes: el primero los agentes constructores comerciales ilegales, es decir, empresas “piratas” que combinan tecnologías semi-industriales y artesanales, que adquieren suelo y producen algunas obras de infraestructura y viviendas. Por el otro lado a los agentes autoconstructores, los usuarios que usan tecnologías artesanales para las viviendas que ocupan o para las redes de servicios de agua o electricidad “provisionales” que realizan en forma colectiva o individual para que el asentamiento se mantenga.

Lo anterior es parcialmente cierto; el Estado a través de sus instituciones también ha sido responsable directo en la producción de la periferia pasando del fomento de la autoconstrucción en décadas pasadas, a relegar responsabilidades en la producción, el intercambio y el consumo actualmente. Allí convergen varias condiciones sociales y económicas que el Estado –negando su “paternidad”– produjo directa o indirectamente como las siguientes: fuerte demanda de vivienda para grupos de bajos ingresos (inmigrantes empobrecidos o expulsados de sus lugares de trabajo), escasez de oferta del Estado y privada (en suelo disponible, en subsidios o en viviendas), bajos salarios (creciente pérdida de capacidad adquisitiva y desempleo), y crecientes precios del suelo.

Afirmamos que esta periferia metropolitana es responsabilidad del Estado porque la han construido con los mecanismos del mercado de suelo dominante y además existen programas y proyectos fragmentarios de la planeación de ciudades que lo reafirman. En el contexto histórico –50 años aproximadamente– los barrios y la vivienda se construyen hoy con mayor precariedad, con tecnologías muy desiguales, infraestructuras y redes de servicios incompletos a pesar de que algunas de ellas son realizadas por las empresas de servicios domiciliarios. Al fin de cuentas es el bolsillo de los trabajadores que allí habitan el que se ve reducido.

Del conjunto de la periferia metropolitana es en la del sur de Bogotá y en Soacha donde se registra mayor dramatismo. Casi que toda observación empírica realizada muestra un panorama incompleto: caminos que funcionan como carreteras o tramas de mangueras que funcionan como redes de agua potable. Incompletas las infraestructuras, los sistemas y las redes porque el crecimiento de toda el área se repite a costa del mantenimiento de la deficiencia. Una metrópoli incompleta como característica permanente. [M. Santos: 1973: 154].

Con todas estas circunstancias el problema de la vivienda pasó de ser Derecho a ser subsidio o a la relación usuario - cliente. Los barrios de agentes constructores comerciales ilegales o “piratas” fueron objeto de concertación con las empresas privadas de servicios domiciliarios para legalizar la relación usuario - cliente. Los barrios en donde los agentes autoconstructores habían logrado algún nivel de consolidación de

sus viviendas se fomenta arrendar una pieza, un primer piso con dineros de subsidio. Las familias que llegaron a partir de 1980 en adelante no conocieron Derechos. A cambio de ello algunos han recibido subsidios o créditos en UPAC o UVR del sector financiero. Para el resto queda la alternativa de ser arrendatario o adquirir ilegalmente un predio o una “mejora”.

No hay suficiente información estadística sobre barrios populares que permita hacer afirmaciones absolutas pero se confirma, por los censos poblacionales que en Bogotá ha disminuido la brecha entre hogares que demandan vivienda y viviendas disponibles, es decir, se ha ampliado el número de hogares con techo⁶. Entre 1960 y 1970 la escasez de vivienda era un hecho, ahora hay déficit pero proporcionalmente puede ser menor por la disminución de la tasa de crecimiento demográfico anual. En la década del setenta los barrios autoconstruidos apenas estaban empezando a edificarse, hoy ya tienen disponibilidad de una pieza como mínimo para la oferta de vivienda arrendada.

Tesis del proceso de conurbación

Para el caso de estudio, la constitución del área del Distrito Especial es el precedente necesario para comprender el comportamiento de su crecimiento y la tendencia de alta densidad en la ciudad central. Para la ciudad central el área Distrital fue útil; de alguna manera se previó su propio crecimiento, pero en el plano de la región próxima, la cuenca alta del río, no ocurrió lo mismo. En esa medida el actual crecimiento de la metrópoli debe ser entendido y planeado en función de la cuenca alta del río Bogotá.

En la conurbación se corrobora que la población bogotana global está concentrada. Sobre el perímetro Distrital las viviendas y barrios generados en las últimas dos décadas alojan a su propietarios y pueden tener como mínimo una pieza arrendada; la casa puede alcanzar una altura de dos pisos en algunas zonas. Es allí donde habitan los más pobres, los recién llegados, ellos han usado los mismos barrios aun sin consolidar (*infraestructura incompleta*) para posibilitar los nuevos. El crecimiento es contiguo en toda el área de ladera y plan, no se generan barrios nuevos que realicen actividades autónomas para la resolución de sus necesidades infraestructurales.

El proceso de conurbación es una primera etapa de crecimiento urbano y regional en la metrópoli. Las formas de crecimiento del proceso de conurbación han

desestabilizado morfológicamente la ciudad central y el asentamiento vecino. Son producto y expresión de la crisis estructural del territorio (léase propiedad del suelo). Son un producto desigual debido a los medios tecnológicos que se usan en su producción, sean industriales o artesanales. El producto morfológico y tipológico combina el desarrollo progresivo permanente de los autoconstructores con las viviendas que han sido “acabadas” con técnicas industriales. El rápido crecimiento urbano lleva superpuestas la memoria colectiva rural de los recién llegados y los modelos de consumo de la ciudad central.

Los patrones de comportamiento que han marcado la tendencia son:

- La repetición de condiciones topográficas en la ocupación sobre las pendientes de los cerros colindantes.
- La habilitación de suelos potencialmente urbanizables (aunque estén degradados en varias oportunidades) por las ventajas funcionales del corredor urbano y regional en la oferta y venta para el futuro.

La evidencia muestra que la edificación de vivienda emerge por encima de la consolidación de barrio. En la escala de la conurbación física que ocurre actualmente en el área, el factor más importante en las formas de ocupación y crecimiento ya no es el barrio como morfología vecinal, más o menos equilibrada y solidaria en los procesos de consolidación. Hoy la forma predominante de ocupación y crecimiento es la vivienda, es el refugio, la mínima expresión de ocupación predio a predio. Ésta es también una expresión del profundo desequilibrio de las formas infraestructurales.

La tendencia funcional de la metrópoli es la alta concentración en el centro expandido de la ciudad central, es decir, existe un efecto centrípeto de las actividades más importantes para la metrópoli; el efecto es inverso en la conurbación, es centrífugo, la congestión y las deficiencias funcionales son responsables de este efecto. El desequilibrio derivado de las desigualdades infraestructurales es la primera de las particularidades de este proceso de crecimiento, en esa medida es similar a la particularidad del crecimiento nacional.

⁶ Sin embargo, estos datos ocultan la precarización de la vivienda porque no miden las condiciones de habitabilidad. La penuria de la vivienda podría capturarse con los siguientes indicadores: a) hogares habitando en viviendas con materiales precarios, b) hogares con carencia de servicios públicos, c) hogares que comparten viviendas, d) hogares con problemas de hacinamiento (*Ibid*). (Jaramillo, 1992, 8).



Imagen 6. Las preexistencias que fueron usadas por la industria minera o la actividad agrícola es re-usada para obtener mas ganancia, esta vez con viviendas. En La Cabrera, muy cerca del barrio Pablo Neruda en Sibaté y el barrio el Oasis cercano a la laguna de Terreros en Soacha.

En el municipio de Soacha hubo formas de ocupación particulares como los proyectos de la ciudadela San Mateo y Compartir que descentralizaron las tendencias de crecimiento. Este efecto fue positivo en un principio, pero se volvió negativo porque desequilibró las infraestructural locales. Con efectos más perjudiciales, Ciudadela Sucre no sólo desequilibró las condiciones infraestructurales sino que ha sometido a los residentes a un entorno cada vez más precario. Con un escenario común (el sur de la cuenca como mínimo) los proyectos podrían estar regulados y las tendencias podrían canalizarse para mantener equilibrios infraestructurales en medio de la oferta de suelos urbanizables en las pendientes y las planicies.

La tendencia general en el sur de la metrópoli puede ser el cambio de los usos periurbanos de Sibaté hacia el Muña por la presión de rentabilidad de suelo. Los proyectos de ensanche o macro proyectos planteados en el POT de Soacha son una visión a mediano plazo de lo que los agentes privados proponen; ello va a influir en el ofrecimiento de áreas rústicas para la población pobre que no queda incluida en los proyectos de las inmobiliarias comerciales.

El proceso de conurbación de Soacha y Bogotá es un análisis en la coyuntura del proceso de metropolización de la ciudad central. Es el hallazgo de que las “nuevas periferias” no son sólo los barrios “populares”, sino los asentamientos, las poblaciones que son ahora el borde de un problema más estratégico, el tratamiento diferenciado de las áreas conurbadas físicamente de las demás formas de crecimiento para poder mantener una ciudad - región más concentrada que dispersa. Una ciudad - región que actualice las obras infraestructurales, las renueve y no construya nuevas infraestructuras en forma dispersa.

El panorama morfológico nos muestra un paisaje muy heterogéneo en edificaciones. Algunas terminadas y otras en desarrollo progresivo, pero a fin de cuentas, una periferia que se construye sobre sí misma permanentemente.

De todas formas, y para sintetizar, se pueden clasificar varios patrones tipológicos de edificación en el área que muestran cómo la precariedad se mantiene así sea con apariencias apenas aceptables. Por ejemplo, uno de esos patrones es el conjunto de edificios, hecho urbano generalizado más o menos simultáneo, en donde el producto está urbanizado y edificado, está completo, está “acabado” así mismo, pero no en su contexto. Con menos parecido a una isla el patrón tipológico de proyectos fragmentarios de ensanche como hechos con urbanización y parcelación previos, luego vendidos por manzanas o por parcelas para edificarlos.

El patrón tipológico que se origina en la traza parcelaria planteada por el agente promotor está a nivel de manzana en la mayoría de los casos. Hecha de manera muy rústica, sin indicios claros de andenes o sardineles o nivel de diferenciación en cada manzana. Finalmente, el patrón equivalente al básico y primigenio refugio para muchos habitantes pobres, recién llegados a la ciudad e imposibilitados para mantener un arriendo. Por un largo periodo de tiempo la familia debe mantenerse así hasta que el ingreso familiar le permita adquirir materiales y “pisar el negocio” de un predio. Esta situación de miseria no ha mermado, por el contrario, se mantiene y aumenta.

La perspectiva

Refiriéndose a otras ciudades Fernando Negret plantea que “la organización de la producción del café, el azúcar y el petróleo, crea condiciones de movilidad y

de estabilidad de las fuerzas de trabajo distintas y por lo mismo determinan una relación de uso y de apropiación diversas de sus trabajadores con la ciudad que habitan” [Negret, 1998] y que construyen –habría que agregar–.

En ese sentido, la perspectiva de la periferia metropolitana sur –como en la totalidad de la metrópoli– puede o no ofrecer condiciones de trabajo, por lo tanto de vivienda, para los habitantes que llegan, según los censos demográficos, en mayor proporción a poblaciones distintas de la ciudad central. De ello dependerá que las condiciones precarias corroboradas por la descripción morfológica desaparezcan.

La precariedad en la conformación de ciudades incompletas en el país es el resultado de relaciones de producción amarradas a las formas tradicionales de reproducción de rentas. En donde el precio de la tierra es acicate de la carencia o el déficit de equipamientos e infraestructuras para el alojamiento de la población.

El Estado se ha declarado tácitamente imposibilitado para resolver el problema de vivienda, no plantea otra salida que mantener programas asistenciales de subsidio, mejoramiento, etc. Es decir, seguirá apoyándose en el trabajo y el ingreso familiar de los autoconstructores. Contradictoriamente se presenta como mejora la legalización de la tenencia de la tierra, su pago comercial, el pago de impuestos y tarifas que a la larga pueden agravar las ya frágiles condiciones de vida de las familias.

BIBLIOGRAFÍA

- CANIGGIA, Gianfranco y MAFFEI, Gian Luigi. *Tipología de la edificación* Celeste Ediciones, Madrid, 1995.
- DAPD. Región Bogotá - Sabana. “Municipio de Soacha”, 2000.
- DE SOLÁ MORALES, Manuel. *Las formas del Crecimiento Urbano*. Ediciones UPC, Barcelona, 1997.
- GARAY, Luis Jorge. “Entrevista a Hernán Echavarría Olózaga”. En : la *Revista de El Espectador*, Bogotá, 17 de septiembre de 2000.
- GEDDES, Patrick. *Ciudades en evolución*. Editorial Infinito. Buenos Aires, 1960.
- GEORGE, Pierre. *Geografía urbana*. Editorial Ariel, Barcelona, 1982.
- MONTEZUMA, Ricardo. “Proceso de urbanización y movilidad en Bogotá”. En : Ponencia III Seminario ACIUR, Bogotá, abril de 2000.
- MORENO, Omar. “Proceso de conurbación de Soacha y Bogotá”. Tesis de Maestría en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, 2001.
- NEGRET, Fernando. “Entre la construcción de una teoría urbano regional y la diversidad general”. Artículo aparecido En : *Revista Escala* Nº 193, Bogotá, 1998.
- SECCHI, Bernardo. *Análisis de las estructuras territoriales*. Gustavo Gili, Barcelona, 1968.
- Sociedad Geográfica de Colombia. “Cuenca alta del río Bogotá”.