

Avenida ALO: la nueva solución de la movilidad en bogotá

Karen Fajardo Estudiante de Lenguas Modernas
Camila Robayo Estudiante de Lenguas Modernas
Andrea Saavedra Estudiante de Economía e integrantes
del Semillero DOMUS de la Universidad EAN

Resumen

La corrupción, es sin duda, uno de los principales ejes que influye en la problemática de movilidad que se presenta en la ciudad de Bogotá. Y se ha reflejado en la improvisación por parte de la administración pública en la creación y ejecución de proyectos de infraestructura como el de la Avenida Longitudinal del Occidente, ALO, que tiene como objetivo darle solución a la congestión vehicular y fortalecer la malla vial de la capital del país.

Introducción

Bogotá se ha convertido en el lugar más deseado por inversionistas, empresarios, estudiantes y extranjeros, generando un crecimiento acelerado de la población y un aumento de la producción de bienes de consumo y servicios relacionados con la movilidad, vivienda, turismo y entretenimiento, mejorando así la situación económica de la ciudad. Sin embargo, el Distrito Capital necesita desarrollar un plan de acción que permita facilitar el desplazamiento de la población dentro del casco urbano e interconectarlo con los municipios aledaños y el resto del país. Para solucionar esta problemática, el Consejo de Bogotá aprobó un megaproyecto, con el Acuerdo 13 de 1998, que enlazaría la zona norte con la zona sur y así facilitaría el transporte de carga, sin necesidad de recorrer toda la ciudad, dicho proyecto se conoce

en la actualidad como la Avenida Longitudinal de Occidente, (ALO). Sin embargo, los resultados no han sido los esperados debido a los constantes debates políticos, económicos y ambientales, que han retrasado el proceso de ejecución de la obra.

Por otra parte, la situación actual de Bogotá en donde se localizan barrios afectados por la ola invernal con casas totalmente cubiertas por aguas provenientes de antiguos ríos que fueron reemplazados por la construcción de viviendas; probablemente la implementación de la Avenida Longitudinal de Occidente pueda generar una problemática similar a la que vivimos hoy en día, con la diferencia de que los daños materiales y ambientales serán irreversibles.



Desarrollo

En el año 1961, Bogotá tuvo la fortuna de contar con el liderazgo de Jorge Gaitán Cortés, uno de los hombres más visionarios de esta ciudad quien dedicó parte de su vida a la planeación de la movilidad en la Alcaldía Mayor de Bogotá. Durante su mandato como Alcalde Mayor, se firmó el Acuerdo 38 de 1961 del Plan Vial Piloto del Distrito Especial para la creación de las principales vías que hoy conforman la malla vial de la capital donde se traza la Avenida Longitudinal Regional junto con las principales vías que ayudan al flujo vehicular en la actualidad, las cuales son: la Carrera 68, Calle 80, Avenida Boyacá, Calle 53 y Calle 63.

Veinte años después del Acuerdo 2 de 1980 y del Decreto Distrital 619 de 2000 en donde se vio la necesidad de conectar la Avenida Longitudinal Regional con el resto del país, se reestructuró tanto su nombre como las zonas que se van a beneficiar. Actualmente, esta vía es conocida como Avenida Longitudinal Occidental (ALO), y tiene como objetivo conectar por el occidente, el sur con el norte de la ciudad donde se encuentran localidades como Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba. Esta vía podría facilitar el paso del transporte de carga pesada y contribuiría a la descongestión vial en Bogotá.

La doble cara de la avenida ALO:

En principio, la ejecución de la Avenida ALO desarrollaría en tres fases, en donde cada tramo por construir tendría un grupo de responsables que integra al Gobierno Nacional al departamento de Cundinamarca, al Instituto de Desarrollo Urbano, IDU; al Distrito Capital y a los municipios vecinos, entregando así, un total de 50 km de carretera que

conectaría la ciudad de norte a sur y con el resto del país, en el siguiente orden:

Tabla 1. Fases y responsables de ejecución de la Avenida ALO.

Tramo	Longitud	Descripción	Competencia
Norte	20 Km	Enlace Torca – Enlace Medellín Calle 80	Distrito Capital - IDU
Centro	6 Km	Enlace Medellín Calle 80 - Enlace Centenario Calle 13	Distrito Capital - IDU
Sur	24 Km	Enlace Cente- nario Calle 13 Avenida Ciudad Villavicencio	Distrito Capital - IDU
		Avenida Ciudad Villavicencio – Río Bogotá (Límite Distrito)	Distrito Capital - IDU
		Río Bogotá – Chusacá*	Nación-INVIAS

Fuente. CONPES 3433. Ministerio de Transporte – INVIAS (2006)

La primera fase que dio inicio a la construcción de la Avenida ALO fue la correspondiente al tramo sur entre el río Bogotá - Chusacá, tal como lo muestra la tabla 1 según la información contenida en el documento CONPES 3433:

“Propuesta para la construcción y mantenimiento Avenida Longitudinal de Occidente-ALO, Sector río Bogotá - Chusacá, prevé que en el Plan de Desarrollo y la Ley de inversiones 1994-1998 se asignaron partidas para la realización de este proyecto mediante contratos de concesión. Para el desarrollo del proyecto se han suscrito dos convenios entre

el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS en los años 1997 y 2001, por medio de estos convenios se inicio la adquisición de predios, estudios fase III y construcción de 4.5 km por parte de INVIAS en el sector Canoas - Chusacá”. (DNP, Ministerio de transporte-INVIAS, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2006).

Sumado a esto, se dividió la responsabilidad de construcción del tramo total ubicado en el sur de Bogotá según lo estipulado en el mismo documento CONPES 3433:

“Tal como se indica en el tabla 1, los tramos norte y centro están a cargo del Distrito Capital, en cuanto al tramo sur comprendido desde la Calle 13 hasta el río Bogotá es competencia del Distrito Capital y el sector desde el río Bogotá hasta Chusacá hace parte de la red vial a cargo de la Nación. La intervención a realizar desde Chusacá hasta el río Bogotá incluye un puente vehicular de 60 m de luz, la cual se efectuará con recursos de la Nación y la ejecución estará a cargo del INVIAS en el periodo 2006-2008. El sector río Bogotá-Chusacá en el tramo comprendido entre el río Bogotá y Canoas, las obras serán ejecutadas por la Nación a través de INVIAS en una longitud de 9.6 km, con las siguientes características técnicas” (DNP, Ministerio de transporte-INVIAS, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2006).

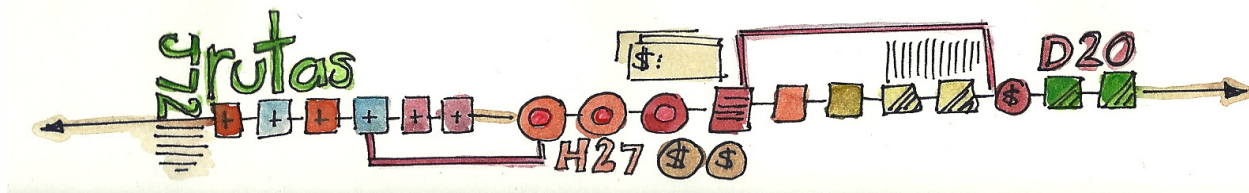
Tabla 2. Características técnicas de ejecución del tramo río Bogotá - Canoas

Tramo	Características
Tipo de calzada	Bidireccional (Calzada oriental de diseño Fase III)
Longitud del tramo	9.6 km (Canoas-Río Bogotá)
Estudios	Ajustes los diseños fase III del proyecto Contrato IDU 888/99
Predios	Adquisición de predios para el corredor vial

Fuente. Ministerio de Transporte –INVIAS

En la realidad, del total de recorrido previsto en el 2006 hasta el año en curso para el tramo Sur, río Bogotá - Chusacá, deberían de estar ya construidos 14.1 km de los cuales en realidad solo hay 9.5 km en total y cuyas obras se realizaron hasta el 2009, eso, teniendo en cuenta que ya se habían entregado 4.5 km entre el tramo Canoas-Chusacá. Además, no se cumplieron las características técnicas estipuladas por el documento CONPES 3433 ya que el puente vehicular de 60 metros de luz hasta el día de hoy, no existe.

Por otra parte, los predios que se iban adquirir para realizar las obras de toda la construcción, que en total son 1.109, solo se han adquirido 403 viviendas hasta el 2007. Aún faltan por negociar 706 terrenos, pero el problema radica en que desde el 2009 muchos de estos terrenos fueron



invadidos y destinados a actividades de todo tipo, desde espacios comerciales como plazas de mercado, talleres automotrices y parqueaderos ya acreditados desde hace ya varios años, hasta en lugares ocupados por basuras, escombros, para expendio de drogas y familias de recicladores en las localidades de Fontibón, Engativá y Suba.

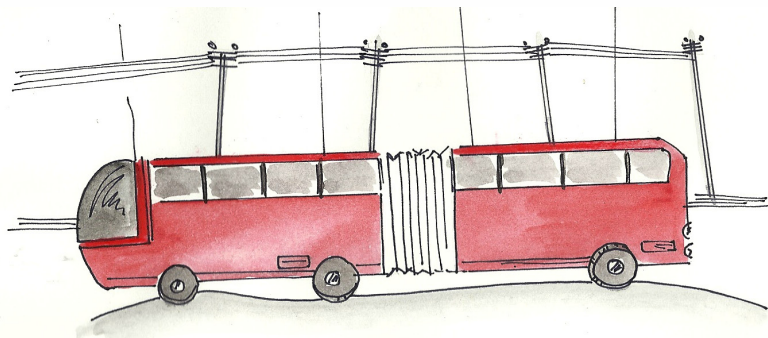
Esta problemática se ha convertido en una situación insostenible para las comunidades que viven en dichas localidades debido a la suspensión de la vigilancia sobre estos terrenos desde hace varios años. Aunque el mal persiste, recientemente el IDU realizó una licitación para volver a tener un sistema de vigilancia privada a lo largo de 10 km a la redonda sobre estos terrenos, para alivio de la comunidad vecina. Según información del Portal Colombia.com, “la empresa que ganó esa licitación fue la Compañía de Seguridad y Vigilancia Privada Rumbo Asociados Ltda.”.

Implicaciones económicas

La inversión total de la concesión Longitudinal del Occidente está estimada alrededor de \$400.000.000 millones de dólares donde la mayoría del presupuesto proviene la Nación. Según datos del Consejo Superior de Política Fiscal, CONFIS, y algunos apartes en la solicitud de Aval Fiscal INVIAS indica lo siguiente:

“Entre el 2006 al 2008 el costo de inversión únicamente para la Fase Sur de la Avenida ALO es de \$46.264.900 millones de pesos corrientes, frente a los \$50.000.000 millones del año 2001 que aportaría la Nación si el proyecto se realizará por el sistema de concesión”. El estudio recomendó igualmente, “entregar en concesión la operación y mantenimiento de este tramo una vez se construya” “Para el tramo río Bogotá - Chusacá, que hace parte de la misma fase, en la compra de predios, estudios y construcción se destinaron \$169.000.000 millones de pesos, donde la Nación aportó \$149.000.000 millones” (Consejo Superior de Política Fiscal, 2006).

En total y en términos reales, solo la Nación ha invertido más de \$190.000.000 millones de pesos. Adicionalmente, el “Gobierno también ha invertido 80 mil millones de pesos; 64 mil en la construcción de 13 kilómetros de vía entre Chusacá, Canoas y río Bogotá y 16 mil millones de pesos en 3 puentes, para un total de 270 mil millones de pesos”. La avenida ALO se acerca casi a los \$300.000.000 millones de pesos, los cuales no se han reflejado en la utilidad y beneficio de la vía que lleva más de cuatro décadas en construcción y aún sigue demandando más recursos, especialmente de los bogotanos.



Consecuencias a futuro de la avenida ALO

A continuación se exponen algunos impactos negativos, tanto ambientales como sociales que se generaran a través de la construcción de la avenida ALO:

Implicaciones ambientales

La situación en la que se encuentra el actual alcalde Mayor de Bogotá, Gustavo Petro, quien dice que hay que establecer un Plan de Desarrollo, que permita privilegiar los respectivos humedales que se encuentran implícitos en el trazado de la vía. En años pasados, el Concejo de Bogotá emite un acuerdo en donde se declaran como reservas ambientales naturales, los humedales del Distrito Capital (Acuerdo 19 de 1994) y consecutivamente en el año de 1997 se firma la Convención Ramsar o Convención Relativa a los humedales de importancia internacional; dicho acuerdo es el único que se centra en un ecosistema determinado, los humedales, que permite reconocer la importancia que estos tienen frente a la conservación global y goza de una característica que tiene como uso principal la sostenibilidad de la biodiversidad, es aquí entonces, cuando el Distrito Capital plantea adelantar un trabajo muy importante que permite proteger los humedales pero alternamente desarrollar los diseños para la construcción de la Avenida ALO, permitiendo que no se vulneren las políticas que tienen los humedales. Por este motivo, el 28 de diciembre de 2007 se firma el Decreto 624, “por el cual se adopta la visión, objetivos y principios de la política de humedales del Distrito Capital”.

A finales de septiembre del mismo año, se realiza una conferencia pública en el teatro Antonio Nariño (Gobernación de Cundinamarca), en donde se tratan diversos temas a cerca de la protección ambiental y se dio como resultado la revisión del trazado de la

Avenida ALO con el fin de evitar el paso de la misma por los humedales. Esto demuestra que si se llegara a construir la Avenida ALO, se perdería la posibilidad de poder conectar ecológicamente los sistemas naturales tales como bosques, humedales y ríos. Además, los principales humedales que se verían afectados son: Capellanía, La Conejera, Jaboque y Juan Jaramillo o en otros casos conocido como Tibabuyes.

A continuación se verán más a fondo los principales impactos que trae dicha vía:

- Alteración del comportamiento por parte de las especies a causa de la contaminación auditiva y lumínica: la contaminación auditiva o acústica, sirve como un estado de alarma para muchos animales, ya que el instinto animal está a la mira de posibles riesgos que atenten contra su vida, estos traen como implicaciones que los animales se escondan o se enfrenten entre ellos.
- La Avenida ALO traerá grandes cantidades de contaminación lumínica ya que esta, tendrá un alumbrado indisoluble y afectarán a todos los ecosistemas adyacentes.
- Pérdida de conectividad migratoria: se perdería la conectividad ecológica entre los humedales y el río Bogotá.
- Alteración de las condiciones atmosféricas por el incremento de CO² y muchos otros gases que se generan a partir de la combustión de automóviles.
- Ausencia de la luz solar sobre los ecosistemas: este sería un fruto de los puentes que traspasarían los humedales, consecuentemente estos provocarían la muerte de la flora y fauna ubicada en los humedales afectados.

Cabe resaltar que estos humedales actualmente han sido vulnerados en su mayor parte por predios rurales, que además no permiten que animales y plantas desarrollen su simbiosis¹ debido a las problemáticas planteadas anteriormente. Conjuntamente, es válido afirmar que esta interacción es muy importante para las especies del ecosistema, ya que unas dependen de otras.

¿Por qué salvar los humedales?

Los humedales tienen la capacidad de disminuir las crecientes de agua producidas por las fuertes lluvias, además la falta de estos ecosistemas han generado inundaciones tal y como lo vemos actualmente en la ciudad.

La problemática es: si, existe un marco legal ambiental, que permite preservar los humedales, ¿Por qué no tratan de salvarlos. siendo estos parte fundamental de un ecosistema?

Implicaciones sociales

En cuanto a los alcances a nivel social que tendría la construcción de la Avenida ALO se encuentra la posible vulneración de la población bogotana, más exactamente en las localidades de Kennedy, Engativá, Fontibón y Suba, ya que la ruta de esta principal avenida pasaría involucrando directamente a estos lugares. El deterioro ambiental por la ejecución de la obra desencadenó en grandes inundaciones, una peligrosa amenaza que hasta ahora deja como resultado aproximadamente 50 mil afectados.

¹ Simbiosis. Biol. Asociación de individuos animales o vegetales de diferentes especies, sobre todo si los simbiotes sacan provecho de la vida en común.

Dentro de las dificultades encontramos problemas de salubridad pública, debido a que en emergencias como estas los principales afectados son las personas frágiles como niños, mujeres embarazadas y ancianos, que pueden contraer infecciones respiratorias, deshidrataciones, intoxicaciones, picaduras de moscos, los cuales portan enfermedades virales, etc. Estos cambios sociales conllevan al núcleo familiar a huir del lugar arrasado por la lluvia, generalmente son familias que no tienen la capacidad económica suficiente para arrendar una casa y es ahí donde empiezan a emigrar al centro de la ciudad para tratar de conseguir ayuda del Gobierno.

Es importante decir, que la zona occidental de la ciudad, es la mayor área implicada en el tramo de la Avenida ALO; ese sector en este momento tiende a ser inundable: ¿Cómo será la vía ya construida sabiendo que se afectarán zonas ecológicas que sustentan el agua de Bogotá? Es válido entender que estos humedales se van deteriorando poco a poco y no van a recuperar la misma cantidad de agua por la contaminación generada; esto quiere decir que el Occidente de Bogotá será una zona más propensa a las inundaciones que en la actualidad. Si en este momento el nivel del agua llega a un punto insostenible, será mucho más alto, cuando los pocos humedales que sostienen esta zona de la ciudad sean vulnerados después de finalizada la construcción de la Avenida ALO.

Conclusiones

Bogotá es una ciudad en constante crecimiento y desarrollo económico que trae consigo ventajas y desventajas a la comunidad local, especialmente efectos negativos que han sido el resultado de la mala administración pública y ausencia de gerencia urbana de las anteriores alcaldías y consecuente

a esto el actual Alcalde se ve entrecruzado en intereses políticos y económicos particulares que no le permiten generar soluciones prácticas y efectivas a los problemas de movilidad y planeación a corto, mediano y largo plazo.

Un claro ejemplo, es el desarrollo de la Avenida ALO, principal eje de la movilidad en Bogotá que permitirá un mejor flujo vehicular y la posibilidad de descongestionar los embotellamientos en las horas pico y la interconexión de la malla vial local. Sin embargo, la construcción de esta vía no es la solución al problema de movilidad sino es una de las muchas soluciones que pueden servir para que la ciudad tenga un desarrollo organizado y no improvisado por parte de la administración actual.

Construir calles y avenidas no es suficiente sino van unidas a un programa que incluya al sistema integrado de transporte, al buen uso de los vehículos, a un llamado a la ética e integridad a la hora de manejar recursos públicos que hacen parte del patrimonio de la nación.

La Avenida ALO trae consigo efectos más negativos que positivos si se piensa construir con las condiciones actuales que no garantizan un buen manejo ambiental, ni una buena calidad de vida, tanto para los habitantes de la ciudad como para la flora y fauna local, que son de suma importancia y que han evitado que la ciudad se encuentre en peores condiciones que las actuales.

Referencias bibliográficas

Casi \$ 300 mil millones se han invertido en la ALO, vía que Petro no quiere hacer . (2012). Canal RCN. Consultado el 26 de Abril de 2012. Disponible en: http://www.canalrcnmsn.com/noticias/casi_300_mil_millones_de_pesos_para_la_alo_y_parece_que_no_la_van_hacer.

Consejo de Bogotá. (1994). Alcaldía Bogotá. Acuerdo 19 de 1994. Recuperado el 28 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=507>.

Consejo de Bogotá. (2009). Alcaldía Bogotá. Proyecto de Acuerdo No 050 de 2009. Recuperado el 27 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=34919>.

Consejo de Bogotá. (1998). Proyecto de Acuerdo No 13 de 1998. Alcaldía Bogotá. Recuperado el 29 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=921>

Consejo Directivo de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, CAR. (2006). Acuerdo 12 de 2006. Disponible en: http://www.avancejuridico.com/actualidad/documentosoficiales/2006/46290/a_car_0012_2006.html. Consultado el 29 de Abril 2012.

Consejo de Política Fiscal. (2006). Solicitud de Aval Fiscal Obras Anexas al Túnel del II Centenario (La Línea), Construcción Avenida Longitudinal de Occidente. Recuperado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: <http://www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/MinHacienda/haciendapublica/politicafiscal/actasconfis/2006/Documento%20DGPN%2013%20del%2023%20de%20junio%20de%202006.pdf>

Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2006). Documento CONPES 3433, Construcción y mantenimiento Avenida Longitudinal de Occidente – ALO – Sector Rio Bogotá –Chusacá. Consultado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: <http://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3433.pdf>

50 años lleva en construcción la Avenida Longitudinal de Occidente. (2011). *Elespectador.com*. Consultado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-277638-50-anos-lleva-construccion-avenida-longitudinal-de-occidente>

Escobar Moreno, J. (2012). Impactos de la Avenida ALO. Humedales Bogotá. Recuperado el 23 de Abril 2012. Disponible en: <http://humedalesbogota.com/2012/03/13/impactos-de-la-avenida-alo/>

Grupo Lauca. ¿Qué es la Convención de Ramsar sobre los Humedales? . Consultado el 28 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.grupolauca.com/pdf/22.pdf>.

Departamento Nacional de Planeación. (2009): Avenida Longitudinal de Occidente, ALO. Recuperado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: http://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/Presentaciones/Avenida_Longitudinal.pdf

Real Academia Española. (2009): Diccionario De La Lengua Española - Vigésima Segunda Edición. Real Academia Española. Recuperado el 29 de Abril 2012. Disponible en: http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=simbiosis.

Por predios e invasiones, ALO no podrá hacerse: Personería de Bogotá. (2012). *El tiempo.com*. Redacción Bogotá. Recuperado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-11647743.html

Solucionar inundaciones en la calle 26 valdría 4.000 millones de pesos. (2012). *El tiempo.com*. Redacción Bogotá. Consultado el 28 de Abril 2012. Disponible en: http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-11611081.html.

Cerca de 50 mil afectados por inundaciones en el suroccidente de Bogotá. (2011). *Semana.com*. Consultado el 28 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/cerca-50-mil-afectados-inundaciones-suroccidente-bogota/168748-3.aspx>.

¿Qué pasa con la Avenida Longitudinal de Occidente, ALO? (2008). *Revista Cambio.com*. Recuperado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: http://www.cambio.com.co/paiscambio/798/ARTICULO-WEB -NOTA_INTERIOR_CAMBIO-4603981.html.

¡Qué vergüenza! (2012). *Revista Dinero.com*. Consultado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: <http://www.dinero.com/edicion-impresa/pais/articulo/que-vergenza/143735>. Para Petro no es un “capricho” cambiarle el sentido a la ALO. (2012). *Semana.com*. Consultado el 20 de Abril 2012. Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/para-petro-no-capricho-cambiarle-sentido-alo/173050-3.aspx>

Predios para la ALO están siendo invadidos. (2012). Recuperado el 29 de Abril de 2012. Disponible en: <http://www.colombia.com/actualidad/noticias/sdi/30978/predios-para-la-alo-estan-siendo-invadidos>.

