



¿Por qué es importante la Avenida Longitudinal de Occidente?



RESUMEN

Documento de pensamiento No. 5

La construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente y la discusión que ha suscitado el impacto que ésta generaría en la ciudad no es un tema reciente. Aunque sólo hasta hace varios meses volvió a ser parte de la agenda pública, la ALO - como comúnmente se le llama- ha sido parte del debate que Alcaldes, ex alcaldes, académicos, ecologistas y ciudadanos han librado durante casi tres décadas. Es por esta razón que consideramos de vital importancia que los bogotanos conozcan en que va el proceso y tengan presente las diferentes visiones que se tienen frente a este proyecto de infraestructura.

Nos encontramos ante la que podría ser, además de la vía más importante de la ciudad, la solución a los serios problemas de movilidad por los que está atravesando actualmente el occidente de Bogotá. Es gracias a la magnitud de lo que está en juego y a las recientes posiciones de la administración del Alcalde Gustavo Petro, que muchos sectores han expuesto sus puntos de vista, aportando argumentos importantes sobre varias temáticas, siendo el tema ambiental uno de los que más ha generado diferencia.

Muchas de estas visiones han querido desligar 2 conceptos que para nosotros pueden y lo que es más importante aún, deben ir de la mano: Infraestructura y desarrollo sostenible. La ALO sería la única vía de la ciudad que la atravesaría de Norte a Sur en ambos sentidos, descongestionando avenidas que concentran gran parte del tráfico de este sector, como la Boyacá y la 68, adicionalmente y como lo han planteado varios expertos, no es sólo un proyecto que permitiría alivianar el tráfico gracias a la salida de una parte importante del transporte de carga que a diario debe cruzar toda la ciudad, sino que es la oportunidad de comenzar a configurar una tendencia urbana y regional diferente, teniendo a la capital como un actor importante en los procesos de articulación de la región. Estaría compuesta por cerca de 12 carriles de tráfico mixto, de los cuales dos serían para TransMilenio (O cualquier otro medio de transporte público), amplias zonas de espacio público, separadores verdes y kilómetros de nuevas ciclorutas, beneficiando de manera directa a las localidades del occidente de la ciudad y a municipios como Soacha, Chía, Cota y Mosquera.

Ante este panorama, y teniendo ya estudios que permiten mitigar el impacto ambiental, estamos convencidos de que la ALO es un ejemplo de planificación urbana y se debe construir. Ya es el momento de dejar a un lado las discusiones políticas que no aportan nada, para comenzar a actuar pensando en el bienestar de millones de bogotanos y la posibilidad de abrir nuevos espacios que mejoren la competitividad de la ciudad y la conecten con la región.

¿Por qué es importante la Avenida Longitudinal de Occidente?



Documento de pensamiento No. 5

Autores:

David Luna (*) y Juan Carlos Escobar (**)

Aunque sólo hasta hace varios meses se volvió a poner sobre la agenda pública la construcción de lo que antes se llamaba Avenida Cundinamarca y hoy es conocida como Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), la discusión sobre su futuro no es de tiempo reciente. Este proyecto fue planteado hace más de tres décadas y desde entonces ha generado innumerables debates sobre su viabilidad, trazado, impacto y costos, entre otros aspectos. Mucho se habla de las implicaciones que traería para la ciudad la culminación o no de este proyecto de infraestructura y movilidad, por esta razón creemos de vital importancia que los bogotanos conozcamos que es lo que está en juego y cuáles son las diferentes visiones que se tienen al respecto.

De acuerdo al informe de la estructuración técnica del proyecto Avenida Longitudinal de Occidente Contrato IDU 888 de 1999, los principales objetivos del proyecto son: (IDU, 2000)

- Dotar a la ciudad y a la región de un sistema vial perimetral de intercomunicación Norte-Sur.
- Mejorar la capacidad de tráfico urbano e inter-urbano de la ciudad.
- Reordenar y controlar asentamientos en el área de influencia del borde occidental de la Ciudad.
- Aumentar la velocidad de operación de la malla vial de la ciudad y la reducción de trancones.

En nuestro documento pasado(1) destacamos como la movilidad es un pilar fundamental para mejorar la calidad de vida de las personas, haciendo especial énfasis en la necesidad de terminar de implementar rápidamente el Sistema Integrado de Transporte, como respuesta a los cambios que ha tenido Bogotá durante los últimos años. Como complemento a lo anterior, hablaremos de la importancia y el impacto que tendría para los habitantes del occidente de la ciudad, la construcción de la que sería la autopista urbana más importante de la capital del país.



Se observa la ALO como parte de la malla vial de Bogotá y se ven las salidas que comunican la ALO con la Transversal de la Sabana para desviar la carga

Tomado de Avenida Longitudinal de Occidente – Arteria y espacio público del occidente de Bogotá y la región (Santamaria, 2012)

Algunos antecedentes

Desde sus inicios, la ALO fue definida como una vía de enlace regional gracias al acuerdo 38 de 1961. Años

(1) SITP: Única opción para mejorar la movilidad de Bogotá, el cual pueden consultar en el siguiente link: <http://bit.ly/1m5xLZ4>



más tarde en 1974 el Plan de Estructura de Bogotá la catalogó como uno de los proyectos más importantes

para la ciudad y anunció que su construcción se llevaría a cabo antes de 1980. Ese mismo año, mediante el decreto 179 con el cual se adoptó el Plan General de Desarrollo Integral para el Distrito Especial de Bogotá, se precisó que sería una vía tipo V-o (2) y se definió su trazado con mayor exactitud. (IDU, 2000) De ahí en adelante se han planteado iniciativas que sugieren algunas modificaciones, de las cuales haremos un recuento

con las que consideramos más importantes: (información tomada de <http://bit.ly/1byjpu7> y (Contraloría de Bogotá, 2012))



Tomado de www.elspectador.com

Acuerdo 2 de 1980: En el cual se adopta el Plan Vial del Distrito Especial de Bogotá y se modifica el nombre de la Avenida Cundinamarca para bautizarla Avenida Longitudinal de Occidente.

Decreto 316 de 1992: Se integra el corredor de la ALO a la Avenida Paseo de los Libertadores.

Estudios Fase I y Fase II - 1997: Fueron realizados para el IDU por el Consorcio Colombo-Español IGP, NAM, EGI, SICI, TER y uno de sus principales resultados fue el estudio de impacto ambiental del proyecto.

Acuerdo 13 de 1998: Se adoptó el trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente y se dispuso su ejecución, operación y mantenimiento por el sistema de concesión.

Resolución 1400 de 1999: La CAR expidió la Licencia Ambiental Única, la cual fue modificada por las Resoluciones 1194 de 1999 y 1700 de 2001 de la misma entidad.

Documento CONPES 3185 de 2002: Mediante el cual se recomienda al Gobierno Nacional apoyar al Distrito para adelantar el proyecto ALO.

Documento CONPES 3422 de 2006: “Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES la Construcción y mantenimiento Avenida Longitudinal de Occidente – ALO Sector Río Bogotá – Chusacá, como estratégico dado su carácter de vía de enlace entre el Distrito Capital y la red vial nacional, a cargo del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS.”

Artículo 86 Decreto 319 de 2006: En el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital se adopta como proyecto regional.

Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva, Gobierno de la Ciudad.” 2008 – 2012: Se tiene contemplada la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, entre el Río Bogotá y la Avenida Centenario (Calle 13).

(2) Las vías V-o son aquellas que pertenecen a la malla vial arterial y cuentan con mínimo 100 de metros de ancho. Ejemplo: la Autopista Norte, la Avenida de las Américas y la Avenida Eldorado.

Proyecto de Acuerdo No 050 de 2009: "Por el cual se adoptan las determinantes de diseño para los puentes de la Avenida Longitudinal de Occidente –ALO– sobre los humedales afectados en su trazado"

Proyecto de Acuerdo 263 DE 2012: "Por medio del cual se dictan normas para la protección del patrimonio ecológico de la ciudad en relación con el trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente definido en el Acuerdo 13 de 1998 y se dictan otras disposiciones"

Acuerdo 489 DE 2012: Plantea que la administración adelantará los estudios para la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) desde el Portal las Américas hasta la Avenida San José de Bavaria (calle 170) en modo férreo, sujeta a la estructuración de una concesión.

La discusión ambiental

Uno de los temas que más genera polémica sobre la pertinencia o no de la construcción de la ALO es sin duda alguna el tema ambiental. Expertos, académicos, concejales y ciudadanos han planteado sus puntos de vista y han aportado argumentos importantes a un debate que todavía no llega a su fin.

Infraestructura y desarrollo sostenible son dos conceptos que indudablemente pueden y deben ir de la mano en el momento de hacer intervenciones importantes en la ciudad, por esta razón, creemos que en el caso de la ALO ambos se han tenido en cuenta. El proyecto tiene licencia ambiental otorgada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), por medio de la Resolución 1400 de 1999, la cual –como indicamos anteriormente- fue modificada mediante Resolución 1194 del mismo año por el entonces Ministerio del Medio Ambiente.



Tomado de www.laciudadverde.co



Tomado de www.livwww.diariodn.co

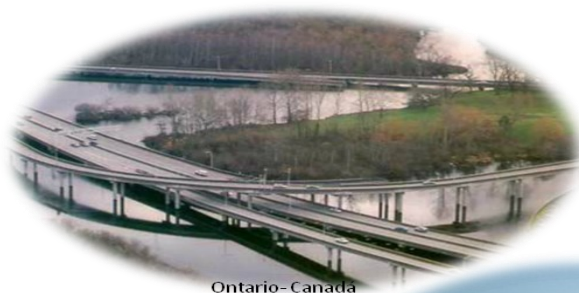
En esta licencia “se advierte que sobre el trazado del proyecto vial se localizan ecosistemas de gran valor ambiental y ecológico como son los humedales de La Conejera, Juan Amarillo y Capellanía, la quebrada la Salitrosa y el Bosque de “Maleza de Suba” consideradas como reservas naturales que deben ser conservadas. (...) Su carácter de área especialmente protegida impone restricciones para el cruce de la vía y la obligación de exigir medidas de manejo para contrarrestar la posible afectación

ambiental” (Astrid Ortega, 2000) Esta licencia le exige al IDU que adopte las medidas de compensación, mitigación o preservación del medio ambiente que sean necesarias, para que el proyecto sea llevado a cabo

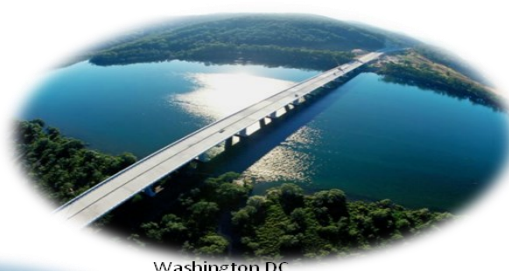


teniendo en cuenta un desarrollo ambiental sostenible que permita que los ecosistemas cercanos al área a intervenir no se vean afectados. Con la posesión de Gustavo Petro como Alcalde de la ciudad, la construcción de la ALO se volvió a aplazar de forma indefinida gracias a las disposiciones planteadas por su administración en la cual sugieren cambios sustanciales en el trazado inicial del proyecto. No podemos enfrascarnos en una discusión que está demostrado tiene solución. Es claro que ningún bogotano quiere que se afecten los ecosistemas que existen en la ciudad y los estudios y el trazado planteado para esta vía también tuvieron en cuenta esta premisa. Según el Concejal Javier Palacio hay en el mundo ejemplos muy importantes de vías concesionadas en las cuales los parámetros ambientales exigidos se han cumplido a la perfección y son un ejemplo de desarrollo sostenible:

“El primero es en Ontario Canadá: que no solo logró construir una autopista intermodal, si no que ha logrado recuperar el sistema de humedales que se encontraban cerca y generar esa conectividad con infraestructura paralela al viaducto, manteniendo el espejo de agua y preservando la biodiversidad existente. El segundo lo podemos ver en a las salidas de Whashington DC con un conector de varias autopistas y una interestatal que no solo cruza cuerpos de agua además de un bosque dentro de una reserva forestal. Y un tercer ejemplo para ilustrar que sí es posible, es el conector de KARUAH en Australia, que además de cruzar un ecosistema bastante frágil reorganizó esta área y la convirtió en parque natural dando trabajo y garantizando la sostenibilidad del ecosistema.” (Palacio, 2013)



Ontario-Canada



Washington DC



Tomado de presentación realizada por el Concejal Javier Palacio

¿Cómo mitigar el impacto ambiental de la ALO?

Una de las grandes preocupaciones que se ha planteado para la construcción de este importante proyecto, son las medidas encaminadas a proteger los humedales por los cuales pasará la vía. Para esto, la resolución 1400 de 1999 exige que el Instituto de Desarrollo Urbano garantice su preservación por medio de las siguientes acciones:

Humedal La Conejera:

- El cruce del humedal debe ser mediante una estructura elevada mínimo de 15 metros sobre el nivel del cuerpo hídrico, con el fin de permitir las funciones naturales de la fauna y flora del ecosistema.
- La estructura no debe tener apoyos dentro del humedal ni de su ronda y será de dos puentes con una separación mínima de 12 metros, con el fin de permitir el ingreso de la luz solar para favorecer los procesos de fotosíntesis.
- Se tendrán que adquirir terrenos para ampliar aledaños que permitan la ampliación de la lámina de agua y la ronda del humedal.



Tomada de www.humedalesbogota.com



Tomada de www.humedalesbogota.com

Humedal capellanía

- Se tendrán que presentar propuestas para controlar el acceso a la zona del humedal y definir los mecanismos de administración del mismo. Se acepta el proyecto del parque propuesto para el área del humedal.
- La ciclovía que se construirá en el área periférica del humedal no podrá afectar o intervenir la zona de la ronda hidráulica.
- Se tendrán que realizar adecuaciones de mejoramiento de la ronda por medio de la implementación de barreras vivas que minimicen los efectos ruido.

Humedal Juan Amarillo

- La estructura sugerida es muy similar a la planteada para el Humedal de la Conejera.
- Se tendrá que contemplar un mínimo de apoyos a localizar dentro del humedal y su ronda hidráulica. Se recomienda que no sean más de dos para evitar al máximo la intervención del ecosistema.



Tomada de www.humedalesbogota.com



¿Cuál es su trayecto?

Su longitud será de 49 kms, con 100 metros de ancho y dentro de su planeación se tuvieron en cuenta puentes vehiculares para las avenidas importantes por las que pasa y puentes peatonales que no pongan en riesgo la vida de las personas que quieran cruzarla. “El proyecto de la ALO en su totalidad, une la vía Girardot -Bogotá a la altura de Chusacá con la vía Bogotá-Tunja en inmediaciones del sitio denominado Torca. Discurre en la zona sur bordeando el Río Bogotá para cruzar posteriormente una vez en el Distrito por la zona del Tintal y la zona franca aledaña al Aeropuerto El Dorado para finalmente internarse en inmediaciones de Juan Amarillo hasta llegar a Torca.” (Departamento Nacional de Planeación , 2006)

Estaría compuesta por 12 carriles de tráfico mixto con dos carriles para TransMilenio, el cual sería subsidiado con cobros a los carros particulares; también contará con amplias zonas de espacio público, separadores verdes y varios kilómetros de ciclorutas, beneficiando de manera directa a las localidades del occidente de la ciudad y los municipios de Soacha, Chía, Cota y Mosquera.

TRAMOS DEL PROYECTO ALO				
SECTOR	LONGITUD	DESDE	HASTA	COMPETENCIA
ZONA NORTE	20 Km.	Enlace Torca (Aut. Norte)	Enlace Medellín (CL 80)	IDU
ZONA CENTRO	6 km.	Enlace Medellín (CL 80)	Enlace Centenario (CL 13)	IDU
ZONA SUR (Primera Fase de Ejecución del Proyecto)	24 km.	Enlace Centenario (CL 13)	Rio Bogotá – Límite del Distrito	IDU
		Rio Bogotá	Chusacá	NACIÓN - INVIAS

Fuente: Documento Conpes 3433 del 24 de julio de 2008.

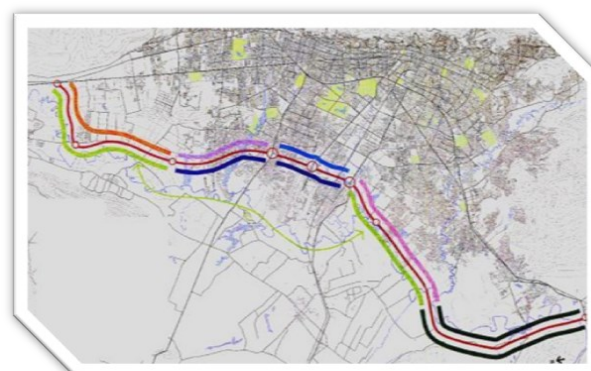


Foto tomada de Informe final Proyecto Avenida Longitudinal de Occidente, Contrato 888-99 IDU

En el diseño planteado en el año 2000, se propusieron 2 parques lineales en el sector de Engativá, la glorieta de la Calle 80 será subterránea y sobre ella se construiría un parque de 5 hectáreas. De la misma manera, en la localidad de Suba se habría otro parque lineal que será de aproximadamente 1 km de largo por 100 mts de ancho con lo cual se logran 10 hectáreas de zona verde. “El espacio público de la ALO deberá ser conectado con el Parque del Río Bogotá el cual cuenta con los mismos 50 km de largo y un ancho de 300 mts hacia Bogotá y en algunos municipios entre 60 y 300 mts adicionales. La suma de estos dos elementos será la estructura principal del occidente de Bogotá dado que mejorarán las accesibilidad vial y las condiciones verdes y de espacio público.” (Santamaria, 2012)



Tomado de la presentación realizada por el Concejal Javier Palacio Mejía

¿Dónde radica su importancia?

Como hemos tratado de ilustrarlo, la Avenida Longitudinal de Occidente es uno de los proyectos viales más importantes de la ciudad. Sería la única vía que atravesaría Bogotá de Norte a Sur en ambos sentidos, descongestionando notablemente las Avenidas Boyacá y 68. En entrevista realizada por la revista Semana a José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística y Movilidad de la Universidad Nacional de Colombia, éste afirmó que la construcción de la ALO es necesaria, ya que va a descongestionar la ciudad con la salida de “buena parte del transporte de carga”. Agrega que esta obra no puede ser el simple trazado de una autopista, sino que también debe ayudar a configurar una tendencia de ciudad distinta. (Rojas, 2012)

No se puede desconocer que Bogotá tiene un atraso de infraestructura vial muy importante. Por eso proyectos de autopistas urbanas en concesión, como el que se plantea en el caso de la ALO son algunas de las soluciones con las que cuenta la administración para resolver estas limitaciones. No es el momento de improvisar con un tema vital para mejorar la situación de movilidad por la que atraviesa el occidente de Bogotá y la calidad de vida de miles de bogotanos que se verían beneficiados.

Diferentes sectores han planteado argumentos sobre la importancia de su construcción. Por ejemplo los empresarios han sido enfáticos al afirmar que la competitividad es la herramienta fundamental para generar más y mejores posibilidades de trabajo, y ésta se verá seriamente afectada si no se construye la ALO. Ya son muchos años de planeación para que el tema se



Tomada de www.metroenbbogota.com



convierta en una discusión política que desconoce los avances logrados y pretende cambiar en un año un proyecto que lleva estructurándose más de tres décadas.

Un problema difícil de solucionar

Además del tema ambiental que ya desarrollamos con anterioridad, la falta de gerencia de las diferentes administraciones ha sido un factor decisivo para que este proyecto no haya podido arrancar, pues no se entiende como después de tantos años de haber sido planeada y aprobada, estemos frente a un panorama tan desolador como en el que actualmente nos encontramos. Gracias a esa desidia con la que se ha manejado el tema, hoy se presenta un problema que está poniendo en riesgo la terminación del proyecto: La ocupación ilegal de los predios y la compra de los faltantes es algo a lo que la administración debe ponerle especial atención.

Según la personería la invasión de terrenos, los eternos procesos de restitución la demora en la compra de predios son una de las principales dificultades para poder iniciar las obras. Para el trazado total se deben adquirir más de 1000 predios de los cuales todavía falta adquirir el 64%. De acuerdo al informe, el Distrito dejó de comprar terrenos para la ALO desde la administración de Samuel Moreno, en el período de Peñalosa se adquirieron 103 predios; con Mockus, 160, y en la administración Garzón apenas 68.

¿Qué dice la Academia?

Son muchos los planteamientos que se han hecho sobre la necesidad que tiene la ciudad de generar y construir nuevos espacios encaminados a mejorar la movilidad y a promover el desarrollo sostenible de la ciudad. Este debate tomó un rumbo diferente con los anuncios hechos por el Alcalde Gustavo Petro de cambiar el trazado que inicialmente se tenía presupuestado.

Para expertos como Juan Pablo Bocarejo, una ciudad y una región necesitan una planeación a largo plazo, y la ALO es una avenida que ha estado incluida desde hace muchos años en los planes de ordenamiento territorial, en los planes de movilidad, ya se compraron algunos de los terrenos que se utilizarían para su construcción y al conectarse con el resto del sistema vial es una muy buena alternativa para mejorar la movilidad de la ciudad, razón por la cual sería contraproducente interrumpir el proyecto. Lo que hay que hacer es estudiar qué acciones se desarrollarían para solucionar el impacto que generaría en los humedales y ser muy exigente en las opciones que se lleven a cabo para minimizar los riesgos, independientemente de que salga un poco más



Tomado de www.contrapunto.co



costoso realizarlo.

En entrevista realizada por la W a Octavio Moreno, arquitecto reconocido y ex decano de la Facultad de de Arquitectura de la Universidad Javeriana, planteó que este es un tema que no debe ser sólo tratado y trabajado desde un ámbito político, sino que es el momento en que los temas de ciudad y región sean concertados con la academia como aliado para la implementación de políticas públicas que beneficien a todos los bogotanos y que en vez de pasar por alto los esfuerzos que se han realizado en administraciones anteriores con el trazado y los predios que ya se adquirieron, la discusión se debe centrar en los mecanismos que se pueden usar para mitigar los efectos ambientales.

Andrés Rojas - máster en desarrollo urbano y territorial de la Universidad Politécnica de Catalunya y miembro del OLMT (Observatorio de Logística Movilidad y Territorio) plantea que “la ALO puede generar una barrera contra las posibles inundaciones en los sectores de mayor concentración de vivienda y más vulnerables de la ciudad y sus vecinos (Soacha, Bosa, Kennedy, etc.)”, y agrega que “el sector occidental de la ciudad no tiene vías arteriales para la atención de emergencias, es decir que la red vital de emergencias de la ciudad tiene un gran vacío en este sector el cual se supliría articuladamente con la construcción de esta vía, y en el corredor verde lineal se podrían implementar puntos de encuentro para la atención de grandes emergencias como la de un sismo”. (Universidad Nacional, 2012)

Dejando a un lado los estudios que sean realizado para mitigar el impacto ambiental, y los requerimientos que se le exigen al IDU para su construcción, hay sectores que tienen una visión muy diferente a las anteriores: Mauricio Pinilla, profesor de la Universidad de los Andes está de acuerdo con la posición de la administración y argumenta que no se debe hacer la ALO tal como está planteada y diseñada, porque es una autopista que se encuentra aislada del contexto urbano que cruza y ocasionará un daño importante a los humedales de la ciudad. Según sus opositores, entre los que se encuentra el Alcalde Gustavo Petro, en los tiempos en los que se diseñó el trazado de la avenida hablar sobre medioambiente no era de gran relevancia, sin embargo ahora el concepto ha cambiado y se han dado cuenta que la ALO irrespeta los humedales, que son una de las pocas reservas de agua que tiene la ciudad, razón por la cual su construcción es totalmente inconveniente.



Tomada de www.metroenbbogota.com

Reflexión Final

La falta de voluntad política y la poca celeridad en la toma de decisiones vitales para el desarrollo



de la ciudad le sigue haciendo daño a Bogotá y un ejemplo claro de esta situación lo hemos tenido que vivir con la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente. Ante el gran déficit de malla vial de la capital, no podemos seguir dejando pasar el tiempo en discusiones bizantinas alejadas de un escenario técnico, mientras perdemos la posibilidad de contar con la que sería a futuro la vía más importante de la ciudad y una de las que mayor tráfico va a tener en todo el país.



Tomada de www.larepublica.co

La protección ambiental no sólo debe estar ligada a proyectos de desarrollo sostenible que permitan por medio de la infraestructura generar herramientas de apropiación de espacios comunes para los ciudadanos: “Para esto se deben desarrollar estrategias que generen espacios públicos como escenarios de educación ambiental así como promover y regular actividades de ecoturismo que permitan a los ciudadanos el reconocimiento y valoración de los escenarios naturales inmersos en la ciudad; fomentando el interés por la participación en torno a la toma de decisiones con relación al

ambiente” (Ivonne Otero, 2010)

La construcción de la ALO no es de interés exclusivo del Distrito, pues el impacto que tendría tiene repercusiones en el orden Nacional. Desde diferentes escenarios los argumentos han sido claros al señalar que tomando las medidas necesarias para contrarrestar el impacto ambiental, esta importante vía es una necesidad para Bogotá, por eso desconocer estas opiniones, los estudios de factibilidad que ya habían sido realizados desde el principio por la Unión Temporal Proyecto ALO (3) en donde se aprobó el trazado, para venir ahora a plantear propuestas que no tienen sustentos técnicos claros es irresponsable y traerá consecuencias muy graves en el futuro. Aunque los recientes pronunciamientos de la Secretaría de Planeación Distrital anuncian que el decreto para el inicio de la construcción de la ALO desde Soacha hasta la Calle 80 está listo, próximo a ser firmado y se realizaría en 2 fases (la inicial desde el sector de Alicachín en Soacha, hasta la Calle 13 y la otra estaría compuesta por un corredor férreo, desde la calle 13 hasta la calle 80) todavía los bogotanos no tenemos certeza de lo que pasará con el resto del tramo que faltaría por construir y estaba presupuestado en los estudios iniciales.

Es el momento de hacer más y hablar menos. Hay que desligar las decisiones de ciudad de planteamientos tercetos, para centrarse en alcanzar un desarrollo sostenible que además de promover la realización de obras y proyectos que beneficien al país y a la región, tenga en cuenta una visión de política pública que en lo ambiental, está comprometida con la aplicación de los elementos que sean necesarios para minimizar el impacto que se pueda llegar a ocasionar. Es necesario entender que la construcción de la ALO, es indispensable para el desarrollo de la región y la única esperanza de mejorar el embotellamiento de los



habitantes del occidente de Bogotá, por eso no se entiende cómo mientras en los tramos que le corresponde construir al departamento de Cundinamarca hay avances importantes, en la capital del país el tema sigue estancado.

La discusión no se debe enfrascar en los diferentes modelos de ciudad que pueda llegar a tener uno u otro mandatario, lo que está en juego va más allá de una discusión política ya que además de beneficiar a millones de bogotanos, sería una puerta inmensa para mejorar la competitividad de la ciudad y un ejemplo de planificación urbana digno de mostrar, por esta razón la administración distrital debe concentrarse en la atención de elementos que son vitales para la puesta en marcha del proyecto como la visión a más de 20 años de Bogotá-Región, la preservación de los humedales, la movilidad cotidiana urbana sostenible, la gestión del riesgo y la renovación urbana ambientalmente sostenible, que se generaría con este proyecto. (Universidad Nacional, 2012)

(*) **David Luna** - Abogado de la Universidad del Rosario, especialista en Derecho Administrativo y Magíster en Gobierno y Políticas Públicas de Columbia University. Fue Edil, 2 veces Concejal, Representante a la Cámara, Candidato a la Alcaldía de Bogotá, Viceministro de Relaciones Laborales y Alto Consejero Presidencial para las Regiones, cargos que le acreditan una amplia experiencia de 20 años en temas de ciudad.

(**) **Juan Carlos Escobar** – Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia y Especialista en Gerencia, Gobierno y Gestión Pública de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Lleva 3 años desempeñándose como Director Programático de la Fundación Amor por Bogotá

(3) Está Conformado por INGETEC S.A., Louis Berger, Chemas Asesores LTDA y Correval



- Bogotá Piensa, Bogotá Progresa — Calle 68 No. 5-71 — www.piensabgtaprogresa.com — Teléfono 3220909



Mayores informes

Juan Carlos Escobar Barrera

Director Programático

Fundación Amor por Bogotá

Teléfono: 3220909

Celular: 3002019997