

Los Conflictos entre Desarrollo y Ambiente en la Ciudad

Por:

Andrés Idárraga F (Abogado, Msc. en Políticas Públicas) e Hildebrando Vélez (Ingeniero. Msc. Filosofía)

12/11/10

En Colombia despierta bastante interés la determinación del Consejo de Estado, Sección Primera, con fecha del 10 de junio de 2010, donde el magistrado Rafael Osteau de Lafont Pianeta ha impulsado la decisión de cerrar una vía de acceso para más de doscientas mil personas, atendiendo a una Acción Popular del entonces Personero Hermán Arias Gaviria contra la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (encargada de la administración y cuidado de los humedales de la ciudad), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Alcaldía Local de Engativá, buscando la protección de los derechos e intereses colectivos al goce de un ambiente sano, al goce del espacio público y la defensa de los bienes de uso público.

Engativá¹ es una zona urbanizada situada al Noroccidente de la ciudad de Bogotá, que concentra 144 barrios distribuidos en 9 Unidades de Planeación Zonal (UPZ²), habitados por 795.836 personas, categorizados como estratos 1, 2 y 3 mayoritariamente.

Este conglomerado se encuentra en los límites del Río Bogotá y bordea uno de los trece humedales de la ciudad³. Una zona que era rica en agua y tierras fértiles, hoy se encuentra urbanizada y con sus aguas contaminadas. La zona de influencia hidrológica de la localidad de Engativá pertenece a la cuenca del río Bogotá -constituyendo a los humedales objeto de protección judicial, como un área inundable de esta cuenca- que integra a los humedales de Santa María del Lago y *Jaboque*. Así mismo, se extiende entre una pequeña subcuenca del Río Juan

1 Hay quienes afirman que el nombre original de Engativá era *Ingativa* y que hubo una posterior adaptación a la lengua española. Ingativa quiere decir Cacique Inga, cuya palabra Inga quiere decir "Tierra del sol". Algunos objetos coloniales de plata, propiedad de la parroquia, tienen grabada la palabra Ingativa. Otra denominación Muisca de la palabra Engativá, Engue-tiva donde Engue significa sabroso, ameno, y Tiva significa Capitán o Señor, así Engue-tiva significa Capitán o Señor de lo ameno o lo sabroso. Tomado de: ENDA América Latina. <http://www.enda.atarraya.org/Engativa.html>

2 "Se entienden por Unidades de Planeación Zonal UPZ los territorios conformados por un conjunto de barrios que mantienen una unidad morfológica o funcional y que se localizan en las zonas de suelo urbano y suelo de expansión. Su objeto es ser un instrumento de planeación, a escala zonal y vecinal, que condicione las políticas generales del POT con respecto a las condiciones específicas de un conjunto de barrios". Departamento Administrativo de Planeación Distrital. *Plan de Ordenamiento Territorial*. Decreto 619 de 2000. Título V, Capítulo 2, página 296. Bogotá D.C.

3 De Torca y Guaymaral, de la Conejera, de Córdoba y Niza, de Juan Amarillo o Tibabuyes, de Santa María del Lago, de Jaboque, del Burro, de la Vaca, de Tibanica, de Capellanía o Cofradía, del Meandro de Say, de Techo.

Amarillo y la meseta donde está el Aeropuerto Internacional “El Dorado”. Este es el humedal que estimula nuestra reflexión a propósito de la sentencia judicial referida.

Una aproximación al estado del Humedal Jaboque

De acuerdo con la Ley 357 de 1997, por medio de la cual se aprueba la *Convención Relativa a los Humedales de importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas*, los humedales son “...las extensiones de marismas, pantanos y turberas, o superficies cubiertas de aguas, sean éstas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no exceda de seis metros” (Artículo 1).

En suma, son cuerpos de agua que por su característica mixta de medio húmedo y seco no se pueden clasificar como acuáticos ni terrestres; por su prolongada presencia de agua durante largos periodos influyen sobre los suelos, sus microorganismos y las comunidades de flora y fauna⁴.

De una manera bastante reduccionista, debido a su rica diversidad biológica y a las extensas cadenas tróficas a los humedales se les denomina, “Supermercados biológicos” y por las funciones que desempeñan en los ciclos hidrológicos y químicos se les describe como “Riñones del Medio Natural”. Ellos son generosos en su composición biológica, y complejidades físicas y químicas, y desde luego en sus estructuras y procesos ecológicos. De ellos la ciudad y los grupos humanos obtenemos bienes y servicios ambientales, muchas veces afectando sus funciones ecológicas. Sin duda, un aprovechamiento racional y armonioso con sus funciones ecológicas sería fundamental para que la ciudad pudiera hacerse menos lesiva al medio ambiente. Los humedales cumplen también otras importantes funciones, tales como regular el caudal de ríos y quebradas que los nutren evitando inundaciones; purificar el agua por las plantas acuáticas que consumen desechos orgánicos y químicos; y permitir la recarga de los acuíferos subterráneos.⁵

El Humedal *Jaboque* se encuentra ubicado al costado occidental de la localidad de Engativá, aledaño a la primera pista del Aeropuerto Internacional “El Dorado” y posee una extensión aproximada de 147 hectáreas. La vegetación originaria en la ronda del humedal desde hace ya varias décadas ha desaparecido debido a la urbanización de la ronda o espacio que la circunda, a lo que se suma que dentro de la escasa vegetación existente hoy en día predominan especies que no son originarias, tales como acacias, eucaliptos y pastos, lo que en conjunto ha reducido el tamaño del espejo de agua, presionando sobre las zonas de anidación

4 Tomado de: Vanesa Moreno, Juan Francisco García y Juan Carlos Villa. *Descripción general de los humedales en Bogotá*. Sociedad Geográfica de Colombia. Académicas de ciencias geográficas. Documento electrónico sin fecha. Página 1.

5 Vanesa Moreno, Juan Francisco García y Juan Carlos Villa. Op. Cit. Página 2.

de aves. Sin embargo, según la Asociación para el Desarrollo Social y Ambiental -ADESSA-, el humedal cuenta de 108 especies vegetales entre vegetación acuática, acuático-terrestre, terrestre, musgos y hepáticas. La vegetación acuática se divide en: a) vegetación de Ribera: cuyos elementos dominantes son de hábitos herbáceo y arbustivos y tipifican comunidades dominadas por junco (*Schoenoplectus californicus*), enea (*Typha latifolia*), botoncillo (*Bidens laevis*), lengua vaca (*Rumex conglomeratus*), barbasco de pantano (*Polygonum punctatum*); b) Vegetación flotante: entre las especies dominantes figuran: buchón cucharo (*Limnobium laevigatum*), helecho de agua (*Azolla filiculoides*), lenteja de agua (*Lemna minuta* - *Lemna gibba*), lirio de agua o buchón (*Eichhornia crassipes*); c) Vegetación sumergida: se encuentra la especie cola de zorro (*Myriophyllum acuaticum*), única especie reportada de los humedales del Distrito Capital.⁶

El citado estudio de Moreno, García y Villa, hacia el año 2000 determinó que existía una variedad de más de 40 especies de aves entre nativas y migratorias, dentro de las que se destacan: tinguas, caicas, chorlitos, pato turrio, pato canadiense, atrapamoscas, garzas blanca y gris, cardenales, canarios y periquitos de anteojos.⁷

Por su parte, el estudio de Rueda, Zerda, del Valle y Hernández, afirma que en desarrollo del Plan de Manejo Integral y Comunitario para la recuperación y protección del Humedal Jaboque se encuentran 62 especies de aves residentes, de paso y migratorias; entre ellas destacan tres endémicas⁸ (*Rallus semiplumbeus*, *Cistothorus apolinari* y *Gallinula melanops bogotensis*) y una especie nativa (*Pseudocolopteryx acutipennis*). Durante la investigación

6 <http://humedaljaboque.blogia.com/2007/041201-humedal-jaboque-area-natural-protogada-.php>

7 “Se identificaron 74 especies de aves reunidas en 20 familias (Tabla 3), de las cuales 57 especies y 17 familias fueron registradas durante los muestreos de comportamientos y 17 especies durante los periodos intermuestrales, porque el inventario de especies se realizó en toda el área del humedal e incluyó zonas no incorporadas en los muestreos de comportamiento. Las familias con el mayor número de especies fueron Tyrannidae (10 especies), Emberizidae (8 especies), Ardeidae y Rallidae (7 especies) y las familias Cathartidae, Charadriidae, Columbidae, Falconidae, Laridae y Vireonidae tuvieron una especie. Se encontraron 19 especies de las familias Ardeidae (garzas), Rallidae (tinguas) y Scolopacidae (chorlos), las cuales son típicas de humedales. En la familia Rallidae se registraron dos especies únicamente en la zona con mejor estado de conservación (A1), estas fueron la tingua bogotana (*Rallus semiplumbeus*) y la tingua moteada (*Gallinula melanops*), especies amenazadas y endémicas de la sabana de Bogotá. Por el contrario, la tingua piquirroja (*Gallinula chloropus*) fue una de las especies más comunes durante todo el estudio y se encontró asociada a todas las zonas de conservación y comunidades vegetales, siempre en cercanía a espejos de agua”. Luz Elena Rueda, Enrique Zerda, Carlos Miguel del Valle, Viviana Hernández. Uso de hábitat de la avifauna del humedal Jaboque, localidad de Engativá. Bogotá D.C., Colombia. Universidad Nacional de Colombia. 2005. Documento electrónico. Página 3.

8 Para el Instituto Nacional de Biodiversidad de Costa Rica, se considera que una especie es endémica cuando pertenece a un único ecosistema o región donde ciertas poblaciones de flora y fauna evolucionaron en aislamiento y en las cuales las especies desarrollaron características específicas relacionadas con su entorno. Su importancia y valoración está en que sin ellas se generan desequilibrios irreversibles que pueden causar la muerte de otras especies o incluso la desaparición o transformación del ecosistema.

encontraron nidos activos e inactivos de *C. apolinari* y *R. semiplumbeus*; así mismo, identificaron algunas especies migratorias como *Ardea herodias* y *Notiochelidon cyanoleuca*.⁹

Además, y según un informe empírico de la Casa para la Exigibilidad de Derechos de Engativá, hoy se encuentran en sus aguas: algas, lentejas y buchones. En medio de su olor fétido y de los zancudos que atestan algunas partes del humedal, se encuentran macroinvertebrados presentes en el análisis físico, que responden por lo general a condiciones de contaminación, entre ellos: Larvas de Jején, Larvas de Chironomid y Sanguijuelas.

Adicionalmente es visible el cambio de la función natural del humedal hacia una función de infraestructura urbana, dejando de ser amortiguador de aguas lluvias para convertirse en canal de aguas residuales, que son dispuestas en el humedal por medio de tuberías que provienen de instalaciones domésticas e industriales. Además, se advierte el traslado de contaminación desde el Río Bogotá que a la altura del Parque La Florida cuando se desborda mezcla sus pútridas y fétidas aguas con las del humedal, generando la muerte de distintas especies, principalmente de peces. Según ADESSA, la mayoría de los rellenos y adecuaciones con fines urbanos, se efectuaron sobre la pendiente que define la rampa entre la llanura de desborde contigua al humedal y la zona de inundación permanente. La zona de amenaza por problemas de asentamientos diferenciales y daños en viviendas u obras de infraestructura está definida en las zonas pendientes ubicadas entre las cotas 2573 a 2575 msnm, o de las zonas de relleno que le han restado área efectiva al humedal¹⁰. Sobresale, por la preocupación que genera, el barrio “Villa Gladys” de Engativá que se encuentra topográficamente más bajo que la mayoría de los asentamientos localizados en el sector más sur oriental del humedal, por lo que requirió por parte de EAAB (Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá) la construcción y puesta en marcha de una estación de bombeo que debe mantener un nivel para evitar problemas de reflujos e inundación del barrio; las obras de infraestructura (vías, alcantarillado y redes de servicios públicos) construidas bajo la cota 2575 estarán expuestas a las situaciones propias de una inundación.¹¹

En definitiva, entre la urbanización, la construcción de vías, la contaminación de aguas residuales, colmatación y eutrofización de los cuerpos de agua,¹² el humedal se encuentra muy afectado, por no decir, destruido.

Sobre el Fallo del Consejo de Estado

El demandante, además de solicitar la protección de los derechos colectivos a un

9 Rueda, Zerda, del Valle y Hernández. Op. Cit. Página 4.

10 <http://humedaljaboque.blogia.com/2007/041201-humedal-jaboque-area-natural-protegida-.php>

11 Ídem.

12 Luz Elena Rueda, Enrique Zerda, Carlos Miguel del Valle, Viviana Hernández. Op. Cit. Página 3.

ambiente sano y al uso del espacio público, solicitó que se ordenara el adelanto de las diligencias necesarias para la construcción de andenes sobre la calle 62 desde la carrera 114 hasta el Río Bogotá y la reconstrucción de la vía, incluyendo una cicloruta, teniendo en cuenta que algunos habitantes de los barrios y municipios aledaños al parque La Florida se desplazan en bicicleta.

Efectivamente en primera instancia, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca tuteló los derechos solicitados y además ordenó que se procediera “al cierre definitivo de la calle 62, en el espacio comprendido entre la carrera 114 y el Río Bogotá, así: en el término máximo de seis (6) meses el cierre de la vía para el tráfico vehicular y posteriormente, el cierre de la vía para el tráfico peatonal ciclístico con fines diferentes a la recreación pasiva y la educación ambiental, adoptando para ello las decisiones administrativas, técnicas y demás, necesarias para el cumplimiento de la presente orden”.

La discusión consiste en que desde el punto de vista del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se está vulnerando el derecho colectivo al goce del espacio público y sobre todo la protección especial que ha merecido el Humedal Jaboque, por lo que la determinación del Consejo de Estado, ratificando el fallo de primera instancia y protegiendo el ecosistema, tan solo modifica el planteamiento del Tribunal, explicitando las responsabilidades para la rehabilitación ecosistémica de la zona, ordenando al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) que inhabilite la zona comprendida entre la carrera 114 y el Río Bogotá sobre la calle 62 “de manera progresiva *hasta lograr el cierre definitivo*, de modo que se garantice que zonas como la del citado humedal sean utilizadas para los fines prescritos en las normas ambientales, como las de recreación pasiva y educación ambiental” y confirmando lo que al respecto de la protección a los derechos al medio ambiente y al uso del espacio público ya había dicho el Tribunal; lo cual en la práctica, es cerrar la principal y única vía de entrada y salida que tienen aproximadamente doscientas mil personas, que según el último censo, habitan en el sector,¹³ entre los que se cuentan dos mil trescientos cincuenta (2.350) niños del colegio Torquigua; limitando a su vez, la entrega de provisiones para los comedores comunitarios del lugar.

Tal y como lo presenta en primera instancia el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, la vía que se ordena cerrar fue construida dentro de la zona de influencia del Humedal Jaboque, que es un bien de uso público con destino específico y protección jurídica reforzada, con limitaciones a la movilidad y que requiere especial cuidado para su manejo, por lo cual en tales zonas no se permiten construcciones ni urbanizaciones, ni el desarrollo de actividades diferentes a la recreación pasiva y a la educación ambiental; de lo que también se desprende que tampoco procede la adecuación o mejoramiento de esa vía. Como

13 El Periódico de los Colombianos. *Polémico cierre de vía principal en Engativá Pueblo*. 08 de agosto de 2010. <http://www.elperiodico.com.co/newperiod/index.php?modulo=articulos&accion=verArticulo&id=985>

lo plantea la misma sentencia, si bien la vía en mención, fue construida con anterioridad al nacimiento de las normas que protegen el humedal, el gobierno hasta ahora no había hecho nada para proteger de manera efectiva los derechos que se derivan de la conservación y protección del humedal.

La deuda ambiental con la ciudad y social con los habitantes de la localidad de Engativá

De acuerdo a la sustentación jurídica, el fallo no hubiere podido ser en el sentido de proteger el humedal y el uso del espacio público (mejoramiento de la vía y construcción de andenes). Conflicto de derechos, en donde primó (y jurídicamente pensamos que es correcto) el derecho a un ambiente sano, esto es, la protección del Humedal Jaboque.

Con el propósito de aportar al debate, pero sobre todo a una solución que beneficie *más* a los habitantes del sector, pero que ahonde en un sentido de sustentabilidad (de la ciudad), deberíamos resolver algunas preguntas previas, tales como: ¿quién permitió la construcción de esta vía a pesar de que ese territorio tenía una destinación del suelo específica? ¿Por qué hasta ahora se actúa, cuando el poblamiento de esta zona desborda las posibilidades de planeación? ¿Quiénes son los principales causantes de esta situación?

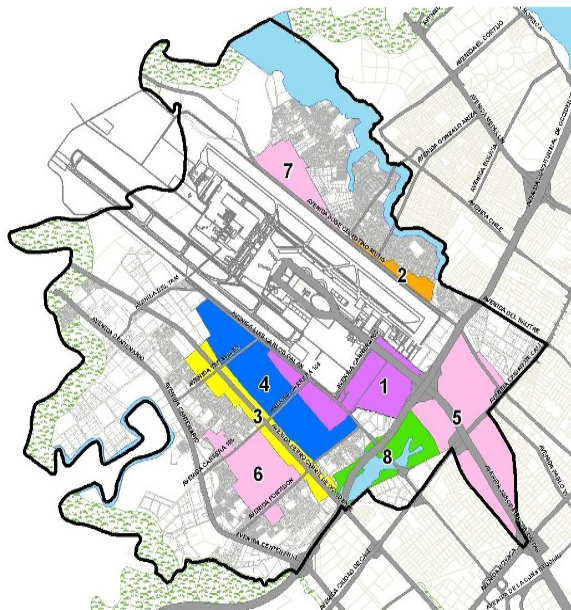
Aun cuando consideramos necesario examinar cómo ha sido históricamente la ocupación del área, por razones de tiempo y espacio no será posible acá. Sin embargo, vale la pena recordar que la urbanización del entonces municipio de Engativá comienza con su anexión al Distrito de Bogotá en el año de 1954¹⁴, y se acentúa con la creación de la vía al aeropuerto El Dorado, conocida como calle 26, en la primera mitad de la década de 1950; y la construcción de las Avenidas Boyacá y “68”, a fines de la década de 1960, todas estimularon la valorización urbana de fincas de esta zona y el desmesurado poblamiento de este sector de la ciudad, hasta llegar a una “consolidación urbanística” entrada la década de 1970 con la creación de barrios para sectores socio-económicos de ingresos medios, tales como San Cayetano I y II en 1971; Villa Luz, Florida Blanca 2do. sector, en el año de 1972; Tisquesuza en 1973; Ciudad Bolivia en 1975; La Isabela y Molino de Viento en 1976; Santa Cecilia en 1980, Villas de Granada y El Cortijo en 1983; Conjunto residencial El Carmelo en 1984; Villa Amalia en 1975; Plazuelas del Virrey en 1987; Villa Sagrario (1991), Las Palmeras en 1992 y Los Azafranes en 1995. Así mismo y durante este mismo periodo, la urbanización ilegal crea barrios como Villa Gladys (1973), El Dorado Norte (1983), Alameda (1989) Villa Teresita (1990), El Mirador (1991), San Basilio, El Verdún y San José Obrero (1993), Villa Sandra (1994) Villa Mary (1995) y Viña del Mar (1996). Todo ello permitiendo una gran acumulación de capital económico a los sectores legales e ilegales que

14 Decreto Legislativo 3640 de 1954. Tomado de Secretaría de Desarrollo Económico, Dirección de Estudios Socioeconómicos y Regulatorios. Alcaldía Mayor de Bogotá. Marzo de 2010. Página 19.

amasan fortunas con la valorización y especulación con espacios y terrenos urbanizables gracias a la infraestructura que la ciudad se ve impelida a construir bajo la influencia de su poder político-burocrático.

Procesos de urbanización, legales e ilegales, -valdría la pena discutir la legitimidad con la cual miles de personas conminadas por diferentes tipos de desplazamientos forzados, de proveniencia campesina y urbana, no tuvieron más alternativa que poblar lugares, en nuestro caso, cercanos a la ronda del Río Bogotá y al humedal Jaboque-, son los que sin distingo hoy padecen una de las operaciones especiales del Plan de Ordenamiento Territorial Distrital -POT-, a la fecha en revisión, que entre otras cosas busca: “Conformar una gran plataforma para la exportación [de mercancías] (...); Promover la localización de servicios necesarios para integrar a la ciudad con el occidente de la región [y del país]; [y] Consolidar el área como centralidad nacional e internacional”.¹⁵ Se refiere al Macroproyecto de Desarrollo Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado (MURA).

ZONAS DE INTERVENCIÓN MURA¹⁶



15 Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Hacienda, Departamento Administrativo de Planeación. *Recorriendo Engativá. Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá D.C.* 2004. Página 15

16 Tomado de Fernando López Gutiérrez. Documento digital.

1. Zona de Intervención Prioritaria de Fontibón (113,6ha)
2. Zona de Renovación Urbana Engativá (17,8ha)
3. Zona de Renovación Urbana Av. Ferrocarril (75,3ha)
4. Zona de Intervención Programada (132,8ha)
5. Centralidad Calle 26 (195,1ha)
6. Centralidad Fontibón (78,5ha)
7. Centralidad Engativá (46,6ha)
8. Proyecto Parque Humedal Capellanía (76,5ha)

Este proyecto, que se puede encontrar en el Documento 3490 del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), aboga por la ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado, entre otras cosas, vinculando su zona de influencia con el aeropuerto de Guaymaral -también en inmediaciones de la ciudad de Bogotá- y por medio de acciones concertadas entre lo público y lo privado. A pesar de que se ha venido legitimando como un proyecto de interés público ya se advierte que traerá visibles consecuencias negativas para los habitantes de los barrios aledaños a él, entre otras, sobre mismos derechos que fueron objeto de la decisión del Consejo de Estado para la protección del humedal Jaboque¹⁷. Su construcción generará desplazamiento de barrios enteros, aumento de paso de vehículos pesados por vías aledañas, aumento de la contaminación auditiva y otros impactos, al tiempo que será un instrumento estratégico en el marco de los Tratados de Libre Comercio con países de la Unión Europea, Canadá y Estados Unidos.¹⁸

Como se lee, es una zona con importantes intereses donde el capital tiene asiento principal. En este aspecto se pierde de vista que hay una distribución inícua de los beneficios e impactos negativos de esta macro obra, que servirá como plataforma para el comercio nacional pero principalmente internacional; así como también se diluye, a propósito del cierre de la vía, el derecho a la ciudad, el derecho a la movilidad cuando se hacen grandes obras para el capital y no se contempla la solución ecológica alguna de movilidad para los pobladores de esta zona. Resulta absurdo que se piense una inversión de miles de millones de dólares para una infraestructura aeroportuaria, que está en la misma zona, y no se tenga en cuenta una inversión apropiada para resolver los problemas de saneamiento de los humedales ni el mejoramiento del desplazamiento de las personas que circulan por esta zona de la ciudad.

17 Recuérdese que el humedal bordea una parte del aeropuerto.

18 En este sentido, entre los impactos negativos de los TLC con países como Canadá, Estados Unidos y los de la Unión Europea, según el economista Eduardo Sarmiento, encontramos: el ingreso masivo de bienes manufacturados de estos países frente a los cuales tendríamos una competitividad nula; disminución de aranceles, producto de lo cual habría una disminución del fisco nacional, que tan solo para el caso de EEUU sería de por lo menos 600 millones de dólares; el tipo de cambio se reevaluará; las importaciones se dispararían; se presentaría una baja en la (incipiente) producción de bienes intermedios industriales, conllevando bajas en los niveles de empleo.

Se trata pues de que a una deuda ecológica que tienen los urbanizadores con la ciudad, ahora se añade una injusticia ambiental, pues si bien es probable que la medida de proteger el humedal tenga motivaciones que compartimos, nada garantiza que los resultados de su protección sean plausibles, especialmente cuando se construye en sus inmediaciones una gran infraestructura aeroportuaria sin que se resuelvan los problemas de planeación para garantizar la movilidad de los habitantes de la zona. Las injusticias ambientales son y han sido para favorecer a sectores que han acumulado económicamente con la valorización del espacio y con los servicios de la infraestructura pública: avenidas, aeropuerto, áreas de conservación paisajística han servido al capital inmobiliario, a la industria cementera y de la construcción y a los sectores importadores-exportadores que tienen un aeropuerto metido en el centro de la ciudad. Por ello es que hablamos en términos de deuda ecológica (histórica y actual) e injusticias ambientales gestadas desde los intereses de élites económicas que afianzan su proceso de globalización con los tratados comerciales. Son la falta de planificación y ausencia del Estado, la expulsión de comunidades y gentes empobrecidas del campo a las grandes ciudades¹⁹ y el modelo de ciudad al servicio del capital, factores que han desencadenado esa gran deuda ecológica y social con los habitantes de las periferias de Bogotá, en este caso particularmente de Engativá, y de barrios como Villa Gladys, donde su cercanía al humedal y al aeropuerto internacional más que beneficiarles se constituyen en factores de exclusión.

A modo de conclusión

Conservar espacios para los demás seres y para mejorar la calidad de vida de los humanos es una responsabilidad de todas las personas; actuaríamos injustamente si admitiéramos que se sigan destruyendo estos espacios de vida, si no evitáramos que se sigan cometiendo estas injusticias con la naturaleza, con las generaciones venideras y con nosotros mismos. Ahora bien, también deberíamos evitar que el cierre de la actual vía cree un colapso social, por ello nuestra tarea es llevar a que se tomen decisiones para mejorar los sistemas de movilidad, la estructura ecológica de la ciudad y de esta zona de la ciudad. Se trata de que la ciudad cree (nuevos) valores ambientalistas y los/las ciudadanos/as puedan elegir mejores maneras de vivir y las prioricen adecuadamente. Este es el sentido de la ética al que nos invita Ricoeur (1995) "...defino la ética como la aspiración a una vida buena". Los ciudadanos debemos poder aspirar a una vida buena, a un buen vivir, que razonada y razonablemente podamos buscar y obtener.

En todo caso la protección de los ecosistemas urbanos es hoy por hoy de un valor incuestionable, dadas las condiciones de pérdida de la estructura ecológica

¹⁹ Bogotá es el segundo centro de recepción de población desplazada del país. La localidad de Engativá es receptora del 4,5% de los 216 mil, representados en 56.764 núcleos familiares, según el Concejal Carlos Vicente de Roux.

Distrital y, particularmente, la destrucción de las funciones ecológicas de los humedales, cuya conservación puede hacer que crezca para los habitantes y propietarios el valor hedónico²⁰; y la valoración de las funciones ecológicas de los humedales. Aunque nuestro enfoque no es la mercantilización de la naturaleza, sí debería evaluarse lo que económicamente son y pueden significar los servicios ambientales de los humedales, aplicándoles tasas de descuento que incorporen el hecho de que las presiones del cambio climático y las “bolsas de calor” en las ciudades deben mitigarse y las ciudades se abocan a desarrollar programas de adaptación ante tales perturbaciones locales y globales. Mantener vivos los humedales será sin duda un valioso aporte a nuevas posibilidades de hábitat urbano, permitiendo a su vez que aumente la dilución de partículas y gases contaminantes, que disminuyan los riesgos de enfermedades pulmonares (particularmente en los niños y niñas) y que la temperatura y la humedad se regulen, permitiendo en conjunto reducir el stress de calor y mejorar el confort climático de los habitantes del área.

Evitando la desaparición de ecosistemas como el humedal Jaboque habría más aire limpio y un mejor paisaje y la ciudad, y a los habitantes ahorraríamos costos por enfermedades y atención hospitalaria, por incapacidades laborales, y aumentarían las expectativas de vida y, de esta manera, la ciudad se encaminaría hacia políticas novedosas de atención de riesgos y disminución de vulnerabilidades ante los efectos del cambio climático local, amén de que conservaría capacidad de proveer servicios ambientales valiosos hoy y en el futuro.

Por ello, el debate de los habitantes del sector con el gobierno de la ciudad (no sólo de este sector, sino el de toda ella), debería llevarnos a reflexionar sobre la razón de ser, entre otros, del uso intensivo de sistemas de transporte individual y con base en combustibles fósiles; de la incorporación de sistemas de transporte más humanizados y ecológicamente menos contaminantes como, por ejemplo el tranvía eléctrico para esta zona, de nuevas ciclorutas adecuadas, del mejoramiento en el servicio de transporte público colectivo que prescinda de los combustibles fósiles, etc.

Si la comunidad presentara además un plan con los cambios que desearían que se adoptasen a partir de la decisión del juez, tendríamos ganancias mayores porque obligarían a que se defiendan los ecosistemas y que se generen *empleos verdes* para nuevas obras que permitan mejorar aún más su calidad de vida y encaminar la ciudad hacia modelos más equitativos de ocupación y construcción del paisaje.

El reto de los pobladores de Engativá y de las comunidades organizadas alrededor

²⁰ Es decir, el valor paisajístico y recreativo que puede medirse en términos monetarios mediante técnicas que implican conocer la disposición a pagar y los “costos de viaje”

de distintos espacios para la exigibilidad de los derechos, es trascender sus reivindicaciones alrededor de la vía y poner en el escenario político y en la discusión pública, el buen vivir, un bien-estar que no se soluciona con la apertura y mejoramiento de la vía *per se*, atropellando más y más a la naturaleza y los “espacios verdes” que le quedan a la ciudad. Una postura que conciba los derechos de las personas de manera integral, no de manera sesgada o parcial. ¿Bastará con la adecuación de esta vía mientras la gente continúe transportándose hacinada en buses y colectivos?, ¿Será que la apertura de la vía es garantía para que las 162 manzanas (70 hectáreas) en riesgo alto de inundación o las 232 manzanas (356 hectáreas) en riesgo medio, sigan viviendo con esa incertidumbre?, ¿Se solucionaría la contaminación por ruido que ocasiona el paso de aviones del Aeropuerto El Dorado, que oscila entre los 85 y 115 decibeles, la cual se incrementará con el Macroproyecto Aeropuerto? He ahí asuntos que se abren para el debate en la ciudad.

Esta situación propicia un momento y debe generar los espacios donde se aproveche para entablar un diálogo acerca de cómo aprovechar mejor el potencial ambiental de la ciudad con participación directa de las comunidades, y se facilite crear ámbitos de mejor calidad de vida; espacios donde se fortalezca el poder de estas poblaciones urbanas, al tiempo que se profundiza en la creación colectiva de un modelo de ciudad que no se someta a las necesidades del capital, sino que se guíe principalmente por un sentido del buen vivir, en democracia, con sustentabilidad y justicia, y reconociendo el surgimiento de derechos de la naturaleza, al tiempo que el Estado y los capitalistas pagan las deudas social y ecológica con ciudad y con la sociedad, en este caso con los habitantes de Engativá.