

BOGOTÁ Y LA CIUDAD AEROPUERTO DEL 2025*

FERNANDO CHAVARRO MIRANDA**
Universidad Libre, Bogotá D.C.

Fecha de recepción: enero 22 de 2008

Fecha de aceptación: abril 10 de 2008

ABSTRACT

The present article leaves of the metropolitan characteristic description of the main ones of Bogotá and the calendar of internationalization of the city foreseen by the Regional Council of Competitiveness, with the purpose of commenting the concepts of Global City and Ciudad Airport, applied for the operativización of the Plan Master the Gilding 2025. Likewise, they make an appointment contemporary theories as the New Space Economy, linked the urbanization phenomenon and the understanding of the airports like decisive actors of the step between the global thing and the local thing.

RESUMEN

El presente artículo parte de la descripción de las principales características metropolitanas de Bogotá y la agenda de internacionalización de la ciudad, prevista por el Consejo Regional de Competitividad, con el fin de comentar los conceptos de Ciudad Global y Ciudad Aeropuerto, aplicados para la operativización del Plan Maestro el Dorado 2025. Así mismo, se citan teorías contemporáneas como la Nueva Economía Espacial, vinculada a los fenómenos de urbanización y a la comprensión de los aeropuertos como actores determinantes del paso entre lo global y lo local.

* Este artículo es producto de la investigación y la reflexión crítica del autor, de los macroproyectos que está implementando el Distrito Capital para la consolidación de su desarrollo. Línea de investigación en Desarrollo Económico, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables - Universidad Libre, Bogotá D.C.

** Economista, Magister en economía, investigador categorización B Colciencias, fchavarr@uniandino.com.co.

KEY WORDS

City to airport, global City, plan of territorial classification, internationalization.

PALABRAS CLAVE

Ciudad-aeropuerto, Ciudad global, Plan de Ordenamiento Territorial, internacionalización.

CLASIFICACIÓN JEL:

F1, F15, H5, H54.

1. DESCRIPCIÓN

Bogotá, la ciudad metrópoli por excelencia de Colombia y una de las más importantes de Latinoamérica, caracterizada por su interesante proceso de transformación, expansión y dinámica de los últimos doce años, se le ubica hoy como un punto de referencia obligatorio dentro del contexto del desarrollo urbano de las ciudades globales.

Es ese mismo proceso de urbanismo el que le ha otorgado el carácter internacional a la ciudad, el cual se entiende a partir de cuatro elementos: (1) concentra la mayoría de los servicios de telecomunicaciones y transporte aéreo; (2) tiene la primacía en la producción del País, con una elevada participación en el PIB del 21%; (3) acoge la mayor parte de la inversión extranjera, y (4) es el principal centro financiero y bursátil del país¹.

De los anteriores elementos, el que mayor interés cobra en este artículo es el referente al de servicios de transporte aéreo. El transporte por sí sólo es un elemento clave de la actividad económica y social, es esencial para que una economía, pueda desarrollarse a través de la conexión que se establece por medio del intercambio con otros territorios.

Por tal razón, la conectividad de la ciudad con la región y con el mundo, ha conllevado toda una serie de formulaciones, que se inscriben en la

¹ NIETO E, Juan Antonio. De Bogotá a la Región: Apuntes para un Modelo de Desarrollo Regional. Contraloría de Bogotá.

necesidad de planificar la Ciudad, a partir de lo que hoy se denomina como ciudades aeropuerto.

Para el caso concreto de Bogotá, la Mesa de Planificación Regional, a través del Consejo Regional de Competitividad (CARCE), se ha encargado de impulsar todas las políticas referentes a la estrategia de competitividad y productividad de Bogotá, dentro de las que se halla el tema de la Ciudad-Global.

Es a partir del concepto de Ciudad Global, que el aeropuerto El Dorado adquiere su importancia y rol, como infraestructura de primer orden para soportar la plataforma productiva y exportadora de Bogotá y su región. En este sentido el Distrito Capital, determinó en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y sus disposiciones compiladas mediante el Decreto 190 de 2004, una estrategia de ordenamiento territorial en perspectiva regional, que busca integrar, El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado 2000-2025, formulado por el Gobierno Nacional a partir de una estructura urbana organizada sobre una red de centralidades.

De esta manera se tiene, que dentro de la política de competitividad enunciada en el artículo 8 del POT se determinó: "Un territorio competitivo y productivo requiere una estrategia desconcentrada de producción de bienes y servicios y una planeación integral. Este último elemento, apunta a consolidar las ventajas económicas, sociales y tecnológicas de Bogotá D.C., y mejorar su posición en el comercio internacional, fortaleciendo la capacidad de su infraestructura y su logística en conectividad física y virtual, y desarrollando acciones en el sistema aeroportuario del Distrito..."².

Al mismo tiempo dentro de la estructura socio-económica y espacial definida por el POT en su

artículo 23 se señaló: "que está conformada por el centro y las centralidades y se clasifican, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano". Dentro de esta clasificación el área donde se ubica el Aeropuerto El Dorado se reconoció como una centralidad de Integración Internacional y Nacional (centralidad Fontibón-aeropuerto-Engativá).

Por consiguiente, la idea de planear y poner en funcionamiento el concepto de "ciudades-aeropuerto", tiene sentido cuando ésta se acepta como un "polo de desarrollo", que orienta los centros urbanos, en actividades empresariales, las cuales se centran en el desarrollo comercial e inmobiliario de los mismos. Sin embargo, pese a lo atractivo que suena todo esto y, además que su implementación ha sido ampliamente adoptada por otras ciudades mediterráneas, lo cierto es que la discusión entre las autoridades locales y nacionales tiende a minimizar la propuesta que ambiciona el Distrito.

Según Gúller y Gúller (2002), la organización de un aeropuerto comienza a parecerse a la estructura de un gobierno local, y tiene dos funciones fundamentales: salvaguardar el cumplimiento de una tarea pública (facilitar el tráfico aéreo) y, al mismo tiempo, proporcionar las condiciones básicas para el desarrollo del territorio. Asumir la función de promotor inmobiliario como de gestor de transporte público, supone un importante cambio en la filosofía de la gestión aeroportuaria, en la medida que dirigir un aeropuerto ahora significa desarrollar y gestionar en términos de planificación regional y de ordenamiento territorial.

Esta tesis, que expone el nuevo modelo de ciudad-aeropuerto conlleva inevitablemente conflictos entre las autoridades locales, regionales y nacionales.

² "Recomendaciones de Orden Territorial a tener en cuenta para el Proceso de Concesión del Aeropuerto El Dorado". Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Dos asuntos son especialmente inquietantes: si es competencia exclusiva del gestor aeroportuario no sólo dirigir el aeropuerto, sino también actuar como promotor inmobiliario en este nodo de intercambio regional e internacional tan importante y, cómo deben asignarse las responsabilidades, con respecto a las nuevas actividades, entre el aeropuerto y las autoridades locales, regionales y nacionales.

En el caso del Aeropuerto El Dorado, la operación está prevista en el POT como una intervención urbana integral cuya importancia regional reside en que apunta a conformar la gran plataforma para la exportación, a promover la localización de servicios necesarios para integrar la ciudad y la región, y consolidar el área como una centralidad nacional e internacional.

De esta manera, los temas centrales de la operación son: la integración con el Centro de la Ciudad, accesibilidad y movilidad, y la transformación de usos del suelo. Frente a este último tema, la administración distrital busca desarrollar áreas específicas de logística, centros empresariales, zonas de servicios especiales e industriales de punta, servicios hoteleros y comerciales, enlazados con la creación de espacios de **gran accesibilidad y calidad ambiental** que permitan aprovechar las ventajas comparativas de estar en las inmediaciones del Aeropuerto.

Adicionalmente, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil Aeropuerto El Dorado, en la primera fase de revisión y análisis de la situación actual del Aeropuerto, ha determinado que la planeación de las instalaciones del Aeropuerto para los próximos 25 años, deben estar acorde con la magnitud de los requerimientos físicos de los tamaños de las instalaciones y su óptima

localización, e igualmente, asegurar la funcionalidad de la operación y su flexibilidad para responder al crecimiento de la demanda de transporte generada por Bogotá, como polo económico, social y estatal de todo el país y como punto de contacto con las naciones de Suramérica, Centroamérica y Norteamérica.

Considerando la planificación global y las recomendaciones del Proyecto de Carga dentro del Aeropuerto para los siguientes 25 años (meta año 2025), lo más conveniente técnica y financieramente es realizar su implementación gradualmente a lo largo del tiempo, para acomodar y atender las predicciones de las demandas de instalaciones y servicios asociados al transporte aéreo de carga.

La recomendación principal es desarrollar la zona sur-oriental de carga, cuyos requerimientos de construcción para el año 2025 están proyectados para aumentar de los 30.900 metros cuadrados existentes a más de 63.000 metros cuadrados, en dos etapas, fase 2005 de USD 26 millones, seguido por la fase 2010 con un costo de otros USD 65 millones. Para la fase 2015, la solución es de comenzar el desarrollo de la zona sur-occidental con una inversión de USD 44.4 millones, principalmente para los aviones de largo alcance.

En pocas palabras, se podría estar a punto de escribir parte de la nueva geografía del territorio urbano que rodea al Aeropuerto El Dorado, de modo muy similar y con la misma fuerza con que las estaciones centrales influyeron en el crecimiento y la forma de las ciudades. Los aeropuertos están ahora intensificando el movimiento económico en las áreas metropolitanas de las ciudades³.

³ GULLER, GULLER. Del Aeropuerto a la Ciudad Aeropuerto. Editorial Gustavo Gili. Barcelona

2. RAZONAMIENTO

Las grandes transformaciones sociales que se dieron como resultado del nuevo orden económico, impuesto por el acelerado proceso de la globalización en las economías, traspasaron el orden nacional y, hoy esa misma globalización se escribe con L de local.

Por ello no es fortuito que ciudades como Bogotá, gocen de un protagonismo de magnitudes tan grandes como lo son el poseer su propia autonomía en cuanto a las políticas de planificación y administración de la ciudad. Y no es precisamente, porque la Constitución del año 1991 haya dispuesto la descentralización de las regiones del país, sino por la fuerza que le otorga el ser la única ciudad metrópoli y centro internacional del país.

En este sentido, Bogotá, a través de la Mesa de Planificación Regional, ha diseñado su plan estratégico de competitividad y productividad, dentro del marco de ciudad global. Esta estrategia apunta a dos objetivos principales, como son el plan de exportación y el plan turístico.

En este contexto, los planes de desarrollo de las recientes administraciones, le han apuntado a otorgarle a la Ciudad una identidad de urbanismo y planificación, que ha sido ampliamente reconocida no sólo por la opinión nacional sino también internacional.

Tal vez, este último elemento es lo que más atañe hoy al crecimiento y desarrollo de la Ciudad, pues la planificación pasó de ser un elemento netamente de normatividad del aspecto físico de la misma, a ser la principal herramienta de ordenación, racionalización y optimización de los recursos. Esta misma línea, es la que en la actualidad orienta uno de los planes más ambiciosos que la ciudad se ha trazado para los próximos veinte años.

El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado, constituye todo un proyecto de ciudad, pues lo que se está

planificando es ni más ni menos, que un nuevo polo de desarrollo para Bogotá y, ese nuevo polo es lo que se conoce como Ciudad Aeropuerto.

Ahora bien, ¿qué significa una Ciudad Aeropuerto, o mejor qué implica desde la planeación la construcción de una Ciudad Aeropuerto? Este es el principal cuestionamiento que tiene en toda una encrucijada a las autoridades locales y nacionales; en la medida que ampliar la capacidad del Aeropuerto no puede ser sólo un ejercicio de infraestructura de transporte aéreo, sino que la concepción que hoy se tiene de los aeropuertos, es que las externalidades que emanan de los mismos, conllevan la prestación de servicios indirectos como son los relacionados con los aspectos comercial, turístico y financiero.

Lo anterior deja entrever que la reconversión de usos del suelo que van a sufrir las áreas aledañas al Aeropuerto, específicamente la centralidad Fontibón-aeropuerto-Engativá, justifican la necesidad de plantear los posibles escenarios económicos, sociales, territoriales y turísticos, que se darían como consecuencia de la integración internacional y nacional de la región Bogotá-Cundinamarca.

Lo anterior significa, que por un lado la orientación de la Ciudad hacía el sector de los servicios se consolidaría aún más, debido a la gran infraestructura hotelera, financiera y de centros comerciales, que se construirían como uno de los nuevos servicios que presta la Ciudad aeropuerto.

Por otro lado, se afianzaría el proceso de internacionalización de la Ciudad. Además de generarle más ingresos a la ciudad, le genera también cultura, opciones de conectividad con otras regiones del mundo, lo que significa oportunidades para la región.

3. SOPORTE TEÓRICO

El actual contexto global de la economía, se delinea a partir del papel protagónico que ejerce la “ciudad”, como nodo central de la Nueva Economía. En efecto, la ciudad constituye el engranaje clave de la actividad financiera internacional y de los procesos avanzados de producción, que han reemplazado a la industria como sector económico dominante y centro del dinamismo del Sistema Capitalista.

Este prototipo de ciudad, dominado por la economía informacional y por el sector de los servicios, ha reestructurado el orden social, económico y espacial urbano. De esta forma ha aparecido un nuevo tipo de ciudad; la ciudad global, la ciudad de las dos caras. Una, llamada global, puesto que es la que se conecta con los flujos de capital multinacional, de bienes y servicios, fuerza de trabajo, etc. Y otra, local, correspondiente a la utilización de aquellas características concretas del lugar, de su historia o historias, tradiciones y costumbres.

Es a partir, de este despliegue, que la ciudad actúa como “interface”⁴ o plataforma que pone en relación, los elementos globales y locales situados en la perspectiva del mercadeo. Tal dinámica ha contribuido de manera decisiva a que las ciudades, sobre todo aquellas que ocupan una posición estratégica, emerjan como nodos incluidos en redes que conforman regiones metropolitanas.

De acuerdo con Borda (1997), la nueva frontera de la gestión de las ciudades, consiste en situar a cada ciudad, en condiciones de afrontar la competición global de la que depende el bienestar de sus ciudadanos. La competitividad en la nueva economía informacional global, no pasa fundamentalmente por una reducción de costos,

sino por un incremento de productividad. Y esa productividad depende, en lo esencial, de tres factores: conectividad, innovación y flexibilidad institucional.

Por conectividad, se entiende el vínculo de las ciudades con los circuitos de comunicación, telecomunicación y sistemas de información en los ámbitos regional, nacional y global. Por innovación, se entiende la capacidad instalada en una determinada ciudad para generar un nuevo conocimiento, aplicado a actividades económicas, basado en la capacidad de obtención y procesamiento de información estratégica. Por flexibilidad institucional, se entiende la capacidad interna y la autonomía externa de las instituciones locales para negociar la articulación de la ciudad con las empresas e instituciones de ámbito supra-local.

Estas tres condiciones, son el sentido más directo entre la articulación de lo global y lo local. Es por medio de dicha articulación, donde se encuentra en último término la fuente de los nuevos procesos de transformación urbana, y por tanto, los puntos de incidencia de políticas urbanas, locales y globales, capaces de invertir el proceso de deterioro de la calidad de vida en las ciudades.

Estas consideraciones son las que sustentan la tesis central que Sassen (1991), expone en su obra *La Ciudad Global*, con respecto al nuevo espacio urbano que figura en la economía informacional. De acuerdo con la autora, “Cuanto más globalizada deviene la economía, más elevada es la aglomeración de funciones centrales, en un número reducido de sitios. La alta densidad que se manifiesta en los CBD (Central Business District) de

⁴ QUINTANA, Francisco (2004). *Ciudad, Metrópoli y Mundo Global/Local*. ISSN: 1578-8946. <http://antalya.uab.es/athenea/num6/quintana.pdf>.

estas ciudades es una expresión espacial de esta lógica. Este planteamiento, además de desestimar la hipótesis de "la muerte de la distancia" por el triunfo de la telemática, presenta una nueva lógica de la concentración espacial, donde aparecen nuevos elementos que definen la centralidad urbana".

Se examina así la economía espacial de los servicios a la producción, es decir su localización, grado de concentración, relación con el sistema urbano nacional, su dinámica de crecimiento y su articulación con los avances de las tecnologías de información y telecomunicaciones. En este sentido, la economía espacial es el resultado de la combinación entre el conjunto de procesos de informacionalización-globalización de la actual época histórica, y la transformación de las estructuras productivas, industriales y de servicios.

Retomando a Borda, la urbanización del tercer milenio, toma como punto de partida la constitución de las llamadas megaciudades, que son algo más que gigantescas aglomeraciones territoriales de seres humanos. Ciertamente, se está asistiendo a un proceso de formación de asentamientos humanos por encima de los 10 millones de personas, y en un futuro próximo, por encima de los 20 millones de habitantes. Pero el tamaño no es lo que realmente define a las megaciudades. Son en realidad, los nodos de la economía global y de las naciones más poderosas. En su territorio concentran las funciones superiores de dirección, producción y gestión del planeta; los centros de poder político; el control de los medios de comunicación; la capacidad simbólica de creación y difusión de mensajes dominantes.

Este modelo de economía espacial responde a la experiencia histórica y cultural norteamericana, caracterizada por un continuo intento de superar los problemas económicos, sociales y urbanos, mediante la movilidad geográfica. Pero, más profundamente, lo que dicha movilidad representa es la constitución

de una nueva lógica espacial característica de los nuevos procesos de acumulación del capital y de integración de los mercados.

Sin embargo, tal como se expuso en el Foro Urbano Mundial (2005), la ciudad aparece en la historia del pensamiento económico de manera aislada y poco frecuente. Por fortuna ha habido algunos importantes precursores del análisis económico del fenómeno urbano y de la economía espacial. Quizás los tres primeros autores que estudiaron a la ciudad en términos económicos fueron William Petty (1623-1687), Richard Cantillon (1680-1734) y James Stuart (1712-1780). Entre ellos, Petty fue, como lo reconocen algunos autores contemporáneos, un apologista de la concentración industrial y un estudioso de la localización y de las dimensiones óptimas de las ciudades. Cantillon, visualizó el concepto moderno de multiplicador espacial y se preocupó por entender la dinámica del crecimiento urbano, asociado a los flujos monetarios entre las ciudades. En cuanto a Stuart, puede decirse que preconizó el crecimiento de los centros urbanos, como consecuencia de los excedentes agrícolas y como resultante de las decisiones de los terratenientes y de las autoridades para vivir en grandes ciudades.

La Economía Espacial surge formalmente cincuenta años después de La Riqueza de las Naciones, de Adam Smith, con la publicación de El Estado Aislado, de Johann Heinrich Von Thünen, en 1826. Así, del estudio de la economía rural y de la referencia explícita de la rentabilidad de los mercados agrícolas al espacio campo-ciudad que hace von Thünen, se pasa al siglo XX con el estudio del espacio industrial de Alfred Weber y de Tord Palander y al análisis minucioso y complejo del espacio urbano y regional que elaboran Christaller y Lösch y que da lugar a la teoría de los lugares centrales.

Según esta teoría, un lugar central sería aquel que pudiese ofrecer servicios de determinadas clases.

Por ende, la dimensión espacial de lo urbano, se caracteriza por su capacidad de proporcionar un lugar físico para desarrollar actividades articuladas espacialmente⁵, facilitando de esta forma el comercio y la industria. Sin embargo, la tierra urbana por sí sola no es capaz de crear espacio; por lo tanto, debe ser la articuladora de la infraestructura para así poder realizar las actividades que generan riqueza a sus habitantes. Por tal razón se deben considerar dos aspectos referentes al suelo.

El primero de ellos, hace referencia al uso del suelo. Éste es entendido, como el conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales. El ordenamiento del territorio tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible.

El segundo aspecto, tiene que ver con la renta del suelo. Concebida ésta por el pensamiento económico, como el determinante que genera riqueza en la sociedad. En este sentido, los clásicos fueron la primera corriente en analizar la renta del suelo agrícola, con la variación del valor relativo de las cosas, introdujeron este concepto como independiente de la cantidad de trabajo necesaria para la producción. Definiendo la renta del suelo como la porción de producto de la tierra que se

paga al propietario por el uso de la potencia original e indestructible del suelo⁶.

Con el reconocimiento de la renta, el interés y los beneficios de capital diferenciaron la renta del suelo, que está constituida por la inversión de capital en edificaciones, sistema de riego y el sobrante está compuesto por el uso del predio. La renta sigue los principios de oferta y demanda, donde los terrenos son limitados en cantidad y calidad⁷, ya que el capital no puede llegar a reproducir la tierra.

Para Smith, la renta de la tierra se constituye en una tercera fuente del valor, cuya magnitud depende esencialmente, de la capacidad de la tierra de producir más alimentos, de lo que cuesta alimentar a los encargados de llevar a cabo tal producción, denominada como renta absoluta. Igualmente, señaló la existencia de una renta de monopolio, proveniente de las limitaciones absolutas del suelo para producir una mercancía y, por tanto la no reproductibilidad de una mercancía a pesar de los estímulos del mercado. Finalmente, indica Smith la existencia de una cierta especificidad de la magnitud de la renta, acorde a las características físicas de la producción de la mercancía y según las características específicas del suelo.

Al contrario de Smith, la teoría de la renta Ricardiana, indica que “la existencia de la renta implicaba, que el producto de la tierra se cambiaba por más valor en comparación con los artículos manufacturados, logrando así despotricar los intereses de los terratenientes; en este sentido se clasifican como: pro-industriales y precursores del *laissez faire* económico, estaban en contra de los terratenientes, ya que presentaba económicamente injustificadas las reivindicaciones de esta clase. Argumenta que

⁵ JARAMILLO, Samuel (1994). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Ed. Uniandes.

⁶ *Ibid.*

⁷ FORERO, Luis (1988). *La renta del suelo y la reforma urbana en Colombia*. Bogotá; Facultad de Economía, Universidad Nacional.

los intereses de los rentistas se oponían no solo al industrial sino a toda la sociedad⁸.

Ricardo prepara el camino para la síntesis de Marx. Ambos abren el camino a la corriente de economistas que admiten el trabajo como la fuente de las riquezas y, en consecuencia, analizan la renta del suelo en la perspectiva del valor-trabajo. Marx sustenta que la renta es una parte del excedente social, y más específicamente de la plusvalía, que en lugar de ir a alimentar el fondo de ganancias del capitalista, va a parar a manos de una clase social que es extraña a estos, los terratenientes. “Esta visión está enmarcada en el área urbana, en la cual Marx realizó su análisis. De esta manera el que controla la propiedad jurídica del suelo, controla en realidad la condición de la acumulación que es externa al capital⁹”.

La evolución del Sistema Capitalista, conlleva que va a ser regido por el mercado, y que la productividad de la tierra es fundamental para la determinación del precio de la misma. “Las rentas urbanas que surgen en el proceso de consumo del espacio construido, tienen un papel más importante en la modulación de los precios del suelo, y se relaciona con la diferente intensidad de capital aplicado a la tierra¹⁰”, siendo la característica que tiene mayor relación con el espacio comercial. “Lo que quiere decir que están asociadas a los usos que se le dan al área construida, como la renta secundaria que los comerciantes están dispuestos a pagar por aquellas locaciones que les permitan una mayor velocidad de rotación del capital¹¹”.

Pero a pesar del importante legado de este conjunto de autores, la incorporación del espacio al análisis económico contemporáneo se ha hecho de manera

lenta y dispersa. La economía regional y urbana fue vista por décadas como una disciplina menor de la ciencia económica, y no fue sino hasta hace relativamente pocos lustros, que un mayor número de economistas empezaron a referir espacialmente las actividades económicas.

A partir de la década de los sesenta, se inició en el seno de la corriente neoclásica y, como resultado de un esfuerzo de síntesis o exposición estructurada de una teoría de la ciudad, y de los hechos cruciales urbanos, un movimiento que poco después fue bautizado como la nueva economía urbana, la cual comparte rasgos comunes con las teorías del crecimiento endógeno. Por un lado, la existencia de rendimientos crecientes, efectos externos o la estructura monopolística de los mercados, son la base a la vez de procesos de aglomeración espacial, de las actividades económicas, y de las dinámicas de acumulación en el tiempo de los factores del crecimiento.

Por otro lado, un número importante de análisis empíricos, ponen de manifiesto la vinculación de los fenómenos de urbanización y de crecimiento, o la tendencia al agrupamiento espacial de las actividades generadoras de crecimiento –servicios a empresas, sector de I+D, infraestructuras de comunicación, variedad en los inputs o outputs, capital humano con gran formación.

Puede considerarse, en primer lugar, que las teorías del crecimiento endógeno constituyen el marco explicativo general, y que la concentración espacial de las actividades es un factor más de crecimiento. Así, la implicación de los factores espaciales en los mecanismos de crecimiento endógeno, se realiza de la siguiente forma: la concentración de

⁸ *Ibíd.*

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ *Ibíd.*

¹¹ JARAMILLO, Op. cit., 1994.

las actividades económicas favorece el crecimiento económico, por lo que todos los elementos que conducen a la formación de las aglomeraciones explican y condicionan este crecimiento. Puede entonces construirse, como para el resto de factores de crecimiento, tradicionalmente integrados en estas teorías, un proceso de acumulación espacial de las actividades económicas.

En otras palabras, existe, a imagen del capital físico y del capital humano, un "capital espacial" que entra en la fabricación del producto y cuya mayor o menor eficacia condiciona el crecimiento. Este capital espacial comprende, a la vez, una serie de actividades generadoras de crecimiento (innovaciones, servicios a empresas, sector terciario superior, infraestructuras de transporte y comunicación) y una organización espacial particular de estas actividades: la aglomeración.

Por lo tanto, la aglomeración (o la ciudad) es un factor de crecimiento que permite estimular a otros factores de producción de manera directa (mejora de los procesos de producción gracias a la innovación, mejoras de los intercambios de información gracias a las infraestructuras de transporte y comunicaciones) e indirecta, a través de las economías de aglomeración.

Así, la puesta en relación de las teorías de crecimiento endógeno, y las de la Nueva Economía Espacial, ponen de manifiesto la existencia de un proceso de causación acumulativa en los siguientes términos: la aglomeración espacial, se revela como un factor de crecimiento, y el crecimiento, a su vez, favorece la aglomeración a través de la existencia de externalidades.

De esta forma y, como bien lo menciona la Contraloría de Bogotá en el trabajo, *De Bogotá a la Región: Apuntes para un Modelo de Desarrollo* (2003), la mayor o menor cobertura espacial de la aglomeración y su dinámica expansiva,

están influidas decisivamente por la capacidad de las redes, la fluidez, y el tiempo requerido por las interacciones. Precisamente es la calidad de las redes lo que permite que la aglomeración metropolitana tienda a ser menos congestionada, menos absorbente y más descentralizada, puesto que posibilita que las externalidades de la ciudad central se difundan más ampliamente, y que un mayor número de zonas se diferencien y se especialicen en función de las demandas del mercado metropolitano.

Por consiguiente, la infraestructura regional y los servicios estratégicos, se orientan hacia el logro de patrones de distribución espacial menos excluyentes. La infraestructura, ya no es considerada como un medio para proporcionar conexiones internas en el país, sino que además debe conectar a la región con la red global. De esta manera, se logran mayores externalidades positivas, puesto que una óptima acumulación de capital físico (vías, aeropuertos, ferrocarriles, entre otros), posibilita el mejoramiento y la eficiencia en los procesos productivos.

Bajo este contexto, la ciudad debe considerar políticas de conexión con el resto del mundo, como son los criterios de eficiencia en materia de transporte. A este respecto, una de las recomendaciones que suele hacerse, es que se debe procurar por promover la interconexión modal, y los centros de transferencia intermodal, que faciliten la combinación de los modos de transporte. Esto lleva a considerar, que uno de los medios de transporte, más importantes dentro del nuevo panorama de la ciudad global, es el transporte aéreo.

El transporte aéreo, significa un equipamiento clave para la competitividad de las ciudades, en la medida que posibilita su conexión por medio del intercambio con otros territorios. Por tal razón, la conectividad de la ciudad con la región y con el mundo, ha conllevado una nueva estrategia de ciudad, que se inscribe dentro del contexto

de la ciudad global, pero que integra todos los conceptos de la economía espacial, urbana y de aglomeración. A esta nueva categoría de urbanismo se le denomina Ciudad Aeropuerto.

La ciudad aeropuerto, responde al proceso de competitividad de las ciudades, a través de la movilidad de un conjunto denso de actividades relacionadas con el aeropuerto y su funcionamiento, así como de otras actividades comerciales y empresariales, situadas en la plataforma aeroportuaria y su entorno. Gúller y Gúller (2002) citan a la actividad aeroportuaria, como un abanico tan amplio de actividades, que implica que las entidades que gestionan los aeropuertos dejen de ser exclusivamente “gestores de transporte” y, pasen a desarrollar y gestionar también, las infraestructuras aledañas a los aeropuertos; es decir, reorganizar el “lado tierra”, entendido como el conjunto urbano que le es adyacente.

Esto requiere de un “concepto global” que equilibre el desarrollo del “lado aire” y el de la ciudad-aeropuerto. No resulta sorprendente, por tanto, que el aeropuerto trate de trasladar sus competencias en materia de planificación, del lado aire a todas sus nuevas actividades empresariales en el lado tierra. Este traslado conlleva inevitablemente un proceso de recualificación urbana, que implica un reordenamiento de usos del suelo.

El uso estratégico del suelo, es una de las evaluaciones a tener en cuenta dentro de la planificación y desarrollo de una ciudad-aeropuerto, debido a que la tendencia de los aeropuertos a aumentar progresivamente su superficie, demuestra que es necesario desarrollar nuevos conceptos en el diseño aeroportuario, los cuales

se dividen en la preocupación de las autoridades local y nacional, de gestionarlos en términos de planificación regional y los que buscan hacer de la ciudad aeropuerto una “marca”, es decir, lo entienden en términos de marketing.

Por lo pronto, importa comprender el concepto de ciudad-aeropuerto, ante todo, como estrategia empresarial, cuyo objetivo es obtener beneficios de las oportunidades empresariales, que surgen a raíz del funcionamiento del aeropuerto, y del importante papel que desempeña en las redes de transporte terrestre. Dichas entidades gestoras, utilizan esta expresión, como una etiqueta para designar su nueva orientación empresarial: no sólo posibilitan el tráfico aéreo, sino que también ofrecen servicios comerciales.

El concepto de ciudad-aeropuerto, también está relacionado con el desarrollo regional. Una ciudad-aeropuerto, no se mantiene aislada en los límites del aeropuerto, sino que forma parte de una estrategia regional más amplia, que se orienta hacia la función que ejerce el aeropuerto, en las redes de tráfico terrestre, y pretende beneficiarse de las actividades derivadas del aeropuerto.

En definitiva, este ha sido un breve recuento de la teoría que esquematiza a esa pequeña porción metropolitana que aspira a ser ciudad global-local y, que se entreteje entre los procesos tecnológicos y económicos, que constituyen la base de la transformación del nuevo paradigma de la globalización, los cuales se entrampan con la historia, la cultura y las instituciones de cada país, región y ciudad, produciendo una gran diversidad de modelos espaciales.

BIBLIOGRAFÍA

- ARRIGHI, Giovanni (2004). La Globalización, la Soberanía Estatal y la Interminable Acumulación del Capital. www.inisoc.org/arrighi.htm
- ÁVILA, Guillermo. Distrito logístico "Como Área de Interconexión Global en la Región Bogotá-Sabana". Una estrategia para el desarrollo de la competitividad regional. Universidad Javeriana.
- BORJA, Jordi (1998). Local y Global. Segunda Edición. Grupo Santillana de Ediciones, S.A. Madrid.
- BORJA, Jordi. Revolución y Contrarrevolución en La Ciudad Global. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de Geo Crítica) Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98 .Vol. X, nº 578, 20 de abril de 2005. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-578.htm>]. [ISSN 1138-9796].
- Bogotá Cundinamarca hacia una Región Competitiva (2003). Bases del Plan Regional de Competitividad 2004-2014. Cámara de Comercio de Bogotá.
- CASTELL, Manuel (1999). La era de la información. Tomo I, Economía, Sociedad y Cultura. www.ub.es/prometheus21/articulos/obsiberprome/blanquez.pdf
- CEPAL (2002) El Escalafón de la Competitividad Departamental
- DAPD (2003). Sistema para el Seguimiento de la Competitividad en Bogotá- Región
- DAPD. Aeropuerto El Dorado Aeropuerto El Dorado Una oportunidad... oportunidad...para la Ciudad para la Ciudad para la Región.
- DECRETO 190 DE 2004. Plan de Ordenamiento Territorial. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- DIAZ, Fernando y LOURÉS, María. VIII Jornadas De Economía Crítica Área Temática: Economía Regional Y Territorio. Universidad de Alicante. Valladolid, 28 de febrero a 2 de marzo de 2002.
- DONATO, Vicente (2004). Las Economías de Aglomeración en los Manchones Territoriales-Sectoriales De Pymi. Centro de Investigaciones. Università di Bologna. Buenos Aires.
- FORERO, Luís. La renta del suelo y la reforma urbana en Colombia. Bogotá; Facultad de Economía, Universidad Nacional, 1988.
- Foro Urbano Mundial (2005). Ciudades: Cruce de culturas, ¿inclusión e integración? 13 -17 de septiembre de 2004, Barcelona, España. Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas.
- Foro Urbano Mundial (2005). Ciudad y ciudadanos del siglo. Ciudades: Cruce de culturas, ¿inclusión e integración? 13 -17 de septiembre de 2004, Barcelona, España siglo XXI.
- GARCIA, Xosé. La comunicación del futuro se escribe con L de local. Revista Latina de Comunicación Social. La Laguna (Tenerife) - octubre de 2000 - número 34D.L.: TF - 135 - 98 / ISSN: 1138 - 5820 (año 3°).
- GÜLLER, Michael; GÜLLER, Mathis. Del Aeropuerto a la Ciudad Aeropuerto. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.
- HEINEBERG, H. Las metrópolis en el proceso de globalización. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. X, nº 563, 5 de febrero de 2005.
- JARAMILLO, Samuel. El desenvolvimiento de la discusión sobre la urbanización Latinoamérica. Bogotá; Ed. Escala, 1997.
- KEATING, Michael (1999). Governing Cities and Regions. Territorial Restructuring in a Global Age

- Global City Regions. Conference Los Angeles 21-23 October.
- MARCOS, Uribe (1999). Ciudad Frontera – Ciudad Global: Nuevos Actores de la Integración Dominicana. www.periferia.org/3000/frontera.html
- NIETO E, Juan Antonio; GARAY, Luis Jorge y MOLINA, Humberto (2003). De Bogotá a la Región: Apuntes para un Modelo de Desarrollo Regional. Contraloría de Bogotá.
- Plan de Ordenamiento Territorial (POT) -Decreto 190 de 2004-.
- Plan Estratégico Exportador Regional. Bogotá Cundinamarca 2001-2010. Mesa de Planificación Regional.
- QUINTANA, Francisco (2004). Ciudad, Metrópoli y Mundo Global/Local. ISSN: 1578-8946. <http://antalya.uab.es/athenea/num6/quintana.pdf>.
- Recomendaciones de Orden Territorial a tener en cuenta para El Proceso de Concesión del Aeropuerto El Dorado. Departamento Administrativo de Planeación Distrital.
- SASSEN, Saskia (1991) The Global City. New York, London, Tokyo. Princeton University.
- SEPÚLVEDA, Leandro (2001). Estudios y Perspectivas: Construcción Regional y Desarrollo en la Economía de la Globalidad. CEPAL, Buenos Aires.
- VASQUEZ, Antonio. Desarrollo Económico Local y Descentralización: Aproximación a un Marco Conceptual. CEPAN, GTZ.
- VII Metropolis International Congreso (1999). Airports and their surrounding zones as catalysts of metropolitan development.
- TORAL, María (2001) El Factor Espacial en La Convergencia de Las Regiones de La UE: 1980-1996. www.eumed.net/ce/2005/ata.htm
- TEUBAL, Miguel. Globalización y nueva ruralidad en América Latina. Centro de Estudios Avanzados. Universidad de Buenos Aires.
- ZICCARDI, Alicia. Introducción al debate sobre: "El papel de los gobiernos locales en las políticas socioeconómicas" IISUNAM.
- ZIMMERMAN, Marc; NAVIA, Patricio. Las ciudades latinoamericanas y los procesos urbanos en el nuevo [des]orden mundial. LACASA CHICAGO-Latín American/Latino Cultural Studies Series, VII.

INFOGRAFÍA

- <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/rural/teubal.pdf>
- <http://www.tigger.uic.edu/~marczim/ciudades.htm>
- <http://www.ub.es/geocrit/b3w-563.htm>. [ISSN 1138-9796].
- <http://www.ull.es/publicaciones/latina>
- <http://www.unhabitat.org/wuf/2004/documents/WUFspanishweb.pdf>
- <http://www.urbared.ungs.edu.ar/download/documentos/intro%20AZ.doc>

