

PROXIMIDAD OBLIGADA Y DENSIFICACIÓN NO PLANIFICADA EN BOGOTÁ

FORCED PROXIMITY AND UNPLANNED DENSIFICATION IN BOGOTA

Carlos JIMÉNEZ-ROMERA* y Carlos Alberto TORRES-TOVAR**

RESUMEN

La expansión suburbana de la ciudad contemporánea, con su dispersión y bajas densidades, es posible gracias a la velocidad proporcionada por los medios modernos de transporte. El caso de Bogotá constituye una excepción a esta norma: no sólo es una de las metrópolis más densas del mundo, sino que además su tendencia reciente es a aumentar su compacidad. Aunque hay diversos factores que han influido en esta evolución, siendo al parecer la degradación de las condiciones de movilidad la que ha puesto en marcha este proceso. Se analizan las distintas formas en que los bogotanos han recurrido a la proximidad para sortear las dificultades que plantea la insuficiente movilidad y se reflexiona sobre las lecciones que puede aportar este caso singular a otras ciudades que estén pensando en desarrollar planes de densificación.

Palabras clave: movilidad urbana, proximidad, densidad y compacidad urbana, Bogotá.

ABSTRACT

Suburban growth of contemporary cities, characterized by sprawl and low density, is possible thanks to the speed of modern transportation facilities. The case of Bogota constitutes an exception to this rule: it is not only one of the densest metropolises in the world, but also it recently tends to increase its compactness. Although various factors have influenced this evolution, the degradation of mobility conditions appears to be the one which has fostered this process. We analyze the different ways chosen by citizens to turn to proximity in order to circumvent the difficulties of insufficient mobility, reflecting on the lessons that this unique case could offer to other cities which may consider developing densification plans.

Keywords: urban mobility, proximity, urban density and compactness, Bogota.

* Carlos Jiménez Romera (cjimenez@ee.upm.es) es Arquitecto, Investigador del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, España.

** Carlos Alberto Torres Tovar (catorrest@unal.edu.co) es Doctor Arquitecto, Profesor Asociado de la Facultad de Artes en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, Colombia.

1. Introducción

En una ciudad entendida como lugar de encuentro (Mumford, 1961) o espacio de centralidad (Lefebvre, 1968) la accesibilidad se convierte en un valor fundamental: de poco sirven los atractivos de la ciudad a quien no puede acceder a los mismos. En tiempos premodernos la proximidad era la única forma de garantizar este acceso, pero el aumento de la velocidad proporcionado por los medios de transporte modernos ha permitido la expansión urbana a distancias cada vez mayores, transformando la forma de la ciudad y la vida cotidiana de quienes la habitan. La segregación funcional del espacio urbano provoca una fragmentación de los tiempos de la vida cotidiana: el tiempo del día no sólo se divide entre las distintas actividades, sino que también debe dar cabida a los tiempos dedicados al desplazamiento entre los distintos espacios (Juan, 2000). La especialización funcional de los espacios obliga a una planificación más rígida de actividades y desplazamientos, en tanto que los lapsos de tiempo dedicados a trasladarse entre cada espacio monofuncional se perciben como “tiempo perdido” y por ello todos los esfuerzos se encaminan a reducirlos al mínimo, por lo general desarrollando políticas de “movilidad” que aumenten la velocidad.

La “movilidad” ha sido una de las prioridades tradicionales de las políticas urbanas: el buen funcionamiento de la ciudad moderna depende en gran medida de garantizar que sus ciudadanos puedan desplazarse hasta los distintos espacios de la ciudad; en las grandes ciudades, por limitaciones de distancia y velocidad, esta movilidad sólo puede ser motorizada. Es un discurso muy ligado a la modernidad y al urbanismo funcionalista (además de resultar complemento imprescindible del principio de zonificación) que se sigue practicando hoy en día, más allá de su vigencia. Por su parte, el discurso de la “accesibilidad” tiende a aparecer en aquellos momentos en que entra en crisis el modelo basado en una creciente movilidad. Entonces se recuerda que la movilidad es un medio y no un fin, y se pone el foco en eliminar las barreras que dificultan el acceso del ciudadano a los distintos servicios (distancia, coste, conexiones, etc.). Sin embargo, pocas veces se discute el discurso hegemónico, y las “políticas de accesibilidad” suelen reducirse a políticas complementarias para aquellos colectivos “minoritarios” (discapacitados, niños, ancianos, mujeres, enfermos, pobres, etc.) que no pueden disfrutar de la movilidad convencional.¹

Sin embargo, las altas velocidades tienen costes crecientes (desde el consumo de combustibles hasta la construcción y mantenimiento de infraestructuras especializadas), en tanto que su generalización no parece viable (Illich, 1973). Así, la permanente ampliación de infraestructuras no ha supuesto la disolución de la congestión sino más bien su generalización en unos niveles “socialmente aceptables” (Estevan, 2008). Para romper este círculo vicioso de crecientes velocidades, distancias y tiempos “perdidos” se han planteado diversas opciones, desde las ciudades *slow*² hasta el urbanismo de proximidad. Se trata de romper

¹ En todo caso, políticas tradicionales, como la dotación de servicios y equipamientos de escala barrial, caerían dentro de esta categoría, ya que proporcionan accesibilidad mediante una reducción de la necesidad de movilidad.

² Movimiento que propugna una desaceleración de la vida cotidiana para aumentar su disfrute, recuperando todos aquellos aspectos desvalorizados por la ideología de la velocidad.

la fragmentación espacio-temporal generando un espacio multifuncional donde la proximidad permita escapar de la tiranía de la velocidad, recuperando cierta flexibilidad en la gestión del tiempo al ofrecer una alternativa a la movilidad obligada de la ciudad moderna, extensa y segregada, sobre la base de la densidad y la complejidad.

En todo caso, a pesar de los discursos teóricos, escasean los ejemplos que permitan contrastar la viabilidad del planteamiento. Hasta el momento, la política universal ha consistido en ampliar las velocidades y las distancias por todos los medios disponibles, fundamentalmente ofreciendo mayores y mejores infraestructuras a los vehículos. Sin embargo, de ello surgen varias preguntas: ¿se reducirían las distancias recorridas en caso de que también se consiguiesen reducir las velocidades empleadas? Igual que la ciudad se ha expandido gracias al aumento de la velocidad, ¿se contraería la ciudad en caso de una reducción de las velocidades a las que se desplazan sus habitantes? Cairns *et al.* (1998) describen algunos casos en que una reducción de infraestructura no ha supuesto mayores congestiones, sino menor volumen de tráfico (con igual nivel de congestión). ¿Podría plantearse restringir y no fomentar la movilidad como una forma de reducir las distancias y aumentar la densidad urbana? Si esto fuera así, las políticas de fomento de la densificación podrían, y tal vez deberían, complementarse con medidas de restricción de la velocidad o la movilidad.

El caso de Bogotá podría arrojar luz sobre esta cuestión, ya que ofrece un ejemplo de densificación a gran escala y de largo recorrido, generada por una combinación de circunstancias que analizaremos a continuación.

2. El caso de Bogotá

Bogotá está situada a unos 2.625 metros sobre el nivel de mar, en el borde sur-oriental de una llanura de origen lacustre que recibe el nombre de Sabana de Bogotá. Capital colonial y republicana, hasta principios del siglo XX su débil pero constante crecimiento demográfico³ estuvo contenido en un perímetro urbano bastante estable, absorbiéndose a través de una densificación y una elevación de la edificación (Aprile-Gnisset, 1992). Los factores que limitaron la expansión son dos: el poco interés de los terratenientes por urbanizar unas propiedades agrarias muy rentables y las dificultades para extender el servicio de acueducto (Palacio, 2008). En 1914 la municipalización de la empresa del acueducto inaugura una fase expansiva en cuanto a inversión y extensión del servicio, empezando por la conexión a la red municipal del asentamiento de Chapinero, al norte de la ciudad, que se había ido consolidando en las décadas anteriores como centro recreativo de las clases altas. Ese mismo año se aprueba un Acuerdo Municipal que reglamenta de forma específica las urbanizaciones, o extensiones del casco urbano (Saldarriaga, 2000, p. 88).

En las décadas siguientes la ciudad se expande sobre la Sabana sin encontrar obstáculo reseñable con densidades cada vez menores. Inicialmente el crecimiento se ciñe al borde oriental de la Sabana, aunque progresivamente se va colonizando

³ Bogotá contaba con 100.000 habitantes para el año 1900.

el área occidental hasta llegar al borde del río Bogotá⁴. Traspasado el perímetro de la ciudad decimonónica, se consolida el eje de crecimiento hacia el norte de los sectores de más altos ingresos, en tanto que surgen algunos barrios obreros y populares en localizaciones alejadas del casco urbano al sur, generando un patrón discontinuo y fragmentado (Fig. 1).

Sin embargo el modelo discontinuo y fragmentado no se consolida, sino que los espacios intersticiales se colmatan en un corto lapso de tiempo. No se trata de asentamientos que se aislen voluntariamente, sino de barrios obreros y populares que se levantan en localizaciones alejadas para aprovechar los bajos precios del suelo, que, a mediano plazo, disparan los costes de urbanización. La normativa existente tiene pocos desarrollos, múltiples vacíos y no limitan la incorporación y urbanización de suelo, por lo que muy rápidamente sus propietarios sacan provecho a las inversiones públicas que, para llevar los servicios públicos a las urbanizaciones aisladas, revalorizan el suelo vacante (Aprille-Gnisset, 1992). De esta forma, se aprovechan las distintas infraestructuras, especialmente viarias, que definen vectores de avance de la urbanización, dando lugar a un esquema tentacular de crecimiento (Parias, 2002). La anexión en 1954 de varios municipios vecinos (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme) no hará más que repetir este esquema: la extensión de los servicios de la ciudad hasta los núcleos urbanos recién anexados genera una revalorización de los espacios intermedios a lo largo de los ejes que los unen con el centro de la ciudad, fomentando su urbanización al tiempo que se intensifica el carácter tentacular del crecimiento urbano. Pero tampoco el esquema tentacular se consolida, ya que la ciudad, en lugar de continuar su crecimiento a lo largo de los ejes de comunicación, tiende a expandirse transversalmente a dichos ejes, colmatando de nuevo los espacios intersticiales y configurando el actual esquema compacto, proceso que se dio especialmente a partir de la mitad de la década de 1980 (Parias, 2002).

Es así como, a lo largo de los últimos 100 años se presenta en Bogotá, junto a la tendencia centrífuga de la población que encontramos en otros contextos urbanos, una tendencia centrípeta que favorece la compactación y finalmente la densificación de la ciudad. Son estas tendencias centrípetas y sus posibles causas las que vamos a analizar con mayor detalle.

⁴ El crecimiento sigue los siete ejes tradicionales de conectividad de la ciudad con el resto del país, en tanto que al occidente se mantiene un vacío, correspondiente a la Hacienda El Salitre, donde se instalan diversos equipamientos metropolitanos antes de su definitivo desarrollo a partir de 1985.

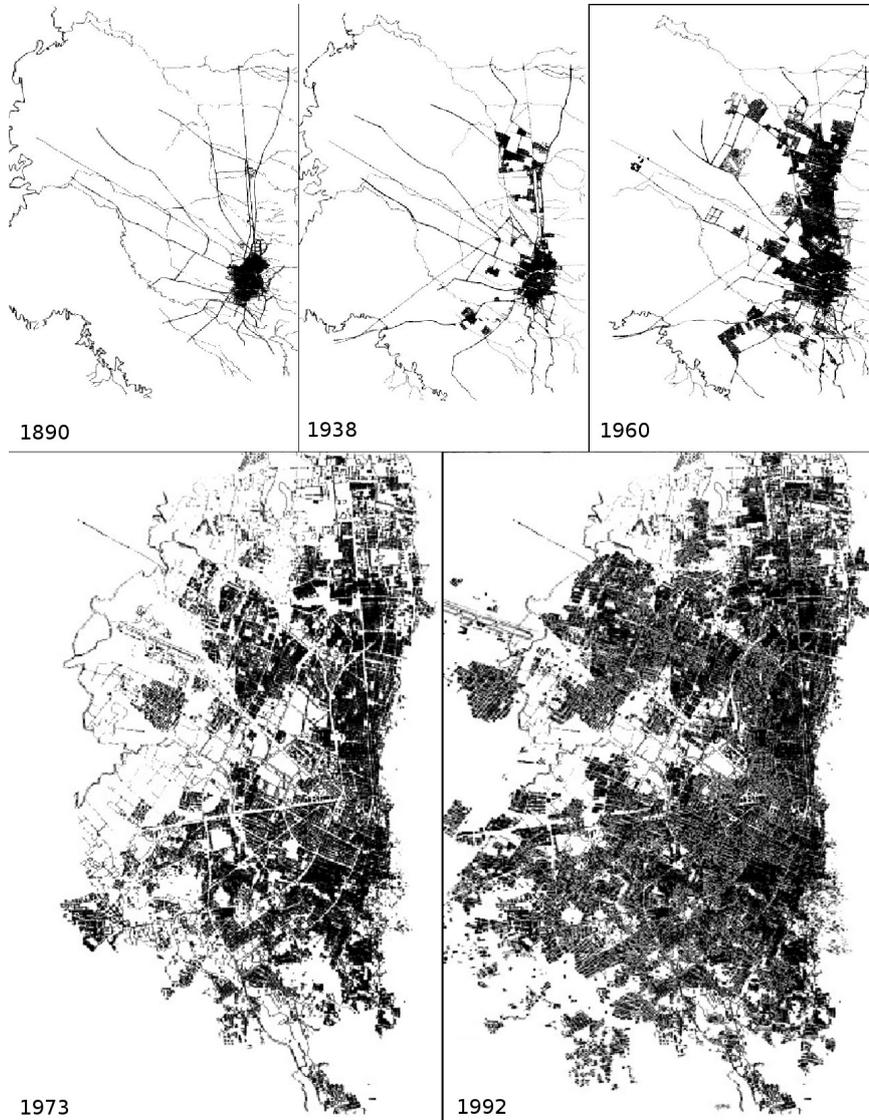


Fig. 1. Expansión de Bogotá (1890-1992).
Fuente: www.bogota.gov.co. Cortesía de Fabio Forero Suárez.

3. Procesos de localización y densificación

Bogotá ha crecido la mayor parte del siglo XX sobre dos bases muy estables: la vivienda unifamiliar y la continuidad vial de la trama ortogonal de origen colonial que, con diversos acomodos, perdura hasta la actualidad. Sin embargo, más allá de estos puntos en común, hay muchas otras diferencias entre el desarrollo del espacio residencial de los distintos sectores sociales y las dinámicas económicas que en ellas se localizan.

Desde sus orígenes la ciudad colonial se organizó en torno a la separación espacial y social de los distintos grupos étnicos. Tras el realojo en el siglo XVIII de las comunidades indígenas que habitaban Usaquéen, en el norte de Bogotá, éste se convirtió en el espacio reservado a las clases altas de la ciudad, que lo transformaron en sus espacios para el ocio y la recreación y posteriormente lugar de residencia. Antes de desbordar el recinto decimonónico, ya había quedado fijado el esquema espacial de la segregación social (residencial y económica): el sur para las comunidades indígenas, el norte para los señores, en tanto que el occidente sólo se incorporó a la dinámica residencial mucho después, como lugar propio de los sectores de ingresos medios. La sencillez de este esquema ha permitido clarificar las expectativas de revalorización inmobiliaria sin necesidad de complejas regulaciones de zonificación. Los promotores y especuladores inmobiliarios formales centraron (y siguen centrando) sus esfuerzos de desarrollo en el nororiente de la ciudad, en los espacios destinados a los sectores más pudientes de la sociedad, en tanto que los propietarios de suelo al sur de la ciudad tuvieron que adaptar sus estrategias inmobiliarias a la reducida solvencia de la clase obrera y los sectores populares. Sobre esta separación geográfica se gesta la división entre ciudad formal e informal, donde se pueden distinguir diferentes estrategias de localización, formas arquitectónicas y cualidades urbanísticas que tendrán consecuencias en las formas en que han evolucionado los distintos tejidos urbanos.

Como señalara David Harvey (1973), los distintos sectores sociales tienen una capacidad diferente de control y gestión del espacio que habitan. Mientras los ricos huyen del centro urbano, los pobres son expulsados; los primeros disfrutaron de la segregación (y la distancia), mientras que los segundos la sufren. En su constante huida hacia el norte, las clases altas bogotanas llevan consigo las mejores cualidades de la urbanización y de la edificación, en tanto que las mayores distancias se compensan primero con una mayor velocidad de desplazamiento, y posteriormente con un desplazamiento de los empleos cualificados en la misma dirección. El patrimonio residencial que dejan atrás es ocupado por los sectores medios de población que ascienden socialmente, producto del desarrollo de actividades terciarias de toda índole, provocando un cambio en las dinámicas territoriales que en algunos casos lleva a un despoblamiento relativo.

Por el contrario, los sectores populares que se ven obligados por los precios del suelo a instalarse en localizaciones cada vez más alejadas del centro urbano y de los lugares de trabajo, desarrollando otras estrategias. Los barrios populares, casi siempre surgidos de la iniciativa de urbanizadores ilegales o “piratas”, surgen prácticamente de la nada –con un trazado urbano básico, sin urbanización y apenas algún servicio público– y se van consolidando lentamente a través del esfuerzo

colectivo de sus habitantes, que van consiguiendo el reconocimiento legal y la dotación de servicios urbanos a la par que auto-producen sus viviendas⁵.

La estrategia de ascenso social de estos grupos está más asociada a la propiedad y valorización del suelo y la edificación de una vivienda, que se convierte en sí misma en un activo económico, a través del arriendo (piezas, apartamentos, locales comerciales, garajes, depósitos, talleres, etc.) o como soporte de actividades productivas de tipo familiar. Sin embargo, por ese mismo motivo, en las localizaciones más accesibles, las actividades económicas, una vez se consolidan produciendo centralidades, pueden llegar a desplazar los usos residenciales y producir un despoblamiento similar al que se veía en las zonas donde se localiza la población de altos ingresos de la ciudad.

Ambos procesos dan lugar a un patrimonio urbano y arquitectónico muy distinto, pero a un esquema de distribución de la población similar: los espacios centrales, nobles y populares, se van ocupando por actividades económicas que desplazan progresivamente la población hacia la periferia, de forma que una densificación edificatoria convive con un despoblamiento relativo. Este proceso vive su auge en las décadas de 1950 y 1960, cuando coincide con las mayores afluencias de población rural hacia la ciudad y las mayores cifras de crecimiento demográfico; es también el momento en el que la construcción informal tiene mayor peso relativo para responder a la demanda de alojamiento de la nueva población (Jaramillo, 1992). Este periodo marca el inicio del tránsito de Colombia de país rural a urbano, que se consolidará a partir de los años setenta.

En la década de 1970 se alcanzan los valores mínimos de densidad (Parías, 2002), pero al mismo tiempo empiezan a aparecer innovaciones que harán posible un cambio de tendencia. Así, mientras que la suburbanización hacia el norte sale del territorio de Bogotá hacia el municipio vecino de Chía, adoptando formas más próximas a la suburbanización típica de los países ricos, en la periferia más próxima al centro empiezan a construirse viviendas multifamiliares modernas, que no se asocian a las clases bajas como sería el caso de los países europeos y anglosajones, sino a una modernidad fuera del alcance de los esquemas constructivos populares, y muy alejada de las soluciones insalubres de los inquilinatos tradicionales del centro urbano (Arango *et al.*, 1997). La vivienda en altura no sólo aporta distinción, sino también un colchón de aislamiento respecto de la calle y el espacio público, en tanto que los primeros “conjuntos cerrados” terminan de configurar una solución de altas densidades para responder a las preocupaciones tradicionales de una sociedad clasista y segregada.

Pero no es hasta mediados de la década de 1980 que se produce el cambio de tendencia por el que se ralentiza e incluso se llega a invertir el éxodo hacia el suburbio. La localidad de Chapinero, primera expansión de la ciudad hacia el norte, que venía perdiendo población durante la década anterior, pasó en este momento a recuperar población gracias a un reflujo procedente del norte suburbano (Dureau, 2002a). Sin embargo, el retorno no devuelve la población al centro histórico, que se considera definitivamente perdido en manos de los sectores populares (Jaramillo,

⁵ Este proceso de producción de la ciudad informal ha mutado y evolucionado, presentado en la actualidad dinámicas de ocupación del suelo similares a las que se adelantan en los procesos regulados de urbanización de normas mínimas (Torres, 2012).

2006), sino al entorno de los nuevos centros de negocios situados en el norte de Chapinero.

El crecimiento poblacional del pericentro norte (norte de Chapinero y sur de Usaquén) se materializa a través de una nueva oferta de vivienda en altura, que sustituye al patrimonio anterior, ofreciendo altos estándares residenciales, en términos cualitativos y cuantitativos, que suponen un incremento intenso de la densidad en términos de edificación, pero no tanto en términos de población (Rincón, 2004, p. 88).

Por último, la relación de estas familias de altos ingresos con el suburbio no desaparece sino que se hace más compleja. De hecho, la renuncia al espacio público inmediato a sus viviendas debe compensarse con el uso de otros espacios privados, muchos de ellos situados en el suburbio. Diversos equipamientos educativos y de ocio mantienen su localización periférica por motivos funcionales obvios, y estas familias que trasladan su residencia a una localización más cercana a su empleo, siguen volviendo a los espacios suburbanos los fines de semana, en tanto que muchas veces sus hijos acuden a diario a colegios situados en las afueras. Otras familias conciben su estancia en el suburbio como algo temporal (Dureau, 2002a, p. 34), coincidiendo con la infancia de los hijos, periodo en que parecen más convenientes las ventajas que ofrece dicho entorno. En cualquier caso, se da una inversión respecto al proceso tradicional de suburbanización, y son las actividades productivas y educativas las que se trasladan fuera del territorio de Bogotá, más que las residenciales (Parias, 2002, p. 34).

La densificación edificatoria que propician las clases altas no se traduce en una densificación equivalente en términos demográficos debido a los altos estándares que se manejan, sin embargo sirven de modelo para la clase media. La solución de vivienda multifamiliar en conjuntos cerrados de altas densidades permite a la clase media instalarse en cualquier contexto urbano y, si bien se da sobre todo en los confines del occidente de la ciudad, por las dificultades de acceso a suelo urbanizable bien localizado, hoy también es posible encontrar estos enclaves en el sur de la ciudad, en localizaciones mucho más próximas al centro, rodeados de construcciones populares, frente a las que se convierten en bastiones inaccesibles diseñados para aislarse de un entorno considerado hostil, bajo la premisa de autoproverseer las condiciones de seguridad.

Finalmente, la densificación edificatoria es una constante histórica en los barrios populares, ya que es la estrategia básica de acumulación y ahorro. La vivienda es también soporte de la actividad productiva, y en este sentido puede jugar un papel ambivalente en cuanto a la densidad poblacional: si la actividad económica tiene éxito termina por desplazar total o parcialmente el uso residencial, dando lugar a un despoblamiento, como puede detectarse en sectores próximos al centro de la ciudad, los únicos donde en la actualidad se sigue reduciendo la densidad de población.

Fecha	Población	Área urbana (Ha)	Densidad bruta* (hab/Ha)
1900 1905	100.000	326	306
1938	330.312	2.514	131
1951 1958	715.250	8.084	88
1964	1.697.311	7.915	214
1973	2.855.065	13.985	204
1985	4.441.470	24.046	184
1993 1996	5.484.244	29.308	187
2004 2005	6.763.325	38.431	175

Tabla 1. Población y extensión (oficial) de Bogotá (1900-2005).

Fuente: Saldarriaga, 2000 / SDP, 2011.

*Densidad bruta = Población total / Área urbana total.

Año	Área perímetro urbano	Total desarrollado %	Población	m ² brutos / persona	Área bruta urbanizable
1964 ^{1,2}	14.615	54,0	1.697.311	86,0	6.700
1979 ^{1,2}	24.800	85,0	4.135.309	57,6	3.615
1990 ¹	28.153	87,3	5.484.224	44,5	2.094
2000 ³	36.232	83,1	6.437.842	46,7	4.232
2008 ^{4,5}	38.438	87,6	7.155.228	54,5	2.936

Fuentes:

1. Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Unidad de Mejoramiento y Coordinación de Barrios. Bogotá, noviembre de 1990.
2. DAPD, 1999.
3. DAPD. Cuadernos de Plan de Ordenamiento Territorial Vivienda. Bogotá, 2001.
4. Secretaría Distrital de Planeación-SDP, 2008.
5. DANE, 2008. Proyecciones de población Bogotá D.C. y sus localidades / DANE-SDP: Convenio específico de cooperación técnica N° 096-2007.

Tabla 2. Disponibilidad de suelo por habitante en Bogotá (1964-2008).

Fuente: elaboración propia a partir de varias fuentes.

El proceso de densificación descrito no ha supuesto una paralización de la expansión de la ciudad, y en términos globales incluso tampoco queda claro que se haya producido una densificación global de la ciudad (ver Tablas 1 y 2). Para soportar el aumento poblacional y la demanda de vivienda, la ciudad ha venido ampliando su perímetro urbano e incorporando de manera permanente suelo para urbanizar como se observa en la Tabla 2, sin conseguir reducir o paliar el nivel de “agotamiento”: en 2007 sólo restaban por urbanizar menos de 6.000 ha al interior de su perímetro urbano, con un área bruta para nuevos procesos de urbanización de menos de 3.000 ha (Torres y Rincón, 2011).

En cualquier caso, y como conclusión a este apartado, debe evidenciarse que, a pesar de la complejidad del proceso de crecimiento y densificación de la ciudad, sí se ha producido un cambio claro en la mentalidad de los bogotanos: los esfuerzos ya no se dirigen a alejarse de la ciudad, sino más bien a aproximarse lo más posible a ella.

4. Factores explicativos

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de 2000 identificaba cuatro factores que habían favorecido la compactación y densificación de la ciudad: el modelo ineficiente de transporte, el excesivo precio del suelo, una fiscalidad que penalizaba el suelo urbano sin desarrollar, y la permisividad normativa (Salazar, 2001). Sólo la primera se refiere a la demanda, mientras que las otras tres se refieren específicamente a la materialización de la oferta. Podría aceptarse que los sectores de ingresos medios y bajos deban adaptarse a la oferta inmobiliaria existente y que asuman las altas densidades por obligación; sin embargo, el sector más solvente de la demanda es el que fija los precios: es su disponibilidad a pagar altos precios en determinadas localizaciones lo que aumenta los precios, y no a la inversa. Por ello la respuesta hay que buscarla del lado de la demanda: ¿qué hace que los estratos altos vuelvan de los suburbios a la ciudad? Podría ser una revalorización de la vida urbana, pero esto contradice sus prácticas cotidianas, que se desarrollan más de cara a los equipamientos privados suburbanos (incluyendo centros comerciales) y de espaldas al entorno urbano que les rodea. Puede aceptarse que la solución a las inquietudes de este colectivo se las proporcionase el sector inmobiliario, pero hay que preguntarse qué originó el cambio de sus pautas de localización e incluso su estilo de vida. Distintos autores aportan su interpretación de este fenómeno:

“A mediados de los años 1980, graves disfuncionamientos del sistema de transporte conllevan una verdadera ruptura con la situación que predominaba hasta entonces: la reducción de los tiempos de movilización se convirtió en un factor importante para el segmento de población económicamente más favorecido de Bogotá” (Dureau, 2002b, p. 99).

“Este proceso obedece a una ofensiva de los promotores capitalistas quienes lanzan una exitosa campaña de transformación de las convenciones urbanas, basada en la inseguridad de la ciudad y las dificultades provocadas por la elevada congestión vehicular de la ciudad” (Parias, 2002, p. 35).

“Una hipótesis que explicaría esta situación [el escaso desarrollo del área metropolitana de Bogotá] se relaciona con la baja calidad en la infraestructura y los medios de transporte y con la inexistencia de intercambiadores modales, lo cual congestiona el único medio de comunicación que son las vías y obliga a sus habitantes a minimizar las distancias, por el elevado consumo de tiempo y dinero” (Rincón, 2011, p. 59).

En primer lugar habría que identificar el papel de constructores y promotores inmobiliarios: ¿pueden haber sido los responsables, a través de una nueva oferta residencial, del cambio de tendencia ocurrido? En realidad no es tan importante identificar el primer desarrollo inmobiliario que marcó el camino a seguir a todos los demás, como averiguar los motivos por los que dicho desarrollo resultó un éxito tal que fue rápidamente copiado, poniendo en marcha una reacción en cadena que cambió la fisonomía de la ciudad.

La seguridad, variable tan importante en el contexto social latinoamericano, podría ser un factor que compitiera con el problema de movilidad, pero no parece que en este caso pueda considerarse el motor de este cambio, sobre todo porque el retorno a la ciudad se produce de forma casi simultánea con una ola de terrorismo urbano lanzado precisamente sobre la zona donde se están instalando esta clase alta bogotana. En este periodo podía resultar más seguro el suburbio que el centro de la ciudad, y en todo caso, el cambio producido en estas fechas en este factor invita más a la fuga que al retorno. La seguridad parece ser más bien una condición *sine qua non*, imprescindible en términos de aislamiento físico-espacial respecto de las amenazas clásicas de la ciudad: delincuencia común, mendicidad, etc. Pero precisamente estos requisitos mínimos están ya resueltos en la tipología de vivienda en altura en conjunto cerrado, e incluso de forma más confiable que en las tradicionales viviendas unifamiliares aisladas.

Podemos considerar pues que el problema de movilidad es el principal causante de este retorno, aunque hay otro factor de gran importancia que tal vez no fomenta, pero sin lugar a duda hace posible la densificación de las áreas de destino: la planificación urbana.

4.1. La debilidad de la planificación urbana

Es un lugar común habitual referirse a la actual situación de Bogotá como un caos resultado de la falta de planificación. Los urbanistas parecen con frecuencia incapaces de reconocer un orden que no sea el suyo (un orden racional y técnico basado en estándares cuantitativos) y descalifican como “desorden” o “caos” cualquier otro orden. Otro tanto puede decirse de quienes propugnan por un orden basado en el mercado inmobiliario, la competitividad entre ciudades y otros conceptos de la lógica neoliberal imperante. Sin embargo, la estructura de Bogotá responde a un orden, probablemente a varios órdenes superpuestos, que al menos en parte surgen de las características de la planificación urbana.

Sin duda, el orden urbano de Bogotá responde más a la lógica del interés particular de los grandes propietarios del suelo y otros agentes económicos que a la lógica de la eficiencia urbana de los planificadores. La fragmentación espacial de la ciudad, sobre todo en las décadas de 1940 y 1950, se puede explicar por la lógica del máximo rendimiento para los grandes propietarios del suelo: primero urbanizan las zonas más alejadas de sus propiedades para que la posterior inversión pública revalorice las áreas intermedias (Rodríguez-Bachiller, 2000). En este caso, los barrios obreros y populares que surgen en esta época en mitad de la nada, no sólo suponen un duro reto para sus pobladores, sino también una vida más fácil para los pobladores burgueses que se instalan posteriormente en los terrenos ya

urbanizados y más próximos al centro y, por supuesto, mayores rentabilidades para los terratenientes.

La segregación socio-espacial instaurada desde una fase muy temprana, con el norte de la ciudad reservado para los sectores acaudalados, mientras el sur se especializaba en los sectores populares, ha supuesto la aparición de tejidos urbanos especializados de acuerdo a la demanda prevista: sin apenas dotaciones en el sur, frente a un norte más cualificado, que definen dos mercados residenciales muy distintos, tanto en los tipos de viviendas como en los servicios que ofrece el entorno urbano.

En el sur de la ciudad, donde no se podía esperar una revalorización similar a los terrenos por el asentamiento de usos prestigiosos, la mejor opción de los propietarios era ofrecer sus tierras para la instalación de las clases populares derivando las necesarias inversiones de urbanización hacia el sector público (Alfonso *et al.*, 1997). Esta promoción de la ocupación del suelo por barrios de origen informal suele perseguir dos objetivos. Uno de tipo económico, ya que quienes lo promueven reconocen que este tipo de acciones implica una baja inversión⁶ y presenta una considerable rentabilidad, producto de las altas densidades (parcelas/hectárea). El segundo es de tipo económico y político, fundamentalmente en periodos electorales, donde se conjugan los beneficios económicos con los proselitistas, existiendo dentro de esta clase de promoción plusvalías económicas y electorales (Torres, 2011).

Esta lógica de la “urbanización pirata”, que impone la planificación particular del propietario del suelo o del intermediario urbanizador frente a la planificación general del conjunto de la ciudad, también ha funcionado para el sector formal de la construcción: en las permanentes negociaciones, formales o informales (legales o ilegales), sobre volúmenes edificatorios, cesiones de espacio público, etc., prevaleciendo siempre los intereses del particular sobre los de los colectivos de la ciudad. Todo ello puede explicarse por la tradicional debilidad del Estado colombiano en todos sus órdenes, cuya falta de operatividad (ya sea a través de la corrupción, la burocracia o la simple ineficacia) viene condicionada en primer lugar por la concepción patrimonial que han tenido siempre de la institucionalidad pública las élites políticas y económicas de la ciudad y del país (Guillén, 1979).

Los debates sobre el orden urbano de la ciudad se suceden desde fecha relativamente temprana, incluyendo la cuestión de la densidad (Rincón, 2006), pero cuando se intentan plasmar en planes o proyectos surgen todo tipo de dificultades prácticas que terminan por limitar su eficacia. Así pues, no puede decirse que no haya existido una planificación urbana formal y moderna, más bien al contrario (Saldarriaga, 2000), Bogotá cuenta con un largo listado de planes y proyectos, a lo largo de todo el siglo XX, planes de muy variado carácter, pero cuyo principal punto en común ha residido en su incapacidad para incidir significativamente sobre la realidad física y funcional de la ciudad⁷.

⁶ Una parcelación básica, realizada la mayoría de las veces sin asesoría técnica, con una nula o mínima dotación de infraestructura vial, de servicios públicos y de áreas de cesión para el espacio público y los equipamientos colectivos.

⁷ Un listado no exhaustivo de los principales planes y normativas ordenadoras podría ser el siguiente: Plan Bogotá Futuro (1919-1925), Plan Soto-Bateman (1944), Plan Piloto, Le Corbusier (1950), Plan Regulador, Wiener y Sert (1953), Plan Piloto Distrital (1957-1958), Plan Distrital (1961),

Unas condiciones de partida muy favorables para los grandes propietarios y los promotores inmobiliarios, y la ausencia de agentes alternativos con suficiente poder, han mantenido el *statu quo* con muy pocas alteraciones. Ante cualquier modificación normativa que pudiera amenazar la posición privilegiada de propietarios y promotores, éstos han adoptado todo tipo de medidas defensivas, desde largas batallas legales para frenar las reformas hasta el adelanto de proyectos inmobiliarios antes de la entrada en vigor de regulaciones más rigurosas (Alfonso, 2012), y aunque no han logrado evitar los avances legislativos, sí los han retrasado considerablemente, limitando también su aplicabilidad práctica.

Como consecuencia, la planificación urbana de Bogotá no ha sido capaz de oponerse a ninguna de las tendencias generadas desde el mercado inmobiliario, limitándose casi siempre a acompañar y regular *a posteriori* los desarrollos promovidos por particulares (formales o informales).

4.2. Políticas de transporte

“Mientras en Europa el aumento de las velocidades de desplazamiento y la evolución de los modos de vida tienden a disociar las escogencias residenciales y la localización del empleo, es el fenómeno inverso que se observa en Bogotá para un número creciente de familias de altos ingresos; y eso precisamente porque las evoluciones del espacio/tiempo y de los modos de vida han seguido recientemente evoluciones distintas” (Dureau, 2002b, p. 99).

Conforme ha crecido la población y, sobre todo, la extensión de Bogotá, y se han hecho necesarios medios de transporte más sofisticados, se han puesto en evidencia las limitaciones de la planificación existente. Se puede decir que los planes urbanos de la ciudad se han visto reducidos a meros planes viales, pensando exclusivamente en el vehículo privado, en tanto que diversos planes para el desarrollo de medios de transporte masivo se han visto obstaculizados por todo tipo de dificultades técnicas, económicas y políticas (Parías, 2002; Alfonso, 2012).

El entramado viario cobra un protagonismo destacado en el urbanismo de Bogotá, combinando la cuadrícula heredada del urbanismo colonial y la “regla de las 7 vías” de Le Corbusier, que él mismo aplicó en su Plan Piloto para la ciudad (1954). Siguiendo este modelo, el Plan Vial diseñado en 1961 se convirtió en el único proyecto que sobrevivió a los continuos cambios en la planificación de la ciudad, ejecutándose con todo tipo de retrasos y ajustes, hasta la actualidad. Este entramado, sobre el que se produce el crecimiento de la ciudad, resulta significativo porque define un espacio relativamente continuo e isótropo donde la jerarquía vial actúa para dirigir y concentrar el tráfico en la red principal. Así, la regla de las 7 vías resulta eficaz para reducir el tráfico en las vías menores, pero a cambio de provocar una mayor congestión en las vías principales, que además carecen de alternativas.

Plan Distrital (1964), Decreto 1119 de 1968, Plan General de Desarrollo Integrado (1979), Acuerdo 2 de 1980, Estatuto para el Ordenamiento Físico (1990), Plan de Ordenamiento Territorial (POT, 2000) y las sucesivas modificaciones realizadas o proyectadas por las distintas administraciones (2003, 2011, 2013).

Todo ello podría explicar los altos niveles de congestión en una ciudad que cuenta con infraestructuras relativamente desarrolladas en relación con su baja tasa de motorización.

Todas las insuficiencias anteriores cobran especial relevancia cuando se tiene en cuenta que la ciudad apenas cuenta con otras alternativas de movilidad. A lo largo del siglo XX el transporte público se dejó en manos de empresas privadas de autobuses, monopolio que han defendido sus propietarios durante décadas, retrasando y paralizando diversas iniciativas para desarrollar nuevos modelos de transporte masivo (Parias, 2002). Sólo el sistema Transmilenio ha podido superar este bloqueo, con un modelo de gestión que, en la práctica, permite a los transportadores privados conservar los beneficios de explotación, mientras que la mayor parte de las inversiones y los riesgos corren a cuenta de las autoridades públicas. Este sistema de autobuses en plataforma exclusiva ha mejorado el servicio en los barrios periféricos planos y ha reducido los tiempos de viaje de sectores de ingresos medios y bajos (Chaparro, 2002), pero no ha modificado los patrones generales de movilidad de la metrópolis (Silva, 2010) ni ha llegado a convertirse en alternativa a los usuarios del automóvil privado, que siguen sufriendo niveles crecientes de congestión.

Finalmente, las dimensiones de la ciudad (unos 7.700.690 habitantes en la actualidad) demandan contar con una combinación de medios de transporte multimodales, pero apenas se van a iniciar los estudios para el desarrollo de la primera línea de metro pesado, en tanto que no se cuenta con sistemas de metro ligero o tranvías, como tampoco se ha resuelto la movilidad de más del 45% de la población residiendo en áreas de pronunciada ladera.

5. Prácticas de movilidad basadas en la proximidad

“La vida de los estratos inferiores transcurre, salvo para el trabajo, en su mayoría, al interior de su mismo estrato. Para ir a la compra de su mercado, al centro hospitalario y al centro escolar, los dos primeros estratos se mueven dentro de su mismo barrio y lo hacen mayoritariamente a pie. Otra cosa muy distinta es la movilidad por la ciudad de los estratos superiores, quienes se movilizan en automóvil particular. Su lugar de trabajo, en promedio, queda cerca de su lugar de residencia; en sus barrios encuentran bancos, supermercados y centros comerciales. Para los estratos 4, 5 y 6, la ciudad fuera de su zona de movilidad es percibida con desconfianza” (Uribe *et al.*, 2006, p. 89).

En Bogotá pueden observarse dos modelos divergentes de movilidad que corresponden a los extremos de la escala social. Los sectores de mayores ingresos realizan desplazamientos frecuentes pero cortos en su propio automóvil, mientras que en el otro extremo sólo se realizan los desplazamientos imprescindibles, generalmente al trabajo, recorriendo grandes distancias en transporte público. Ambas estrategias hacen frente a limitaciones en la movilidad, ya sea en términos

de velocidad o de costes, y basan su respuesta en la proximidad, aunque en distintos términos.

Los estratos altos tienden a minimizar las distancias recorridas, pero sin renunciar al automóvil, que sirve no sólo a la movilidad sino también como satisfactor para la seguridad, el confort o el estatus. Estos grupos sociales han tendido en las últimas décadas a acercar sus domicilios a los centros de trabajo, pero sin renunciar a un estilo de vida basado en el automóvil. Sus espacios de residencia, a pesar de las altas densidades, presentan algunos de los rasgos de los típicos asentamientos suburbanos: absoluta monofuncionalidad, espacio público pulcro pero sin apenas uso, ausencia de comercio de proximidad y otros servicios complementarios a la vivienda. Es decir, su retorno a la ciudad no supone un abandono de sus ideales suburbanos, sino tan sólo una decisión práctica de reducir las distancias cotidianas.

En el otro extremo de la escala social, los barrios populares muestran un paisaje completamente opuesto: un mosaico de todo tipo de usos complementarios a la vivienda que permiten a sus habitantes satisfacer todas sus necesidades cotidianas sin necesidad de salir del barrio. Esta vocación de complejidad está inscrita en la propia lógica estructural del barrio popular y de la vivienda como factor productivo. En este caso, la principal dificultad de los estratos populares reside en acceder a los recursos (incluido el empleo) que se sitúan en otras partes del espacio metropolitano (Dureau *et al.*, 2012), pues la ineficiencia del transporte traduce la distancia en sobrecostos de tiempo y dinero, dificultad que sortean muchas veces mediante el uso de la bicicleta o incluso caminando largas distancias.

6. Conclusiones

La compactación y densificación de Bogotá parece seguir el modelo de ciudad sostenible, densa y compacta, que se propugna y discute en distintos foros desde hace años (Naredo y Rueda, 1996), aunque se haga realidad a costa de la insatisfacción de sus habitantes. Tal vez no se pueda considerar un caso ejemplar, pero sin duda ofrece interesantes lecciones para otras ciudades. Hemos visto que el factor más relevante de este fenómeno reside en la deficiente movilidad, y especialmente en la reducción de la velocidad efectiva de los desplazamientos, resultado del fracaso de las políticas de transporte desarrolladas, en tanto que la desregulación normativa que ha permitido la densificación también ha ocasionado una escasez acuciante de espacios libres y equipamientos públicos⁸. Como consecuencia, los bogotanos han reducido su movilidad obligados por sus costes (en tiempo y en dinero) y no por su conciencia ambiental. La proximidad se ha convertido en la alternativa no planificada a la satisfacción de las necesidades urbanas de los bogotanos sin que se logre satisfacer el derecho a la ciudad.

De hecho, es posible que Bogotá tan sólo sea el caso extremo de una pauta más general. Las grandes ciudades latinoamericanas son más densas y compactas que sus homólogos europeas (Inostroza *et al.*, 2010). El caso bogotano ayudaría

⁸ En términos de espacios libres (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas), la ciudad cuenta en 2013 con una dotación media de 4,2 m²/habitante, frente a los 9 m²/hab que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS), los 10 m²/hab que se propuso alcanzar el POT de 2000 (en un plazo de 12 años), o los 15 m²/hab que exige la norma colombiana desde 1998 (SDP, 2013, p. 108).

a perfilar una posible explicación: el mayor costo relativo de la movilidad. Para ello se combinarían dos factores, por una parte la existencia de amplios sectores de población con ingresos que no les permiten hacer uso habitual de los medios motorizados de transporte; por otra, inversiones en infraestructuras y en subsidios al transporte muy inferiores a los existentes en Europa. Sin embargo, mientras las ciudades europeas buscan las herramientas para frenar la dispersión y volver a esquemas de alta densidad, las ciudades latinoamericanas tienden a seguir la senda recorrida por las europeas.

En cualquier caso, la velocidad es uno de los valores centrales de la modernidad, y estamos lejos de asumir sus inconvenientes. El derecho a la movilidad (e implícitamente la velocidad) sigue ocupando un lugar central en las políticas urbanas. Revalorizar la proximidad y la accesibilidad como satisfactores esenciales del derecho a la ciudad debe convertirse en una tarea previa a cualquier esfuerzo de reconversión democrática de nuestras ciudades.

7. Referencias bibliográficas

- ALFONSO, Óscar (2012): *Bogotá segmentada*. (Serie de Economía Institucional Urbana, n° 6). Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- ALFONSO, Óscar; HATAYA, Noriko y JARAMILLO, Samuel (1997): *Organización popular y desarrollo urbano en Bogotá*. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- APRILE-GNISET, Jacques (1992): *La Ciudad Colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Biblioteca Banco Popular, Bogotá.
- ARANGO ESCOBAR, Gilberto; PELÁEZ BEDOYA, Pedro Pablo y WOLF AMAYA, Gilda (1997): *Los cambios en la vivienda en Colombia, discursos y percepciones*. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Bogotá. ISBN 958-628-138-8, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://www.bdigital.unal.edu.co/2188/>
- CAIRNS, S.; HASS-KLAU, C. y GOODWIN, P. –coord.– (1998): *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. Landor Publishing, Londres.
- CHAPARRO, Irma (2002): *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio*. CEPAL, Santiago de Chile, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/11423/LCL1786-P-E.pdf>
- DUREAU, Françoise (2002a): “Bogotá: una doble dinámica de expansión espacial y de densificación de espacios ya urbanizados”, en DUREAU, F. y DUPONT, V. –coord.– *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*. Alfaomega, Bogotá, pp. 28-36.
- DUREAU, Françoise (2002b): “Bogotá: unas estrategias residenciales muy diversas marcadas por un dominio desigual del espacio”, en DUREAU, F. y DUPONT,

- V. –coord.– *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*. Alfaomega, Bogotá, pp. 96-102.
- DUREAU, Françoise; GOUËSET, Vincent y LE ROUX, Guillaume (2012): “Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)”, en *X seminario ACIUR*. Mesa temática 18. Universidad Javeriana.
- ESTEVEAN, Antonio (2008): “La enfermedad del transporte. Transporte contra Natura: la inviabilidad ecológica del transporte horizontal”, en *Boletín CF+S* 38/39, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n38/aaest.html>
- HARVEY, David (1973): *Social Justice and the City*. Edward Arnold, Londres. (Versión castellana: *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI, Madrid, 1979).
- GUILLÉN MARTÍNEZ, Fernando (1979): *El Poder Político en Colombia*. Editorial Planeta Colombiana, Bogotá (3ª ed., 2003).
- ILLICH, Ivan (1973): *Energy and Equity*. Marion Boyars Publishers, London. (Edición española: *Energía y equidad*. Barral Editores S.A., Barcelona, 1974).
- JARAMILLO, Samuel (1992): *La vivienda en Bogotá*. (Documentos del CEDE, nº 87). CEDE-UNIANDES, Bogotá.
- JARAMILLO, Samuel (2006): *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*. (Documentos del CEDE, 2006-40). Universidad de Los Andes, Bogotá.
- JUAN, Salvador (2000): “Las tensiones espacio-temporales de la vida cotidiana”, en LINDÓN, Alicia –coord.– (2000): *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Anthropos Editorial, Barcelona, pp. 123-146.
- LEFEBVRE, Henri (1968): *Le droit à la ville*. Anthropos, Paris. (Edición española: *El derecho a la ciudad*. Edicions 62, Barcelona, 1969).
- MUMFORD, Lewis (1961): *The City in History*. (Edición española: *La ciudad en la Historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Infinito, Buenos Aires, 1965).
- NAREDO, José Manuel y RUEDA, Salvador –coord.– (1996): *La construcción de la ciudad sostenible*. Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en <http://habitat.aq.upm.es/cs/> (Biblioteca CF+S).
- PALACIO CASTAÑEDA, Germán (2008): “Urbanismo, naturaleza y territorio en la Bogotá republicana (1810-1910)”, en *Historia ambiental de Bogotá y la Sabana, 1850-2005*. Universidad Nacional de Colombia, Sede Amazonía, Leticia, pp. 18-47.
- PARIAS DURÁN, Adriana (2002): “Transporte y movilidad en Bogotá”, en PARIAS DURÁN, Adriana y LUNA DEL BARCO, Antonio. *Transporte y procesos urbanos en el siglo XX. Bogotá y la Bahía de Cádiz vistos con el mismo prisma*.

- (Cuadernos del CIDS, Serie III, Número 4) Centro de Investigaciones sobre Dinámicas Sociales, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, pp. 13-67.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2004): “Análisis de los procesos de re-densificación en Bogotá, ¿una alternativa al crecimiento urbano sostenible?” en *Bitácora Urbano-Territorial*, vol. 1, n. 8, pp. 82-92.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2006): “El tema de la vivienda en Bogotá desde el territorio de la región central del país” en *Bitácora Urbano-Territorial*, vol. 3, n. 10, pp. 136-147.
- RINCÓN AVELLANEDA, María Patricia (2011): *Bogotá región central. Transformaciones recientes en las dinámicas de ocupación del territorio*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- RODRÍGUEZ-BACHILLER, Agustín (2000): “Discontiguous urban growth: edge cities, global cities, or both?”, en SIMMONDS, Roger y HACK, Gary –ed.– *Global city regions. Their emerging forms*. Spon Press, London y New York, pp. 260-268.
- SALAZAR FERRO, José (2001): “¿Expansión o Densificación? Reflexiones en torno al caso Bogotá” en *Bitácora Urbano Territorial*, n. 5, pp. 21-35.
- SALDARRIAGA ROA, Alberto (2000): *Bogotá siglo XX. Urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Bogotá.
- SDP (2007): *Síntesis de Coyuntura No. 27: “Suelo Urbano en Bogotá”*. Dirección de políticas sectoriales, Bogotá.
- SDP (2013): *Documento técnico de soporte de la modificación excepcional al POT-2013*. Bogotá, fecha de referencia: 1 de febrero de 2014, disponible en http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Otros_Documentos/DTS_Final_1_mayo_Rev%20APP_1-parte1.pdf.
- SILVA APARICIO, Liliana (2010): “El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá” en *Territorios*, n. 22, pp. 33-64.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto (2011): *Producción y transformación del espacio residencial de la Población de Bajos Ingresos en Bogotá en el marco de las políticas neoliberales (1990-2010). Una aportación a la comprensión del problema de la vivienda a través de cuatro casos de estudio de la localidad de Ciudad Bolívar*. Tesis doctoral, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, directoras, Dra. María Castrillo y Beatriz García.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto (2012): “Legalización de barrios: acción de mejora o mecanismo de viabilización fiscal de la ciudad dual” en *Bulletin de l’Institut Français d’Études Andines*, n. 41 (3), pp. 441- 471.
- TORRES TOVAR, Carlos Alberto y RINCÓN GARCÍA, John Jairo (2011): *Suelo urbano y vivienda social en Bogotá: la primacía del mercado y el sacrificio del interés general, 1990-2010*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- URIBE MALLARINO, C.; VÁSQUEZ CARDOZO, S. y PARDO PÉREZ, C. (2006): “Subsidiar y segregar: la política de estratificación y sus efectos sobre la movilidad social en Bogotá” en *Papel Político*, n. 11 (1), pp. 69-94.