

REPORTAJE DE CIUDADES

EL SIGUIENTE TEXTO ES UN RESUMEN DE LAS CONFERENCIAS QUE LOS AUTORES DICTARON EN LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE EL 12 DE DICIEMBRE DE 2006, REALIZADAS COMO UN APORTE DE CUADERNO URBANO A LOS EVENTOS QUE SE ORGANIZARON DURANTE 2006 EN ESTA CASA DE ESTUDIOS CON MOTIVO DE SU 50º ANIVERSARIO.

Bogotá

del crecimiento a la transformación

CÉSAR GUZMÁN GUZMÁN

Profesor - Universidad de Los Andes. Arquitecto - Universidad de Los Andes (Bogotá, Colombia). Estudios de Doctorado en Urbanismo - Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona, España).

ISABEL ARTEAGA ARREDONDO

Profesora asistente - Universidad de Los Andes. Arquitecta - Universidad Nacional (Manizales, Colombia). Magíster en Urbanismo - Universidad Nacional (Bogotá, Colombia). Diploma de Estudios Avanzados en Urbanismo - Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona, España).

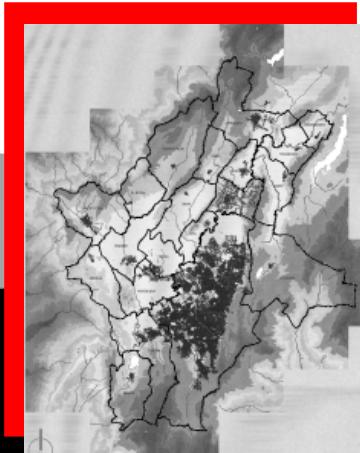
I. LA CONSTRUCCIÓN DE UNA METRÓPOLI

Cuando Le Corbusier llegó por primera vez a Bogotá en 1949, se sorprendió al encontrar la capital de Colombia en un lugar tan particular: en el centro casi geográfico del país, en medio de dos cordilleras, a 2.600mts de altitud sobre la meseta más alta de los Andes colombianos (*La Sabana de Bogotá*), justo al borde de unos cerros que definen su longitudinalidad norte - sur, enmarcan el paisaje urbano y son elementos de constante referencia visual y funcional. (imagen 1)

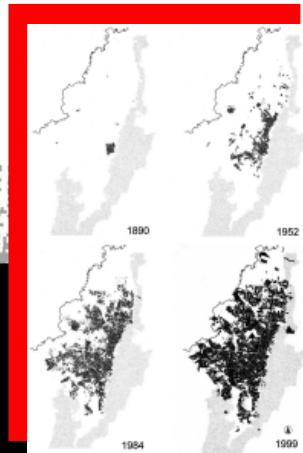
De las cuatro ciudades más importantes del país, Bogotá muestra el mayor crecimiento poblacional desde la década de los años cincuenta. Según el censo de 2005 la ciudad cuenta hoy con 6'776,000 habitantes y se considera que continúa creciendo, pues cada año arriban inmigrantes de otras partes del país atraídos, unos, por las oportunidades educativas, culturales y de empleo, y otros que huyen de la violencia rural.

Su término municipal actual comprende 170 mil hectáreas aproximadamente, de las cuales el 22% lo ocupa suelo urbano (38.430 hectáreas), el 76% corresponde a suelo rural y de protección, y el suelo urbanizable ocupa sólo un 1.7% del total. Mientras el suelo para nuevos desarrollos urbanos se acaba en la ciudad, los municipios vecinos con los cuales se comparte la Sabana aumentan considerablemente su extensión y su número de habitantes.

152



1. Bogotá y los municipios Sabana



2. Crecimiento urbano

La estructura actual evidencia una ciudad de carácter metropolitano, donde la gran masa urbana casi compacta se convierte en el área central de una llanura urbanizada de forma dispersa en torno de los municipios cercanos. Superando un límite tan importante como hasta hace algunos años fue el río Bogotá, la influencia de la ciudad sobre su entorno geográfico se manifiesta en la urbanización de las zonas agrícolas, la extensión de los municipios menores, la configuración de urbanizaciones aisladas y de poca densidad, formando un sistema apoyado en las autopistas de comunicación de la región con el país.

Bogotá, como ciudad central de esta región, ha tenido tres etapas importantes en su proceso de crecimiento: una primera extensión o ensanche del centro histórico a mediados del siglo XIX cuando se convierte en la capital de un país independiente, una segunda expansión de forma lineal en sentido norte - sur sobre los ejes tradicionales de comunicación con la región en las primeras décadas del siglo XX (la primera suburbanización), y una tercera a partir de los años cincuenta en la que predomina el crecimiento acelerado y disperso de morfologías diversas sobre los principales ejes regionales de comunicación. A partir de este momento, son varios los hechos que inciden en la construcción de una nueva ciudad, las migraciones rurales y el déficit de vivienda son dos de ellos. (imagen 2)

El crecimiento urbano de Bogotá como respuesta al desarrollo industrial comienza a evidenciarse a en los años cincuenta y los resultados arrojados por el censo de 1964 evidenciaron esta tendencia: La ciudad había crecido aceleradamente aumentando su tasa demográfica al 7.4%, la mayor en la historia. Mientras que en 1938 tenía 330.312 habitantes, en 1951 dobló la población a 648.324 y en 1964 aumentó a 1'697.311. Este vertiginoso crecimiento se vio condicionado por la atracción de la industrialización y las oportunidades de trabajo y vivienda frente al rechazo del campo, el cual se dio por la carencia de condiciones adecuadas para la producción agrícola, en muchos casos la expropiación de la tierra por falta de

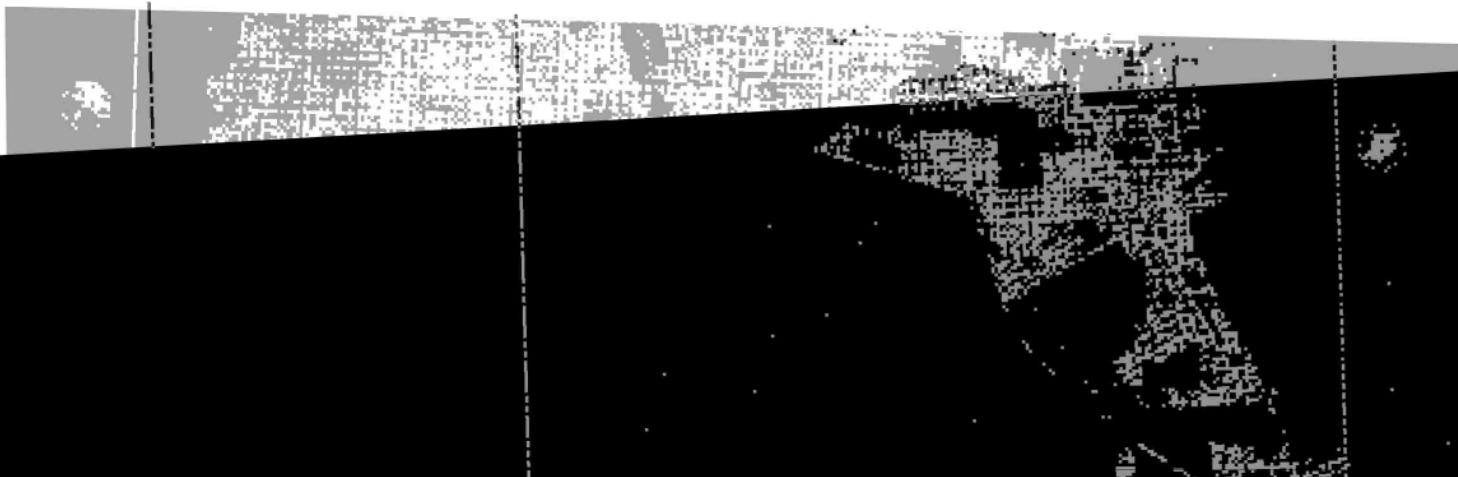
1- En Colombia, entre 1938 y 1964, pierde dominio la población rural y se vuelve mayoritaria la población urbana. Esta transferencia demográfica ocurre inesperadamente y de forma rápida, tanto por repulsión de los campos como por atracción de los polos urbanos.

2- Los antiguos municipios de Usaquén, Suba, Fontibón, Engativá, Bosa y Usme fueron anexados a la ciudad de Bogotá en 1954 conformando el Distrito Especial de Bogotá.

protección al minifundio y finalmente, la violencia política en el campo que hasta ahora se mantiene¹. De esta manera, se manifiesta el fenómeno más característico y dominante en la conformación de la ciudad hasta hoy: el crecimiento acelerado y desordenado dominará la estructura y la imagen de la ciudad. (imagen 3)

El crecimiento poblacional acentuó la incapacidad de la administración municipal para albergar el extenso volumen de nuevos habitantes y el déficit de vivienda comienza a ser evidente a partir de los años sesenta, sin que haya llegado a solucionarse hoy. Como sucede en muchas ciudades latinoamericanas, al mercado *formal* de la vivienda sólo pueden acceder las clases sociales de altos y medios ingresos, mientras que el mercado *informal* se constituye como la única opción para la población de bajos ingresos que no tiene acceso a ese mercado formal. La ocupación ilegal de terrenos (invasión) y la compra de parcelas en trazados ilegales (urbanización clandestina) se convirtieron en las vías utilizadas para la consecución de una vivienda: se invaden suelos o se compran parcelas en el mercado clandestino de terrenos no urbanos pero contiguos a la ciudad existente. En este ámbito, la ciudad crece rápida y extensivamente, de forma anárquica y sin un proyecto global, donde el sector privado se encarga de construir la ciudad casi en su totalidad, sin normas o evadiéndolas, mientras que el sector público se encarga de las obras de infraestructura urbana y de construir normas y planes que dan prioridad a la inversión privada.

El proceso acelerado de urbanización afecta con profundidad la estructura y la morfología de la ciudad, modificando la escala y la imagen de una “aldea colonial” a una “metrópoli moderna”. Antes de los años cincuenta, la ciudad se caracterizaba por una estructura lineal norte - sur apoyada sobre los cerros, con una morfología discontinua que se iba extendiendo de manera dispersa en el espacio rural hacia los núcleos urbanos antiguos que la rodeaban entonces y que hoy forman parte del término municipal². Durante



los años cincuenta y sesenta la ciudad comienza a expandirse de forma rápida sobre esta base, configurando una estructura *tentacular*³ que tiene como centro la ciudad consolidada y como articulaciones las nuevas autopistas modernas que comunican la región y el país. Esta forma de crecimiento continuó desarrollándose hasta compactarse a través de la edificación de espacios intersticiales, y al tiempo se extendió hacia el entorno rural de la Sabana. Entre 1950 y 1990 se considera que la ciudad fue consolidando este modelo de crecimiento aceleradamente, aumentando progresivamente las condiciones de caos urbano.

3- SALAZAR, José; CORTES, Rodrigo (1992). Planificación, renovación y manejo de la ciudad edificada, documento final para Misión Bogotá Siglo XXI, documento sin publicar, Bogotá.

En consecuencia, la gran metrópoli consolidada en este proceso se caracteriza por el aumento de la segregación socio-espacial entre el norte (sector de vivienda de altos ingresos) y el sur (sector de la vivienda informal), la concentración de las actividades terciarias cerca de los centros comerciales y administrativos, mientras que se expande hacia la periferia en un paisaje indeterminado, donde se asienta en su mayor parte la marginalidad y la pobreza de un lado, y de otro los conjuntos residenciales seriadados que se cierran al entorno. (imagen 4)

2. LA CONSTRUCCIÓN DE LO PÚBLICO

Durante los últimos quince años Bogotá ha venido experimentando una transformación urbanística cualitativa, superando la crisis urbana en la que estuvo durante los años ochenta y primera mitad de los noventa. Esta crisis se caracterizó por las dificultades en la gobernabilidad de la ciudad, la debilidad de las finanzas públicas, la desarticulación con la región y en general la baja calidad de vida urbana. Específicamente se identificó una serie de transformaciones físicas como:



4. Contrastes del paisaje urbano

- * el aumento del déficit de vivienda debido a la ausencia del sector público en la producción de vivienda (en especial para las capas de menos recursos económicos) y un mercado especulativo dominado por el sector privado;
- * la carencia de adecuados servicios públicos, equipamientos y espacios colectivos en muchas zonas de vivienda construidas bajo las premisas de este “mercado”;
- * la falta de control en el surgimiento y consolidación de las actividades terciarias y la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes informales (vendedores ambulantes);
- * un sistema de transporte deficiente acompañado de una alta congestión vehicular;
- * una acusada degradación ambiental.

A esto se agrega que la planeación urbana, centrada en el desarrollo económico y social, entendió el ordenamiento del territorio como un tema menor, “parcial y limitado”, y por tanto se redujo la atención de los principales problemas espaciales de la ciudad. El planeamiento urbanístico se reemplazó por el planeamiento normativo, el cual empezó a regular la actuación privada a través de la norma predio a predio sin un marco o proyecto de ciudad, consolidando de esta manera un desarrollo en el cual prevalece la actuación individual y “no solidaria” en la construcción de la ciudad⁴.

Esta situación comienza a cambiar durante la última década, haciéndose visible una transformación física que, por consenso general, ha aumentado la calidad de vida urbana. Este proceso ha sido reconocido en el ámbito nacional e internacional como una experiencia de gran aporte a la gestión urbana de ciudades en Latinoamérica.

Esta transformación urbanística se ha caracterizado generalmente desde “lo visible”: la implementación de un eficiente sistema de transporte masivo y de la creación, manteni-

miento y defensa del espacio público como elementos más destacables. Sin embargo, este proceso representa mucho más que la construcción de obras públicas, significa la suma de varios componentes que fueron objeto de reflexión por parte de los técnicos (académicos y profesionales del urbanismo) que han configurado un conocimiento avanzado sobre las diversas problemáticas de la ciudad y que durante este tiempo han tenido la oportunidad de participar en la configuración de una actuación integral. A esta situación se ha unido el sector político, entendiendo que las políticas urbanas deben tener continuidad en contraposición con la situación anterior de innovación y cambio en cada administración distrital.

Son cinco los factores que se considera constituyen este proceso:

El mejoramiento de la gobernabilidad y la estabilidad de las finanzas municipales

Se considera que esto ha sido posible gracias a la expedición de la Reforma Tributaria y el Estatuto Orgánico del Distrito Capital durante los primeros años de la década de los noventa durante la alcaldía de Jaime Castro, al propiciar el saneamiento de las finanzas, el aumento de los ingresos tributarios y la separación de las funciones de gobierno entre el Concejo y la Administración Distrital. Según SALAZAR (2002), desde el Estado se emprendieron algunas acciones concretas que permitieron mejorar la gestión administrativa y la situación financiera de la ciudad: El establecimiento de un nuevo esquema institucional redujo sustancialmente la intromisión de grupos políticos en la administración de la ciudad y permitió que ésta recuperara su control, el incremento de las finanzas públicas se vio favorecido por las políticas de descentralización financiera y el aumento del recaudo local obtenido gracias al compromiso ciudadano de asignar voluntariamente el valor a pagar por concepto de impuesto predial⁵.

5- El mecanismo se conoció como "auto-avalúo" y permitía al propio ciudadano determinar la suma a cancelar. Recientemente, este cálculo ha sido retomado por la oficina de catastro distrital.



6- *Los aspirantes a alcaldías deben registrar ante notario el programa propuesto y elaborar, con base en este, el respectivo Plan de Desarrollo.*

7- *Matemático, filósofo y profesor universitario, Rector de la universidad nacional de Colombia, nombrado alcalde para el período 1995-98.*

8- *Antanas no hace obra pública pero se le reconoce el valor de su programa de gobierno ya que consigue crear una conciencia de lo colectivo y el respeto al patrimonio común que es la ciudad. Algunas de las medidas que adoptó fue la de representar pequeñas obras de teatro que enseñaban a peatones y conductores el buen uso que debía darse a los pasos peatonales. Durante su gobierno, se destacó también la transparencia en el manejo de los dineros públicos.*

9- *Durante la administración de Jaime Castro.*

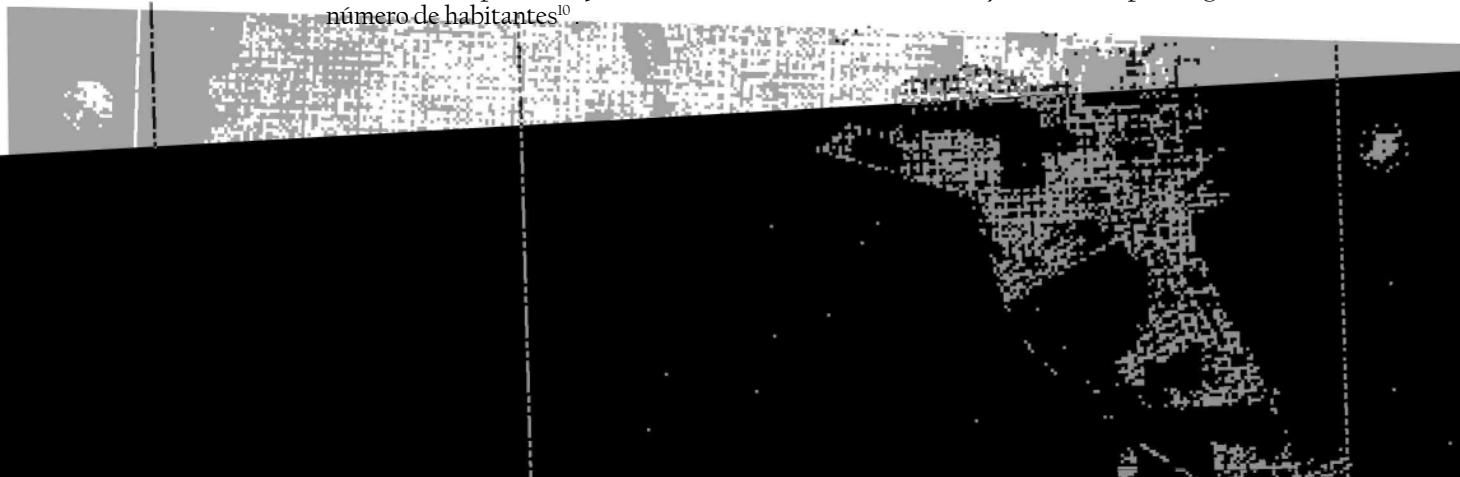
10- *La ciclovía sólo tiene lugar los fines de semana y días festivos*

En este mismo contexto, se destacan las políticas encaminadas a reorientar y racionalizar el gasto y la inversión pública con la intención de mejorar las condiciones deficitarias de los servicios públicos y sociales, en especial, para los grupos sociales menos favorecidos. En el conjunto de otras acciones específicas, se reconoce la figura del “voto programático”, en la que se invitaba al ciudadano a elegir el programa de gobierno local más adecuado a sus necesidades⁶. Esta medida permitió incorporar nuevos conceptos e individuos que generaron corrientes diferentes de percibir el problema urbano y de anticipar sus posibles soluciones.

La construcción de una cultura urbana

A través de la concienciación de la ciudadanía por el respeto de lo público y de una eficiencia en la administración pública, el Alcalde Antanas Mockus⁷ desarrolla su programa de gobierno con fundamento en la política de la “cultura ciudadana”, una expresión hasta entonces inédita que introduce al ciudadano, a través de simples ejercicios o juegos académicos o pedagógicos innovadores, en el respeto a las normas más elementales de comportamiento en la calle, y constituye un *manual de urbanidad* que intenta corregir las malas prácticas empleadas en el uso de la ciudad⁸. Con este importante paso se logra una transformación del comportamiento ciudadano que se refleja en la apropiación, uso y defensa de lo colectivo en la ciudad.

Una de las primeras propuestas para apropiarse del espacio público fue la creación de la ciclovía recreativa⁹. Esta forma de recreación masiva, que utiliza uno de los carriles de las principales avenidas durante los todos los domingos, se realiza en circuitos que conectan la ciudad de norte a sur y de oriente a occidente y moviliza una gran cantidad de personas, de todas las condiciones sociales. El valor agregado de la ciclovía radica en el hecho de permitir que la ciudad sea recorrida, disfrutada y reconocida por un gran número de habitantes¹⁰.



La configuración y consolidación de un nuevo esquema de planeación

Se introduce con la aplicación de la Ley de Ordenamiento Territorial (388/98) y la incorporación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como un instrumento de ordenamiento urbano que orienta el desarrollo futuro de la ciudad. En esta práctica, la apuesta política por su continuidad se consolida, y en muchos casos los temas estructurantes de la ciudad han evolucionado a la par con los cambios de administración distrital. La conciencia de la política de continuar con las disposiciones establecidas por los técnicos para el ordenamiento físico de la ciudad, se consolida con la interacción o complementariedad entre el P.O.T. y el Plan de Desarrollo.

La obra pública de diferentes escalas

Como política de acción sobre el territorio y dirigidos a diversos sectores de la población, el alcalde Enrique Peñalosa elabora un programa de gobierno basado en la recuperación y mejoramiento del espacio público, la creación de un sistema de transporte masivo y en general, el mejoramiento de la movilidad urbana, la producción de vivienda social a través de la administración distrital y la construcción de grandes y pequeños equipamientos para las zonas más deprimidas de la ciudad. Con las obras realizadas en diversos ámbitos sociales, se hace visible el mejoramiento de la calidad del espacio urbano en los niveles tanto estructurales como sectoriales de la ciudad. Esta práctica tiene como resultado la imagen de una recuperación urbanística cualitativa de la ciudad y una eficiencia de la acción pública estratégica¹¹.

Los elementos del espacio público son entonces objeto de proyecto y se aplican sobre ellos diversos tipos y escalas de intervención que comprenden, a grandes rasgos; la recuperación de lugares que siendo pensados originalmente como espacios para ser usados

11- Durante su gestión (1998-2000) se elabora el POT, el mayor instrumento con que cuenta actualmente la ciudad para reconocer la función pública de la actuación urbanística.



por la ciudad, fueron objeto de invasión por parte del sector informal del comercio; como el caso de la Plaza de San Victorino; o bien, manzanas enteras ocupadas por grupos marginados socialmente que deterioraron parte del centro histórico y lo convirtieron en focos de inseguridad y delincuencia, como es el caso del sector que hoy ocupa el nuevo Parque Tercer Milenio. Un factor común en las intervenciones sobre el espacio público es la utilización de materiales resistentes y de fácil reparación para las aceras y la dotación de diferentes elementos de mobiliario urbano (alumbrado público, papeleras, teléfonos públicos etc) así como la modernización de las redes de telefonía, acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, suministro de agua y gas. (imágenes 5 y 6)

En otra categoría se encuentran las intervenciones sobre las rondas de las quebradas, ríos y humedales de la ciudad con el propósito de incorporarlas a la recreación activa y pasiva y, en buena medida, para preservar los frágiles ecosistemas que fueron alterados durante muchos años por las prácticas abusivas provenientes de la urbanización de carácter clandestino.

El análisis de los distintos medios de movilidad dentro de la ciudad y las características que cada uno de ellos debe reunir está condensado en el diseño del sistema de transporte masivo por troncales para metro-buses conocido como *Transmilenio*. Fue desarrollado con el ánimo de mejorar las precarias condiciones del transporte público masivo en la ciudad, hacerlo más eficiente y accesible a un mayor número de usuarios. Para ello, se aprovecharon algunas de las vías existentes más importantes, y dentro de su radio de acción se crearon nuevos espacios públicos (puentes peatonales, ampliación de aceras, creación de peque-

Imagen 5



Imagen 6



Imagen 7

ñas plazoletas, entre otros). En algunos casos específicos y donde las dimensiones de las vías lo permitieron, estas intervenciones se complementaron con la construcción de un carril especial para bicicletas (ciclo-rutas) para ofrecer una alternativa permanente a los usuarios de este medio de transporte. Las políticas de mejoramiento de la estructura de movilidad abarcan otro tipo de intervenciones que se proponen con el ánimo de re-equilibrar la relación entre peatones y vehículos. Es así como se rediseñan importantes tramos viales, concediendo un mayor espacio para la circulación peatonal al tiempo que se reduce el ancho de la calzada vehicular. (Carrera 15, Carrera 24 —en el barrio 7 de Agosto— Eje Ambiental de la Avenida Jiménez). (imágenes 7, 8 , 9 y 10)

Un apartado especial lo merecen los equipamientos de carácter cultural ubicados en sectores populares de la ciudad, como lo son las bibliotecas de alcance metropolitano (El Tintal, El Tunal, Virgilio Barco) y de barrio, eficientes y bien dotadas que se encargaron a renombrados profesionales de la arquitectura local. Estas instalaciones le imprimieron un sello de calidad inusual o francamente inexistente en estos lugares, transformando visiblemente el entorno y estimulando la buena utilización de ellas. (imagen 11)

Las nuevas formas de gestión que involucran la participación del sector privado

Para lograr una mayor eficiencia en la acción sobre la ciudad, se han implantando esquemas de asociación pública – privada que han puesto en marcha temas claves de la ciudad



Imagen 8



Imagen 9

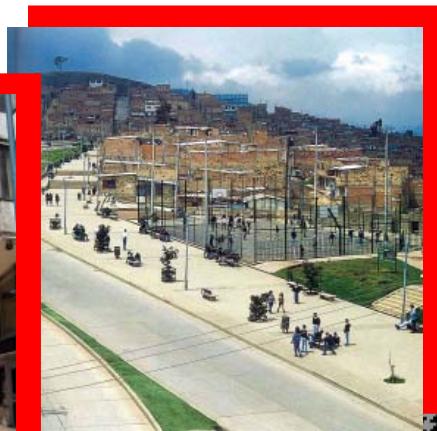


Imagen 10

12- El caso de los centros comerciales y los hipermercados es sólo una muestra de ello.

13 La iniciativa de este modelo de intervención se debe a las directivas de la Fundación Empresa Privada Compartir (Bogotá D.C.)

que por mucho tiempo se estancaron (educación, transporte, vivienda, entre otros). De otra parte, se reconoce que existe una lógica de construcción privada de la ciudad que ha transformado su estructura y que es preciso entender e involucrar en estas nuevas formas de gestión¹².

Uno de los ejemplos destacables es la iniciativa de empresarios privados de la construcción que, aprovechando la autonomía para el manejo de recursos que ahora poseen los alcaldes locales, lanzan proyectos de recuperación de espacios públicos (plazas, parques, separadores viales, espacios residuales, entre otros). Esta gestión público-privada desarrolla un número bastante alto de obras con dineros aportados por la comunidad de vecinos del sector, la alcaldía local y la misma empresa constructora. Al final, se conforma una asociación de vecinos que se encargará de su protección permanente y mantenimiento posterior¹³. (imagen 12)

3. REPENSAR SOBRE LO CONSTRUIDO

Hoy, uno de los debates en torno de la transformación urbanística de la ciudad es el de la existencia de un *modelo* basado en la articulación de la decisión política con el aporte y experiencia de la técnica (representada por la comunidad profesional y académica). La estructura de este supuesto modelo estaría constituida por los factores mencionados, que no parten necesariamente de la idea común de ciudad iniciada en los años noventa, al contrario, son pasos dados por las diferentes administraciones de forma in-

162



Imagen 11



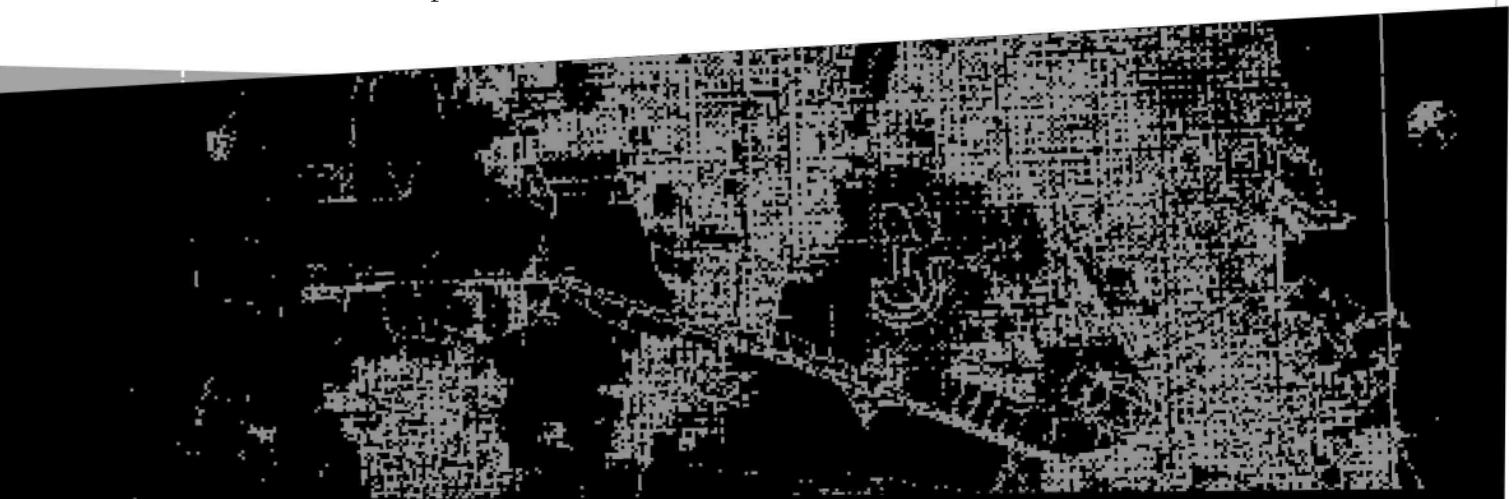
Imagen 12

dependiente pero que, en conjunto, se han ido encadenando y favoreciendo el cambio positivo de la ciudad:

Sin embargo, antes de entrar a debatir este posible modelo, debemos comenzar un examen minucioso de los aportes de este proceso a la construcción de una nueva ciudad ahora y para el futuro.

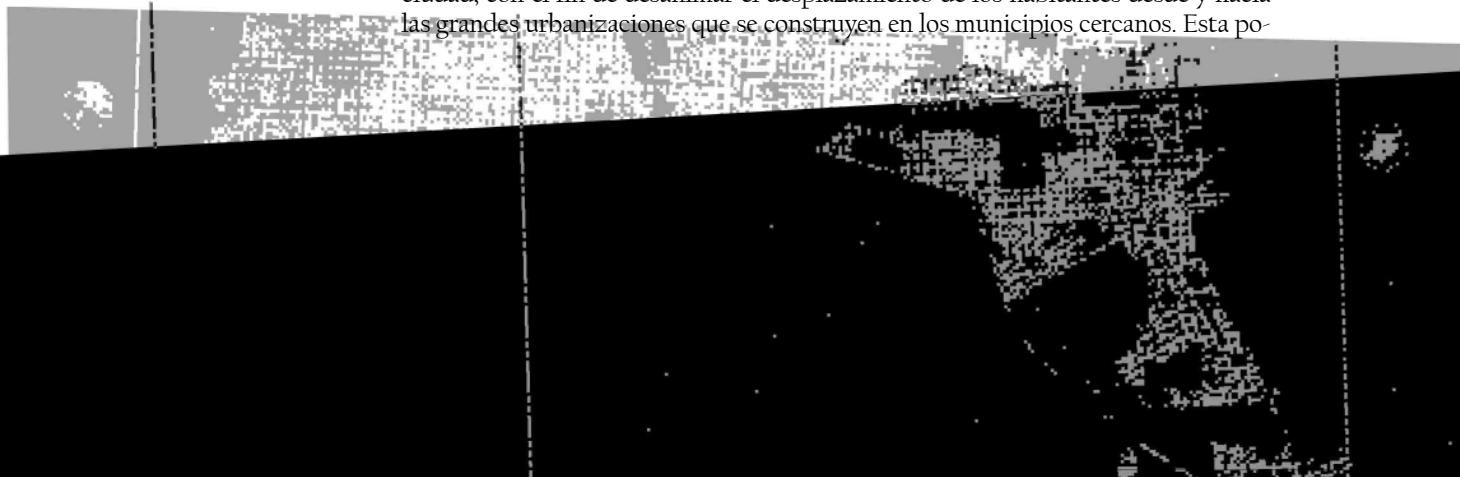
Por una parte, los nuevos instrumentos de planeación y proyectación urbana puestos a prueba en Bogotá han devuelto la confianza que se había perdido en la acción y beneficio de los planes y particularmente, en la práctica y la disciplina urbanística. Actualmente, la oficina de planeación de la ciudad (Departamento Administrativo de Planeación Distrital) adelanta planes sectoriales para todas las zonas (Alcaldías Locales) en las que está dividida políticamente la ciudad y especialmente para el centro de Bogotá. Desde este punto de vista, el ordenamiento de la ciudad está enfrentando los temas y problemas que se habían delegado al libre albedrío y retomando el control del desarrollo urbano de manera más coherente.

También es preciso destacar algunas acciones que no son de carácter físico pero que innegablemente han contribuido a la transformación de la ciudad. En este ámbito podemos enmarcar la prohibición de estacionar en las vías o aceras, la ejecución del programa denominado “pico y placa” que restringe la circulación de vehículos particulares y públicos en determinados horarios y días, o la institucionalización del “día sin carro” que se realiza una vez al año para estimular el uso del transporte masivo. Igualmente, la realización de festivales y conciertos gratuitos en lugares públicos complementan el conjunto de acciones que la administración municipal ha organizado y financiado para extender el radio de acción a amplios sectores de la sociedad.



Pero por otra parte, si bien la transformación es evidente, quedan todavía temas importantes por resolver. Es claro que las soluciones no son del todo plausibles, así que deben tomarse en cuenta los errores y sus consecuencias para completar la tarea emprendida.

- * En cuanto al transporte público e interurbano, éste se encuentra aún en su mayoría en manos de empresas privadas que actúan de forma independiente y descoordinada y constituye un serio obstáculo para la aplicación de nuevas y mejores políticas de movilidad urbana.
- * El reparto de la inversión pública no ha sido equitativo para todos los frentes. En la actualidad, Bogotá enfrenta una de sus peores crisis en materia de pavimentos de la malla vial secundaria, pues mucho del dinero recaudado para tal fin con la sobre-tasa impuesta a los combustibles, se utiliza en la reparación de las vías de Transmilenio, con lo cual, extensas zonas y barrios de la ciudad asisten indefensas al deterioro gradual de su entorno.
- * Las labores de mejoramiento de vías, parques y construcción de equipamientos en algunos barrios populares se complementan con campañas para erradicar los cerramientos de este tipo de espacios en algunas urbanizaciones de mejores ingresos con el fin de garantizar el uso público de ellos; y se intenta, mediante medidas de conciliación, eliminar las ventas callejeras de muchos sectores de la ciudad. La aplicación de estas medidas no es aceptada por los afectados y muchas veces ha sido preciso acudir a la acción policial, lo cual resulta abiertamente contradictorio con los principios de equidad y justicia social pregonada en su momento.
- * Actualmente se debate la conveniencia de imponer peajes en las vías de acceso a la ciudad, con el fin de desanimar el desplazamiento de los habitantes desde y hacia las grandes urbanizaciones que se construyen en los municipios cercanos. Esta po-

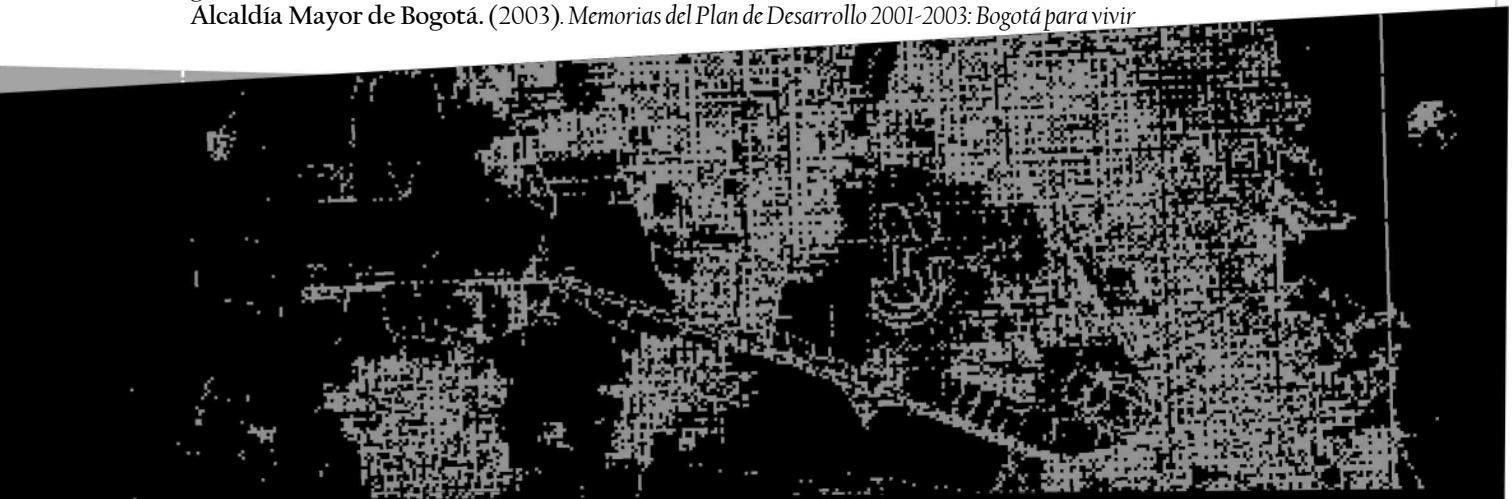


lítica apunta directamente a retrasar un proyecto regional pues aumentará gradualmente del tiempo invertido en los viajes de ingreso y salida de los municipios cercanos. La realidad de la región urbana que configura Bogotá y los municipios de la Sabana merece una propuesta seria y de conjunto sobre su planeamiento a futuro.

Finalmente, debatir la existencia y las pautas de conformación de un *modelo de ciudad* en el marco de la transformación urbanística de Bogotá es una tarea que se debe emprender a partir de la reflexión sobre lo conseguido. La experiencia cualitativa en el mejoramiento de la calidad de vida urbana ha sido sobrevalorada debido al premio obtenido en la Bienal de Venecia, así que es preciso demostrar en el ámbito local la existencia del mencionado modelo a partir de la identificación de sus componentes y su caracterización, y por otra parte, de la divulgación de la experiencia de la ciudad como modelo de gestión urbana entendido no sólo a través de la obra pública sino de la acertada combinación de decisiones políticas y técnicas en un ámbito construido por las finanzas, la sociedad y el espacio urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1972). *Desconcentración administrativa. Alcaldías Menores*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1981). *Ordenamiento y administración del espacio urbano en Bogotá*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1998). *Plan de Desarrollo: Por la Bogotá que queremos*. Alcaldía Mayor Enrique Peñalosa Londoño, Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000). *La Bogotá del Tercer Milenio: historia de la revolución urbana*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2003). *Memorias del Plan de Desarrollo 2001-2003: Bogotá para vivir*



- todos del mismo lado*. Alcaldía Mayor Antanas Mockus Sivickas. Bogotá.
- Arteaga, I.** (1996). *Formas de ocupación en la periferia occidental de Bogotá. Entre las permanencias y la planificación*. Tesis Magíster en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Cortes, R.** (1988). “De paso por la ciudad del Plan Piloto”, en: *El Plan Director de Le Corbusier*, Cementos Boyacá, Bogotá.
- Cortes, R; Del castillo, J.** (1993). “La planeación urbana frente a las nuevas formas de crecimiento físico de la ciudad”; ponencia en el *Seminario Nacional Políticas e Instituciones para el desarrollo urbano futuro en Colombia*; Bogotá.
- Cuervo, L.** (1992). *Localización de la actividad económica*, documento final para Misión Bogotá Siglo xxi, Bogotá, 1992.
- Del castillo, J.** (1997). *Instancias Distritales y orden Normativo*; Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- Departamento administrativo de planeación distrital** (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá POT*. Documento Técnico de Soporte. Bogotá.
- Jiménez, L.** (1985). *Crecimiento urbano de Bogotá D.E. 1890-1980*; Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Bogotá.
- Jiménez, L.** (1997). *Problemática urbana en Santafé de Bogotá*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- Losada, R, Gomez, H.** (1976). *La tierra en el mercado pirata de Bogotá*. Bogotá.
- Salazar, J; Cortes, R.** (1992). *Planificación, renovación y manejo de la ciudad edificada*, documento final para Misión Bogotá Siglo xxi, Bogotá.
- Salazar, J** (2002). *Experiencias recientes de planeación en Bogotá*. Documento sin publicar. Bogotá.
- Salazar, J, Del Castillo, J, Arteaga, I** (2005). *Estudio sobre el espacio público en Bogotá*. Consultoría para la Cámara de Comercio de Bogotá, documento sin publicar, Bogotá.

