

Las dinámicas urbanas de Bogotá en el contexto de globalización neoliberal¹

Urban dynamics of Bogotá in the context of globalization neoliberal

Ubeimar Martínez² 

RESUMEN

El presente trabajo pretende indagar las dinámicas de crecimiento y transformación resultantes de la aplicación de políticas de corte neoliberal en la ciudad de Bogotá, valorando los cambios morfológicos producidos en las últimas décadas. Haciendo especial énfasis en los desarrollos residenciales de vivienda formal y en la reproducción de proyectos de renovación urbana y de infraestructuras de comercio insertas en los circuitos globales del régimen de acumulación flexible como los centros comerciales. El resultado final es el incremento de la fragmentación y privatización del espacio urbano tanto desde una perspectiva física como socioeconómica.

Palabras claves: Globalización. Geografía urbana. Política Urbana.

ABSTRACT

The paper studies tries to investigate the dynamics of growth and transformation resulting from the application of neoliberal style policies in the city of Bogotá, valuing the morphological changes produced in the last decades. With special emphasis on the residential developments of formal housing and on the reproduction of urban renewal and commercial infrastructure projects inserted in the global circuits of the flexible accumulation regime such as shopping centers. The end result is the increase in the fragmentation and privatization of urban space from both a physical and socio-economic perspective

Key words: Globalization. Urban geography. Urban policy.

¹ Este artículo fue elaborado a partir de los resultados de investigación obtenidos en la tesis doctoral titulada "Dinámicas urbanas de las metrópolis Latinoamericanas en los procesos de globalización: Paralelismos y divergencias entre Bogotá (Colombia) y Caracas (Venezuela)".

² Instituto Geográfico Agustín Codazzi. umartine@ucm.es

Desde inicios de los años noventa, los cambios en el sistema económico capitalista registrados en Colombia han tenido un impacto significativo en la transformación social y territorial del espacio urbano del país. Estos cambios se representan físicamente y de una manera claramente definida, en el aumento de la urbanización privada formal e informal y en la producción y reproducción de los llamados “artefactos de la globalización” (De Mattos, 2010) como los grandes proyectos urbanos, centros comerciales, empresariales y financieros, entre otros.

La ciudad de Bogotá no ha estado ajena a esos cambios. Entre 1990 y 2018 ha experimentado un gran dinamismo demográfico y constructivo³, este último debido a la liberalización económica y la flexibilización financiera de inicios de los años de 1990, que impulsó la expansión de los bienes raíces y llevó a la ciudad al límite de la cantidad de tierra disponible para la urbanización (Martínez, 2019, Beuf, 2012; Romero, 2010). Ello ha trascendido en un aumento especulativo del valor del suelo y de la vivienda, pues la mayoría de la promoción y producción se encuentra en manos del mercado inmobiliario privado. En consecuencia, la población de escasos recursos se ve en la necesidad de buscar vivienda más barata en las poblaciones cercanas a la capital, favoreciendo así a una creciente expansión metropolitana que ha repercutido en el crecimiento físico y demográfico de los municipios aledaños.

Además de la dinámica residencial de los últimos años y como consecuencia de los procesos de globalización y de liberación económica, la ciudad ha experimentado un incremento en el número de centros comerciales, edificios corporativos, de oficinas y de establecimientos financieros, principalmente en el centro y norte de la ciudad, que en algunos casos han generado sitios con atributos de centralidad. Todo ello ha causado un impacto en el entramado urbano, pues no solo ha monopolizado el mercado de la construcción de vivienda, sino que también ha contribuido a incrementar la segregación residencial y a generar en algunos casos procesos de gentrificación (Martínez, 2019; Benavidez, 2017).

De este modo, se considera pertinente reflexionar sobre los efectos territoriales inscritos en los procesos de globalización y el neoliberalismo, “elementos que se encuentran estrechamente asociados, ya que el neoliberalismo garantiza el apoyo ideológico y las herramientas jurídicas necesarias para la expansión de la globalización; y ésta a su vez, retroalimenta al neoliberalismo mediante la expansión de las actividades económicas” (Montoya, 2012, p. 306). De manera que la consideración de estos procesos se vuelve imprescindible para poder entender la configuración de las ciudades del siglo XXI, pues ellos han diseñado un nuevo modelo de ciudad que ha sometido a la mayoría de las urbes a grandes transformaciones para adecuarse a las nuevas exigencias de la acumulación del capital, lo que ha ayudado a abonar el camino para implementar una marcada “urbanización del neoliberalismo” (Theodore, Peck y Brenner, 2009, p.3).

La ciudad neoliberal nace como el resultado de la concentración de capitales económicos configurados por los procesos de globalización y en “donde la mayoría de sus componentes urbanos son objeto de negocio y especulación, sin un contrapeso significativo desde la sociedad

³ Según las estimaciones y proyecciones de la Secretaría de Planeación Distrital la ciudad cada año crece en población alrededor de unos 100.000 habitantes, esto quiere decir que solo para cubrir el crecimiento poblacional actual se necesitan 300.000 viviendas nuevas.

civil que logre disputar esta noción mercantilista en los flujos de toma de decisiones⁴” (Rodríguez y Rodríguez, 2012, p.107). Es por ello, que las ciudades tanto en países centrales como periféricos resultan invadidas por un conjunto de tendencias, artefactos, monumentos, íconos, símbolos, etc., que impulsan sus cambios y sus transformaciones, que repercuten en su organización, funcionamiento e imagen, “factores a los que se le puede considerar como las causas congénitas y específicas de esta nueva fase de desarrollo y modernización capitalista” (De Mattos, 2002, p.10).

El resultado de este proceso es la comercialización del desarrollo urbano impulsado por promotores inmobiliarios privados, que han resurgido como la fuerza decisiva en el proceso de coordinación social del uso del suelo y la producción de nuevas estructuras urbanas. Al mismo tiempo, “se han convertido en los principales vehículos de acumulación de capital del urbanismo neoliberal” (Smith, 2004, p. 264). Por lo tanto, en este nuevo orden económico, la ciudad es considerada como una mercancía, en donde el mercado inmobiliario es quien coordina, financia y promociona los proyectos de urbanización, impone sus reglas e intensifica los procesos de polarización social y territorial.

El desarrollo inmobiliario privado se convierte en una pieza central de la economía productiva de la ciudad (Smith, 2004) y, junto al empresarismo urbano, han llegado a poner en tela de juicio el planeamiento urbano existente al que se acusa de ser excesivamente rígido e incapaz de adaptarse a las continuas exigencias de cambio derivadas de la lucha por la competitividad urbana (Díaz y Lourés, 2014). Es por ello que el mercado, a través de las políticas de desregularización y liberalización, ha generado un nuevo modelo selectivo de incorporación o exclusión, en el que las ciudades, entran en una pugna por el capital, y sólo es favorecida aquella que muestre las condiciones óptimas para el libre desarrollo de los procesos de acumulación, llevando inevitablemente a la extinción de los procesos tradicionales.

Resulta importante señalar que la competencia entre ciudades no es un fenómeno específico de finales del siglo XX, en todas las épocas han existido rivalidades, bien de carácter político (el acceso de las ciudades a la autonomía), o bien de carácter económico (conseguir el mercado o el puerto más importante para el desarrollo de intercambios), sin embargo, diferentes eventos en la segunda mitad del siglo pasado, como la globalización económica, la revolución del transporte o la extensión de las áreas de influencia, han ampliado la dimensión y la escala de la competitividad urbana, y así la dimensión competitiva de las ciudades ha acabado por adquirir una extensión global (Diez-Pisonero, 2015).

Si bien en un principio, el concepto se reservaba exclusivamente a analizar el comportamiento de empresas o países, su utilización se ha extrapolado al ámbito urbano en referencia a las posibilidades que ofrece la ciudad para facilitar la atracción y desarrollo de actividades generadoras de riquezas y empleo. En este sentido, aprovechando la flexibilidad y desregularización interpuesta por el neoliberalismo, la atracción de recursos se ha convertido en un objetivo prioritario en la

⁴ Resulta importante señalar que en la ciudad neoliberal la desregularización, el desfinanciamiento estatal, acompañado de la flexibilización de las normas urbanísticas se convierten en los ejes diferenciadores de la ciudad fordista. Es decir, la ciudad actual está pensada y rediseñada por y para el mercado, donde los proyectos estratégicos como pensamiento único, redefinen el sentido de lo urbano. “Los cambios en los procesos sociales, políticos, y económicos quedan objetivados en el espacio, acompañado por un pragmatismo arquitectónico que produce y recrea nuevas materialidades urbanísticas, residenciales, comerciales, de ocio con carácter más clasista” (Brites, 2017, p 573).

estrategia de planificación y gestión urbana cuyo fin último no es solo incrementar el estatus socioeconómico y la proyección internacional, sino también que alcancen el nivel jerárquico más alto posible en la jerarquía urbana mundial (De Mattos, 2010; Manzano, 2009; Parnreiter, 2005). No obstante, ha de señalarse que son los diferentes agentes urbanos planificadores, autoridades políticas, agentes económicos, sociedad civil organizada y ciudadanía los que pretenden hacer que la ciudad sea atractiva a la hora de establecer cualquier tipo de actividad en ella.

Todo ello ha derivado en un impulso de nuevas figuras de planeamiento y de actuación, como la planificación estratégica, que tiene como “principal objetivo agilizar la implementación de las grandes intervenciones urbanas, favoreciendo las estrategias de colaboración público-privada y el citymarketing o marketing de ciudades” (Díaz y Lourés, 2014, p. 9). Este último es una práctica que intenta la creación y proyección de una imagen positiva de la ciudad para su venta. En este sentido, la ciudad es un producto más que los sectores públicos y los partenariados público-privados consideran y promocionan, ensalzando sus bondades, para atraer todo tipo de actividad económica, fundamentalmente aquella que se mueve en los circuitos globales (Ashworth y Vood, 1990; Gold y Ward, 1994).

Partiendo de estas premisas el objetivo de este trabajo es identificar y analizar las dinámicas de crecimiento y transformación resultantes de la aplicación de políticas de corte neoliberal en la ciudad de Bogotá en los últimos años (1990-2018), haciendo especial énfasis en los desarrollos residenciales de vivienda formal y en la reproducción de la ciudad consolidada mediante proyectos de renovación urbana y de infraestructuras de comercio insertas en los circuitos globales del régimen de acumulación flexible como los centros comerciales. De esta manera los contenidos de este artículo relacionan, por lo tanto, los conceptos de urbanización con globalización neoliberal, entendida esta como la fase actual del capitalismo (Robertson, 1992; Wallerstein, 1988).

En primer lugar, se presenta una síntesis de las políticas urbanas bajo el contexto de ciudad neoliberal implementadas a partir de la década de los años de 1990. El discurso pone de manifiesto cómo el planeamiento urbano de las décadas anteriores pasa a un segundo plano y se adopta un modelo de desregularización en materia de urbanización que va a estar supeditado a lógicas de carácter económico. De esa manera la ciudad deja de ser el espacio para el desarrollo industrial y la urbanización, para ser considerada un objeto de intercambio y de consumo a través de la industria de la construcción y del mercado inmobiliario (Montoya, 2012; Cortés, 2007).

En el siguiente apartado se identifican las dinámicas urbanas recientes registradas en la ciudad, en ella se identifica la producción de espacios que muchos autores coinciden en calificar de urbanismo neoliberal (De Mattos, 2010; Theodore, Peck y Brenner, 2009; Pradilla, 2007). Para finalizar se presentarán las principales conclusiones y las líneas de debate que se abren a partir de las mismas. Cabe destacar que este artículo fue elaborado a partir de los resultados de investigación obtenidos en la tesis doctoral titulada “Dinámicas urbanas de las metrópolis Latinoamericanas en los procesos de globalización: Paralelismos y divergencias entre Bogotá (Colombia) y Caracas (Venezuela)”.

Metodología

El primer aspecto que destacar a la hora de centrar una investigación es el área de especialización temática en el que se desarrolla. En este sentido, la presente investigación se enmarca en los estudios en Geografía Urbana, y se interesa especialmente por las dinámicas urbanas de las ciudades de Bogotá en el periodo comprendido entre 1990-2018. Desde el punto de vista de la interpretación de los resultados es necesario considerar como punto de partida el contexto de los procesos de globalización neoliberal y sus implicaciones en los territorios en los últimos años y, especialmente, en las ciudades. Partiendo de esta premisa la propuesta metodológica que se plantea es la de realizar un estudio de caso, al considerar que las características del objeto de estudio pueden ser abordadas en toda su complejidad a través de esta metodología.

El estudio de caso como estrategia de investigación científica ha sido ampliamente utilizado en los estudios urbanos y locales (Arzaluz, 2005) ya que permite al investigador conservar las características holísticas y plenas del significado de los acontecimientos y de los contextos reales a investigar, lo que implica un entendimiento comprensivo, una descripción exhaustiva y un análisis de la situación en su conjunto; asimismo, como método de investigación, busca alcanzar una mayor comprensión de un fenómeno concreto y aclarar una cuestión teórica compleja (Castro, 2015). Además, el producto final de un estudio de caso es una descripción del objeto de estudio, en la que se utilizan las técnicas narrativas, incluso literarias, para describir, producir imágenes y analizar las situaciones: el registro de caso (Stenhouse, 1990).

De esta manera, el tipo de enfoque elegido requiere una recopilación intensiva de información (Flick *et al.*, 2004), de ahí que esta investigación pretenda un levamiento de datos proveniente de diferentes fuentes (documentos oficiales, datos estadísticos, información cartográfica digital, aerofotografía e imágenes de satélites y otras fuentes indirectas como la prensa local) que reflejen la complejidad del contexto. Con todo ello, para el análisis, se emplean herramientas instrumentales surgidas a raíz de la expansión de las tecnologías de la información y la comunicación, como son los SIG, la Teledetección y la cartografía automática. Estas permiten obtener información de naturaleza cuantitativa y a la vez cualitativa, que sin duda se complementan a la hora de interpretar los procesos (Martínez, 2019).

De esta forma, las dimensiones de las políticas urbanas fueron abordadas a través de la recopilación bibliográfica y documental referida a estudios, leyes y planes urbanísticos (Acuerdo 7 de 1979, el Acuerdo 6 de 1990, El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), los Planes Parciales y Maestros). Ello permitió documentar y describir la experiencia planificadora de la ciudad desde principio de los años de 1990.

Para las dimensiones funcionales de crecimiento urbano se utilizaron, en primer lugar, los datos estadísticos de la producción de vivienda formal del tipo VIS, VIP y No Vis, tomando como variable principal los permisos de construcción, que sin duda es uno de los indicadores más relevantes entre los usados para evaluar la dinámica del sector. Ello permitió, a través de gráficos, conocer la dinámica en el periodo de estudio. Este análisis se complementó con información documental y cartográfica relevante. En segundo lugar, para el análisis de las actuaciones urbanísticas de grandes dimensiones como los centros comerciales del tipo mall y los Grandes Proyectos Urbanos (GPU), se recopilaron datos estadísticos y documentales referente a cada una de

estas variables⁵, la cual permitió la elaboración de gráficos, cuadros y cartografía temática que ayudaron a interpretar los resultados a la luz del momento político y las iniciativas llevadas a cabo.

El planeamiento urbano de Bogotá en el contexto de ciudad neoliberal

A principios de la década de 1990, Colombia experimentó una serie de cambios políticos y económicos que condujeron a la apertura de su economía. Si bien muchos de estos cambios comenzaron a describirse en la última década, el aumento de la desregulación en el país ha llevado a la consolidación e implementación de una agenda completamente neoliberal, impuesta principalmente por partes externas.

En relación con la planificación urbana, la nueva Constitución de 1991 fortaleció el proceso de descentralización de las entidades territoriales. De esta forma, los municipios se erigieron en responsables de promover el desarrollo de su territorio y otorgarles autoridad directa sobre la planificación y gestión de la tierra. Con la promulgación de la Ley 152 de 1994 se establecieron dos mecanismos básicos de planificación: El Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Ordenamiento Territorial (este último está más ampliamente regulado por la Ley N° 388 de 1997, Ley de Ordenamiento Territorial). Desde entonces, estas dos leyes se han convertido en el contexto de apertura económica en los pilares guía del urbanismo colombiano, lo que ha llevado a la implementación del planeamiento estratégico (Martínez, 2019), con otras variantes del llamado urbanismo posmoderno conocido en casi todo el mundo como el paradigma de la ciudad neoliberal (Theodore, Peck y Brenner, 2009).

Respecto a la ciudad de Bogotá, aunque el gobierno del distrito comenzó a relajar el control del estado en el campo de la urbanización desde fines de la década de 1970 y dio prioridad al desarrollo del mercado inmobiliario privado, no fue sino hasta principios de la década de 1990 que empezó a reemplazarlos con la gestión económica desde la planificación⁶. La expedición del Acuerdo 6 de 1990, combinado con el enfoque de planificación estratégica, centró sus áreas de acción en los planes zonales, en adelante la planificación de la ciudad sería manejada a nivel de unidades urbanas y los problemas urbanísticos serían resueltos con acciones puntuales. Del mismo modo, el Acuerdo hizo que la legislación sobre urbanización fuera más flexible, al dar prioridad a los conceptos legales en la planificación, siendo la normativa y no el plan el que controlara la planificación urbanística (Salazar, 2007).

Posterior al Acuerdo 6 de 1990 la reglamentación urbana se ha basado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), adoptados de forma obligatoria para todas las entidades municipales y distritales mediante la Ley 388 de 1997. Los POT contienen un conjunto de herramientas de

⁵ En el caso de los centros comerciales se obtuvo información cuantitativa del número de aperturas de estas infraestructuras comerciales en el periodo 1990- 2018, así como algunos estudios documentales de referencias (Chacón, 2010; Müller,1997). Para el caso de los grandes proyectos urbanos se recopiló información documental en entidades de referencias como la Secretaría Distrital de Planeación y la Empresa de Desarrollo y de Renovación Urbana de Bogotá, información fue complementada con visitas de campo.

⁶ El Acuerdo de Zonificación 7 de 1979 marcó el inicio de la política de desregularización en materia urbana, pues se cambió la planificación urbana por la norma urbana.

planificación de naturaleza intermedia que les permite adaptarse a las decisiones de los Planes de Ordenamiento y de Desarrollo y “así establecer una mejor coordinación de la inversión pública” (Salazar, 2007, p. 8). De esta manera, dentro de las disposiciones del POT, se creó una serie de instrumentos de segundo nivel (Plan Parcial, Plan Zonal, Plan Maestro, etc.) cuyo objetivo principal es la definición de un programa de inversión de corto plazo que permita priorizar los proyectos necesarios para la reorganización de sectores específicos de la ciudad.

En el POT de Bogotá la estructura urbana se compone de grandes áreas que tienen derechos de gestión específicos donde se puede realizar acciones públicas, privadas o público-privadas. De esta manera, se considera el desarrollo urbano bajo diferentes escalas, desde el barrio hasta el territorio regional, e incorpora una serie de instrumentos de planeación local como los Planes Parciales, los Planes Maestros y los Planes Zonales.

En los últimos años, la mayor parte de la planificación de la ciudad se ha llevado a cabo a través de estos instrumentos de planeación puntual, algunos con proyecciones a largo plazo y otros a mediano y corto plazo. Según los datos de la Secretaría de Planeación Distrital (SDP_a, 2019) entre 2002-2018 se han implementado 17 Planes Maestros de los que resaltan el Plan Maestro de Movilidad y el Plan Maestro de Espacio Urbano, ambos de largo plazo, cuyas estrategias han logrado una transformación urbanística de la ciudad gracias a la implementación del sistema de transporte masivo (Transmilenio) y la adecuación de espacios públicos.

Del mismo modo, se han aprobado 57 planes locales a corto plazo (otros 27 están en progreso), 50 de los cuales se utilizan para el desarrollo y la urbanización de las áreas periféricas e internas, y siete para la renovación urbana en el área central. La mayoría de estos planes son impulsados por el sector privado, con el objetivo de promover en determinadas “áreas estratégicas” proyectos de viviendas, comercios, servicios e industria. El suelo urbanizado ha sido principalmente destinado a la construcción de viviendas, seguido de comercio e industria y en menor proporción para uso dotacional. Las localidades de Suba al norte y Bosa al sur concentran el mayor número de planes parciales, seguidas de Kennedy, Usme y Ciudad Bolívar.

El POT le ha permitido a Bogotá planificar el territorio y a la vez mejorar la infraestructura vial, el sistema de transporte colectivo, el espacio público urbano, los equipamientos educativos, el bienestar social y la preservación ambiental y patrimonial. Sin embargo, ha generado problemas estructurales que han llevado a formas de crecimiento urbano guiadas exclusivamente por la racionalidad del mercado, acentuando en algunos sectores la segregación socio-especial y la fragmentación de la trama urbana, ya que la normativa urbanística actual ha conducido a legitimar la intervención directa de los agentes privados como regidores de la dinámica constructora.

Las formas de producción residencial bajo el libre mercado

Teniendo como referencia todas las reformas en los sistemas legislativos y de planificación de la ciudad, descritos en el epígrafe anterior, entre 1990 y 2016 Bogotá ha experimentado un gran dinamismo demográfico que si bien no ha sido tan explosivo como en décadas anteriores, cuando

se duplicaba la población en periodos cortos de tiempo⁷, entre sus causas persisten las del pasado: la violencia, la búsqueda de mejores condiciones de vida y la atracción en materia de empleo, servicios y educación que ofrece la capital (Martínez,2019). En este tiempo el área urbana se incrementó en 10.700 hectáreas siendo el periodo 1993-2005 el de mayor dinamismo (Cuadro N°1).

Cuadro N°1.

Población y superficie urbana de Bogotá entre 1993-2018.

1993		2005		2018	
Población	Superficie mancha urbana	Población	Superficie mancha urbana	Población	Superficie mancha urbana
5.484.224	27.714	6.840.166	36.232	7.412.566	38.430

Fuente: Elaboración propia a partir del DANE, censo de Población 1993, 2005 y 2018. Datos de área año de 1993, Pérez (2000) y los años 2005 y 2018 de la Secretaría Distrital de Planeación (SPD).

Del mismo modo, el crecimiento urbano se caracterizó por la producción residencial en todas las direcciones (norte, sur este y oeste), donde el mercado inmobiliario privado tuvo una gran vitalidad debido al abandono de la producción de viviendas públicas por parte del Estado (en especial después del año 2000), lo que ayudó a consolidar y densificar las áreas centrales y periféricas. Cabe señalar que, aunque el estado ha intervenido nuevamente en el mercado de la vivienda social en los últimos ocho años y ha logrado implementar el Plan de Vivienda Gratuita (PVG), la producción continúa concentrándose en manos del sector privado, cuya oferta se ha orientado principalmente a cubrir la demanda de los estratos altos y medios, siendo baja la destinada a la población de estratos socioeconómicos bajos. Así lo revelan los datos de los permisos de construcción, que sin duda es uno de los indicadores más relevantes entre los usados para evaluar la dinámica del sector (Figura N°1).

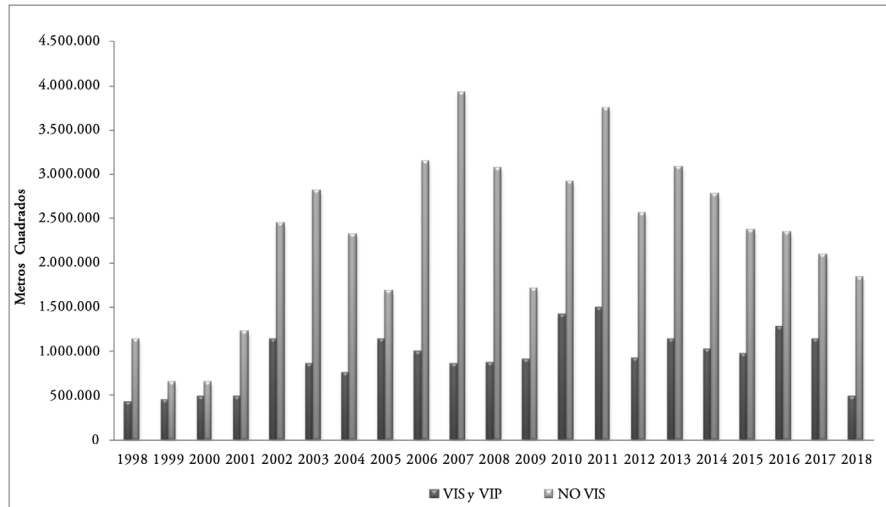
La Figura N°1 muestra que, en los últimos años, la promoción y producción de viviendas privadas se ha centrado principalmente en el tipo NO VIS, esto es en la vivienda de calidad, mientras que la producción de vivienda de interés social e interés prioritario (VIS y VIP) ha mostrado una baja dinámica. Los factores que nos permiten explicar esta situación incluyen: la falta de interés del mercado en ofrecer vivienda barata debido a la baja rentabilidad económica, la falta de programas accesibles de vivienda social por parte de la administración distrital, o por las limitaciones crediticias que tienen las familias de bajos ingresos para acceder a los mercados financieros, pues el ingreso y la actividad laboral que realizan en la mayoría de los casos es de carácter informal.

Para ilustrar la gravedad del problema se toman como ejemplos el número de hogares con déficit cuantitativo de vivienda social en los últimos años. Según la Secretaría Distrital de Planeación (SPD, 2019b) en el año 2018 en Bogotá había 54.518 hogares con déficit cuantitativo de vivienda y durante el periodo 2016-2018 solo se construyeron en promedio unas 6.190 viviendas de interés social por año, lo que significa que solo se cubrió el 34% del déficit, generando así una brecha importante entre la demanda y la producción formal de vivienda social.

⁷ Entre 1951 y 1993 la ciudad experimentó un crecimiento exponencial que multiplicó su población por siete, pasando de 715.250 en 1951 a 2.868.123 en 1973 y a 5.484. 224 en 1993.

Figura N°1.

Área aprobada para vivienda según licencias de construcción en la ciudad de Bogotá entre 1998-2018.



*(VIS Vivienda de Interés Social. VIP Vivienda de Interés Prioritario).

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio (2017) y DANE (2019).

A este panorama se le añade que de las tipologías de vivienda social producidas por el sector privado, la de tipo VIP, aquellas con valor a 70 salarios mínimo-mensuales legales vigente (SMMLV)⁸ es la que menos se produce ya que casi siempre el sector se inclina por construir la vivienda social más cara (VIS), la que tiene un precio equivalente a los 135 SMMLV, limitando así su acceso para los hogares de estratos socioeconómicos bajo y bajo-bajo, los 1 y 2. Esta situación ha llevado a que en la última década se reduzca la producción de vivienda VIP. Según el Departamento Nacional de Estadísticas-DANE (2016) se ha pasado de producir 8.608 unidades anuales en el periodo 2005-2010 a 2.642 en el periodo 2011-2015, lo que equivale a una reducción cercana al 69%.

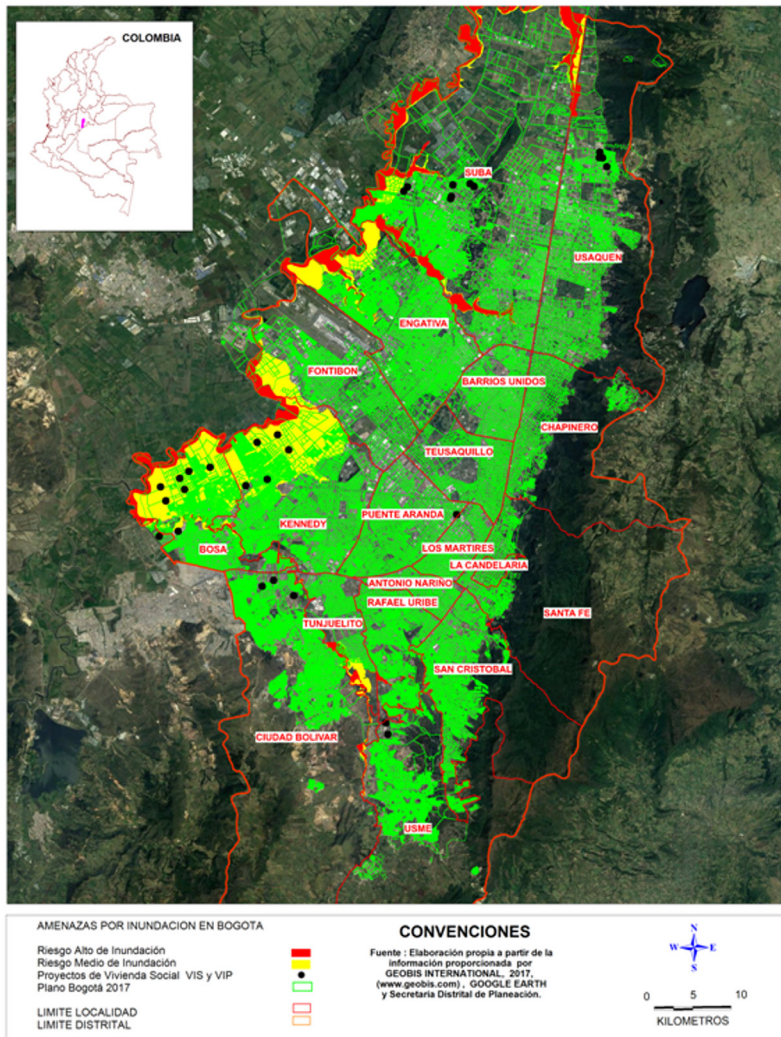
A pesar de la política del Estado, la baja producción del mercado de viviendas sociales también está relacionada con la tierra. El suelo es un bien escaso en la ciudad, dada la importante densificación edificatoria que ha sufrido anteriormente y la extensión de la mancha urbana hacia municipios vecinos, lo que ha provocado que su precio se haya duplicado en los últimos años. En sectores populares como Patio Bonito, en la localidad de Bosa, el precio del suelo ha aumentado hasta en 60% en el periodo 2005-2015 (Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá, 2016), ello hace inviable construir viviendas sociales de calidad, pues para asegurar el desarrollo de un programa de viviendas de este tipo, el precio del suelo no debería superar “el 15%, o máximo el 20% del valor final de la vivienda y en Bogotá el costo del suelo oscila entre el 40% y 50% del valor final del inmueble” (Ceballos y Saldarriaga, 2007, p. 16). Esto conlleva a que el sector privado se incline a construir viviendas de calidad (NO VIS) dadas las expectativas de mayor beneficio.

⁸ Para el año 2021 el salario mínimo en Colombia estaba en 908.526 pesos, equivalentes a 267 dólares aproximadamente

Durante la última década, los proyectos de vivienda social VIS y VIP han sido relegados a las periferias más extremas, especialmente en las localidades del sur (Usme, Bosa, Ciudad Bolívar y Tunjuelito) y, en menor proporción, al norte (Suba, Engativá y Usaquén). Muchos se ubican en áreas mal servidas y equipadas, adyacentes a sectores consolidados de origen informal que han sido objeto de legalización o regularización urbanística, lo que contribuye a la segregación social porque mantiene a la población alejada de los centros de producción y el acceso a instalaciones y servicios locales y urbanos.

Del mismo modo, muchos de estos proyectos de vivienda, especialmente los ubicados en las localidades de Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar y Tunjuelito han sido aprobados en áreas geológicamente inestables o en terrenos inundables de los ríos Bogotá y Tunjuelito (Figura N°2). De acuerdo

Figura N°2.
Amenazas por inundación en Bogotá.



Fuente: Elaboración propia.

con los planes parciales adoptados en los últimos años, en dichas localidades es donde más se están implementando programas y proyectos de vivienda social, sin importar que se clasifiquen como de riesgo no mitigable, es decir que a pesar de la construcción de obras civiles como: jarrillones, diques y canales no podrían evitarse las inundaciones.

Del mismo modo, muchos de estos proyectos de vivienda, especialmente los ubicados en las localidades de Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar y Tunjuelito han sido aprobados en áreas geológicamente inestables o en terrenos inundables de los ríos Bogotá y Tunjuelito (Figura N°2). De acuerdo con los planes parciales adoptados en los últimos años, en dichas localidades es donde más se están implementando programas y proyectos de vivienda social, sin importar que se clasifiquen como de riesgo no mitigable, es decir que a pesar de la construcción de obras civiles como: jarrillones, diques y canales no podrían evitarse las inundaciones.

Cabe señalar que muchos de estos proyectos, especialmente los de vivienda bifamiliar están siendo construidos sin respetar las normas mínimas, pues la ley específica que la superficie de la parcela más pequeña para construir en Colombia es de 35 m², y en la actualidad se está vendiendo casas en terrenos de 20 m². Por otro lado, se ha vuelto común que los desarrolladores de vivienda social vendan apartamentos en obra negra, es decir, sin acabados en cocina, baños, pisos y paredes. Situación que contribuye a empeorar la calidad de vida de todos aquellos que no tienen los recursos para las terminar las obras. También son frecuentes los casos en los que los apartamentos que presentan todos los acabados, éstos sean de tan mala calidad que al poco tiempo de uso empiecen deteriorarse (Martínez, 2019).

Por otro lado, a diferencia de la situación de la vivienda social (VIS y VIP), la producción de vivienda de calidad (NO VIS) se localiza en áreas centrales o en zonas de alto valor ambiental que favorecen su especulación en el mercado. Si bien el crecimiento de esta tipología se experimenta en toda la ciudad, son las localidades del norte y el oeste (Chapinero, Usaquén, Suba, Engativá y Fontibón) donde se registra el mayor boom de esta actividad orientada a los sectores de estratificación socioeconómica media y media alta (3, 4 y 5). Allí los conjuntos cerrados de gran altura de propiedad horizontal han llenado los espacios vacíos existentes o han sustituido los usos previos por el residencial, incrementando las densidades residenciales.

Para poner en contexto todo este proceso debe señalarse que el fenómeno de invasión de barrios de infravivienda o marginales por vivienda comercial no es nuevo ni tampoco el hecho de que la población marginalizada se vea forzada a relocalizarse en la periferia de la ciudad, es un fenómeno histórico conocido de largo plazo. Ello es demostrado en varias ciudades de América Latina, por ejemplo, en trabajos como los de Held (2000), Meyer, Grostein y Biderman (2013), Salinas y Pardo (2017), entre otros. Lo que es importante reconocer aquí es la intensificación que ha tenido esta tendencia en el periodo de políticas neoliberales, dado por la flexibilización en la regulación urbanística que les facilita aún más a los agentes privados la intervención de áreas estratégicas de la ciudad. Un ejemplo de ello en caso de Bogotá son los planes zonales inscritos en los Plan de Ordenamiento Territorial, descritos en epígrafes anteriores.

De esta manera se pueden encontrar viviendas de cierta calidad ocupando espacios periféricos en zonas de alto riesgo de inundación o al lado de barrios piratas. El mismo caso se identifica en algunas localidades del sur (Usme, Bosa y Ciudad Bolívar) donde el mercado inmobiliario está

ocupando espacios que lindan con urbanizaciones de origen ilegal. Según la Unidad Especial de Catastro Distrital (UECD) en el año 2015 la localidad de Ciudad Bolívar presentó cambios en el 34% de sus predios, en Usme del 37% y en Bosa del 24%. Esta transformación de predios está alterando los barrios, eliminando casas tradicionales, incrementando los valores del suelo y de la vivienda y forzando a que la producción de vivienda barata tenga que desplazarse a la extrema periferia (Martínez, 2019).

Las viviendas de alta calidad también ocupan terrenos que anteriormente eran de asentamientos ilegales. Usualmente operan de acuerdo con dos sistemas. Uno es que las empresas inmobiliarias-constructoras utilizan el hecho de que muchos barrios o predios de origen ilegal, ubicados en áreas estratégicas o de alto valor ambiental, han sido legalizados, y presionan a los residentes a venderles sus casas para construir grandes proyectos inmobiliarios dirigidos a una población de muy altos ingresos. Un ejemplo de ello son los barrios de origen ilegal El Olivo y Juan XXIII, en la localidad de Chapinero.

El segundo sistema lo lleva a cabo la administración distrital, que utiliza las herramientas de planificación urbanística y bajo prerrogativas de preservación ambiental, o por ser zonas de riesgo, expulsa o expropia a la población de los terrenos que luego son adquiridos por las grandes constructoras a muy bajo precio. De esta forma, el planeamiento llega convertirse en un factor de expulsión de ciudadanos de bajos recursos y, a la vez, en un generador de especulación predial.

El mismo fenómeno se percibe en los límites de los municipios cercanos a la ciudad. Las inmobiliarias-constructoras presionan a los propietarios de predios rurales para comprarles sus terrenos a precios muy bajos para luego sacarle enormes beneficios construyendo conjuntos cerrados exclusivos que ocupan grandes extensiones de terreno con baja densidad edificatoria que dirigen a clases sociales más altas (población en estrato 6). Además, estos desarrollos están provocando un cambio drástico en el paisaje del norte de la Sabana de Bogotá, al transformar el espacio rural en urbano, y dando lugar a una pérdida de los suelos aptos para las actividades agrícolas que trae como consecuencia el desplazamiento de las comunidades arraigadas al campo .

Sin duda, la demanda de suelo para vivienda de calidad ha elevado los precios de este en toda la ciudad. Un estudio de la Unidad Especial de Catastro Distrital (UECD) del 2017 mostró que en las localidades donde más se elevaron los precios del suelo y de la vivienda entre 1998 y 2016 fueron: Usme, Bosa y Kennedy en el sector sur, Engativá y Fontibón en el oeste y Suba y Usaquén en el norte. Por el contrario, en las localidades más centrales como La Candelaria, Chapinero, Santa Fe y Teusaquillo se mantuvieron precios más estables, aunque en algunas se estén iniciando procesos de renovación urbana.

Asimismo, los datos de la Galería Inmobiliaria (2016) señalan que en el periodo 2005- 2015 el precio del metro cuadrado de la vivienda nueva de todo tipo en Bogotá se incrementó en términos reales un 106%, al pasar en promedio de 3,01 salarios mínimos por metro cuadrado a 6,20. Este sorprendente crecimiento muestra que en Bogotá y el país, los síntomas de una burbuja inmobiliaria han comenzado a ser reconocidos. Sin embargo, la Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL) y la Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá creen que esto se debe a la escasez de terrenos para construir en la ciudad. Este es un debate que continúa abierto y que posiblemente se resolverá en los próximos años a la vista de la evolución del precio de la vivienda.

La producción de Grandes Proyectos Urbanos y centros comerciales

En las últimas décadas, ha habido mucha literatura dedicada al análisis de las transformaciones que han ocurrido en las ciudades latinoamericanas como resultado de las políticas neoliberales (Ciccolella y Vecslir, 2012; Pradilla, 2007; Portes y Roberts, 2005; Sabatini, 2003; Janoschka, 2002; de Mattos, 2002;). Estas políticas que propician el aumento de las inversiones extranjeras directa y la liberación del capital inmobiliario y financiero, se materializan en la aparición de lo que de Mattos (2002) denomina los “artefactos de la globalización” cuya incorporación a la ciudad provoca alteraciones en su espacio urbano.

Los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) de la era del neoliberalismo están suscritos en la mayoría de los casos a una lógica capitalista de acumulación que prioriza el crecimiento económico. A través de estrategias de regeneración y revitalización urbana ciertos sectores de la ciudad han sido mejorados física y socialmente, haciéndolos competitivos y atractivos para la lógica de la globalización neoliberal, mientras que otros sectores de las ciudades se deterioran, aíslan y empobrecen.

Al igual que otras ciudades latinoamericanas, en Bogotá, los Grandes Proyectos Urbanos se están desarrollando simultáneamente, y estos se han convertido en un factor decisivo para cambiar el entorno urbano existente. Algunos son impulsados por el sector público, el privado, o por asociaciones mixtas (público-privadas), con el fin de recuperar o transformar espacios estratégicos y degradados para hacerlos más atractivos y competitivos dentro de la lógica de la globalización. El Cuadro N° 2 presenta los 20 proyectos más importantes ejecutados o por ejecutar en la ciudad en las últimas dos décadas. Si bien existen otros que pueden ser relevantes, se han seleccionado las megaobras por el impacto que han producido o puedan producir en el corto y mediano plazo en la ciudad.

Cuadro N°2.

Grandes Proyectos Urbanos en Bogotá entre 1997-2018.

Proyecto	Localidad	Iniciativa	Uso	Área promedio	Año de inicio	Ejecución %	Inversión (Millones de US\$)
Sistema de Transporte masivo TRANSMILENIO fases, I, II, III, IV, V, VI, y VII	En todas las localidades	Pública	Dotacional	355 km lineales	1998	60%	1.500
Parque metropolitano Tercer Milenio	Santa Fe	Pública	Dotacional	16,5 has	1998	100%	40
North Point Business Center	Usaquén	Privada	Servicios y Comercial	2,0 has	2007	80%	31,6
Nuevo Aeropuerto El Dorado	Fontibón	Pública-Privada	Dotacional y Servicios	350 has	2009	100%	1.000
Parque Bicentenario	Santa Fe	Pública	Dotacional	4,5 has	2010	100%	15
BD Bacatá	Santa Fe	Privada	Comercial y Residencial	2,0 has	2011	90%	286
El Agora de Corferia	Teusaquillo	Privada	Comercial y Servicios	2,0 has	2012	100%	165
El Triangulo de Fenicia	Santa Fe	Privada	Comercial y Residencial	8,0 has	2014	20%	54
El Pedregal	Usaquén	Privada	Comercial y Servicios	5,9 has	2014	65%	400
Torres del Atrio	Santa Fe	Privada	Comercial y Servicios	2,5 has	2014	50%	266
Estación Central	Santa Fe	Pública-Privada	Dotacional y Servicios	10,0 has	2014	10%	231
Ciudad Empresarial	Teusaquillo	Privada	Servicios y Comercial	9, 5 has	2014	70%	800
El Proscenio	Chapinero	Privada	Comercial	8,0 has	2015	25%	195
Transmisible de Ciudad Bolívar	Ciudad Bolívar	Pública	Dotacional	2 kms lineales	2016	100%	70
Coliseo Cubierto Arenas	Teusaquillo	Pública-Privada	Dotacional y Servicios	4,5 has	2016	100%	40
Ciudad CAN	Teusaquillo	Pública-Privada	Comercial, Residencia y Servicios	48, 2 has	2016	10%	1.250
San Victorino y Ciudad de la Salud	Santa Fe	Pública-Privada	Dotacional y Servicios	4,5 has	2016	50%	20
Ministerios	La Candelaria	Pública-Privada	Dotacional y Servicios		2018	10%	10
Regiotram		Pública	Dotacional	41 kms lineales	2020	5%	2.500
Primera Línea del Metro		Pública	Dotacional y Servicios	28 kms lineales	2020	2%	6.400

Fuente: Elaboración propia a partir de la Secretaría de Planeación Distrital (2016); BD Bacatá; Opain (2016); QBO (2016) y Cusezar (2016).

De los 20 Grandes Proyectos Urbanos seleccionados el papel del sector privado es encomiable, especialmente en la construcción de usos comerciales y de servicios, con una inversión de más de 1.500 millones de dólares y la participación de capital nacional y extranjero. Al comparar las inversiones entre los sectores público y privado, es el Estado quien está realizando las mayores inversiones dado el tipo de proyectos que viene ejecutando (construcción de infraestructuras de transporte masivo y usos dotacionales) que requieren mayores recursos económicos. En concreto el costo estimado en la primera línea del metro para el año 2017 estaba en 13.7 billones de pesos (6.400 millones de dólares), que equivalían al 10% del presupuesto nacional de ese año.

Entre los Grandes Proyectos Urbanos realizados o en construcción, la localidad de Santa Fe, en el centro, tiene el mayor número, seguida de Teusaquillo y Usaquén. En Santa Fe las iniciativas responden a una estrategia de rehabilitación, regeneración y revitalización implementada por la administración distrital en asociación con el sector privado, con el objeto de convertir el centro urbano en el lugar más competitivo, atractivo y exclusivo de la ciudad.

El propósito es renovar este importante sector mediante la ejecución de una serie de proyectos de alto impacto para que sus residentes y migrantes encuentren espacios que satisfagan sus necesidades. Según los datos de la Finca Lonja Raíz de Bogotá (2019) y la revista inmobiliaria Metrocuadrado (2018) la zona presenta una revalorización anual entre el 12 y el 13%, y el valor del metro cuadrado oscila entre 8.0 y 8.2 millones de pesos, solo asequible a población de estratos altos y medios. Los proyectos de iniciativa pública que se han implementado o están en fase de implementación en las localidades de Santa Fe y La Candelaria tienen con objetivo principal recuperar el espacio público y renovar áreas degradadas. Son ejemplos de este tipo de actuaciones el parque Metropolitano Tercer Milenio, la plaza San Victorino, el parque Bicentenario y la operación de mejoramiento del centro histórico.

Respecto a los proyectos de iniciativa privada, son operaciones inmobiliarias de lujo con edificios de gran altura que ofrecen múltiples actividades y con los que se buscan grandes dividendos. Algunos están modificando el skyline del centro de la ciudad, como los rascacielos Torres del Atrio, BD Bacatá, Museo Parque Central o la torre City U en las localidades de Santa Fe y La Candelaria (Figuras N°3 y N°4). Pero en otras partes de Bogotá, especialmente en las localidades de Usaquén y Suba al norte, y de Teusaquillo al oeste, también se están desarrollando proyectos con características similares, lo que demuestra el gran impulso que tiene el capital inmobiliario privado en la ciudad y el país.

La implementación de las infraestructuras de transporte a gran escala ha jugado un papel importante en el proceso de globalización de Bogotá, tanto aquellas que vertebran la ciudad en el interior, facilitando los procesos económicos, como es el caso de la red de transporte masivo Transmilenio, como aquellas destinadas a hacer viables los procesos de orden global. En este sentido, la construcción de una gran infraestructura aeroportuaria, aeropuerto El Dorado, ha multiplicado la conectividad de la ciudad a escala internacional, tanto desde el punto de vista del crecimiento exponencial del movimiento de pasajeros y mercancías, como por la apertura de nuevas rutas y la intensificación de las frecuencias, no solo en el contexto regional, sino también con Europa y Asia.

El nuevo Aeropuerto Internacional El Dorado es uno de los elementos estratégicos más importantes del desarrollo urbano y regional, no solo por su importancia para la economía nacional,

Figura N°3
Torres del Atrio



Fuente: Skyscrapercity.com

Figura N°4.
Vista general del rascacielos BD Bacatá



Fuente: Revista Axxis.com.co

sino también por su ubicación en relación con la estructura urbana de la ciudad y los municipios limítrofes. Comenzó su construcción en 2010 y completó la primera fase de implementación en 2012. El proyecto supuso la construcción de dos terminales modernas (una para carga y otra para pasajeros) que incluyen tecnologías avanzadas para reemplazar el antiguo aeropuerto construido en la década de los años de 1950. El número estimado inicial de pasajeros era de unos 25 millones para el año 2020. Sin embargo, antes de su inauguración en 2013, esta estimación ya era pequeña, pues en ese mismo año se movilizaron 25.009.452 de pasajeros (Aerocivil, 2019). Ello obligó a ampliar un 30% más la infraestructura ocupando en la actualidad un área total de 223.700 metros cuadrados.

De acuerdo con el proceso anterior, otra característica de la urbanización neoliberal de Bogotá está relacionada con el establecimiento de grandes superficies comerciales ubicadas tanto en la ciudad consolidada como en sus periferias. En este sentido, estos proyectos no sólo se circunscriben a actuaciones parciales que modifican la apariencia de espacios limitados, sino que generalmente se llevan a cabo en amplias extensiones de suelo que pueden llegar a transformar inclusive a barrios enteros, lo que repercute y favorece al aumento de la fragmentación, la desigualdad y la segregación urbana.

Debe señalarse, para no llevar a engaño que la implantación de centros comerciales, tipo mall norteamericano en las ciudades latinoamericanas no es algo nuevo ya que sus inicios se pueden remontar a la década de los años de 1970 (Llulle y Paquette, 2005). Las causas de su origen estarían en estos casos iniciales en la necesidad de abastecimiento de las ciudades, pero también pueden obedecer a razones de prestigio o estatus, en relación con las clases altas y las prácticas de diferenciación social a través del consumo. No obstante, el verdadero cambio en la actualidad es la proliferación de estos siendo sus clientes no solo las clases altas sino también las clases medias y populares.

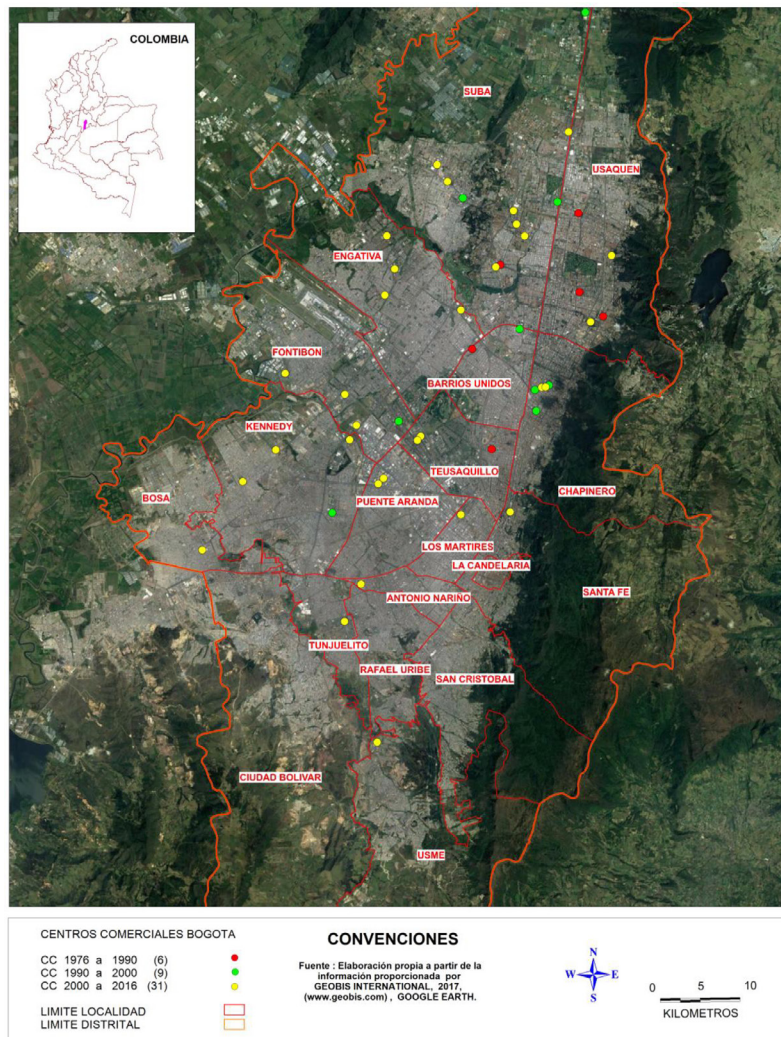
En la ciudad, hay más de 160 centros comerciales de diferentes tamaños, formas y características. No obstante, para el análisis se tuvo en cuenta solamente aquellos que Amaya (2008) denomina de “tercera generación”, los tipos Mall, que cuentan con un área comercial mayor a 20.000

m2 y cuyas características y actividades los convierte en dinamizadores del espacio donde se localizan, hasta el punto de convertirse en verdaderos subcentros urbanos (López, 1999 citado por Llulle y Paquette, 2005).

Según la Asociación Colombiana de Centros Comerciales (Acecolombia) en 2018 existían en Bogotá 47 centros comerciales tipo Mall, de los que 33 fueron construidos entre el 2000 y 2018. Así, en menos de veinte años se abrieron cerca del 75% de las grandes superficies comerciales con que cuenta la ciudad, a un promedio de dos por año (Figura N°5). Todo ello como resultado de la mayor apertura y liberación comercial reflejada en una mayor incursión de la inversión extranjera directa a través de las firmas de tratados de libre comercio.

Figura N°5.

Centros comerciales tipo Mall construidos en Bogotá entre 1970-2018



Fuente: Elaboración propia.

Actualmente los centros comerciales aparecen diseminados por casi toda la ciudad y son bastante los construidos en las localidades populares del sur (Bosa, Usme y Tunjuelito) de estrato socioeconómico bajo y bajo-bajo y cerca de barrios de formación ilegal, aprovechado la construcción de infraestructuras públicas con el propósito de crear polos de desarrollo que generen revalorización del suelo.

En este sentido, los promotores de los centros comerciales utilizan las terminales del sistema de transporte público Transmilenio como polos de atracción para construirlos debido a su localización periférica y el alto flujo de personas que transitan por ellas diariamente, y a través de alianzas con inmobiliarias generan condiciones favorables para ejecutar proyectos de viviendas de calidad. De esta manera las clases medias empiezan a localizarse en sectores percibidos socialmente como populares hasta el momento.

Los nuevos centros comerciales también se instalan en las áreas centrales de la ciudad. En las localidades centrales de Teusaquillo, Puente Aranda o Los Mártires, se han construido centros comerciales sobre arterias viales de rápida movilidad (Figuras N°6 y N°7). Han ocupado espacios que habían quedado vacíos durante los procesos de urbanización, provocando una revalorización de suelos para el desarrollo de vivienda de calidad. En palabras Harvey (2014, p.149) todo ello puede interpretarse como un proceso de como “el capital se ha forzado en producir un paisaje geográfico favorable a su propia reproducción”.

Figura N° 6.

Centro Comercial El Edén



Con 248.000 m², es el segundo más grande de Bogotá.

Fuente: www.youtube.com/watch?v=2OaQT

Figura N° 7.

Centro Comercial Centro Mayor



Con 320.000 m², es el más grande de Colombia.

Fuente: <http://static.elespectador.com/html>

En síntesis, resulta evidente que la construcción de Grandes Proyectos Urbanos y centros comerciales en Bogotá están impulsando su transformación con el fin de volverla más competitiva, pues en este nuevo escenario dibujado por la globalización neoliberal, la competitividad se ha convertido en uno de los objetivos básicos de las políticas públicas urbanas, y Bogotá no es la excepción. No obstante, la ejecución de estos grandes proyectos fomenta, en algunos casos, procesos negativos a una gama de actores sociales involucrados.

Conclusiones

Las líneas precedentes han demostrado cómo la implementación de políticas urbanas de carácter neoliberal en Bogotá en las últimas décadas ha llevado a que el mercado inmobiliario privado esté dirigiendo el crecimiento de la ciudad, prueba de ello es que promueve la mayor parte de los planes parciales de los últimos quince años. Se puede asegurar que las dinámicas urbanas han seguido un ideario de carácter neoliberal amparado por la legislación.

La ejecución de dichas políticas ha retirado al Estado de la producción y promoción de vivienda social para la población de escasos recursos, dejándola en manos del mercado privado no competitivo, un factor que han favorecido un mayor crecimiento de la informalidad y la degradación ambiental.

La particularidad del mercado inmobiliario de vivienda privada ha generado una verdadera "guerra" por el suelo, incluso en sectores que anteriormente eran percibidos socialmente como populares, lo que ha provocado en parte el aumento de la segregación espacial. Dichos despliegues inmobiliarios han demostrado traer consigo profundos desequilibrios en el orden social, que deben considerarse como el producto de dichas dinámicas y, en consecuencia, ser controlados.

La neoliberalización en las políticas habitacionales ha relegado los proyectos de vivienda barata (VIS y VIP) a las periferias más extremas, especialmente en las localidades del sur. En estos espacios la población de escasos recursos se asienta sobre áreas mal servidas y equipadas quedando excluida de los beneficios de la ciudad e incrementándose así las desigualdades socioespaciales. De esta manera, se constata la teoría crítica que considera la ciudad actual como una mercancía, donde el desarrollo urbano está supeditado a lógicas mercantilistas y el elemento social pasa a un segundo plano, pues la focalización se contrapone con la noción "universal" de acceso a la vivienda.

En este sentido se consideran cruciales las reformas que se puedan hacer especialmente al modelo de producción de vivienda social. Mientras que el Estado no la saque del juego del mercado, la vivienda será un "bien" casi inalcanzable para las clases sociales menos favorecidas, pues existen contradicciones entre las lógicas de competencia del modelo de vivienda social y el acceso a la misma, dada las condiciones socioeconómicas de la población demandante.

Si los grandes proyectos urbanos están transformando espacios estratégicos de la ciudad, en algunas ocasiones vienen acompañados por un pragmatismo arquitectónico que promueve y recrea nuevas apariencias urbanísticas, residenciales, comerciales y de ocio con carácter más clasista. Los proyectos se amparan en figuras de planificación, focalizadas, selectivas y excluyentes y el mercado inmobiliario especula e interviene en estas zonas de la ciudad, mientras que otras se degradan y empobrecen. De esta manera, la planificación estratégica crea y fijan preceptos estéticos que camuflan la desigual acción del urbanismo neoliberal, haciendo a la vez que fenómenos como la gentrificación y la segregación socioespacial emerjan hoy de modo más notorio y marcado.

La proliferación de centros comerciales en las dos últimas décadas en Bogotá responde, al igual que los grandes proyectos urbanos, a lógicas mercantilistas legitimadas por la flexibilidad

de la legislación en materia urbanística. El papel de la institucionalidad pública y el interés general tienden a desvanecerse en función de los intereses privados bajo la premisa de la necesidad de incrementar la competitividad de las ciudades exigida por los procesos de globalización.

Finalmente, cabe señalar que la ciudad de Bogotá no es un caso aislado dentro de América Latina, estos mismos procesos se perciben en otras metrópolis de la región dependiendo del grado de integración que cada una tenga en los procesos globales. Así, en esta nueva forma de "hacer ciudad" las dinámicas descritas se descubren recurrentes en las metrópolis latinoamericanas.

Referencias bibliográficas

AMAYA, C. *El proceso de globalización y su impacto en la organización del espacio urbano nacional de Venezuela*. Tesis Doctoral. Ed. Universitaria. Universidad de La Habana, 2008.

ARZALUZ, Socorro. La utilización del estudio de caso en el análisis local". *Revista Región y Sociedad*, 2005, Vol.17, N°32, pp. 107-144.

ASHWORTH, J. & VOOGD, H. *Selling the city: Marketing approaches in public sector urban planning*. Belhaven Press, 1990.

BENAVIDES, M. *Una mirada a la gentrificación: el caso de Bogotá*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2017.

BEUF, A. De las luchas urbanas a las grandes inversiones. La nueva urbanidad periférica en Bogotá. En *Revues.org*. Bulletin de l'Institut français d'études andines. 2012. Disponible en internet: <http://bifea.revues.org/344;DOI:10.4000/bifea.344>

BRITES, W. La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socioespacial en América Latina. *Urbe Revista Brasileira de Gestão urbana*, 2017, Vol. 9, N°3. 2017.

CASTRO, M. *Neoliberalismo y comunes urbanos en procesos de regeneración de frentes marítimos-portuarios*. Tesis doctoral. Universitari de Govern i Politiques Publiques (IGOP),2015.

CEBALLOS, O. y SILDARRIAGA, A. Vivienda y Estado en Colombia 1918 -2005. En BOLÍVAR, T, et al. *Ciudades en Construcción permanente ¿Destino de casa para todo?* Quito. Universidad Central de Venezuela, Universidad Pontificia Salesiana y CLACSO, 2007, Vol. 2, p. 275-29.

CORTÉS, R. Del urbanismo a la planeación de Bogotá (1900-1990) Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Revista Bitácora*, 2007, Vol. 1, Año 11, p. 160-207.

CHACÓN, F. *Hábitat-centralidad. Relación determinada por la transformación. Problematización del fenómeno en centralidades conformadas a partir de centros comerciales*. Facultad de Artes. Universidad Nacional de Colombia. Colección Punto Aparte. Bogotá. 2010.

DE MATTOS, C. Transformación de la ciudad Latinoamericana ¿Impactos de la Globalización? *Revista Eure*, 2002, Vol. 28, N° 85.

DE MATTOS, C. *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Quito. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos OLACCH, 2010.

DÍAZ, F. y LOURÉS, M. Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socioespacial. *Revista Quid*, 2014, Vol. 16, N°3, p. 7-16.

DIEZ-PIONERO, R. *El aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la globalización: una simbiosis necesaria y cambiante*. Madrid. Tesis Doctoral en Geografía, Universidad de Complutense de Madrid, 2015.

FLICK, U, VON KARDORFF, E. & STEINKE, I. What is qualitative research. An Introduction to the field. In FLICK, Uwe, VON KARDORFF, Ernst & STEINKE, Inés (Edit) *A companion to qualitative research*. Sage Publications. London. pp. 3-12, 2004.

GOLD, J. R. & WARD, S. V. *Place promotion: the use of publicity and marketing to sell towns and regions*. John Wiley & Son Ltd, 1994.

HARVEY, D. *Breve historia de Capitalismo*. Madrid. Eds. Akal, 2007.

HARVEY, D. *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Quito. Ed. IAEN, 2014.

HELD, G. *Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia*. Santiago de Chile, CEPAL-ONU. Serie Financiamiento y Desarrollo, 2000.

LULLE, T. y PAQUETTE, C. *Nuevas centralidades comerciales y planificación urbana: ¿un desfase creciente? Los casos de la Ciudad de México y de Bogotá*. Ponencia. México. Universidad Iberoamericana, 2005.

JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad Latinoamericana: Fragmentación y privatización. *Revista Eure*, 2002, Vol. 28, N°85.

MANZANO, N. Competitividad entre metrópolis de América Latina. *Revista Eure*, 2009, Vol. 35, N°106.

MARTÍNEZ, U. *Las dinámicas urbanas de las metrópolis latinoamericanas en los procesos de globalización: Paralelismos y Divergencias entre Bogotá (Colombia) y Caracas (Venezuela)*. Tesis doctoral en Geografía. Universidad Complutense de Madrid, 2019.

MEYER, R., GROSTEIN, M, y BIDERMAN, C. *Sao Paulo metropole*. Sao Paulo. Imprensa oficial de Estado de Sao Paulo, 2013.

MONTOYA, J. *Bogotá crecimiento urbano y cambio morfológico 1538-2010*. Tesis doctoral en Geografía. Université Laval, 2012.

MÜLLER, J. Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá, origen, características y tendencias de desarrollo. *Revista Perspectivas Geográficas*, 1997, Vol. 3.

PARNREITER, C. Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile. *Revista Eure*, 2005, Vol. 31. N°92.

PRADILLA, E. *Las políticas y la planeación urbana en el neoliberalismo. Seminario internacional. La globalización neoliberal y la planeación urbano-regional: perspectivas para América Latina*. Medellín, 2007, p.1-16.

PORTES, A. y ROBERTS, B. (2005). La ciudad bajo el libre mercado, la urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal. En PORTES, A., ROBERTS, B. y GRIMSON, A. *Ciudades latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Universidad Autónoma de Zacatecas. México D.F., 2005, pp.369

ROBERTSON, R. *Globalization. Social Theory and Global Culture*. London. SAGE publications Ltd, 1992.

RODRÍGUEZ, A. y RODRÍGUEZ, P. Santiago, una ciudad neoliberal (Experiencias latinoamericanas). *Revista Questiones Urbano Regionales*, 2012, Vol. 1, N°1, p. 101-126.

ROMERO, J. Transformación urbana de la ciudad de Bogotá, 1990-2010: Efecto espacial de la liberación del comercio. *Revistas Perspectivas Geográficas*, Vol. 15 p. 85-112.

SABATINI, F. *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Washington, 2003

SALAZAR, J. La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, Bogotá, 2007, Vol. 16, N°11, p. 208-219. Disponible en internet: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18637>

SALINAS, L, y PARDO, A. Urbanismo neoliberal en la expansión de las ciudades. El caso de la ciudad de México. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2018, Vol. 28, N°1, p. 26-39.

SMITH, N. Nuevo globalismo y urbanismo. La gentrificación como estrategia urbana global. Observatorio Metropolitano de Madrid (ed.). *El mercado contra la ciudad. Sobre la globalización, gentrificación y políticas urbana*. Madrid. Ed. Traficantes de sueños, 2004.

SMITH, N. *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Georgia. University of Georgia Press, 2008.

STENHOUSE, L. Case Study Methods. In KEEVES, J. P. Educational Research, methodology and measurement, an international. Hand Bock. Oxford Pergamon, 1990, pp. 49-53.

THEODORE, N, PECK, J. y BRENNER, N. "Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados". *Revista Temas Sociales*, 2009, N°66, p. 1-12.

WALLERSTEIN, I. *El capitalismo Histórico*. México. Ed. Siglo XXI, 1988.

Fuentes documentales y estadísticas

AERONÁUTICA CIVIL (AEROCIVIL). Datos de pasajeros movilizados en el año 2018. Disponible en internet: www.aerocivil.gov.co.

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CENTROS COMERCIALES. Total de centros comerciales en Colombia. Disponible en internet: <https://acecolombia.org/acecolombia/>

CONSORCIO OPAIN. Fotografías aeropuerto El Dorado. Disponible en internet: www.opain.co/

CONSORCIO QBO. Disponible en internet: www.qbo.co/

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (DANE). Boletín estadístico del total de producción de viviendas Vis, Vip y No Vis (1998-2019). 2019. Disponible en internet: www.dane.gov.co

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). Boletín estadístico del total de superficie construida de viviendas Vis y Vip (2004-2016). 2019. Disponible en internet: www.dane.gov.co

GALERÍA INMOBILIARIA: Disponible en internet: <https://www.galeriainmobiliaria.com.co/>

INMOBILIARIA CUSEZAR: Disponible en internet: www.cusezar.com/

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL. Procedimientos en vivienda de interés social. Bogotá: 2019, Disponible en internet: http://www.minvivienda.gov.co/Documents/guia_asis_tec_vis_4.pdf

REVISTA ARQUITECTURA AXXIS COLOMBIA. 2019. Disponible en internet: <https://revistaaxxis.com.co/>

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Planes parciales. Bogotá. 2019a. Disponible en internet: http://www.sdp.gov.co/busquedaavanzada?search_api_multi_fulltext=planes+parciales

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Déficit de vivienda urbana en Bogotá y Cundinamarca. Bogotá. 2019b. Disponible en internet: www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Informa-

cionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2017/087Estudio_Deficit_Vivienda_Sisben.pdf

SKYSCRAPERCITY. Disponible en internet: <https://www.skyscrapercity.com/forumdisplay.php?f=3550>

UNIDAD ESPECIAL DE CATASTRO DISTRITAL (UECD). Disponible en internet: https://www.catastro-bogota.gov.co/prensa?combine=&field_clasificacion_target_id=129

