

IV. LA DINÁMICA DEL MERCADO INMOBILIARIO EN BOGOTÁ, COLOMBIA: ANÁLISIS EN EL CONTEXTO DE LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁMBITO METROPOLITANO¹

RUBIANO BRÍÑEZ, Melba^I
BURBANO, Andrea Milena^{II}

^I Magíster en Planeamiento Urbano y Regional del Instituto de Pesquisa y Planeamiento Urbano y Regional, Universidad Federal de Río de Janeiro, IPPUR/UFRJ. Economista, Universidad La Gran Colombia. Actualmente es profesora investigadora de la Maestría en Gestión Urbana.

^{II} Candidata a Doctora en Estudios Territoriales, Universidad de Caldas. Magister en Gestión Urbana, Universidad Piloto de Colombia. Arquitecta, Universidad de la Salle. Actualmente es profesora investigadora de la Maestría en Gestión Urbana.

Resumen

Este capítulo presenta desde la perspectiva de la interacción del Estado y del mercado un análisis de la problemática que se origina por la necesidad de cubrir la demanda de vivienda y las políticas habitacionales que se han planeado e implementado en Colombia contra la segregación socioespacial y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Se vincula a esta mirada un acercamiento al espacio público como uno de los indicadores a tener en cuenta para valorar las transformaciones en la calidad de vida; aunque el espacio público tradicionalmente ha tenido poca relevancia con respecto a diversas mediciones y no ha logrado dar cuenta de su propia importancia con respecto otros indicadores, es uno de los componentes esenciales del

¹ Esta investigación fue realizada en el marco de la línea de investigación Hábitat, Ambiente y Territorio de la Maestría en Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia. Parte de estos resultados han sido presentados en otros eventos académicos.

hábitat urbano que brinda bienestar a las personas. Este artículo *busca ampliar el análisis de la vivienda a partir de su vinculación con el ambiente y aportar a su integración con la ciudad.*

Desde estos análisis se espera llevar a cabo una mirada integral de la *problemática* en el marco de las relaciones de metropolización entre Bogotá como capital del país y principal núcleo urbano, y las implicaciones sobre los municipios de influencia del área metropolitana, especialmente con el municipio de Soacha.

Palabras clave: mercado inmobiliario, segregación socioespacial, espacio público, metropolización, vivienda.

Abstract

This chapter presents from the State and market perspective interaction, an analysis of the problems originated by the need of meeting the housing demand and housing policies that have been planned and implemented in Colombia, against socio-spatial segregation and inhabitant's quality of life improvement.

To this view, a public space approach is related as one of the indicators to have into consideration to value transformations in quality of life; although the public space traditionally has have little relevance with respect to different measurements, and has failed to realize its own importance compared to other indicators, it is one of the essential components of urban habitat that brings welfare to people. This article seeks to expand housing analysis, from its relationship with the environment and contribute to its integration with the city.

From these analyzes, it is expected to conduct an integral view of the problem within the framework of metropolitan relations between Bogota as country's capital and main urban core, and the implications for the

municipalities influenced in the metropolitan area, specially the municipality of Soacha.

Key words: real-estate market, socio-spatial segregation, public space, metropolization, housing.

Introducción

El fenómeno de segregación residencial de los hogares más pobres residentes fuera de los núcleos metropolitanos se constituye en objeto de estudio, dado que ha llegado a ser el trazo predominante en diversas ciudades latinoamericanas. Sin embargo, parece apresurado concluir que esta segregación residencial se deba al aumento de las desigualdades económicas asociadas a la percepción del ingreso y resulta de interés revisar si tendría que ver, más bien, con el funcionamiento de los mercados de suelo. En este sentido, ha sido determinante la convergencia de la promoción inmobiliaria privada en el desarrollo urbano y la persistencia de fuertes desigualdades sociales, factores que hacen crecer en forma significativa los precios del suelo con una mala distribución del ingreso, lo que acarrea que el suelo quede fuera del alcance de los hogares de bajos ingresos.

A partir de la investigación realizada se analizan las posibles implicaciones sobre el bienestar de la población en términos de habitabilidad del diseño e implementación de un macroproyecto de vivienda agenciado por el nivel central de gobierno en un municipio de la zona metropolitana de Bogotá: Soacha. Tomando como referencia la dinámica del mercado inmobiliario en el segmento orientado hacia la población de bajos ingresos se analiza la oferta de vivienda en Bogotá y las implicaciones sobre el mercado de vivienda en Soacha.

El capítulo se desarrolla conforme al siguiente esquema: los primeros aspectos presentados describen el marco normativo que orienta el estudio del Macroproyecto Ciudad Verde y, luego, se analizan los efectos

como potencial generador de segregación socio espacial. A continuación, se abordan las implicaciones en el ámbito metropolitano y se analiza el desarrollo residencial formal promovido por el macroproyecto Ciudad Verde en Soacha a partir del análisis de las estrategias seguidas por los constructores y desarrolladores del proyecto inmobiliario desde el punto de vista del comportamiento del mercado del suelo. Finalmente se aborda el espacio público como uno de los indicadores de la habitabilidad en el marco de la segregación residencial y el mercado inmobiliario, y la búsqueda de una oferta de vivienda integral. Se concluye con unas reflexiones finales.

4.1. Ciudad Verde: ¿política de vivienda?

Cada vez que un nuevo período presidencial comienza, se dan a conocer los programas y ejes estructurantes que orientarán las políticas públicas para cada sector, lo que es plasmado en el plan de desarrollo por el que se regirá la intervención ese período de gobierno. En lo que respecta a la vivienda, que es un derecho fundamental conexo a la garantía a la vida de los habitantes en un país, en cada plan de desarrollo los tomadores de decisiones definen una política habitacional. Así, en la presente administración, la vivienda es reconocida como un motor de desarrollo y, aún más, como una “locomotora de crecimiento de la economía” y se ha enfocado en promover la vivienda de interés social y prioritario para la población más vulnerable, (Ministerio de Vivienda, 2014, p.15). En el marco de las políticas de vivienda que buscan promover la vivienda de interés social y prioritario se están desarrollando los Macroproyectos de Interés Social Nacional (MISN), concebidos como:

[...] un conjunto de decisiones administrativas y de actuaciones urbanísticas, definidas de común acuerdo entre el Gobierno Nacional y las administraciones municipales y distritales en el ámbito de sus respectivas competencias, para la ejecución de operaciones urbanas integrales de impacto municipal, metropolitano o regional que garanticen la habilitación de suelo para la construcción de vivienda y

otros usos asociados a la vivienda y la correspondiente infraestructura de soporte para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos, espacios públicos y equipamientos colectivos.

Los Macroproyectos de Interés Social Nacional deberán atender de forma preferente el déficit de vivienda de la respectiva entidad territorial, y establecer mecanismos para asegurar que los hogares de menores ingresos y la población vulnerable puedan acceder a las soluciones habitacionales que produzcan los Macroproyectos. (Ley 1469 de 2011, Artículo 2º, capítulo II).

En este caso, se analiza el caso de Ciudad Verde como política pública por sus implicaciones y relevancia en el ámbito metropolitano.

4.2. Los MISN ¿Una política habitacional que segrega?

El fenómeno de segregación de la vivienda formal de los hogares más pobres fuera de las ciudades se constituye en objeto de estudio, dado que ha llegado a ser el trazo predominante en diversas ciudades latinoamericanas. Sin embargo, parece apresurado concluir que esta segregación de la vivienda social fuera de las ciudades se deba al aumento de las desigualdades y resulta de interés, revisar si tendría que ver, más bien, con el funcionamiento de los mercados de suelo. En este sentido, ha sido determinante la convergencia de los siguientes hechos o procesos: predominio de la promoción inmobiliaria privada en el desarrollo urbano, persistencia de fuertes desigualdades sociales. Lo que hace crecer en forma significativa los precios del suelo con una mala distribución del ingreso y acarrea que los precios del suelo queden fuera del alcance de los individuos de bajos ingresos.

Imagen 4.1

Contraste entre lo urbano y lo rural



Fuente: Fotografía tomada por Melba Rubiano

Si bien desde hace muchos años se habla de los impactos del crecimiento urbano acelerado, hasta hace poco la gestión urbana corresponde a la esfera municipal. Hoy en día, lo urbano ya no corresponde solamente con los límites de las jurisdicciones locales, lo que implica que es necesario idear mecanismos para gestionar asuntos metropolitanos como servicios públicos, servicios ambientales, vivienda y transporte, entre otros. En la literatura se intuye que en estos procesos de metropolización (que se manifiestan tanto en crecimiento espacial y demográfico como en interacciones entre un núcleo y uno o varios municipios metropolizados) no sólo se ponen a prueba las formas institucionales de gobierno sino que tienen también profundos impactos en la composición social del espacio, y pueden crear nuevas formas de exclusión. Las antiguas periferias pasan a ser lugares centrales, la población más pobre termina desplazada a nuevas fronteras y periferias con graves deficiencias de localización e infraestructura.

Se estudió un caso de “frontera socio-urbanas” en áreas residenciales populares metropolitanas, Ciudad Verde en Soacha, lo cual permite entender los factores de rechazo y exclusión que levantan conflictos entre ambos lados de la “frontera” o de la división de clase social, así como las

razones de posible ausencia de conflictos, con ello la investigación ilustra el proceso de Metropolización en la dimensión espacial – demográfica y de interacciones entre núcleo y municipios metropolizados (Caso Bogotá – Soacha), mediante la indagación sobre las manifestaciones de conflicto y/o cohesión social entre las diferentes clases sociales que residen en los municipios metropolizados y en la ciudad principal se puede establecer sí los patrones de movilidad cotidiana de los residentes en la ciudad y en la periferia, son un motivo que segrega o no a los residentes de dichas zonas.

Ciudad Verde se concibió como un MISN, que promete la construcción de 45.000 viviendas de interés prioritario y de interés social orientado hacia un grupo de población con necesidades de vivienda y de mejorar su calidad de vida. En este sentido, se entiende que su implementación se inscribe dentro de estos lineamientos y está acorde con los objetivos del plan de desarrollo de promover la vivienda de interés social y de la locomotora de la construcción. Está concebida como una política pública de vivienda, como otras que han sido ejecutadas a lo largo del tiempo para la solución de los problemas de vivienda de los más necesitados. La idea no es mala, pero la reflexión y el trabajo realizado indican que es necesario brindar infraestructura y condiciones para que se alcancen los resultados que se quieren obtener.

En este contexto es que surge el cuestionamiento acerca de la pertinencia de la política pública implementada con miras a reducir el déficit de vivienda y fomentar la producción de vivienda de interés social. ¿El desarrollo de un Macroproyecto como Ciudad Verde será generador de segregación socio-espacial? ¿En qué medida los procesos de metropolización influyen y/o generan cohesión, polarización o exclusión social en las metrópolis latinoamericanas y en sus áreas de influencia directa?

En la siguiente sección se presenta al abordaje teórico y normativo en el marco del cual se fundamenta este escrito.

4.3. La metropolización y los MISN en el contexto metropolitano

Jaramillo y Alfonso (2001), definen la metropolización como la condición consistente “en que la gran ciudad establece fuertes relaciones de interdependencia con su entorno, aun antes de su fusión física, al punto de que se configura una unidad socioespacial más amplia, que con frecuencia involucra entidades político-administrativas diferentes” (p. 199). En tanto que, Alfonso (2010a) considera que la metropolización se da en términos de una interacción cotidiana inducida por desplazamientos migratorios desde el núcleo urbano que se verifica a partir de “movimientos poblacionales el mejor indicador estructural del nivel alcanzado por la metropolización” (p. 222). Siguiendo al mismo autor, Alfonso (2010b), afirma que es un proceso donde convergen agentes económicos que interactúan a través de procesos mercantiles, redes de contacto y otros mecanismos de intercambio, ampliando su umbral de interacción a una escala supralocal que gravita sobre el núcleo urbano. (p. 3)

Esta investigación procura hacer una aproximación sobre el proceso de metropolización en lo que respecta a las interacciones espaciales (movilidad cotidiana) y la segregación residencial en Bogotá y Soacha, así como la segregación que se da desde el punto de vista de la movilidad cotidiana. Esta aproximación entre distintos grupos sociales ha traído problemas y conflictos pero, asimismo, situaciones en que las diferencias han podido acomodarse y, eventualmente, generar relaciones positivas, así como otras con carga simbólica de cohesión social. Poco o nada sabemos de estas nuevas micro-geografías de la segregación residencial. Será importante observar los casos en donde se ha dado este fenómeno en el interior de las ciudades en estudio, así como en los lugares de fronteras con los municipios aledaños a las ciudades principales (ejemplo Bogotá-Soacha) y como la movilidad cotidiana puede ser una razón más para la segregación social.

La movilidad cotidiana incide sobre las personas en condición de pobreza debido al peso que tienen sobre el presupuesto, los gastos en transporte en que deben incurrir a diario. Además, debido a la mala calidad de oferta de vías y de servicios de transporte urbano que deben enfrentar, en ocasiones sus tiempos de desplazamiento se incrementan al tener que tomar más de un medio de transporte para alcanzar sus destinos.

Blanco y San Cristóbal (2012), identifican los procesos que tienen lugar en la metropolización, entre ellos: formación de patrones residenciales diferenciales, fragmentados y articulados, con fuertes implicancias en términos de exclusiones y tensiones en el mercado inmobiliario; y, difusión de nuevos objetos urbanos, relativamente homogéneos en su morfología y funciones como los centros comerciales estandarizados, condominios y urbanizaciones cerradas, conjuntos empresariales integrados (p. 74-75). En el caso estudiado, como se planteará más adelante, es posible revisar que la conformación de los patrones homogéneos de las construcciones en Ciudad Verde, no son garantía de que sus residentes queden exonerados de segregación socioespacial y dificultades en la movilidad cotidiana.

Imagen 4.2

Panorámica de la entrada a Ciudad Verde sobre la Autopista del Sur y vista interior del macroproyecto



Fuente: Fotografía tomada por Melba Rubiano

Es de anotar, que la metropolización, como han mencionado los autores antes citados, implica una interacción entre agentes de diferentes ámbitos y sectores que se da como resultado de una dinámica de difusión desde el núcleo urbano hacia un área de influencia con la cual interactúa.

En cuanto al estudio de la segregación residencial en el desarrollo de la presente investigación, es analizada en términos de la segregación que se verifica por condiciones de localización del lugar de residencial y también, por razones de ingresos económicos. Acorde con esta explicación, es válido mencionar que, en el contexto de esta investigación, cuando se habla de segregación y más precisamente, sobre Segregación Residencial, se confirma la actualidad del tema específicamente cuando se afirma la ocurrencia de fenómenos socioeconómicos como causa de la segregación residencial. Arriagada y Rodríguez (2003) en este sentido, sostiene que esta segregación espacial se explica por las decisiones racionales que toman los individuos de los grupos sociales para actuar como sujetos económicos, es decir, actúan por la búsqueda de maximizar su utilidad, la exclusividad, la distinción, la afinidad, la acumulación de activos, la construcción de redes o el acceso a recursos. (para. 11)

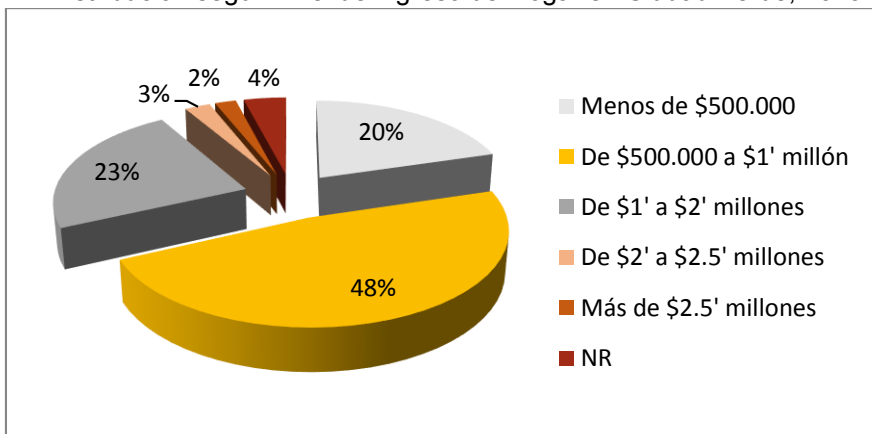
4.4. La realidad de Ciudad Verde. Un macroproyecto en construcción

La investigación tiene un enfoque cualitativo y se centra en el estudio de caso del Macroproyecto Ciudad Verde y el análisis de los efectos de segregación espacial generados por el mismo, para lo cual se recurre al levantamiento de información primaria mediante la aplicación de un instrumento diseñado para este propósito. Además, de la revisión de literatura con el ánimo de conocer en más detalle el tema de segregación y metropolización. Se han consultado diferentes autores que han escrito sobre estos temas. Así mismo se ha recurrido a la revisión del marco regulatorio de los macroproyectos.

Los hallazgos más relevantes de la investigación indican que, como muestra la gráfica 4.1, el nivel de ingresos del hogar es bajo pues el 48% de los encuestados reciben entre \$500.000 y \$1.000.000 mensuales. Es decir, la mayor parte recibe menos de 2 salarios mínimos legales mensuales.

Gráfica 4.1

Distribución según nivel de ingreso del hogar en Ciudad Verde, 2013

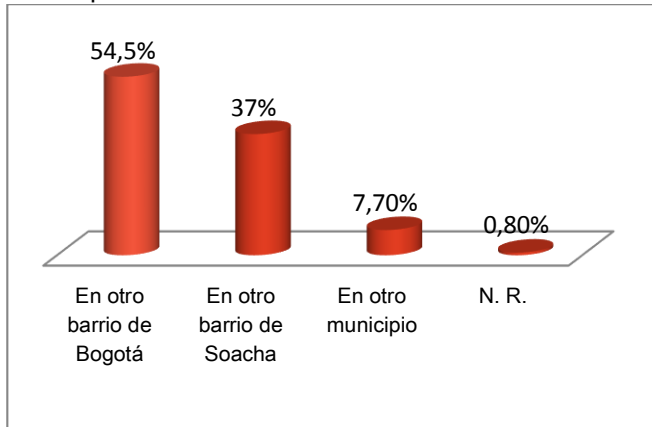


Fuente: Elaboración propia con base en la información recopilada en la encuesta.

Al analizar las gráficas 4.2 y 4.3, resulta llamativo que la mayoría de la población (54,5%) antes de vivir en Ciudad Verde, residía en Bogotá. Como se observa en la gráfica 4.3, la mayor parte de los que antes vivían en Bogotá provienen de la Localidad de Kennedy (19,84%), Bosa (15,8%) y Suba (13,49%), que corresponden a localidades con bajos ingresos y sectores de vivienda popular.

Gráfica 4.2

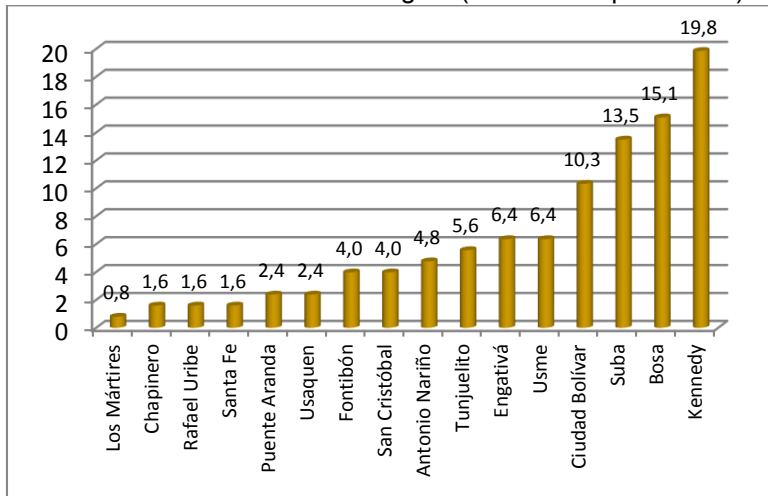
Municipio donde residía antes de vivir en Ciudad Verde



Fuente: Elaboración propia con base en la información recopilada en la encuesta.

Gráfica 4.3

Localidad donde residía en Bogotá (distribución porcentual)



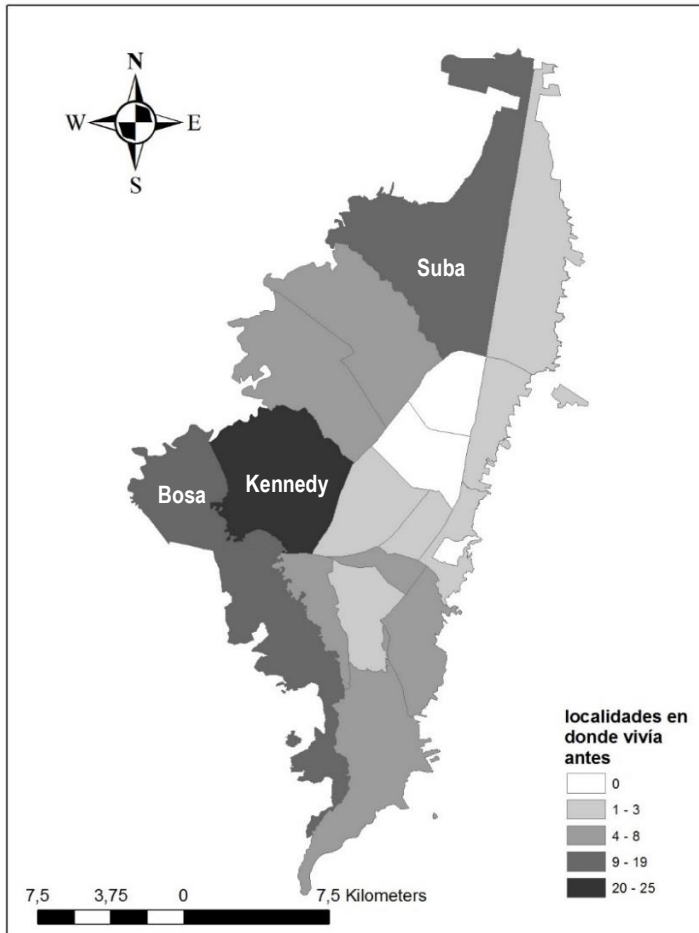
Fuente: Elaboración propia con base en la información recopilada en la encuesta.

En la imagen 4.3, se presenta el mapa por localidad el comportamiento identificado en la gráfica anterior, con lo que se muestra

que en la localidad de Kennedy y Suba se concentra la mayor densidad de personas que residían en Bogotá antes de vivir en Ciudad Verde.

Imagen 4.3

Mapa según Localidad donde vivían antes



Fuente: Elaborado por Carlos Moreno con base en los resultados de la encuesta.

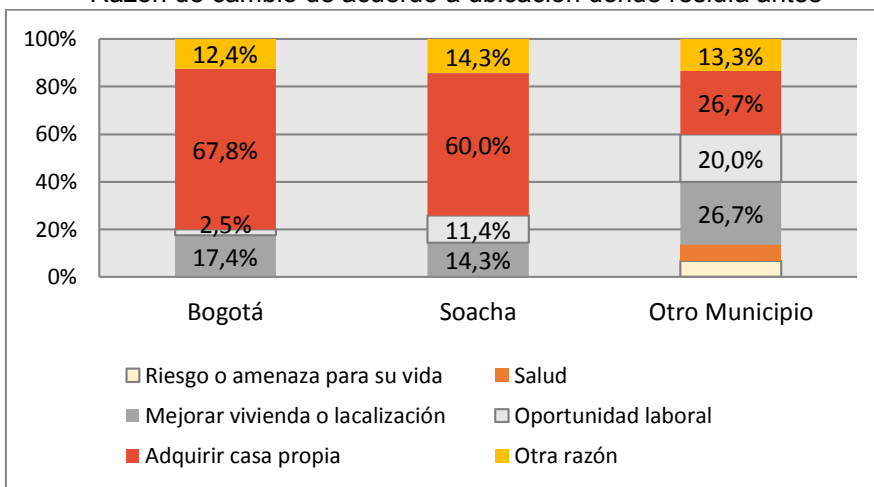
En la gráfica 4.4 se observan las principales razones que tuvieron en cuenta los habitantes a la hora de pasarse a vivir a Ciudad Verde. El hecho de mejorar la localización, como respuesta que dieron los

encuestados, hace referencia principalmente al proyecto en sí. Es decir, el proyecto se presenta muy atractivo para los posibles compradores, con un urbanismo muy moderno y diferente a cualquier otro tipo de oferta de este segmento de vivienda. Adicionalmente, otro hallazgo notable es la presencia de gran cantidad de población joven que ha comprado su “primer hogar”, lo que sumado al hecho que el deseo de las familias de tener vivienda propia incide sobre la toma de decisión del sitio para residir.

En este sentido, un gran número de residentes en Ciudad Verde provienen de la capital en búsqueda de una vivienda propia, a un precio mucho más accesible que en la misma ciudad. Varios de estos habitantes han sacrificado el tiempo de recorrido a su trabajo, que en muchos casos es mucho más económico (tiempo y dinero) en la ciudad capital que en los municipios vecinos, por el hecho de tener vivienda propia.

Gráfica 4.4

Razón de cambio de acuerdo a ubicación donde residía antes



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la encuesta.

Los hallazgos mencionados dan algunas pautas para el análisis de los dos aspectos a la luz de los cuales se estudia la segregación socioespacial, en el marco de este escrito. La movilidad, por un lado, y por otro, el comportamiento del mercado del suelo. En este último aspecto, es de destacarse que la posibilidad de adquirir vivienda en un municipio conurbado y metropolizado con el núcleo principal, señalan que existe alguna situación particular en dicho núcleo principal y que tiene que ver con la relativa escasez de proyectos de vivienda de interés social y prioritario que son ofrecidos por los constructores. Es impactante el hecho de que personas que residían en arriendo o con la familia en Bogotá, deciden residir en Ciudad Verde por el hecho de contar con un patrimonio representado en la vivienda propia.

La movilidad es un factor crítico para explicar la segregación, dado que para el 59,7% le lleva más de 90 minutos en ir hasta el trabajo y el 63% demora más de 90 minutos en el regreso, lo que se relaciona con el hecho que el 41,5% utiliza transporte público (bus, buseta, colectivo, etc.) y se complementa con las cifras de satisfacción del servicio que muestran que para el 43,1% de los encuestados, con el cambio de residencia empeoró la situación de movilidad en tanto que para el 37% mejoró, y para el 17,9% sigue igual. Así que, para los residentes en Ciudad Verde, el transporte es uno de los grandes problemas que enfrentan día a día, teniendo que sufrir excesivos tiempos de desplazamiento y aumento del gasto en transportes, lo que redundará en el presupuesto familiar y en la productividad por causa de contar con menor tiempo para estar en familia, descansar y en términos generales, garantizar una mejor calidad de vida.

4.5. El desarrollo residencial formal promovido por el Macroproyecto Ciudad Verde en Soacha

El desarrollo residencial formal promovido por el macroproyecto Ciudad Verde en Soacha se estudia a la luz de las estrategias seguidas por los constructores y desarrolladores del proyecto inmobiliario, para

ello, se consideran dos puntos de vista principalmente: el comportamiento del mercado del suelo y la movilidad. Moreno y Peña (2004) señalan, el hecho de que en Bogotá, la demanda por suelo está directamente relacionada con el aumento de la población y de su área física y la incapacidad del estado para resolver la necesidad de vivienda (p. 82).

El macroproyecto se desarrolla sobre un terreno de 328 hectáreas en límites con la Localidad de Bosa. La denominación como “Ciudad Verde” se explica por la extensa cantidad de zonas verdes y parques lineales, disponibles y estimados en 57 hectáreas. El proyecto prevé la construcción de 49.500 viviendas, de las cuales ya han construido 22.000, lo que implica una población de 200.000 habitantes².

En entrevista realizada con el gerente del Macroproyecto, se hizo patente la actividad realizada por los constructores como, según Alfonso (2009), “estructuradores urbanos” y más específicamente, como gestores urbanos, pues aprovecharon la oportunidad para realizar el macroproyecto en un sitio considerado como estratégico por su ubicación para atender la demanda de vivienda, tanto de Bogotá como de Soacha. La falta de disponibilidad de suelo es una de las causas por las que se llevó a cabo el macroproyecto Ciudad Verde en Soacha, adicionalmente, la posibilidad de aplicar herramientas para habilitar el suelo más ágilmente que con los instrumentos existentes, fue otro incentivo para el desarrollo del proyecto. Es decir, en Bogotá se requeriría de un plan parcial para que el suelo rural pasara a ser suelo urbano, por el contrario, para el desarrollo de Ciudad Verde, mediante la expedición de la Resolución en 2009 que aprobó su creación el terreno se convirtió en suelo urbano y eso es lo que permitió que se hiciera Ciudad Verde. En tanto que con un plan parcial es un proceso muy dispendioso que puede llevar hasta 10 años.

² Información tomada de: <http://www.ciudadverde.com.co/ciudad-verde/descripcion-general> - consultada el 30/06/2014.

Adicionalmente a la gestión misma para adquirir el terreno están otra serie de acciones para atender las exigencias que el desarrollo de un proyecto de semejante envergadura requiere, como la asociación entre varias firmas constructoras, asimismo, para la selección de estas firmas se tuvo en cuanto una serie de criterios como la “subasta” para ofrecer aportes para la construcción de un colegio. Lo que se consiguió con el aporte de cada constructora por un valor de \$400.000 por cada unidad de vivienda construida.

Como corolario de la afirmación del gerente del macroproyecto, vale decir que uno de los resultados más significativos de la investigación tiene que ver con la búsqueda de las razones para que los residentes en Ciudad Verde hayan optado por comprar allí, dadas las respuestas señaladas por el anhelo de tener vivienda propia. Adicionalmente, ante la imposibilidad de encontrar una oferta de vivienda de interés social y prioritario en Bogotá tan amplia como la que se observa en Soacha, los compradores optan por residir en este municipio.

Recientemente en la página del proyecto se destaca el siguiente mensaje que indica una estrategia de los constructores para hacerle frente a la problemática de la movilidad y, además, porque ya no se va a hacer la prometida zona franca, sino que se van a construir más viviendas en esa zona: “En un área útil de más 20 hectáreas se propone una Zona Industrial, que generará empleo a los habitantes del sector para reducir los desplazamientos”³

A la luz de los hallazgos mencionados antes, se encuentra que la justificación para preferir residir en el municipio metropolitano, obedece a la escasez de suelo para desarrollar proyectos de vivienda de interés social en el núcleo principal. Si se mira la situación a la luz de la oferta de vivienda, vale la pena revisar la información que se presenta en el

³ Tomado de: <http://www.ciudadverde.com.co/ciudad-verde/ventajas> - consultado el 30/06/2014.

cuadro 4.1, donde se revisan las áreas y precios de la VIS en Bogotá en comparación con los de Soacha y que resultan relevantes para reforzar la idea de por qué comprar en Soacha y no en Bogotá. Se observa que en Bogotá la oferta de VIS, aun estando dentro de los rangos de precios fijados que rigen esta modalidad de vivienda, registran mayores precios de los observados en Soacha, donde se encuentra un proyecto de U\$30.000, pero llama la atención que las áreas ofrecidas son menores en Soacha que las ofrecidas en Bogotá.

Cuadro 4.1
Oferta reciente de VIS en Bogotá y Soacha

Oferta VIS en Bogotá		Oferta VIS en Soacha	
Bosques de la Independencia – Bosa		Ciudad Verde	
Precio	Características	Precio	Característica
Desde \$66.990.000 hasta \$70.367.000	Desde 48,42 m ² hasta 48,72 m ² 3 habitaciones, 2 baños	VIP Desde \$44.700.000 VIS \$44.150.000	VIP - 40,6 m ² (36,62 m ²) 3 alcobas, 1 baño VIS – 42 m ² (38 m ²) 2 alcobas, 1 baño
Portal del Sol – Bosa El Recreo		Remansos de Quintanares	
Desde \$73.500.000 hasta \$79.370.000	De 52, 95 (47,65) 3 habitaciones, 1 baño 2 habitaciones, 1 baño	Desde \$68.400.000 hasta \$77.800.000	46,10 a 52,50 m ² 1alcoba, 1 baño 2 alcobas, 1 baño
		Balcones de Mercurio – Soacha	
		\$60.000.000	46 m ² (42 m ²) 2 habitaciones, 2 baños

Fuente: Elaboración propia con base en información de www.fincaraiz.com – consultado el 20/03/2014.

4.6. La producción de vivienda en cinco ejes de expansión popular metropolitana

Se identifican cinco áreas de expansión localizadas en zonas populares del sur de Bogotá, incluyendo Usme y Kennedy, y de Soacha se estudia la oferta en Ciudad Verde y en el resto de Soacha con el

propósito de analizar cómo ha sido el comportamiento de la oferta de vivienda de interés prioritario y social para la población de bajos recursos de las zonas objeto de análisis.

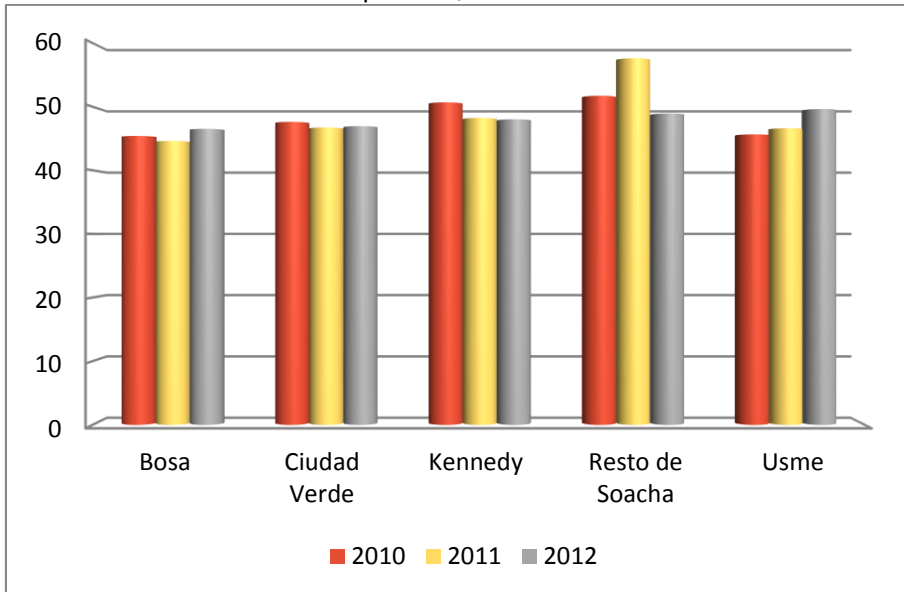
La selección de los mismos obedece a criterios de localización, el nivel de ingresos de las familias residentes, el tipo de vivienda ofrecida por los promotores inmobiliarios para el segmento de vivienda de interés prioritario y vivienda de interés social, los cuales en términos metodológicos permiten establecer unas características homogéneas para la tipología de vivienda prevaleciente en las zonas estudiadas y así establecer una pauta de referencia para comparar con Ciudad Verde.

A partir de información recopilada de las páginas especializadas en el mercado inmobiliario⁴, se indaga acerca de la evolución del área en m² de la vivienda ofertada y la evolución del precio del m² para cada uno de los segmentos de vivienda de interés prioritario y vivienda de interés social. El análisis del comportamiento del área de las viviendas ofrecidas en los cinco segmentos analizados, señala que en el resto de Soacha durante los años 2010, 2011 y 2012 está marcado por un comportamiento dinámico. Esta zona se caracteriza por tener una mayor cantidad de área ofrecida y en el año 2011 fue la que tuvo una mayor área con 57,6 m² en promedio lo que señala un dinamismo que será contrastado con la cantidad de lanzamientos inmobiliarios. Solamente en Usme, el comportamiento del área ha sido creciente durante el lapso de tiempo analizado, mientras que en Ciudad Verde el área de las viviendas de los lanzamientos inmobiliarios se ha mantenido relativamente constante con un promedio de 46,9 m².

⁴ Se recopiló información de Metrocuadrado.com, La Guía.com y Galería Inmobiliaria.com.

Gráfica 4.5

Evolución del área de vivienda en cinco áreas de expansión popular metropolitana, 2010 – 2012

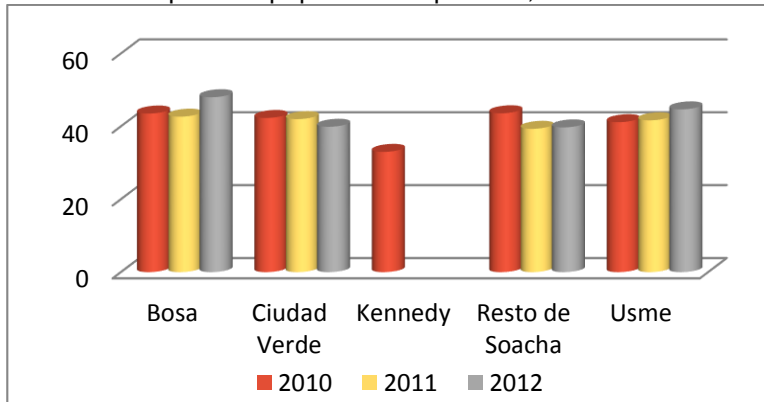


Fuente: Cálculos con base en estadísticas tomadas de www.metrocuadrado.com, www.laguia.com.co y www.galeriainmobiliaria.com.co consultadas en diferentes fechas.

Solamente en Bosa se verifica un aumento del área ofrecida de la vivienda de interés prioritario por encima de los 45 m², (ver gráfica 4.6), seguida por la zona de Usme con un crecimiento constante durante los tres años observados, alcanzando en el 2012 un promedio de 44,7 m². En contraste, Ciudad Verde y el resto de Soacha muestran una disminución, especialmente en Ciudad Verde con una oferta de áreas que pasaron en los tres años analizados de 42,3 m² a 39,9 m². No obstante, el cambio más dramático se verifica en la zona de Kennedy donde a partir del año 2011 cesa la oferta de vivienda de interés prioritario.

Gráfica 4.6

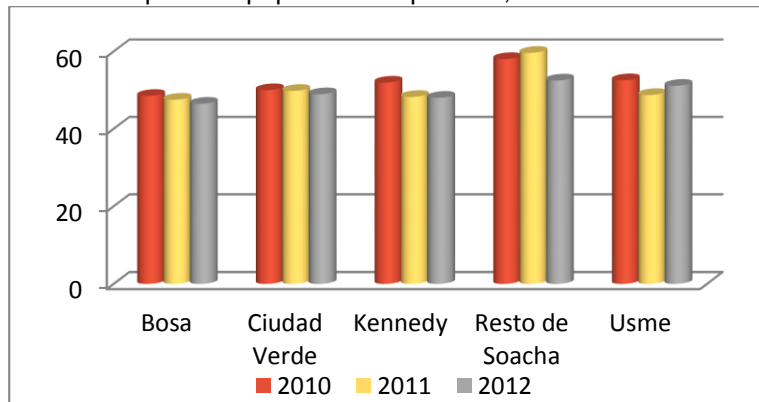
Evolución del área (m²) de la vivienda de interés prioritario en cinco áreas de expansión popular metropolitana, 2010 – 2012



Fuente: Cálculos con base en estadísticas tomadas de www.metrocuadrado.com, www.laguia.com.co y www.galeriainmobiliaria.com.co consultadas en diferentes fechas.

Gráfica 4.7

Evolución del área (m²) de la vivienda de interés social en cinco áreas de expansión popular metropolitana, 2010 – 2012



Fuente: Cálculos con base en estadísticas tomadas de www.metrocuadrado.com, www.laguia.com.co y www.galeriainmobiliaria.com.co consultadas en diferentes fechas.

La evolución del área en m² de la vivienda de interés social (ver gráfica 4.7) es más dinámica en la zona Resto de Soacha donde alcanza en promedio los 60 m² con un repunte en 2011 y después una disminución notable para el 2012. Por otro lado, en Kennedy, Ciudad Verde y Bosa las cifras muestran una disminución del área construida.

El comportamiento que ha tenido el precio del m² verificado para la vivienda de interés social que se ha ofrecido en los cinco ejes de expansión popular metropolitana entre los años 2010 a 2012 (ver gráfica 4.9), se verifica que tanto Bosa como Ciudad Verde han presentado un incremento en el precio del m², en comparación con el Resto de Soacha y Usme cuyo precio se redujo en el 2012, después de alcanzar casi \$1 millón de pesos en el 2011. En contraste la zona de Kennedy presentó en el 2010 un precio que superó el \$1.100.000 y en los años siguientes ya no hubo oferta de vivienda de interés prioritario. Por lo que es necesario, revisar las cifras anteriores a 2010 para develar el comportamiento de la VIP en el mencionado eje de expansión popular de Kennedy. Se podría argumentar que el comportamiento del mercado inmobiliario en este punto de la ciudad (localidad de Kennedy) podría deberse a que dados los incrementos sostenidos en el tiempo, resulten más atractivos para los constructores producir para el segmento de precios de vivienda no VIS y haya un cambio en la orientación de la oferta.

Analizando el precio promedio del m² para la oferta de apartamentos durante 2007 para el rango VIP, éste alcanza los \$677.783, que al compararlo con los precios de la zona de Kennedy supera ampliamente este monto. Por lo que se podría pensar que dados el comportamiento de los precios de la vivienda en este eje de expansión, no resultó atractivo

para que los constructores y promotores inmobiliarios se esforzaran en producir para este rango de la población de menores ingresos.

A diferencia de la VIP, el precio del m² de la VIS en los cinco ejes de expansión presenta un incremento constante durante el espacio de tiempo observado, aunque es más evidente el crecimiento en el eje de expansión Kennedy que para 2012 alcanzó un tope de \$1.472.000. De los demás ejes de expansión, el precio más bajo se registró para el Resto de Soacha durante 2010, con \$853.037. Después del eje Resto de Soacha, es en Ciudad Verde donde se observa el segundo eje con un nivel menor de incremento de los precios del m² en comparación con los demás ejes. Además, se ha observado que en Ciudad Verde, la oferta de VIS es mayor que la VIP, encontrando según datos consultados el 24 de febrero de 2014, que solamente había dos proyectos de vivienda de interés prioritario en contraste con los 15 proyectos a la venta para la vivienda de interés social. Además, el área también se ha reducido observando que según el cuadro anterior las áreas más pequeñas para VIP correspondían a 41, 42 y 45 m², en tanto que a la fecha de elaboración de este documento y de consulta de la web del proyecto, las áreas oscilan entre 35, 40 y 40,6 m².

En este punto, de acuerdo a Abramo (2011), se trataría de una estrategia de los constructores para hacer una diferenciación y homogenización del espacio construido (p. 81) o como afirma Alfonso (2012), generar productos por segmentos de la población (p. 311 y ss). Es decir, los constructores asumen un comportamiento estratégico produciendo bienes que son diferenciados para población pobre conforme a unas características que identifican la producción para este segmento de la población. En suma, producen vivienda de interés social y prioritario con unas características homogéneas en cuanto al área, equipamientos, espacio público, etc., y aprovechando la posibilidad de agruparse con otros constructores lograron producir una gran cantidad de vivienda (45.000 viviendas) para una población con condiciones similares. En palabras del gerente del Macroproyecto:

Nos pareció que era una buena oportunidad para demostrar que se puede hacer urbanismo con las mejores especificaciones para los sectores más bajos de la población, además porque nuestro negocio es la vivienda y estamos buscando siempre oportunidades de desarrollar proyectos de vivienda, estos terrenos estaban en una zona ideal porque es vecino de Bogotá, entre Bogotá y Soacha entonces la ubicación geográfica era excelente también. (Entrevista con Iván Camilo Caicedo, Gerente Macroproyecto Ciudad Verde, realizada el 4 de septiembre de 2013).

Es de destacar el rol de los constructores, pues como afirma gerente de Ciudad Verde la oportunidad de llevar a cabo el proyecto en Soacha surge de la necesidad de producir vivienda para población pobre en un sitio vital para Bogotá y para Soacha:

“... En este negocio sobre todo en vivienda de interés social la restricción es conseguir la tierra, porque el déficit de vivienda todos los años se agranda, en vez de cerrarse se agranda, lo que uno haga de vivienda de interés social lo va a vender pero no hay suelo para poder hacerlo, entonces si no llegan los urbanizadores formales a suplir esa demanda que hay, llegan los informales y hemos visto una cantidad de ejemplos de ese estilo de barrios informales; es decir vimos en Bogotá efectivamente pero no encontramos un terreno de ese tamaño ni con esas características como las de Soacha”. (Entrevista con Iván Camilo Caicedo, Gerente Macroproyecto Ciudad Verde, realizada el 4 de septiembre de 2013).

4.7. El espacio público como indicador de habitabilidad

A esta discusión del bienestar de la población en el marco de la segregación residencial y el mercado inmobiliario y la búsqueda de una oferta de vivienda integral, se suma el espacio público como un “indicador de la habitabilidad” (Páramo y Burbano, 2015).

Si bien se entiende la vivienda como el hábitat básico para las sociedades humanas en el sentido de “disponer de un lugar privado, espacio suficiente, accesibilidad física, seguridad adecuada, seguridad de tenencia, estabilidad y durabilidad estructurales, iluminación, calefacción y ventilación suficientes, una infraestructura básica adecuada que incluya servicios de abastecimiento de agua, saneamiento y eliminación de desechos, factores apropiados de calidad del medio ambiente y relacionados con la salud, y un emplazamiento adecuado y con acceso al trabajo y a los servicios básicos, todo ello a un costo razonable” (II Conferencia de las Naciones Unidas, 2006), abordar la habitabilidad remite igualmente a los cuatro componentes del derecho a la vivienda adecuada, y más específicamente, a su relación con eso que llamamos el derecho a la ciudad. Componentes que hacen alusión a la calidad de la construcción de la vivienda para que esta sea habitable dignamente, de los cuales hacen parte: “la seguridad jurídica de la tenencia, la calidad y entorno, la accesibilidad económica, y por último, la adecuación cultural” (Defensoría del Pueblo, 2009). Por esto, definir la habitabilidad únicamente en términos de vivienda refleja una mirada reduccionista en la medida en que desconoce su vinculación con su entorno y diseño urbanístico de la ciudad. A estos acercamientos sobre la habitabilidad de la vivienda se debe integrar por consiguiente el espacio urbano como una condición habitacional donde la vivienda se integra físicamente a la ciudad, con buena accesibilidad a servicios y equipamientos, rodeada de un espacio público de calidad, condición de la que puede carecer la vivienda aunque cuente con buen estado y se encuentre emplazada en áreas vulnerables, marginales y de difícil acceso, como es el caso del estudio que se presenta en este capítulo situado en Soacha.

Consideraciones como estas conllevan a realizar análisis de políticas urbanas que generen un impacto directo en la mejoría de los requerimientos habitacionales, con ámbitos y ejes de actuación en los espacios o áreas interbarriales, el sistema vial, el espacio público dentro

y fuera de los barrios, las infraestructuras, los servicios y el transporte público, los espacios verdes, el enriquecimiento funcional de las áreas residenciales, los programas destinados a crear nuevas centralidades (actividades y usos diversos) y los “espacios comunes de referencia” (Alcalá, 2007). En esta dirección se encuentran los estudios sobre la habitabilidad externa de la que hablan Landázuri y Mercado (2004), en América Latina, al referirse al entorno urbano inmediato como otra de las perspectivas a partir de las cuales se concibe la habitabilidad.

Como parte del entorno se encuentra el espacio urbano que intenta vincular la unidad habitacional con la ciudad, aspecto que se vincula a uno de los niveles de análisis que hacen parte de las reflexiones conceptuales referidas a las cuestiones habitacionales, el cual acentúa en la vivienda como unidad, su entorno inmediato y el medio urbano como marco existencial y modo de vida. Así entonces, se entiende que en la adecuación de la vivienda sean considerados, además del entorno inmediato, el marco urbano. Aspectos que sumados soportan ese derecho a la vivienda digna y adecuada, con directa relación con la “calidad de la construcción de la vivienda para que esta sea habitable dignamente, la seguridad que esta debe ofrecer a sus ocupantes contra amenazas provenientes de la acción de personas, la naturaleza, de fuentes de contaminación, la ubicación adecuada de la vivienda, el completo suministro de servicios públicos, y el entorno” (Defensoría del Pueblo, 2009, pp. 136).

Se trata entonces de reconocer los distintos atributos que estructuran de manera general el hábitat en las ciudades, entre los que se encuentran: la vivienda, los servicios públicos, el transporte, los equipamientos, el suelo y el espacio público. A partir de esto, reconocer que aunque la función dominante del hábitat, por definición es la residencial, esta no es la única, en coherencia con lo estipulado en la política de hábitat y seguridad humana en el marco de la “gestión pública con el carácter integral del hábitat” (Misión Hábitat por Bogotá 2007, pp.3). Perspectiva que se soporta en el Plan de Ordenamiento Territorial

de Bogotá (2004), donde el análisis del hábitat para las ciudades es denominado hábitat urbano refiriéndose al conjunto de sistemas estructurantes que funcionan articuladamente: sistema de movilidad, de servicios públicos, de espacio público, de equipamientos, y una estructura ecológica que los soporta.

La calidad de vida asociada a lo urbano se ha tomado recientemente como un indicador a tener en cuenta para evaluar las ciudades del mundo con implicaciones en la toma de decisiones para el turismo y el elegir dónde vivir. Desde esta perspectiva la calidad de vida se relaciona con el bienestar del individuo asociado a distintas dimensiones como la social, económica, ambiental y política, entre otras, de las cuales hace parte la habitabilidad la cual se “constituye una condicionante para el desarrollo de calidad de vida dentro del espacio urbano” (Moreno, 2008, pp. 53).

Para el caso de las ciudades que cuentan con mejores condiciones de vida, la revista Monocle en el listado anual que publica señala que para el año 2010 Vancouver y Portland en Norteamérica; Lisboa, Barcelona, Madrid, París, Génova y Zurich, entre otras en Europa; y Singapur y Tokio en Asia como ciudades más vivibles después de tener en cuenta criterios como: la seguridad, la conectividad internacional, el clima, la calidad de la arquitectura, el transporte público, la tolerancia, las condiciones ambientales y el acceso a la naturaleza, el diseño urbano, las condiciones económicas, la política pro activa y la atención médica. Es de anotar que en el listado no figura ninguna ciudad Latinoamericana. En esta misma dirección se encuentra el informe Mercer, en el que se estima la calidad de vida de 420 ciudades mediante la percepción de los habitantes sobre la base de 39 factores agrupados en 10 categorías de: bienes de consumo, ambiente económico, vivienda, consideraciones médicas y de salud, ambiente natural, ambiente político y social, servicios públicos y transporte, recreación, educación y escuelas y ambiente sociocultural.

Entre los aspectos que se consideran en el análisis para el caso particular de las ciudades latinoamericanas que no contribuyen a su habitabilidad, se señalan en el informe Mercer: la inestabilidad política, la desigualdad en los ingresos, la incertidumbre económica, el narcotráfico en México y Colombia lo mismo que el crimen callejero y el miedo al secuestro como los principales aspectos que afectan la percepción de la calidad de vida en las ciudades de estos países. En la misma dirección la Encuesta Gallup sobre calidad de vida urbana se tiene en cuenta entre los indicadores: la calidad del transporte público, el sistema educativo, la calidad y el precio de las viviendas disponibles, la calidad del agua, del aire, la seguridad y las carreteras, y se menciona la seguridad pública como el aspecto más problemático en las ciudades de Latinoamérica.

En el contexto nacional, se encuentra la encuesta de Calidad de Vida, cuyos resultados presentados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE (2012), dan cuenta de la cuantificación y caracterización de las condiciones de vida de las personas pobres y no pobres, mediante variables relacionadas con la vivienda, los servicios públicos y los miembros del hogar (educación, salud, cuidado de los niños, fuerza de trabajo, gastos e ingresos), tenencia de bienes y percepción del jefe o del cónyuge sobre las condiciones de vida en el hogar.

Con un acento en el seguimiento a los cambios en la calidad de vida de las ciudades colombianas se encuentra también el ejercicio ciudadano realizado por la Red de Ciudades “Cómo Vamos”. De esta red hacen parte: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Cartagena, Ibagué, Pereira, Valledupar y Manizales. La Red de Ciudades Cómo Vamos (2012), a partir del programa “Cómo Vamos” se busca evaluar los cambios de la calidad de vida en cada una de estas ciudades, conocer sus condiciones y políticas públicas, y compararlas con los resultados obtenidos en otras ciudades que hacen parte de la Red. Desde este programa se busca generar un impacto positivo sobre la calidad de vida en las ciudades en la medida que construye

conocimiento sobre la ciudad a partir de una observación con énfasis en el cumplimiento de las administraciones distritales y municipales respecto a lo estipulado en los Planes de Desarrollo, valiéndose de indicadores técnicos y la percepción ciudadana.

Es importante mencionar que en las mediciones del programa “Cómo Vamos”, el espacio público es tenido en cuenta como uno de los indicadores que se considera para valorar los cambios en la calidad de vida al cual se denomina: “indicador compuesto Cómo Vamos en Espacio Público” con el que se evalúa la percepción de los cambios en la cobertura de la malla vial en buen estado, así como de las troncales de TransMilenio y la red de ciclorutas (Bogotá Cómo Vamos, 2010). Este indicador evalúa en las distintas ciudades la satisfacción respecto al espacio público disponible para los peatones, andenes y separadores, alumbrado público, parques y zonas verdes, entre otros aspectos. En la medición del año 2014, la encuesta da cuenta del bienestar relacionado con el acceso y disfrute del espacio público y ubica a las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar como las más densas y con más desarrollos urbanos informales (Bogotá Cómo Vamos, 2014).

Sin embargo, la relevancia que tiene este componente urbano en dichas mediciones es pobre, frente a otros indicadores en los instrumentos con que se mide la calidad de vida de las ciudades. El espacio público debe considerarse como un componente esencial del bienestar de las personas en las ciudades y por tanto enfatizarse su importancia mediante la visibilidad en la evaluación de los aspectos que propician la calidad de vida del ser humano en los distintos ámbitos que hacen parte de su experiencia en la ciudad.

4.8. Ciudad Verde: reflexiones sobre una política habitacional

El desarrollo de los MISN como implementación de la política pública descrita a partir del estudio de Ciudad Verde orienta estas líneas finales, donde se ratifica que dada la persistencia de escasez de suelo en Bogotá

ligada a la dificultad para el desarrollo de programas de VIS, las familias optan por buscar en otros municipios y así mismo, los constructores ofrecen vivienda y encuentran suelos más baratos.

La idea de los macroproyectos no es mala, porque busca ofrecer un volumen considerable de VIS para población de bajos ingresos pero lo malo radica en imponer la carga adicional a Soacha por la cantidad de población, además, sería bueno seguir el ejemplo de otras experiencias donde lo importante no es la cantidad sino la calidad, también hay países donde no se empieza a desarrollar un proyecto hasta que no se garantice la infraestructura vial y de servicios públicos requerida.

A este respecto, Alfonso (2009), afirma que la oferta de servicios públicos se convierte en una poderosa señal para que los "estructuradores urbanos propongan nuevos vecindarios y anticipen la acción urbanística gubernamental, pues una mayor densidad originada en la producción de habitabilidad modifica el precio del suelo urbano convirtiéndolo en una considerable sobreganancia del capital inmobiliario." (p. 146). Este planteamiento es indicativo de las estrategias que siguen los constructores al actuar como gestores urbanos, buscando generar desarrollo urbano con garantías para el suministro de los servicios básicos a las familias que toman la decisión de localizarse en Ciudad Verde, que como proyecto inmobiliario ofrece buenas opciones, pero que este hecho por sí solo no es aval de contar con la infraestructura de vías y condiciones de accesibilidad que el hábitat debe promover, entendido como la vivienda y el entorno en armonía, del cual hace parte el espacio público. Vale recordar que se debe garantizar la habitabilidad, accesibilidad y sociabilidad para que la oferta de vivienda sea integral y garantice la calidad de vida de las familias.

Bibliografía

- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2014). *Colombia. Cien años de políticas habitacionales*.
- Abramo, P. (2011). *La Ciudad Caleidoscópica. Coordinación espacial y convención urbana*. Traducción de Óscar Alfonso. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Alcalá, L. (2007). "Dimensiones urbanas del problema habitacional. El caso de la ciudad de Resistencia, Argentina". Boletín del Instituto de la vivienda INVI, 22 (59), 35-68.
- Alfonso, O. (2009). *Economía institucional de la intervención urbanística estatal*. Territorios, No. 20-21, pp. 135-160.
- Alfonso, O. (2010a). *Profundización de las relaciones de metropolización de Bogotá con La Sabana*. En S. Jaramillo (Ed.), *Bogotá en el cambio de siglo: Promesas y realidades* (pp. 221-248). Quito, Ecuador: OLACCHI.
- Alfonso, O. (2010b). *Impactos socioeconómicos y demográficos de la metropolización de la población colombiana y de los mercados de trabajo y residenciales*. Documentos de Trabajo, 31, 1-37.
- Alfonso, O. (2012). *Bogotá Segmentada. Reconstrucción histórico-social de la estructuración residencial de una metrópoli latinoamericana*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Arriagada, C y Rodríguez, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. Serie Población y Desarrollo. CEPAL. Santiago de Chile.
- Blanco, J. y San Cristóbal, D. (2012). *Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires*. Revista Iberoamericana de Urbanismo [en línea], N° 8. http://www.riurb.com/n8/08_Riurb.pdf - consultado el 14/07/2014.

Bogotá Cómo Vamos. Recuperado el 20 de junio de 2012 de:
<http://www.bogotacomovamos.org/>

Bogotá Cómo Vamos. Recuperado el 10 de febrero de 2015 de:
<http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-2014/>

Defensoría del Pueblo. (2009). *El derecho a una vivienda digna y adecuada. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.* Recuperado el 5 de febrero de 2012 de:
<http://www.defensoria.org.co/red/anexos/publicaciones/derechoviviendaadigna.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2012). *Encuesta de Calidad de Vida 2012.* Recuperado de
http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/calidad_vida/ECV_2012_Bogota.pdf

Jaramillo, S. y O. Alfonso. (2001). *Un análisis de las relaciones de metropolización a partir de los movimientos migratorios.* En “*Ciudad y región en Colombia: nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial*”. Bogotá, Universidad Externado de Colombia. 2001.

Lándazuri, A. M y Mercado, J. S. (2004). “*Algunos factores físicos y psicológicos relacionados con la habitabilidad interna de la vivienda*”. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 5 (1 y 2), 89-113.

Misión Hábitat por Bogotá. *Inclusión y Derecho a la Ciudad.* (2007). *Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.*

Moreno, S. (2008). *La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida.* Palapa, III, 47-54.

Moreno, O. y Peña, N. (2004). *Formas de crecimiento urbano y regional, en el caso de las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y Usme, y el municipio de Soacha.*

Páramo, P. y Burbano, A.M. (2015). *Estudio comparado de la habitabilidad del espacio público en ciudades colombianas y latinoamericanas*. Universidad Piloto de Colombia.

Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Documento Técnico de Soporte (2004). Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Red de Ciudades Cómo Vamos. Recuperado el 10 de abril de 2012 de: http://reddecidadescomovamos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=25

Rubiano, M. (2007). *Estructuración residencial intraurbana de Bogotá 1950-2005: Un análisis a partir de los lanzamientos inmobiliarios residencial*. En: Cuadernos de Hábitat No.1, Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría de Hábitat (2007) pp. 43-90. Bogotá.

II Conferencia de las Naciones Unidas sobre los asentamientos Humanos (2006). Recuperado el 1 de marzo de 2012 de: <http://habitat.aq.upm.es/aghab/>

Normatividad consultada

Resolución 1687 de 2009

Ley 1469 de 2011