

Retos para el crecimiento equilibrado de la ciudad Bogotá. El declive del centro y el desamparo de la periferia meridional

Fernando Rubiera Morollón* y Elizabeth Aponte Jaramillo**

RESUMEN: El crecimiento de las ciudades trae consigo una extensión del espacio metropolitano. Aparecen nuevos subcentros que garantizan la provisión de bienes y servicios sin necesidad de desplazamientos diarios de la población. Sin embargo este desarrollo puede producirse manteniendo la primacía del centro principal de la ciudad o asistiendo a un declive del mismo. Cuando existe un centro fuerte de este tipo resulta fácil organizar una red eficiente de transporte público y se garantiza la existencia de un espacio de contacto de todas las clases sociales evitando una excesiva segregación. Ciertas decisiones políticas, de descentralización administrativa intra-urbana, infraestructuras para el uso generalizado de vehículos privados o modelos de planificación urbana favorecedores del crecimiento extensivo, entre otros elementos, implican declives de los centros tradicionales. Esto ha conformado múltiples casos de urbes enormes de muy difícil gestión. En este trabajo se propone un análisis del caso específico de la capital colombiana: Bogotá. Este caso es especialmente importante porque las acciones de revitalización de la ciudad e impulso de sistemas de transporte público se han convertido en un referente para América Latina. Sin embargo, los datos muestran un deterioro del valor del centro en beneficio de ciertas extensiones del mismo y barrios de la periferia. Se analiza la situación real de la ciudad de Bogotá y los posibles causantes de la misma de cara a sugerir recomendaciones para el desarrollo sostenible de esta metrópoli que pueden ser interesantes para otras realidades urbanas similares del entorno.

Clasificación JEL: O18, R11, R12.

Palabras clave: Centralidad, desarrollo urbano y crecimiento sostenible.

* Departamento de Economía Aplicada. Universidad de Oviedo.

** Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Universidad Autónoma de Occidente.

Autor para correspondencia: Fernando Rubiera Morollón. Avda. del Cristo, s/n. 33006 Oviedo (Asturias). E-mail: frubiera@uniovi.es.

Recibido: 26 de junio de 2008 / *Aceptado:* 22 de julio de 2009.

Challenges for the balanced growth of the Bogota city. The decline of the center and the negligence of the meridional periphery

ABSTRACT: The growth of cities implies an extension of the metropolitan space. New sub-centers appear which guarantee the provision of goods and services throughout the metropolitan space without daily population displacements. However, this type of development could either reinforce the hegemony of the main city centre or lead to its decline. When a strong centre exists, and it is maintained, is easy to organize an efficient network of public transport which guarantees contact among all the social classes and avoids the segregation of certain minorities or lower income groups. Certain political decisions, such as intra-metropolitan decentralization or infrastructures which provide incentives for private vehicle use, could lead to the loss of hegemony of the main centre. As a consequence, some very important cities in the world are very complicated to manage. This paper analyses the specific case of the main Colombian city, Bogota. This is a very relevant case because some of the policies of this city are an example to other cities of Latin America. The data show an important decline of the centre of Bogota coupled with the development of new peripheral centers of the metropolitan area. Our analysis of the capital of Colombia could be useful for other similar Latin American

JEL classification: O18, R11, R12.

Key words: Centrality, urban development, sustainable growth.

1. Introducción: en busca de modelos urbanos equilibrados y sostenibles

La ciudad ha sido siempre el contexto ideal para el progreso social y económico. A partir de un cierto nivel de desarrollo económico se observa en todos los tiempos y para todas las culturas una fuerte urbanización de las sociedades y esa urbanización, consecuencia del desarrollo, es, al mismo tiempo, condición para mantener e impulsar el crecimiento de las economías. De modo contrario a lo que habitualmente se piensa la ciudad es, dada una realidad de tamaño poblacional como la que se presenta en los países desarrollados y en vías de desarrollo al inicio del siglo XXI, la opción menos dañina para el medio-ambiente. Basta con imaginarse las consecuencias que tendría que la población de grandes metrópolis del planeta se diseminara adoptando un estilo de vida rural. El impacto medioambiental sería incalculable, no habría modo de gestionar los residuos generados a lo largo de las bastas extensiones en las que se asentaría la población, las emisiones de CO₂ a consecuencia del transporte de las necesidades básicas de esta población dispersa en el espacio serían muy superiores a las que se producen en cualquier metrópoli, por grande que sea. El problema del medio-ambiente no lo causan las ciudades sino el crecimiento poblacional que se ha producido en el mundo y dado ese crecimiento la urbanización resulta ser la mejor solución posible. La ciudad es también el medio ideal de convivencia y desarro-

llo de sociedades tolerantes y cosmopolitas. Lejos de generar marginación o conductas excluyentes, los habitantes de las ciudades, especialmente las más grandes, suelen integrar más rápido las diferencias sociales y culturales asimilando con facilidad la diferencia.

A pesar de todo ello, es indudable que toda gran aglomeración urbana supone un reto de gestión y organización. Si el diseño de la misma es equivocado o las políticas e infraestructuras públicas no son las adecuadas se pueden generar dinámicas que lleven a las ciudades a ser medioambientalmente insostenibles y socialmente desequilibradas. Pero, ¿cuáles son los elementos que garantizaran el crecimiento sostenible y equilibrado de las ciudades?, ¿a qué aspectos debe atenderse?, ¿qué políticas públicas y diseños urbanísticos deben aplicarse? Estas preguntas no son en absoluto sencillas de responder, como refleja el hecho de que no exista un consenso absoluto entre los expertos.

Cuando los países se desarrollan las ciudades crecen. A medida que se fortalece el crecimiento asistimos a una expansión del territorio urbano. En algunos casos ese crecimiento se produce manteniendo y reforzando un *centro* consolidado y, en otros, este *centro* se debilita. Es inevitable que el desarrollo de las ciudades traiga consigo la aparición de nuevos *subcentros* en la periferia dando lugar a modelos *pokinucleares*, pero podemos asistir a un desarrollo compacto manteniendo una cierta *jerarquía de lugares centrales* (Christaller, 1935) en cuya cúspide se mantenga el *centro* principal, o puede producirse un desmembramiento de la metrópoli con una estructura *poli-céntrica* y sin conexión fuerte entre los distintos barrios periféricos.

El informe *Ciudades Europeas Sostenibles*, elaborado por el Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano (1996), señala la importancia de que se construyan ciudades compactas con elevada densidad de población que, aunque se asienten en un modelo *polinuclear*, logren estar fuertemente integradas entre sí para que de este modo exista la posibilidad de introducir medios de transporte públicos eficientes y sostenibles. Aunque esta no es una opinión unánime, buena parte de los expertos en *Economía Urbana* defienden la relevancia que tiene la presencia de una *centralidad* clara en la ciudad, que sea capaz de integrar y compactar al área metropolitana y facilitar así los movimientos y relaciones en el creciente espacio metropolitano [véase, entre otros, Frieden y Sagalin (1991) o Alvergne y Coffey (1997)].

¿Por qué un *centro fuerte* es relevante en el crecimiento sostenible y equilibrado de las ciudades? La presencia de un *centro* fuerte significa, en términos físicos, un lugar donde las personas pueden realizar, con un esfuerzo mínimo de desplazamientos, la mayor parte de sus actividades, desde aquellas que implican compras hasta las de carácter recreativo y cultural. Las personas tienen la opción de elegir entre varios lugares, por lo que su elección recaerá siempre en el que exija el menor esfuerzo y el desplazamiento resulte menos costoso de tal modo que un solo viaje pueda ser útil para realizar varias actividades diversas: compras, realización de trámites, cultura, ocio... Por ello las empresas o establecimientos competirán por localizarse en este *lugar central*. El *centro* se convierte así en el punto de máximo valor que facilita las interacciones [véase Leo y Phillipe (1998) y Mc-Dowell (1997)]. Dicho *lugar central* se ubicara de modo que se logre atraer al mayor número de personas que buscan bienes y servicios en sus diferentes niveles lo que le convierte en el punto de contacto de

toda la ciudad. Las distintas clases sociales, etnias o religiones conviven e interactúan en un lugar común. Esto da sentido de *comunidad* y de *pertenencia* a esa *comunidad*, integra minorías y favorece la tolerancia de los habitantes de la ciudad.

Por otra parte, la expansión de la ciudad va configurando un área metropolitana de gran extensión y, por lo tanto, difícil conexión. La ciudad ya no es una realidad abarcable caminando. Es necesario usar medios de transporte. Si esta expansión se produce con un *centro* consolidado será más fácil disponer de servicios públicos de transporte y, en consecuencia, un uso menor del vehículo privado como principal medio de transporte reduciendo sensiblemente algunos de los problemas más típicos de las grandes ciudades: congestiones de tráfico, contaminación atmosférica y acústica así como los elevados costes de oportunidad que se derivan del tiempo perdido en dichas congestiones [ver Garreu (1991) y Satanback (1991)]. La estructura radial a la que conduce una ciudad con un *centro* principal situado en la cúspide de los *subcentros* que van apareciendo conforme el área metropolitana crece da lugar a un modelo en el que resulta fácil introducir infraestructuras y medios de transporte públicos rentables y eficientes (trenes de cercanías, metro, redes de autobuses...). La rentabilidad asegura la calidad del servicio, de modo que el transporte público deja de ser un medio reservado a las clases sociales menos pudientes y pasa a ser un medio generalizado que refuerza el contacto entre clases sociales y etnias que conviven en la gran ciudad.

Las grandes metrópolis suelen ser líderes en el crecimiento y la innovación en sus entornos regionales/nacionales. El tamaño de las grandes metrópolis es lo que les confiere este papel de liderazgo e impulso de crecimiento económico, progreso social y cultural e innovación científica y tecnológica gracias a las fuertes externalidades que se derivan de una gran aglomeración poblacional que convive e interactúa en una gran ciudad [*economías de aglomeración*, véase Prud'homme (1997) Henderson (1988), Catin (1994), Giersch (1995), Capello (1998), entre otros]. Los *centros* también juegan un papel importante en la generación de estas dinámicas de crecimiento. Si logran ser fuertes y atractivos lograrán compactar una gama de actividades y servicios diversificados. Esta diversidad dará flexibilidad a las empresas ubicadas en ese *lugar central* que podrán cubrir sus necesidades más variadas sin apenas desplazarse del *lugar central*. El *centro*, por medio de su capacidad de atracción de actividades, su tamaño y posición se convierte así en un elemento de desarrollo económico (Cofey y Polèse, 1988).

Muchas ciudades europeas construyen un buen ejemplo del modelo de *centros* fuertes alrededor de los que se estructura la ciudad y su crecimiento. Aparecen nuevos barrios residenciales, más o menos densos, alrededor de un gran *centro* de negocios que concentra la mayor parte de la actividad económica y comercial al que, por lo tanto, se desplazan diariamente la mayor parte de los trabajadores de la ciudad desde los distintos barrios de la periferia. Existen otros *subcentros* que ejercen una función esencial al cubrir una amplia gama de necesidades de la población asentada en los barrios o ciudades del área metropolitana, pero todos están conectados alrededor del *centro* principal. Esta estructura da lugar a un eficiente sistema de comunicaciones radial fácilmente desarrollable gracias a que toda la población busca conectarse con un punto común, el *centro* principal de la ciudad. Se entiende el *centro* de

modo amplio. Es decir, como una extensa área dentro de la que se producen procesos internos de especialización espacial.

Sin embargo, y aunque no es generalizable a la totalidad de las urbes norteamericanas, algunas de las principales metrópolis de Estados Unidos han ido desarrollando un patrón de crecimiento diferente. Distintos factores han ido potenciando un cierto declive del *centro*. De este modo, la ciudad exige un complejo sistema de comunicaciones transversales sin un punto común de encuentro. Dos razones pueden llevar al declive de los *centros*. Por un lado, las funciones de oficina pueden ser presionadas para moverse cuando *el centro* se vuelve muy costoso. Por otro lado, estas actividades pueden decidir abandonar *el centro* porque haya dejado de ser el lugar más deseable de la ciudad ante un declive estético, social o de las comunicaciones que lo conectan. En varias ciudades de Estados Unidos han confluído varias decisiones políticas y hábitos socio-culturales que han ido propiciando en muchos casos este *declive del centro*: el uso intensivo del automóvil frente a medios de transporte públicos potenciado por el bajo coste de la gasolina y la generalización de autopistas sin peaje o aparcamientos gratuitos o muy baratos, la construcción de autopistas intra-urbanas, el uso extensivo del suelo muchas veces subsidiado por las autoridades políticas generando ciudades muy amplias y difícilmente comunicables, el declive de calidad y eficiencia de los sistemas de transporte público, la descentralización administrativa y fiscal por barrios creando auténticos *ghettos* y zonas en completo declive...¹.

Latinoamérica está experimentando un gran crecimiento urbano propio de un área que se desarrolla con rapidez aunque con un cierto desorden en algunos casos. La correcta planificación de la estructura urbana de las principales metrópolis del continente resulta crucial para asegurar un futuro sostenible de estos espacios urbanos. Un caso particular en Latinoamérica es el ejemplo de la situación que vive la ciudad de México. La capital mexicana comienza a manifestarse como un *centro vacío*, el cual tiene escasa presencia de actividades dinámicas, como lo son las oficinas de consultores, tiendas altamente especializadas, actividades recreativas, entre otras, pues la mayoría de estas se localizan al exterior del *centro* de la ciudad (Pérez y Polèse, 1999). Sin embargo, lo más grave para este importante lugar de la capital mexicana es el abandono del *centro* por parte de los habitantes de todas las clases sociales, los cuales por razones económicas, sociales y del riesgo que implica el habitar edificios dañados (después del terremoto de 1985), se alejan hacia otras áreas habitacionales, permaneciendo los grupos sociales menos favorecidos económicamente. Otros casos como San José en Costa Rica o Puebla en México han sido ampliamente estudiados en el texto ya citado de Pérez y Pujol (2003). No existe, sin embargo, una amplia literatura sobre el resto de ciudades latinoamericanas.

El objetivo de este trabajo será estudiar el caso particular de la ciudad de Bogotá, la principal urbe colombiana y capital del país. Como veremos esta ciudad se enfrenta a complejos retos. El *centro* parece evidenciar signos de declive, como veremos a continuación, y se empieza a producir una desconexión entre los barrios de la

¹ Para un amplio resumen de la literatura sobre este tema véase el capítulo II de Pérez y Pujol (2003) realizado por Polèse y Chapain (2003).

periferia con un cierto desamparo de las zonas meridionales de la ciudad. Ello es así a pesar de que Bogotá, con algunas de las políticas de transporte público y regeneración del complejo histórico de la ciudad, se ha convertido en un referente para el contexto Latinoamericano. ¿Qué está ocurriendo para que a pesar de las aparentemente correctas políticas públicas estemos asistiendo a un declive del *centro* y una segmentación de las clases sociales? Proponemos aplicar una metodología de estudio similar a la aplicada por Polèse y Chapain (2003) al estudio particular del caso de Bogotá en busca de una respuesta a la pregunta formulada. Tras esta introducción se dedica un primer apartado de este trabajo a repasar la evolución histórica y analizar las principales cifras que describen las características de esta gran metrópoli. Hecho este primer repaso se evalúa la situación actual de la ciudad mediante un análisis de la relevancia que mantiene su *centro*. En el siguiente apartado se aborda un estudio de los elementos que han podido contribuir a llegar a esta situación evaluando las posibilidades que existen para revertirla. Sobre la base de esta reflexión se completa el artículo con un apartado final de conclusiones y recomendaciones.

2. Bogotá: historia y crecimiento de la principal ciudad Colombiana

La ciudad de Bogotá se encuentra ubicada en el centro de Colombia sobre la meseta oriental de la cordillera de los Andes a 2.600 metros de altura sobre el nivel del mar y circundada en el oriente por dos cerros (Monserrate y Guadalupe), que dejan una temperatura promedio anual de 14 grados centígrados. El resto de límites naturales son: al occidente con el río Bogotá, al sur con las estribaciones del Páramo de Sumapaz y al norte con los terrenos agrícolas de la Sabana.

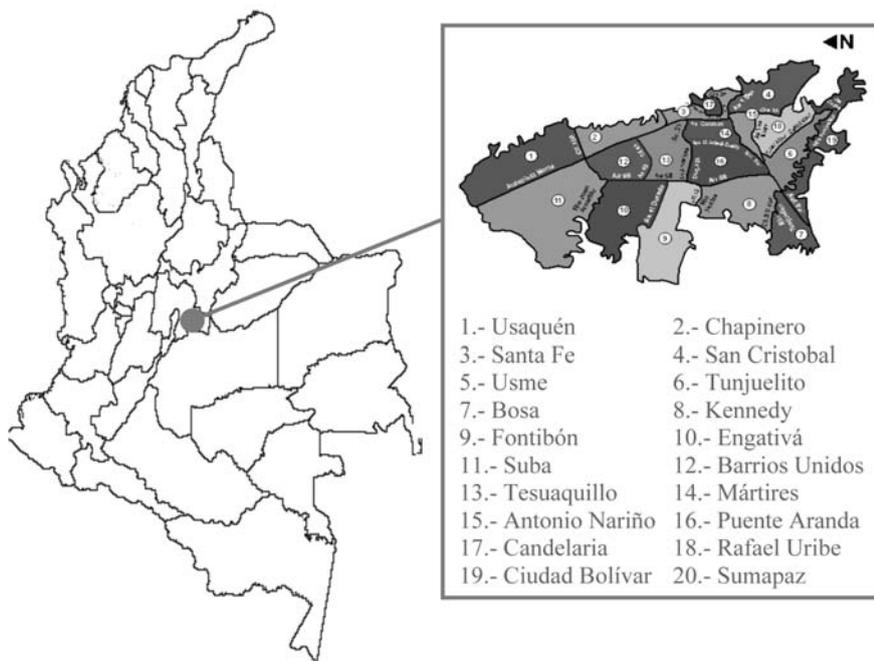
Bogotá pertenece a la región de Cundinamarca de la que es capital administrativa al tiempo de capital política de Colombia. La ciudad y su entorno metropolitano cercano se divide en 20 localidades dirigidas por un alcalde denominado *Menor*, quien jerárquicamente recibe directrices económicas, sociales, políticas y de infraestructura de la Alcaldía *Mayor* del Distrito Capital, bajo la dirección de su alcalde (*Mayor*) y jefe de la capital.

Del área urbana delimitada administrativamente, sólo el 21 % está urbanizada, según cifras de 2007 de la Secretaría Distrital de Planeación (2007). La distribución del área urbana es la siguiente: 32% residencial, 16% suelo urbanizado no edificado, equipamiento 16%, actividad industrial y comercial 12%, vías y espacio público 8%, reservas de protección ambiental 5% y el 11% restante es de usos varios.

El nacimiento de esta ciudad se produjo en el siglo XVI (1538) de la mano del conquistador español Gonzalo Jiménez de Quesada. Desde un primer momento se convirtió en epicentro de las actividades de gestión y administración pública, toda vez que por sus condiciones geográficas facilitaba el asentamiento de las poblaciones de élite, que ejercían sus actividades económicas en las ubicaciones mineras y portuarias del resto del país.

El proceso de asentamiento poblacional y esquema de urbanización de Bogotá empezó desde esa primera época de la conquista española, momento a partir del cual

Mapa 1. Ubicación y localidades principales de Bogotá (Colombia)



Fuente: elaboración propia.

se fue estructurando un espacio urbano-parroquial alrededor de la plaza principal, lugar que en la actualidad ocupa la sede del gobierno nacional.

Tras la independencia de la República de Colombia en 1819 Bogotá se convirtió en la capital del nuevo país. Ese hecho dio a Bogotá una definitiva supremacía económica y poblacional por delante de las otras tres ciudades más importantes del país, a saber: Medellín, Cali y Barranquilla; este alcance se caracteriza en el presente siglo porque concentra buena parte de la industria nacional, es el centro financiero y bursátil del país y, desarrolla la mayor infraestructura y servicios de telecomunicaciones y transporte aéreo (Buitrago y Canvajal, 2005). Desde Bogotá se extienden, además, las dos principales vías de comunicación por carretera que conectan al país tanto con el principal puerto sobre el Pacífico de Colombia (Buenaventura), como con la salida por Venezuela, gracias a lo que la ciudad se constituye en eje de transporte comercial. Esto realza la envergadura de la posición que tiene la capital en el país².

De este modo, Bogotá fue ampliando su radio físico, dotando el espacio del equipamiento funcional requerido para albergar una población creciente, aunque no necesariamente con carácter de eficiente planeación urbana³. El tejido urbano moderno y

² Aspectos como éste, que conectan la modernidad de Bogotá con la afluencia poblacional y la posición capitalina, son revisados en detalle por Zambrano (2005).

³ Este es un concepto que ha sido tratado en varios estudios. Véase, por ejemplo, Alcaldía Mayor de Bogotá – Departamento Administrativo Catastro (2006).

las características de una población y ciudad moderna empiezan en el siglo XX, aunque durante las primeras décadas su población fue fundamentalmente rural. Durante la década de 1950 Bogotá empieza a expandir los límites de su territorio, anexando municipios cercanos del norte, occidente y sur de la ciudad, con criterio del perímetro natural y, además, como una condición necesaria para mejorar y ampliar la infraestructura de servicios públicos, ya que varias de las redes de acueducto, alcantarillado y transporte atravesaban esos sitios⁴; este esquema fue dejando en la ciudad una población de alrededor de los 700.000 habitantes, cuando a finales del siglo XIX apenas era de unos 100.000⁵. Es importante anotar que a finales de los años 40, tanto por efecto de crisis políticas como por condiciones habitacionales y sociales, buena parte de la población elite de Bogotá que residía en los albores del *centro* tradicional ya había empezado a trasladarse hacia zonas más al norte (terrenos fértiles que fueron convertidos en grandes parcelaciones para vivienda), generando una prolongación lineal de la ciudad y estableciendo lugares para el comercio de mercaderías que satisfacían las demandas especializadas de bienes para esta clase social.

El proceso de ubicación de población hacia el norte de la ciudad y sus desarrollos comerciales dan paso a una importante prolongación del *centro histórico* de la capital en términos de infraestructura vial y de comercio. Ese atractivo local permite, hacia la década de 1970, que inversores comiencen a realizar obras de importantes centros comerciales, como Unicentro⁶, y que se establezcan construcciones habitacionales de gran impacto económico; para esta fecha, la población de Bogotá había aumentado considerablemente, alcanzando 2.861.913 personas (según el Censo de 1973), siendo más urbana que rural, de hecho, solo 16.552 individuos ocupaban el área de los campos.

La forma de asentamiento de la población en la capital muestra un proceso de segregación socio-espacial, en la medida que ubica, en general, a la población de menores ingresos al sur y zonas periféricas de la ciudad, al sector industrial en el occidente, a las actividades institucionales, de comercio y servicios en la zona céntrica, en tanto que al nor-oriente se encuentra la población de mayores ingresos. Esta distribución obedece, en buena medida, a la forma como se fue sucediendo el proceso de migración no solo en la ciudad, sino en todo el territorio del altiplano (departamentos de Cundinamarca y Boyacá).

Según un estudio realizando recientemente por la Alcaldía Mayor de Bogotá (2006), en el lapso 1973-85 ocurre en Bogotá un proceso de asentamiento y redistribución de la población de la zona de este altiplano a manera de sub-urbanización, con tres clases de orientación migratoria, a saber: la emigración desde Bogotá, la inmigración procedente de otras ciudades de Cundinamarca y departamentos y, la inmigración intra-municipal que moviliza habitantes del campo hacia las cabeceras de

⁴ Estos municipios hoy forman parte de las localidades y son: Usaqué y Suba al norte, Engativá y Fontibón al occidente y, Bosa y Usme al sur.

⁵ Estas cifras son datos aproximados que aparecen consignados indistintamente en la documentación revisada.

⁶ El impacto económico y urbanístico de Unicentro en la mayor ampliación de la ciudad hacia el extremo norte ha sido objeto de investigadores. Véase, por ejemplo, Borrero (2005).

ciudades cercanía de Bogotá. Este contexto implica que hacia el norte de la capital y del departamento surjan proyectos habitacionales de población de ingresos altos, en búsqueda de una mejor calidad de vida; hacia la franja occidental de la capital, emigran personas de un menor ingreso, pero no necesariamente bajo, que aprovechan las rutas del transporte favorecido por el eje vial del valle del río Magdalena (eje fluvial de primera importancia en Colombia) y encuentran un desarrollo industrial diversificado; finalmente, con orientación al sur, surgen asentamientos de población de escasos recursos económicos, cuya finalidad es encontrar un espacio para vivir y trabajar⁷.

Entre los años 1957 y 1980, los gobiernos capitalinos y nacionales dieron pasos importantes en la consolidación de la infraestructura física urbana de la ciudad, en términos del equipamiento de educación, salud, aeropuerto, avenidas y edificios. Sin embargo, pese a los avances en las comunicaciones y el transporte, éste último presenta un fuerte retraso frente a las necesidades y operatividad de la ciudad, tema que tiene especial atención a partir de la década de 1990.

El contexto más urbano y de desarrollo que experimentó la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XX motivó procesos de inmigración de otros departamentos, de forma tal que en el presente siglo (XXI) investigaciones realizadas recientemente (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005) dan cuenta de que en su población residen el 31% de nativos de Cundinamarca (diferentes de Bogotá⁸), el 23% de los nacidos en Boyacá, el 19% de los oriundos del Tolima y el 12% de los procedentes del Meta.

En 2005, fecha del último censo de población realizado por el Departamento Nacional de Estadística de Colombia (DANE), la población total del Distrito Capital de Bogotá asciende a 6.840.116 personas, con un 99% de ésta ubicada fundamentalmente en el área urbana (6.824.510) y, equivalente a un 21,4% del total de la población de Colombia.

A pesar de que Bogotá es la región con mayor población en el país, la tasa de crecimiento poblacional durante las últimas tres décadas ha venido descendiendo, en parte por la reducción de la tasa de natalidad y, también por una aminoración de la migración neta⁹ (ver cuadro 1); respecto a esta última variable, se resalta que Cundinamarca ha transformado la tasa de migración neta de negativa a positiva (ver cuadro 2), dando señales de un menor influjo de personas hacia el Distrito Capital, que como se anotó anteriormente, ha sido, por su cercanía y características de desarrollo, un polo de atracción para los habitantes del resto del departamento, especialmente de aquellos municipios de mayor cercanía.

⁷ Un mayor detalle de estos flujos migratorios se puede encontrar en un documento elaborado por la Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca (2003).

⁸ Por razones especiales, la presentación que el Departamento Nacional de Estadística de Colombia (DANE) hace respecto a Bogotá, es que el Distrito Capital aparece siempre de manera independiente al resto de Cundinamarca.

⁹ Debe tenerse en cuenta que durante los últimos años Bogotá ha sido expulsora de población que emigra hacia el extranjero o hacia otras zonas de Colombia que han ido presentando buenas oportunidades laborales (Medellín, Cali y los departamentos de la región cafetera, entre otros). Adicionalmente, por este último hecho, la población inmigrante hacia Bogotá ya no es necesariamente aquella franja social que buscaba 'alguna oportunidad'.

Cuadro 1. Indicadores demográficos de Bogotá

<i>Período</i>	<i>Tasa media anual de crecimiento exponencial (por cien)</i>	<i>Tasa de natalidad (por mil)</i>	<i>Tasa de migrantes netos (por mil)</i>
1985-1990	3,16	25,66	11,51
1990-1995	2,83	23,69	9,77
1995-2000	2,01	20,96	3,90
2000-2005	1,64	18,30	2,47

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

Cuadro 2. Indicadores demográficos de Cundinamarca

<i>Período</i>	<i>Tasa media anual de crecimiento exponencial (por cien)</i>	<i>Tasa de natalidad (por mil)</i>	<i>Tasa de migrantes netos (por mil)</i>
1985-1990	1,87	29,72	-4,12
1990-1995	1,73	27,80	-4,01
1995-2000	2,07	24,57	2,35
2000-2005	1,87	21,62	3,09

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

La primacía de Bogotá dentro del contexto actual del país, además de la población, puede observarse a través de la participación en la generación del producto y el empleo de Colombia. En términos de la evolución de la población en general, desde la segunda mitad del siglo XX, momento a partir del cual la elaboración de censos ha sido más rigurosa, el Distrito Capital refleja claramente una ganancia de población frente al resto de regiones de importancia del país, que en conjunto y como promedio 1973-2005 equivalen a un 38% del total de la población colombiana (ver cuadro 3)¹⁰.

Cuadro 3. Participación porcentual de las principales regiones de Colombia en la población total^(*)

<i>Región</i>	<i>Censo 1973</i>	<i>Censo 1985</i>	<i>Censo 1993</i>	<i>Censo 2005</i>
Bogotá	12,52	14,05	14,57	15,95
Antioquia	13,90	13,53	13,07	13,25
Valle	10,47	10,07	9,93	9,70

(*) Incluye población urbana y rural.

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

De manera muy consecuente con la masa poblacional que posee, Bogotá presenta un alto potencial de producto y empleo, que junto con Antioquia y Valle generan el 50% del PIB y el 40% del empleo de Colombia (ver cuadro 4).

¹⁰ Antioquia es un departamento ubicado hacia el norte en la zona central de Colombia, su capital es Medellín (segunda ciudad importante del país); Valle es un departamento de la costa pacífica colombiana, posee el principal puerto comercial del país (Buenaventura) y su capital es Cali (tercera ciudad del país).

Cuadro 4. Participación porcentual de las principales regiones de Colombia en el PIB y el empleo 2005

<i>Región</i>	<i>PIB</i>	<i>Empleo</i>
Bogotá	23,30	17,67
Antioquia	15,40	12,26
Valle	11,30	11,04

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

En particular, con base en las estadísticas del DANE (2005-2007), se deduce que Bogotá en el presente siglo es una ciudad con énfasis en actividades de servicios en general y comercio. La distribución porcentual de los establecimientos económicos por grandes sectores indica que el 46% son de comercio, el 40% de servicios y el 11% industria; en términos del PIB un 48% es aportado por los servicios, un 15% por la industria y un 13% por el comercio y, respecto al empleo, un 40% es generado en los servicios, un 25% en el comercio y un 17% en la industria.

3. Análisis de la *debilidad del centro* metropolitano de Bogotá

3.1. Planteamiento del análisis

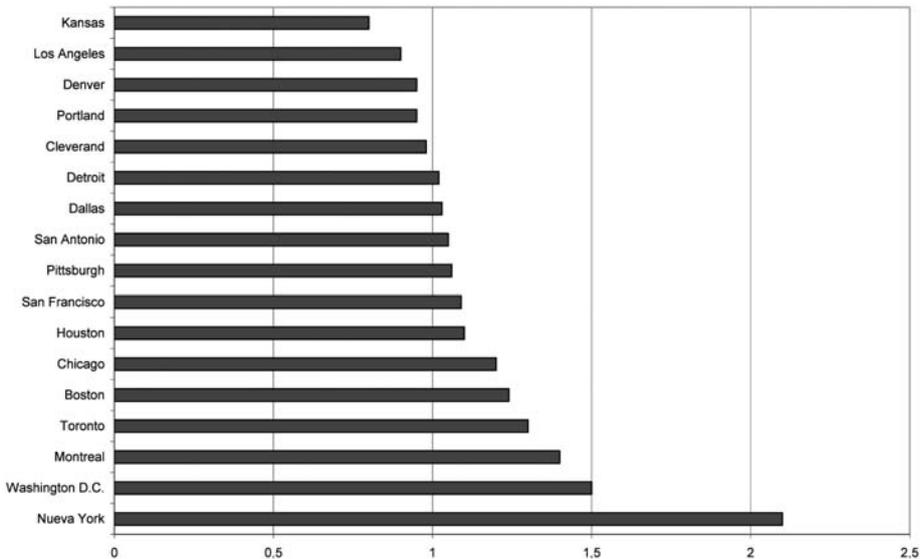
El primer paso en la metodología propuesta para este trabajo es evaluar para el caso concreto de la ciudad de Bogotá la fortaleza o debilidad de su *centro* urbano. El rápido crecimiento de la ciudad y algunos datos indicativos de un cierto declive motivan esta preocupación. Es posible esperar que la ciudad capitalina se esté conduciendo hacia un modelo de ciudad *policéntrica* como el apuntado en el primer apartado de este trabajo. Sin embargo esta afirmación debe ser refrendada con un análisis estadístico que permita hacer comparaciones con otros entornos urbanos a partir de las que sea posible dar respuesta a la pregunta de hasta qué grado Bogotá esta asistiendo a un declive de la fuerza de su *centro*.

Para ello se propone aplicar el análisis efectuado por Polèse y Chapain (2003). Estos autores proponen el cálculo de un *índice de centralidad* (C_i) consistente en un ratio entre la renta que se esta dispuesto a pagar por m² de oficina en el *centro* de la ciudad entre la media de las rentas pagadas en las localidades periféricas: $C_i = \frac{R_i}{R_{periferia}}$.

La clave para la aplicación de un análisis de este tipo es definir el concepto de renta a partir del que se calcula *la ratio de centralidad*. Alonso (1964) define renta como el precio que un agente económico esta dispuesto a pagar por ocupar un espacio dado. En cierto modo es un indicador del beneficio adicional que el espacio puede generar. Se trata por lo tanto del precio medio por metro cuadrado de oficina que se paga en el mercado a una fecha dada. Datos inferiores a la unidad estarían indicando un claro declive del *centro* mientras que aquellos que se alejan claramente por encima de la unidad estarían informado a cerca de una elevada permanencia del valor superior del *centro*.

De cara a interpretar adecuadamente los valores que se obtengan en este índice puede verse el Gráfico 1 tomado de Polèse y Chapain (2003) donde se muestran los resultados obtenidos para varias ciudades de Norteamérica.

Gráfico 1. *Índice de centralidad* para algunas ciudades norteamericanas tomado de Polèse y Chapain (2003)



Fuente: Polèse y Chapain (2003).

3.2. Base de datos

Desafortunadamente, el alcance del propósito de esta investigación ha quedado muy limitado por la disponibilidad de cifras. Este es un problema para cualquier variable-indicador que se quisiera usar para caracterizar al detalle la ciudad de Bogotá. En primer lugar, solo hasta hace unos pocos años el Departamento Nacional de Estadística de Colombia (DANE), la Alcaldía Mayor de Bogotá y sus dependencias y la Cámara de Comercio de Bogotá son instituciones que vienen generando información diversa (básicamente de carácter social), sobre las unidades administrativas de las ciudad (localidades). En segundo lugar, esta producción estadística es muy puntual, no tiene continuidad y es construida dependiendo del objetivo propio de los investigadores en un momento determinado.

Por consiguiente, para el concepto de *centralidad* y el modo más adecuado de aproximarlos, es decir mediante los precios de alquiler o venta de inmuebles comerciales (locales, oficinas y bodegas), la información es aún muy dispersa y no se ajusta a los requerimientos por áreas (*centro* y *periferia*). Algunas entidades relacionadas con el mercado inmobiliario reseñan análisis de coyuntura del mercado de oferta, pero de manera no sistemática; otras entidades, como la Lonja de Propiedad Raíz,

han realizado en el pasado estudios más estructurados, pero que no necesariamente comparables con la estructura de áreas que se utiliza en esta investigación.

Es por ello que en este trabajo se ha optado por utilizar los datos registrados en los Reportes de Oficina que produce la firma Colliers International en Colombia desde 2004¹¹. Si bien es una información muy reciente, que impide por esto observar evoluciones, el punto a favor es que pudo organizarse siguiendo la estructura de localidades de la ciudad y, en ese sentido, consolidar cifras para las zonas del *centro* y periferia; sin embargo, al igual que el resto de fuentes, los estudios no son sistemáticos en el tiempo, existiendo datos para diciembre de 2004, junio de 2006 y, el último disponible a la fecha, junio de 2008.

La información obtenida por esta firma inmobiliaria internacional se basa en el seguimiento a corredores, definidos como sub-mercados de análisis, que consideran espacios potenciales y estratégicos para que sus clientes alquilen o compren oficinas. Se resalta que estos corredores son siempre los mismos, asociados con centros comerciales (Santa Bárbara y Andino en el norte y Salitre en el occidente), avenidas principales (Calle 72, que es una prolongación del *centro* hacia el norte y Calle 100 en el extremo norte de Bogotá) y puntos ciudadanos focales (barrios del Chicó y Nogal en el norte de la ciudad y el Centro Internacional, área de negocios y administración, en el *centro histórico*).

Las variables que se analizan en estos reportes de oferta y demanda son: número de edificios clasificados conforme a criterios de calidad de las edificaciones y servicios de las mismas, inventario de oficinas, espacio disponible en metros cuadrados, precios mínimo, máximo y promedio de renta y venta en pesos colombianos por metro cuadrado y absorción (cambio en el número de metros cuadrados de espacio ocupado en un período determinado de tiempo).

3.3. Resultados obtenidos

Se ha dividido el espacio urbano de la ciudad de Bogotá (las 20 localidades o *Alcaldías Menores* en los que se estructura la misma, véase el Mapa 1) en cinco áreas:

- a) El *centro histórico* que engloba las localidades de Puente Aranda, Los Mártires, Santa Fe, Antonio Nariño y La Candelaria. Comprende una extensión de 3.636 hectáreas urbanizadas y una población de 610.881 habitantes con una densidad de población de 168 habitantes por hectárea.
- b) El *centro-norte* próximo al *centro histórico* compuesto por las localidades de Tesuaquillo, Chapinero y Barrios Unidos con una extensión de 3.798 hectáreas y una población de 425.668 habitantes y una densidad de 112 habitantes por hectárea.
- c) La *zona norte* compuesta por la localidad de Usaquén que tiene una extensión de 3.087 hectáreas. una población de 449.621 habitantes y una densidad de 146 habitantes por hectárea.

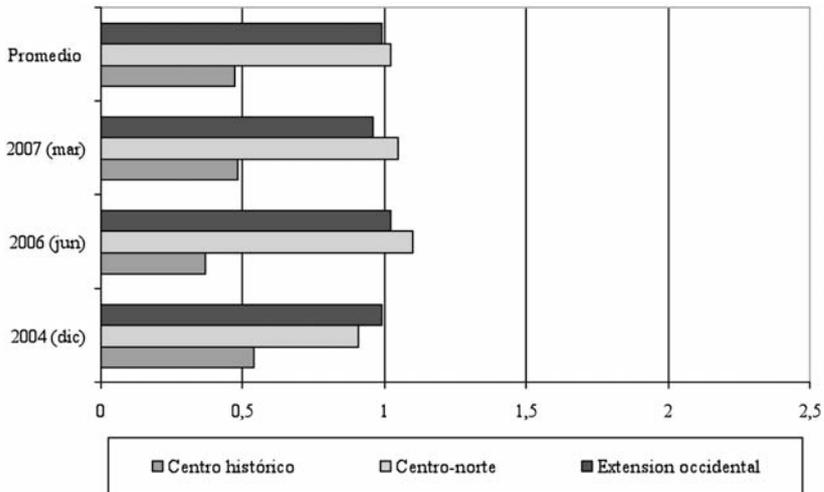
¹¹ Aunque esta firma realiza estudios para varias ciudades, es un poco más frecuente para el caso de Bogotá.

- d) La *extensión occidental* en la que se incluye las localidades de Fontibón, Egativá y Suba con una población de 1.874.034 y una densidad por hectárea de 172, la más elevada de la ciudad.
- e) Y, finalmente, la *zona sur*, área residencial muy extensa, 13.459 hectáreas, muy densamente poblada, 3.425.098 habitantes con 254 habitantes por hectárea. El resto de localidades no citadas componen esta zona sur.

Identificaremos el *centro* de Bogotá con las localidades que componen el *centro histórico* si bien es cierto que la extensión natural del mismo se está produciendo hacia la localidad *centro norte*. La *zona norte* es un área de gran crecimiento ya alejado del *centro histórico*. Un típico espacio atractivo para la creación de un *subcentro*. Algo parecido le ocurre a la extensión occidental, que esta muy alejada del *centro* y forma la periferia urbana hacia el noroccidente de la ciudad. Es un área de fuerte desarrollo al pasar por ella una de las principales carreteras de Colombia y ubicarse en esta zona el aeropuerto de la metrópoli. Finalmente la zona sur es un área de fuerte crecimiento pero con muchos barrios de bajo poder adquisitivo.

Dividida así la ciudad se ha calculado el índice de *centralidad* de Polèse y Champaign (2003) a los datos de renta por zonas de Colliers International. Los resultados obtenidos se recogen en el Gráfico 2 en el que se ha mantenido la escala utilizada en el Gráfico 1 para que el lector pueda establecer las comparaciones con los ejemplos dados en el mismo.

Gráfico 2. Índice de centralidad para Bogotá (2004, 2006 y 2007)^(*)



Áreas	Promedio	2004 (dic)	2006 (jun)	2007 (mar)
Centro histórico	0,47	0,54	0,37	0,48
Centro-norte	1,02	0,91	1,10	1,05
Extensión occidental	0,99	0,99	1,02	0,96

^(*) El índice mide la relación entre precios promedio de cada subzona del *centro* y la zona norte de la ciudad.

Fuente: elaboración propia con base en información de Colliers International (Reporte de Oficinas, varios boletines).

De acuerdo con el índice de *centralidad*, Bogotá refleja una clara pérdida de la importancia relativa del *Centro histórico* de la ciudad, toda vez que el promedio del indicador para los años referenciados es claramente inferior a la unidad.

Buena parte de la pérdida de valor del *Centro histórico* se debe al desarrollo de sus extensiones naturales, especialmente el *Centro-norte*. Esta es la parte de la ciudad que alcanza índices más elevados aunque muy ligeramente superiores a la unidad e, incluso, inferiores a la misma en 2004. Algo similar ocurre con la extensión occidental, aunque de modo más débil que el *Centro-norte*.

En general, Bogotá es una ciudad que presenta signos de debilidad en su *centro* cuando se compara con grandes metrópolis del mundo, ver Gráfico 1 tomado de Polèse y Champain (2003). Estos autores registran 17 ciudades de Norte-América y para 12 de éstas el índice de *centralidad* es superior a la unidad, siendo Nueva York, Washington, Montreal y Toronto los casos más claros; en el extremo opuesto, figuran Kansas, Los Angeles, Denver, Pórtland y Cleverand y, sin embargo, su índice de *centralidad* tiende a ser superior al obtenido para el *centro* de Bogotá. No obstante, esta conclusión debe moderarse teniendo en cuenta que la sub-zona *Centro-norte* es una clara prolongación del *centro histórico* y que cuando se calcula el índice de *centralidad* para ambos ya no resulta tan bajo. A pesar de ello la debilidad del *centro* en el caso de Bogotá sigue siendo cierta cuando se incluye la extensión al norte del *centro*.

Cuadro 5. Distribución de la población, las empresas y el empleo empresarial generado en las zonas de Bogotá

Zona	Porcentaje de empresas	Porcentaje de empleo empresarial
<i>Centro histórico</i>	21,63	19,28
<i>Centro-norte</i>	24,28	45,63
Extensión occidental	25,21	22,06
Norte	9,94	7,57
Sur	18,95	5,46
Total	100,00	100,00

Fuente: Según cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE) y la Cámara de Comercio de Bogotá, 2003-2004.

En lo que se refiere a la estructura económica de las diferentes áreas puede decirse que el *centro histórico* genera un empleo diversificado entre industria manufacturera (29%), comercio (18%), intermediación financiera (15%) y servicios empresariales¹² (15%); el *centro-norte* está bastante especializado en empleo de servicios empresariales (35%) y en producciones de carácter agrícola (23%); el empleo de la extensión occidental es más producido por el transporte y comunicaciones (33%) y por la industria manufacturera (23%); el norte de la ciudad emplea principalmente en el sector comercio (23%), servicios empresariales (17%) y hoteles y restaurantes (13%); por su parte, la zona sur de la ciudad, con unidades empresaria-

¹² Servicios empresariales comprende inmobiliarias, publicidad, informática, mercadeo, contabilidad, y alquiler de inmuebles, entre otros.

les de carácter de microempresa¹³ genera empleo manufacturero (44%), comercio (24%) y transporte (14%). La distribución del empleo empresarial en cada una de las áreas de la ciudad señala que las actividades terciarias están especialmente concentradas en las áreas del norte de la capital, destacándose el *centro-norte* como una zona especialmente terciarizada.

4. Búsqueda de explicaciones de la debilidad del centro de Bogotá

Uno de los aspectos que hacen especialmente atractivo el análisis del caso de Bogotá es que esta ciudad, lejos de ser ejemplo de una gestión inapropiada, se ha convertido en uno de los referentes de la América Latina en gestión urbana. Algunas de las acciones de recuperación del patrimonio e impulso de modernas soluciones de transporte público son observadas con sumo interés por otras ciudades de su entorno. ¿Que esta ocurriendo entonces para que asistamos a una intensa debilidad del *centro* de la ciudad? Revisemos las principales políticas públicas realizadas en la Bogotá en busca de una respuesta a los problemas de la capital colombiana.

4.1. La estructura administrativa de las localidades de Bogotá

Uno de los causantes de la debilidad de los *centros* de muchas de las ciudades de Estados Unidos reside en la aplicación de una estructura político-administrativa dotada de una excesiva descentralización. El establecimiento de modelos de gestión donde se da amplia independencia organizativa e, incluso, de financiación a las zonas en las que se divide administrativamente una metrópoli ocasiona un empobrecimiento de los servicios y calidad residencial de los lugares más pobres frente a un enriquecimiento de las zonas más adineradas. Esto genera bolsas de pobreza, segregación de la población por niveles de renta, problemas de inseguridad en muchos barrios... Todo ello daña la convivencia en la ciudad y perjudica el buen funcionamiento del transporte público a través de lo que el *centro*, como lugar principal de interacción social, se resiente más que ningún otro barrio.

¿Explica este aspecto también una parte de la debilidad del *centro* de la ciudad de Bogotá? Para ello es preciso analizar como es la estructura administrativa de la que se ha dotado la ciudad capitalina.

Como se mencionaba en el segundo apartado de este trabajo Bogotá se ha organizado en una *Alcaldía Mayor*, órgano principal del gobierno de la metrópoli, y un total de veinte *Alcaldías Menores*, que ejercen su acción sobre las localidades en las que se ha dividido administrativamente a la misma (ver Mapa 1).

Una localidad es una división política, administrativa y territorial del municipio, con competencias claras y criterios de financiación y aplicación de recursos. A partir

¹³ La microempresa emplea entre 1 y 10 empleados máximo. Sin embargo, en el caso del sur de Bogotá estas unidades en general son unipersonales y la actividad se desarrolla en la misma vivienda.

de la Constitución Política de 1991 se definen la estructura normativa de las 20 localidades en las que se divide Bogotá otorgando autonomía administrativa y fiscal para la gestión de los asuntos del territorio correspondiente.

Cada localidad opera bajo criterios de descentralización administrativa y participación de la comunidad en el diagnóstico de problemas, diseño de estrategias y definición de un plan de desarrollo local¹⁴ y, está sometida a la autoridad del *Alcalde Mayor* de la ciudad, a la *Junta Administradora Local* (corporación pública que representa a la población de una localidad y es elegida por votación popular) y al respectivo *Alcalde Local* (nombrado por el Alcalde Mayor, de acuerdo a una terna suministrada por cada localidad¹⁵). Las *Juntas Administradoras Locales* ejercen un papel protagonista en el establecimiento de las directrices de gobierno de cada localidad; contribuyen en la definición, aprobación, adopción, ejecución y veeduría del *Plan de Desarrollo Local*.

El *Plan de Desarrollo Local* es un documento de orientación para el desempeño de cada localidad, previa aprobación por parte del *Alcalde Mayor* de Bogotá. Un plan local tiene tres componentes esenciales: la estructura base del *Plan de Desarrollo de la Ciudad de Bogotá*, que designa los objetivos y políticas generales; un diagnóstico social, económico, cultural y ambiental priorizado (parte estratégica) y un plan de inversiones, que señale los recursos requeridos (disponibles y por conseguir).

En cualquiera de las legislaturas de la *Alcaldía Mayor* un *Plan de Desarrollo Local* se aprueba con base en la solicitud de su propia población, que debe haber diagnosticado sus necesidades básicas. No obstante, hay prioridad para los proyectos de carácter social y, dentro de estos, aquellos de gran impacto (cobijan varias áreas de la localidad y su población).

A partir del *Plan de Desarrollo Local* se asigna el presupuesto correspondiente. Estos recursos proceden de tres fuentes: la Administración Central de la Ciudad, las Entidades Descentralizadas (establecimientos públicos y empresas industriales y comerciales del Estado¹⁶) y el *Fondo de Desarrollo Local*.

La inversión o gasto social directo de la Administración Central es realizado con recursos provenientes de los impuestos predial (propiedad raíz) e industria y comercio (actividad económica). El *Fondo de Desarrollo Local* es la fuente más importante de recursos para cada localidad, ya que se constituye, prácticamente, en su propio patrimonio; existe un fondo para cada localidad, que se nutre con tres clases de ingresos: transferencias realizadas por la Administración Central, las cuales equivalen al

¹⁴ Sin embargo, el proceso de participación de la comunidad y la gestión para la definición de los marcos de acción de cada localidad ha sido lento. La población y sus representantes ha tenido que culturizarse en pensamiento y elementos técnicos. Solo desde mediados del siglo XXI se obtienen algunos resultados positivos al respecto; por lo tanto, el seguimiento de resultados es dispendioso (Alcaldía Mayor de Bogotá – Departamento Administrativo de Planeación, 2004).

¹⁵ El *Alcalde Mayor* se elige desde la presente legislatura (2008) para un período de 4 años; los ediles de las Juntas Administradoras comenzaron con un período de 4 años desde el 2004. La elección del *Alcalde Mayor* se realiza por votación popular desde mediados de la década del 80 y el período de gobierno inicial fue establecido para 2 años.

¹⁶ Son establecimientos públicos, por ejemplo, los fondos de educación, salud, vivienda y desarrollo urbano. Entre las empresas industriales y comerciales figuran la Lotería y la Terminal de Transporte.

90% de los ingresos recibidos¹⁷, ingresos corrientes (recursos propios generados a partir de multas, arrendamientos y otros ingresos no tributarios) y recursos de capital (donaciones, venta de activos, entre otros).

Se resalta que los recursos de los *Fondos de Desarrollo Local* han crecido de manera importante: alrededor de un 600% en términos reales entre 1993 y 2007¹⁸; sin embargo, este esquema no representa una descentralización significativa, dado que las Unidades Ejecutivas de las localidades, en cabeza de las entidades distritales, son las responsables de la contratación de los *Fondos de Desarrollo Local*.

Aunque cada administración municipal tiene sus propios objetivos y programas de inversión a financiar, en general se identifican los siguientes grandes sectores: gestión pública, hacienda, desarrollo económico, industria y turismo, salud, cultura, recreación y deporte, movilidad (sistema de transporte), gobierno, seguridad y convivencia, planeación, educación, integración social, ambiente y hábitat. En la última década, según la Alcaldía Mayor de Bogotá (2007) el 73% de la inversión ha sido realizada por cuatro entidades: Secretaría de Educación, Secretaría de Salud, Instituto de Desarrollo Urbano-IDU y Empresa de Acueducto y Alcantarillado.

La información estadística al respecto permite observar que la distribución de la inversión en las localidades tiende a cumplir principios de redistribución. Si se calcula un indicador de relación entre la inversión *per cápita* recibida por cada localidad y los impuestos directos *per cápita* generados (predial e industria y comercio), el sur de la ciudad (zona densamente poblada donde se ubica la mayor franja de población de bajos ingresos) resulta bastante beneficiado; de manera consecuente, el *centro-norte* aparece en el extremo opuesto (Chapinero es la localidad de mayor estrato social en Bogotá) (ver cuadro 6).

Cuadro 6. Impuestos e inversión *per cápita* en las en las zonas de Bogotá (*)
(Millones de pesos colombianos de 2002)

Zona	Impuestos generados	Inversión recibida	Inversión/Impuestos
Centro histórico	1.768	4.062	2,30
Centro-norte	1.888	1.743	0,92
Extensión occidental	416	1.761	4,23
Norte	280	717	2,56

(*) Corresponde a los gastos realizados con los impuestos de predial e industria y comercio.

Fuente: elaboración propia con base en cifras de la Secretaría de Hacienda Distrital.

Una manera de evaluar la eficiencia de las localidades en el uso de sus recursos es mediante el indicador de ejecución; es decir, qué proporción del presupuesto recibido ha sido invertido al finalizar el respectivo año fiscal. De acuerdo con este indicador, a pesar que en ninguna de las zonas de la ciudad se gasta el 100% de los ingresos, el porcentaje de ejecución es alto, con un promedio de 93%; sorprenden, el *centro histó-*

¹⁷ Según el Decreto 1421 de 1993, un 10% de los ingresos corrientes de la *Administración Central Municipal* serán recursos de transferencia destinados a las localidades.

¹⁸ Cálculo a partir de información reportada en *Alcaldía Mayor de Bogotá* (2007).

rico que tiene la proporción de ejecución más baja y la zona sur que le sigue, a pesar que esta última es un área privilegiada en la asignación de la inversión, por el contrario, las zonas ubicadas hacia el norte de la ciudad presentan los mejores resultados (ver cuadro 7).

Cuadro 7. Ejecución presupuestal en las en las zonas de Bogotá
(Millones de pesos colombianos de 2003)

Zona	Presupuesto definitivo generados (1)	Presupuesto ejecutado (2)	Porcentaje de ejecución (1)/(2)
Centro histórico	47.536	42.770	89,97
Centro-norte	25.423	23.996	94,39
Extensión occidental	69.299	63.306	91,35
Norte	13.173	12.412	94,22
Sur	180.325	168.332	93,35

Fuente: elaboración propia con base en cifras de la Secretaría de Hacienda Distrital.

Al respecto de la ejecución presupuestal, es interesante contrastar cómo la prioridad que realizan las localidades no necesariamente coincide con la importancia que otorga la *Alcaldía Mayor*. Un estudio realizado por la *Alcaldía Mayor – Departamento Administrativo de Planeación* (2004) sobre una muestra de diez localidades (Usaquén, en la zona norte; San Cristóbal, Bosa, Kennedy, Rafael Uribe y Ciudad Bolívar, en el sur; Fontibón, Suba y Engativá, en la extensión occidental del *centro*; y Puente Aranda, en el *centro histórico*) revela que mientras en el *Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2001-2004* la mayor proporción del presupuesto estaba dada para el objetivo de productividad (36%), seguido de educación (27%) y de justicia social (19%), en el agregado de esta muestra, el orden de prioridades y sus pesos es distinto: 39% justicia social, 16% productividad, 13% gestión pública admirable y 12% educación.

En consecuencia, y a partir de todos estos datos, cabe deducir que la estructura administrativa no es la esencial responsable de la debilidad del *centro* capitalino. El sistema garantiza una redistribución de los recursos desde las zonas más ricas a las más pobres y asegura una correcta financiación de servicios e infraestructuras en el conjunto de la metrópoli. Sin embargo, todo esto descansa sobre el supuesto de que todas las *Alcaldías menores* tienen idéntica capacidad de gestión e identificación clara de sus prioridades aspecto este que no tiene porque ser real como puede intuirse en el análisis de los datos de eficiencia del gasto. Dada la realidad de declive del *centro* apreciable en Bogotá un modelo más centralizado en el que se establezcan directrices más detalladas de uso de los fondos locales parece más apropiado.

4.2. El sistema urbano de transporte público

Cuando una comunidad hace mayor uso del transporte privado en detrimento del público se hace muy complejo acceder a los *centros urbanos*. Estos ocupan los espacios más antiguos de la ciudad, con trazados peor preparados para el uso masivo de auto-

móviles, menos plazas de aparcamiento y habituales congestiones. Esta situación puede favorecer el impuso de los *sub-centros* mejor preparados para el uso de auto-móvil.

La ciudad de Bogotá, de estructura extensiva, requiere de modo generalizado el uso de medios de transporte. Es oportuno evaluar la eficiencia y características de los mismos en la búsqueda de los elementos que han producido la *caída del valor del centro*.

El sistema de transporte público de Bogotá¹⁹ está conformado por tres medios principales: transporte público colectivo (buses, busetas y colectivos), transporte público masivo o *Transmilenio* (buses articulados y con red de alimentación) y el transporte público individual (taxis). La distribución del parque automotor y el número de pasajeros movilizados se muestra en el cuadro 8.

Cuadro 8. Distribución del parque automotor y de los pasajeros en Bogotá (*)

<i>Clase de transporte</i>	<i>Promedio mensual de vehículos</i>	<i>N.º de personas transportadas (miles)</i>	<i>Promedio diario de pasajeros (miles)</i>
Transporte público colectivo	18.339	274.969	3.055
Transporte público masivo (**)	1.367	91.090	1.156
Transporte público individual (***)	48.700	n.d	n.d.

(*) Los datos para las clases de transporte público son del cuarto trimestre de 2006 y los datos para el transporte público individual son a marzo de 2008.

(**) En servicio 1.225 (91% del total).

(***) Corresponde a la disponibilidad total de taxis, los cuales realizan 343.000 viajes diariamente.

n.d. = Dato no disponible.

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE) y Secretaría de Movilidad de Bogotá (Secretaría de Tránsito y Transporte hasta el 2005).

Aunque los indicadores relacionados con la distribución del parque automotor y los pasajeros en Bogotá reflejan un mayor número para el sistema de transporte público colectivo, la productividad (promedio de pasajeros transportados en relación al promedio diario de vehículos en servicio durante el período) indica que la movilización mensual de personas en transporte público masivo es más alta: 34.662 frente a 18.500 del transporte público colectivo, según los datos del DANE. El sistema público masivo de buses articulados²⁰, que conecta la ciudad de sur a norte, se ha cons-

¹⁹ En sentido estricto se denomina subsistema de transporte, como parte del sistema de movilidad (integración de la población en relación con la vida económica, social y espacial, más allá del desplazamiento) y, se circunscribe al transporte público.

²⁰ En términos técnicos, *transmilenio* es una estructura compuesta por buses articulados de alta capacidad que circulan por carriles segregados exclusivos en corredores troncales, los cuales se integran a unas rutas alimentadoras que cubren servicios circulares periféricos con buses de capacidad media; de manera paralela a estos corredores segregados, se dispone de carriles de uso mixto por donde circulan vehículos particulares, camiones y taxis. El sistema posee estaciones que cuentan con andenes elevados y puertas automáticas coordinadas con las de los buses por donde circula la población usuaria y, un sistema de control satelital monitorea este funcionamiento. Para ampliar el conocimiento a cerca del funcionamiento de este modo de transporte, se remite al lector a Chaparro (2002).

tituido desde el año 2000, en que entró en funcionamiento, en una pieza clave para el transporte de Bogotá y la movilización de su población, principalmente de ingresos medios y bajos. En promedio, según cifras publicadas por la Secretaría Distrital de Planeación, los habitantes de la Ciudad realizan un 10% de sus viajes a través de este medio; se exceptúa la población de ingresos más altos, la cual no hace uso de este modo de transporte.

Sin embargo el uso del automóvil privado es muy elevado y su utilización diaria se ha incrementado en los últimos años. En general, los habitantes de la capital efectúan su movilización diaria (10,5 millones de viajes) en algún modo de transporte (82%). De ellos el uso del transporte público colectivo es equivalente a un 36%, el servicio de transporte público particular es poco utilizado (6%), mientras que el automóvil tiene un porcentaje del orden de 26%, pero con un uso preferencial para los habitantes de mayores ingresos (55% de los viajes de la población de estratos altos y 39% de los viajes de la población de estratos de ingresos altos y medios).

De esta forma, puede decirse que en la ciudad de Bogotá durante el siglo XXI se vive una transformación en la utilización de los modos de transporte, con un privilegio del vehículo privado. El cuadro 9 muestra la evolución anual del número de personas movilizadas en el transporte público desde que se puso en operación el *Transmilenio*, reflejando no precisamente un sustitución entre el sistema colectivo y el masivo; pues si bien es cierto que el *Transmilenio* trae una tendencia creciente y, por el contrario, las diferentes formas de buses presentan descenso, la demanda total del sistema público (sin incluir taxis) también se ha reducido.

Cuadro 9. Miles de personas movilizadas en el transporte público de Bogotá

<i>Año</i>	<i>Transporte colectivo</i>	<i>Transporte masivo</i>	<i>Total transporte público</i>
2000	1.956	0	1.956
2001	1.681	119	1.800
2002	1.523	208	1.731
2003	1.477	230	1.707

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

El uso de los modos de transporte y la distancia recorrida determinan el tiempo de viaje que asumen los habitantes de Bogotá en sus trayectos. En promedio, el *Transmilenio* es la forma más rápida de movilizarse para aquellas personas que realizan grandes recorridos, mientras que el taxi o el automóvil resultan favorables para las distancias cortas (ver cuadro 10).

Respecto al tiempo utilizado en la movilización, este indicador ha sido bastante estable durante la década del 2000, siendo el promedio de duración total de un viaje de 51 minutos (ver cuadro 11).

Los minutos de recorrido en los desplazamientos frecuentes de los habitantes de Bogotá se explican, fundamentalmente, por la distancia que existe entre la ubicación del sitio de partida y la actividad a realizar. En general, las distancias más extensas ocurren por el motivo trabajo y, son las personas residentes en las localidades del sur

Cuadro 10. Distancia, velocidad y tiempo promedio del uso del parque automotor en Bogotá (2005)

<i>Clase de transporte</i>	<i>Distancia promedio recorrida por viaje (Km)</i>	<i>Velocidad promedio por viaje (Km)</i>	<i>Tiempo promedio de viaje (minutos)</i>
Transporte público colectivo	11	15	58
Transporte público masivo	11	18	49
Transporte público individual	7	14	34
Vehículo privado	9	13	42

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, según Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia (DANE).

Cuadro 11. Tiempos de desplazamiento en Bogotá, 2005 (Minutos de recorrido al destino final)

<i>Año</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>
Viaje no motorizado (caminata y trasbordo)	14,4	15,7	15,0	15,0	16,1
Viaje motorizado	35,0	35,3	32,8	37,6	36,6
Duración total del viaje	49,0	50,9	47,8	52,6	52,7

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.

las más afectadas; también se destaca que los habitantes del norte realizan desplazamientos amplios para ir al trabajo (probablemente ubicado un poco más al *centro*) o al estudio (colegios fuera de la ciudad o universidades tradicionales situadas en el *centro histórico* de Bogotá) (ver cuadro 12).

Cuadro 12. Distancia promedio según actividad frecuente, 2005 (kilómetros de recorrido)

<i>Zona</i>	<i>Trabajo</i>	<i>Estudio</i>	<i>Compras</i>	<i>Total promedios</i>
Centro histórico	6,81	5,09	6,18	6,05
Centro-norte	6,54	5,74	4,43	6,07
Extensión occidental	9,69	7,74	7,33	8,69
Norte	9,79	8,80	5,37	8,76
Sur	12,30	8,17	8,91	10,81

Fuente: Elaboración propia con base en cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Documentos de la Formulación del Plan Maestro de Movilidad 2005.

Otro indicador importante relacionado con la velocidad de la movilidad es el promedio de la velocidad de circulación del tránsito vehicular, estimada en 10 km/hora en vías importantes y de 5 km/hora en horas denominadas punta o pico. En este resultado, que es catalogado de inadecuado por los expertos²¹, influye el nivel de ocupación por parte de los vehículos privados.

²¹ Véase, por ejemplo, Chaparro (2002).

En definitiva todos los datos apuntan en el sentido claro de un creciente uso del automóvil privado frente a otros medios de transporte colectivos. Iniciativas como el *Transmilenio* han reducido algo esta tendencia pero no la han frenado ni invertido.

4.3. Otros factores de planificación urbana

La tendencia de declive de un *centro* nunca puede ser explicada por un único fenómeno. Normalmente confluyen diversos elementos combinados. El aumento del uso de automóviles privados según se produce una mejora del poder adquisitivo de la población capitalina es un factor explicativo de porqué van siendo más atractivos los *subcentros* de la ciudad que el tradicional *centro histórico*, pero al mismo tiempo nos ofrece pistas sobre otros posibles elementos explicativos.

Según se deriva de los informes de *Colliers International*, las oficinas ubicadas hacia el norte de la ciudad de Bogotá presentan alguna de las siguientes características: tiene un tiempo de construcción máximo de 20 años, su altura entre piso y techo es mínimo de 3 metros y siempre están dotadas de espacio de parqueo por cada 40 metros cuadrados de oficina. Sin embargo las oficinas ubicadas más hacia el *centro histórico* de Bogotá tienen un tiempo de construcción superior a los 25 años en la mayoría de los casos, el aparcamiento es por cada 50 metros cuadrados de oficina o superior y los sistemas de seguridad de acceso y contra incendio son los básicos. Todo ello demuestra el hecho de que los nuevos *subcentros* presentan el atractivo de modernidad y eficiencia frente a un *centro histórico* menos preparado.

Las superficies comerciales juegan siempre un papel muy relevante, tanto por la dinamización social que generan como por el incremento del valor de las zonas en las que se ubican.

En este sentido, y según la información de la Secretaría de Turismo de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en la actualidad, la capital del país cuenta con 26 centros comerciales, que se extienden por las diferentes zonas definiendo corredores de actividad de comercio y negocios en general. Sin embargo, su ubicación y dinámica no es homogénea, sino que se concentra principalmente hacia el norte de la ciudad. Mientras la zona sur de la ciudad que es la más densamente poblada solo tiene dos centros comerciales, la zona norte que está formada por una sola localidad dispone de catorce. Por su parte, el *centro histórico*, al igual que la extensión occidental, tienen sólo tres centros comerciales; en tanto que la extensión norte del *centro* tiene cuatro. Esta distribución de edificios o espacios para uso comercial también presenta una diferenciación respecto al tipo de actividades que ahí se realizan. En general, además de los locales, todos disponen de áreas para comidas rápidas, algún espacio de juegos infantiles y cines, excepto en el corazón del *centro histórico*; entre las actividades económicas más comunes figuran: servicios bancarios, Internet y disco-tiendas. De manera más específica, en los centros comerciales del sur de la ciudad se establecen grandes supermercados, no así en los del norte, que disponen de tiendas mucho más especializadas y exclusivas, e incluso pueden tener galerías de arte, teatritos, sala de convenciones y restaurantes de lujo; adicionalmente, en el norte de la ciudad, en los centros comerciales se ejercen actividades de asesoría empresarial, tipo informática,

publicidad, mercadeo, inmobiliaria y abogados, entre otros. También, en los centros comerciales del norte, sus clientes siempre cuentan con aparcamientos.

Estos elementos de modernidad comercial y edificativa de la zona norte esta indudablemente añadiéndole un valor elevado respecto al *centro* tradicional de la ciudad. Otros elementos de planificación urbana acaban por confirmar esta tendencia.

Desde 1998 la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, ha desarrollado un plan estratégico de construcción de aparcamientos y áreas de estacionamiento de carácter público para esta zona, con el fin de complementar la demanda y organizar la vía pública. Así se construyeron aparcamientos subterráneos en ubicaciones de gran impacto en la ciudad (Edificio *World Trade Center*, bahías carrera 15, calles 96 y 97 y, carrera 11); en la actualidad, a partir de este programa, el norte de la ciudad dispone de 1.630 cupos de aparcamiento subterráneo y 289 cupos de parqueaderos en lotes a nivel.

En definitiva todo apunta de modo claro a que las medidas políticas tomadas desde hace una década favorecen el desarrollo del norte de la ciudad no existiendo en paralelo una actuación tan decidida en la revitalización del *centro*. Esto esta ocasionando la división de la metrópoli en tres grandes áreas: el sur, residencial y empobrecido; el norte y occidente, moderno, adaptado a las necesidades actuales y con dinámicas de enriquecimiento; y el *centro*, que queda atrapado en medio de las dos realidades de Bogotá perdiendo el protagonismo que antaño tenía por sus peores infraestructuras y mayor antigüedad de sus construcciones.

5. Conclusiones y propuestas

Según las ciudades crecen se expanden y va siendo más complejo mantener una eficiente gestión de los espacios que va ocupando el área metropolitana. Las grandes ciudades dan lugar a *subcentros* en la periferia. La presencia de estos *subcentros* garantiza la distribución eficiente de bienes y servicios entre la población sin necesidad de desplazamientos diarios. Sin embargo, algunas ciudades crecen consolidando y manteniendo la primacía de un *centro* principal y otras asisten a un declive del mismo. El primer modelo, con el mantenimiento de un *centro* fuerte, facilita una mayor cohesión de la población de la ciudad integrado minorías y clases sociales en torno a ese espacio común de convivencia y contacto social. La presencia de un *centro* en la cúspide de los *lugares centrales* que se desarrollen a su alrededor suele dar lugar una estructura radial que es más fácil de conectar haciendo rentables y más eficientes a los medios de transporte público y aminorando, de este modo, las *deseconomías* de contaminación acústica y atmosférica que suelen producirse en las grandes ciudades.

El análisis de las experiencias de América Latina es especialmente interesante. La zona asiste a un desarrollo económico que trae consigo fuertes crecimientos de las principales urbes. Resulta muy difícil atender a las necesidades y retos que se originan en estas metrópolis que se expanden a ritmos muy intensos. La ciudad de Bogotá es un buen ejemplo de ello. En las últimas décadas se han adoptado políticas inteligentes que están convirtiendo a la capital colombiana en un referente para el país y

para su entorno en Latinoamérica. Sin embargo, y a pesar de los esfuerzos, existen signos que evidencian una decadencia del *centro* y un cierto abandono de la periferia meridional.

En este trabajo hemos centrado nuestro interés en esta ciudad aplicando una metodología propuesta por Polèse y Chapain (2003) usada por estos autores a diversos casos de Estados Unidos y México, lo que posibilita disponer de referentes internacionales con los que comparar nuestro análisis para la ciudad de Bogotá.

Los resultados muestran una clara debilidad del *centro* de la capital de Colombia. Esta debilidad es especialmente clara al referirnos al *centro histórico* pero, aunque el resultado se modera al extender el *centro* a sus ramificaciones norte y occidente, los resultados evidencian que el crecimiento de Bogotá está viniendo acompañado de un declive del *centro*. Se ha reflexionado sobre los distintos elementos que pueden haber causado esta situación. En la literatura al uso se suelen recurrir a explicaciones tales como la estructura administrativa del gobierno de la ciudad, el sistema de transporte público así como factores vinculados a otros aspectos de la planificación urbana.

El análisis efectuado permite considerar que la debilidad del *centro* de Bogotá no se debe, al menos no de modo claro, ni a la estructura administrativa ni al sistema de transporte público de la ciudad. Es cierto que el sistema de gestión aplicado en Bogotá no es el más adecuado para reforzar al *centro*: se aplica un modelo de gestión descentralizada que limita las posibilidades de redistribución y empobrece al *centro*. Sin embargo el sistema está diseñado de modo que no se produce una absoluta descentralización fiscal por lo que no debería ser la causa de un *centro* tan débil. El uso del vehículo crece inexorablemente según la ciudad se va desarrollando. Esto deteriora la calidad y uso de los medios de transporte público. Sin embargo se han hecho apuestas de transporte colectivo muy apropiadas para la realidad capitalina, tales como el *Transmilenio* que permite disponer a la ciudad de modo inmediato, sin necesidad de enormes infraestructuras, de un medio de transporte público eficiente y barato.

¿Qué está haciendo entonces disminuir la relevancia del *centro* de Bogotá? Una exploración de las políticas aplicadas a lo largo de los últimos lustros muestra el hecho de que en las zonas más ricas de la ciudad, al norte de la misma, se hayan desarrollando complejos comerciales y centros de negocios modernos y bien equipados. El *centro* sin embargo adolece de un deterioro progresivo que lo está haciendo cada vez menos atractivo. El sur se ha convertido en el área pobre de la ciudad. Bogotá experimenta así un peligroso proceso de polarización social. Al norte la riqueza asegura la seguridad y calidad de los servicios, al sur se concentra cada vez más la pobreza y el *centro* ha quedado atrapado en medio de lo que cada vez parecen ser más claramente dos ciudades diferentes.

Urge una planificación urbana con un eje principal: la revitalización del *centro* y su uso como espacio de interacción de todas las clases sociales. Es necesario continuar mejorando la apariencia y seguridad del mismo, dotarlo de dinamismo social y actividad comercial. Es aconsejable también limitar la proliferación de nuevos complejos comerciales en el norte y revitalizar el sur de la ciudad. La aplicación de estas medidas puede rescatar la integración social de una ciudad a tiempo de crecer cohesionada. De otro modo se corre el peligro de agrandar la brecha entre norte y sur de y perder un punto común de contacto: el *centro*.

6. Bibliografía

- Alvergne, C. y Coffey, W. (1997): "Les Logiques d'Organisation et de Transformation de l'Emploi du Systeme Urbain Canadien". *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 5.
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2007): *Finanzas sanas y sostenibles para la equidad y el desarrollo 1992-2007, documento general*, Bogotá, Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá – Departamento Administrativo Catastro (2006): *El catastro y la gestión territorial en Bogotá*, Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá – CID Universidad Nacional de Colombia (2005): *Informe final Condiciones de vida y convergencia Bogotá y la región central*, Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaria de Tránsito y Transporte (2005): *Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Documento Ejecutivo*, Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá – Departamento Administrativo de Planeación (2004): *Evaluación de los planes de desarrollo local en diez localidades de Bogotá y su efecto en el desarrollo distrital*, Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría de Hacienda – Departamento Administrativo de Planeación (2004): *Recorriendo Bogotá, D.C., una aproximación desde las localidades del Distrito*, Bogotá, Colombia.
- Alonso, W. (1964): *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*. Harvard University Press, Cambridge, Mass.
- Borrero, O. (2005): "Impacto de Unicentro en Bogotá", en Bogotá: Un evento, una década, Documento Cámara de Comercio de Bogotá, Bogotá, Colombia.
- Buitrago, O. y Carvajal, N.I. (2005): *La dimensión regional en los planes de ordenamiento territorial del área metropolitana de Bogotá*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia – Maestría en Geografía, convenio con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Bogotá, Colombia.
- Catin, M. (1991): "Économies d'agglomération et gains de productivité", *Revue d'économie régionale et urbaine*, 5:65-598.
- Capello, R. (1998): "Economics of scale and city size: theory and empirical studies revisited", *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1, p. 43.
- Chaparro, R. (2002): *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del transporte masivo, Transmilenio*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Serie recursos naturales e infraestructura No. 48.
- Chrastaller, W. (1935): *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Fischer, Jena, Alemania.
- Coffey, W.J. y M. Polèse (1988): "La transformation de l'espace économique canadien: ¿assistons-nous à un mouvement centre-périphérie?" *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1.
- Frieden, B. y Sagalen, L. (1991): *Downtown, Inc; How America rebuilds cities*, Mitt Press, Estados Unidos.
- Garreau, J. (1991): *Edge City. Life on the New Frontier*, Doubleday, New York.
- Giersch, H. (1995): *Urban Agglomeration and Economic Growth*. Publications of the Egon-Sohmen-Foundation, New York and Heidelberg: Springer.
- Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano (1996): *Ciudades Europeas Sostenibles. Informe*. Comisión Europea, Bruselas.
- Henderson, V. (1988): *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press, Nueva York.
- Mc-Dowell, L.M. (1997): "The new services class: housing, consumption and lifestyle among London Bankers in 1990s", *Environment and Planning A*, 29 (11).
- Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca (2003): *Dinámica demográfica y estructura funcional de la región Bogotá-Cundinamarca 1973-2020*, Bogotá, Colombia.
- Moyart, L. (1997): "Role of producer services in urban development". *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1.
- Leo, P.Y. y Philippe, J. (1998): "Service expansion and centrality in metropolis". *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1.

- Pérez, S. y Polèse, M. (1999): "La integración económica continental norteamericana y su impacto en el sistema urbano y regional: evidencias para Canadá y México", *Aportes*, 12- IV, Revista de la Facultad de Economía, BUAP, Puebla, México.
- Pérez, S. y Pujol, R. (2003): *Desafíos de los centros de las ciudades mesoamericanas. Los casos de tres metrópolis*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Costa Rica.
- Polèse, M. y Chapain, C. (2003): "La evolución de los centros urbanos: la experiencia de América del Norte", capítulo II en Pérez, Salvador y Pujol, Rosendo (Eds.): *Desafíos de los centros de las ciudades mesoamericanas. Los casos de tres metrópolis*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Costa Rica.
- Prud'homme, R. (1997): "Urban transportation and economics development". *Region et Developpement*, 5, pp. 40-53.
- Secretaría Distrital de Planeación – Subsecretaría de Planeación Socioeconómica (2007): *Suelo urbano en Bogotá. Síntesis de coyuntura*, Bogotá, Colombia.
- Stanback, T.M. Jr. (1991): *The New Suburbanization*, Westview Press, Boulder.
- Zambrano, F. (2005): "Bogotá: El inicio de la modernidad", en *Bogotá: Un evento, una década*. Documento Cámara de Comercio de Bogotá, Bogotá, Colombia.

