

## Derechos, renovación y especulación urbana

Sin duda alguna, con el tiempo Bogotá se ha convertido en receptora de muchos migrantes nacionales e internacionales que buscan en ella una mejor alternativa de vida, ya que es una ciudad que cuenta con cuantiosas ventajas que la convierten en una de las ciudades más atractivas de América Latina. Bogotá alberga gran variedad de centros culturales, educativos, económicos y comerciales, y así ha ganado reconocimiento internacional por el creciente potencial financiero y por contar con algunas de las 500 mejores universidades del mundo según *QS World University Ranking* para 2017. De manera que Bogotá se posiciona como una de las ciudades más competitivas del país e incluso de Latinoamérica. Sin embargo, con el paso de los años y de las distintas administraciones, Bogotá ha quedado inmersa en una infraestructura física primaria, desorganizada y mal planeada, potencializada por la corrupción, que ha ocasionado que no esté a la par con el desarrollo acelerado que

ha tenido la ciudad en otros sectores, como los mencionados anteriormente.

Por ejemplo, Bogotá hoy no cuenta ni con la infraestructura vial ni con un servicio de transporte público óptimos, que den abasto y logren cumplir a cabalidad con la necesidad que tienen los más de 7.900.000 habitantes que se movilizan diariamente a lo largo y ancho de la ciudad (Secretaría Distrital de Planeación, 2016).

Muestra de ello es que, según el informe presentado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en 2013, un 29.7 % de la malla vial de la capital, representada en más de 1.114.6 km-carril, se encontraba en regular o mal estado. Esto contribuye indudablemente a que la movilidad en la ciudad no sea eficiente y a que colapse en algunas vías principales en las horas pico, lo cual se traduce en interminables trancones y pérdidas en términos de calidad de vida de las personas que diariamente se ven enfrentadas a soportar esta situación.



Centro histórico de Bogotá. Imagen obtenida de [<https://pixabay.com/>].

Sumado al problema del mal estado de las vías en Bogotá está el aumento desorbitado de vehículos particulares, que de 2002 a 2014 fue de 221.4 %. Esto se convierte en una situación bastante preocupante, ya que esto genera que el trancón dure 30.4 % más de lo que se demoraba en el año base (2002) y provoca no solo que un bogotano pase 125 minutos diarios en el tránsito, sino que además este pierda productividad y calidad de vida, y que la capital aumente sus problemas ambientales y de salud pública (Gómez Carvajal, 2016).

A estos problemas viales y al significativo aumento de vehículos se unen los problemas administrativos del sistema de transporte público de Bogotá, que se ha caracterizado por ser desorganizado, por la falta de planeación, por malas inversiones y proyecciones y por no dar abasto a la cantidad masiva de personas que utilizan este servicio diariamente. TransMilenio es el sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá y del municipio de Soacha,

que cuenta con portales ubicados en las zonas periféricas de la ciudad, con estaciones y carriles exclusivos. Sin embargo, este sistema tampoco se ha salvado del deterioro y del mal estado de las vías; evidencia de ello es la troncal de la Caracas.

Por otra parte, también se observa la ineficiencia en la incorporación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que consiste en desaparecer el antiguo esquema de buses de transporte público urbano-privado (la guerra del centavo), que generaba inseguridad vial y desorden en el sistema.

### **¿Invasión, migración o desplazamiento?**

Otro factor determinante en los problemas capitalinos es la forma como se ha venido expandiendo la ciudad de Bogotá de manera irregular, e incluso en ocasiones de manera ilegal, no solo por migrantes, como estudiantes o trabajadores que buscan un mejor futuro en la ciudad, sino también por dinámicas sociales como el conflicto armado y la violencia urbana. Como resultado, se invaden territorios de la ciudad, especialmente hacia las periferias, en busca de refugio.

Mientras que en el centro de la ciudad aún existen zonas baldías y sin desarrollar, la ciudad se sigue propagando y urbanizando hacia las periferias, y eso

ocasiona mayores costos en la medida en que se requiere la ampliación de las redes de servicios básicos, tales como la energía y el alcantarillado, además de tener que invertir más no solo en la construcción de nuevas infraestructuras para la movilidad, sino también en la mitigación de riesgos y protección de la naturaleza (Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Hacienda Distrital y Departamento Administrativo de Planeación Distrital, 2004)<sup>1</sup>.

Esta dispersión en los suelos hacia las periferias provoca que la población y la infraestructura del municipio de Soacha y de Bogotá se integren, lo que produce que los ciudadanos tengan que realizar grandes recorridos para lograr llegar a sus destinos, teniendo en cuenta, primero, que en el centro y el oriente de la ciudad se ubican los principales centros de educativos, culturales y financieros; y, segundo, que la población que habita en dichas periferias debe dedicar mayor tiempo en sus desplazamientos.

A pesar de esto, no todas las zonas periféricas se ven afectadas de la misma manera. Esto se observa en la zona norte de la ciudad, la cual claramente posee mayores preeminencias en cuanto a la fácil accesibilidad a centros de recreación, comercio, educación

y de salud de buena calidad, además de poseer una mejor malla vial y, en ocasiones, un sistema de transporte público apto para zonas de mayor concentración de masas.

A estos problemas se suma la falta de sentido de pertenencia que algunos habitantes y turistas tienen hacia la ciudad, y que se refleja en la falta de cultura ciudadana y de conciencia ambiental. A pesar de los intentos que han tenido algunas administraciones—tales como el proyecto para la cultura ciudadana, el espacio público y la calidad ambiental, impulsados por Antanas Mockus, o el proyecto Bogotá Humana propuesto por Gustavo Petro—, las cuales buscaron en su momento mitigar las conductas que afectan la imagen y la organización de la ciudad, estas políticas públicas resultaron infructuosas debido a que no presentaron continuidad al paso de las siguientes administraciones (Concejo de Bogotá, D. C., 2013).

Para que dichas medidas tengan resultados favorables y permanentes, es necesario hacer un trabajo conjunto entre administraciones, para que estas logren tomar conciencia del potencial que pueden llegar a tener algunos de los proyectos de las administraciones anteriores y tengan en cuenta las inversiones a las cuales está sujeta la ciudad, con el fin de reducir los costos que conlleva omitir proyectos que ya estaban en ejecución e iniciar unos

1 “35 % del territorio bogotano está ocupado por barrios ilegales”. (El Espectador, 2010).

nuevos, haciendo así que el dinero y el esfuerzo invertidos no sean en vano.

## Gentrificación y el derecho a la ciudad de buena calidad

El derecho a la ciudad se debe exigir en cuanto más se acentúa la desigualdad en las ciudades; sin embargo, existen fenómenos que se forman tras el telón de cambios urbanos. Este es el caso del fenómeno de la gentrificación, que juega un papel perverso, escondido en el marco de la Nueva Agenda Urbana<sup>2</sup>.

La gentrificación se designa como la “buena sociedad”. Esta buena sociedad trae consigo la exclusión de algunos habitantes de la ciudad. Este fenómeno es observable en algunas zonas de la ciudad, especialmente en el centro de Bogotá, que ha traído consigo nuevos cambios en la concepción de la zona y en el mercado inmobiliario, que se aprovecha de esta nueva concepción del área.

Los planes de renovación urbana generan mejoras en las zonas en donde se ejecuta dicha renovación; esto es visto como un embellecimiento de la ciudad, que cambia las concepciones de los habitantes y visitantes no solo

porque se puede ver como un sector más ordenado y seguro respecto a los demás, sino por el tipo de proyectos inmobiliarios que se desarrollan.

Estos cambios producen la llegada de “una nueva clase de habitantes” que cambian el sector con el poder económico que poseen, pues la estructura comercial se transforma y toma un aspecto en el que el consumo conspicuo se convierte en el nuevo baluarte del sector.

Esta zona transformada se convierte en un lugar con un alto costo de vida para los residentes que precedían el cambio urbano. Dado este alto costo para los residentes de baja capacidad adquisitiva, estos se ven en la obligación de vender o abandonar sus casas, de modo que estos antiguos residentes se trasladan a lugares que se adapten a su capacidad adquisitiva.

¿Cómo estos habitantes hubieran podido prevalecer en sus hogares originarios? Seguramente las fuerzas del mercado no son capaces de garantizar los derechos de los ciudadanos originarios, que se ven obligados a cambiar su residencia mediante un “desplazamiento forzado”. Allí es donde la buena planificación urbana y el papel de las instituciones del Estado deben intervenir y prever la mantenimiento de los habitantes a los que el mercado segrega.

2 Esta agenda pretende generar un vínculo de refuerzo recíproco entre la urbanización y el desarrollo bajo tres facilitadores: sistemas fiscales locales, planificación urbana y servicios básicos de infraestructura (Citiscoppe, 2017).

## Desafíos urbanos

A pesar de todos los inconvenientes que la ciudad tiene, ocasionados, entre otras cosas, por la falta de organización y la corrupción, Bogotá se sigue proyectando como una de las mejores ciudades de Colombia, lo que implica que tiene que empezar a asumir ciertos retos para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y para su desarrollo integral.

Uno de los principales retos que tiene actualmente la ciudad es crear políticas públicas para el fenómeno de hiperurbanización<sup>3</sup> y todos los problemas que se derivan de este, tales como la inseguridad, el trabajo informal, el mal manejo de los recursos naturales y la inequidad. Para ello, es imprescindible que Bogotá tenga como principal objetivo mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes proveyendo los servicios básicos y recursos necesarios para propiciar el buen vivir de sus ciudadanos. Para lograr este objetivo, se debe empezar por garantizar una vivienda digna e implementar políticas públicas que permitan promover el equilibrio social y espacial (ONU-Hábitat, 2013).

A su vez, Bogotá no solo necesita garantizar ser una ciudad más democrática y permitir a los ciudadanos

participar en la toma de decisiones que contribuyan al desarrollo íntegro de la ciudad, sino también implementar políticas que ayuden a tener una relación sostenible con el medio ambiente y los recursos naturales.

Por último, Bogotá necesita perentoriamente la consolidación de un sistema de transporte público eficiente y una planificación urbana que incentive a la promoción de una economía inclusiva que permita afrontar los retos de una forma más estratégica, integral y efectiva (ONU-Hábitat, 2013).

Para lograr estas metas, se ha de tener en cuenta que Bogotá no es la única ciudad que padece estas problemáticas sociales. *London School Economics* realizó un estudio en el que comparó a la capital colombiana con Tokio, Londres y Nueva Delhi, con el fin de mostrar las diferencias en la toma de decisiones de políticas públicas para distintas ciudades que se enfrentan a cambios similares. El estudio concluyó que cada una implementa distintos modelos de gestión y que los recursos para su ejecución provienen de diferentes sectores. Por ejemplo:

Londres es un referente mundial, no solo por su red de transporte, sino por ser de las pocas ciudades que [han] implementado con éxito un sistema de cobros por congestión y bicicletas públicas. Su modelo es conservador, pues el servicio es responsabilidad

3 Hiper: Exceso. Urbanización: Proceso de concentración de la población en áreas urbanas. (The Free Dictionary, s. f.).

compartida, casi por mitades, entre la alcaldía y la nación. Tanto la capital colombiana como la inglesa tienen en común que aspectos como la operación de los buses es privada, pero las decisiones de movilidad y las políticas están en manos del sector público. (El Tiempo, 2015).

Por lo tanto, para una ciudad más eficiente y sustentable se necesita un apoyo integral entre el Gobierno nacional y el local. Esto proyecta a una Bogotá con más disposición y conocimiento de sus problemáticas sociales, económicas y culturales, capaz de combatir los cambios regionales, nacionales y mundiales.

## Referencias bibliográficas

Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Hacienda y Departamento Administrativo de Planeación Distrital. (2004). *Recorriendo Ciudad Bolívar. Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D. C.* Bogotá: Autores. Recuperado de [goo.gl/Tdi3A4](http://goo.gl/Tdi3A4)

Citiscoppe. (2017). *¿Qué es la Nueva Agenda Urbana?* Recuperado de [goo.gl/E8LUCX](http://goo.gl/E8LUCX)

Concejo de Bogotá, D. C. (enero de 2013). Proyecto de Acuerdo 012 de 2013. Por el cual se modifica parcialmente la estructura administrativa del Distrito Capital en el sector cultura y se crea el Instituto Distrital

de Cultura Ciudadana. Recuperado de [goo.gl/dw1hWe](http://goo.gl/dw1hWe)

El Tiempo. (16 de febrero de 2015). Bogotá, vista a la luz de Tokio, Londres y Delhi. *El Tiempo*. Recuperado de [goo.gl/thzhSF](http://goo.gl/thzhSF)

El Espectador. (16 de marzo de 2010). 35 % del territorio bogotano está ocupado por barrios ilegales. *El Espectador*. Recuperado de <http://bit.ly/2ia4XaQ>

Gómez Carvajal, N. (24 de noviembre de 2016). Los habitantes de Bogotá pasan 21 días al año en trancones. *El Tiempo*. Recuperado de [goo.gl/1zy5SB](http://goo.gl/1zy5SB)

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). (2013). Instituto de Desarrollo Urbano. Recuperado de <https://www.idu.gov.co/atencion-al-ciudadano/conservacion/inventario-malla-vial>

ONU-Hábitat. (enero de 2013). *Colombia. Documento de Programa de País (2012-2014)*. Bogotá: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat Colombia. Recuperado de [goo.gl/YAEipY](http://goo.gl/YAEipY)

QS. (2016). *QS World University Rankings 2016*. Recuperado de [goo.gl/CSRnwk](http://goo.gl/CSRnwk)

Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2016). *Proyecciones de población*. Recuperado de [goo.gl/n7etkm](http://goo.gl/n7etkm)

The Free Dictionary. (s. f.). Hiper. Recuperado de <http://es.thefreedictionary.com>