

**VIVIENDA, MOVILIDAD, EMPLEO Y URBANISMO
SOSTENIBLE PARA LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES**

MELQUISEDEC GUERRA MORENO

D.N.I. ó PASAPORTE. CC19328313

DIRECTOR. FERNANDO PABLO, MARCOS M.

Departamento de Derecho Administrativo, Financiero y Procesal.

PROGRAMA DE DOCTORADO

“Estado de Derecho y Buen Gobierno”

FACULTAD DE DERECHO

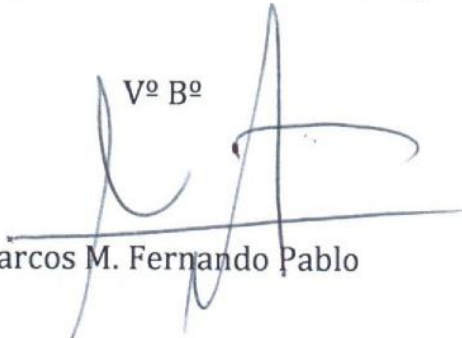
Campus Miguel de Unamuno 37071 -

SALAMANCA (ESPAÑA)



TESIS DOCTORAL PRESENTADA POR D. MELQUISEDEC GUERRA MORENO D.N.I. ó PASAPORTE. CC19328313, PARA OBTENCION DEL GRADO DE DOCTOR CONFORME AL RD 1393/2007, BAJO LA DIRECCION DE D. MARCOS FERNANDO PABLO, PROFESOR TITULAR DE DERECHO ADMINISTRATIVO DEL DEPARTAMENTO DE DERECHO ADMINISTRATIVO, FINANCIERO Y PROCESAL DE LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA,

Vº Bº



Marcos M. Fernando Pablo

TABLA DE CONTENIDO ¹

Carta de calificación	1
Lista de figuras	13
Dedicatoria	17
Agradecimiento	19
Glosario	21
Resumen	33
Abstrac	35
Introducción	37
Planteamiento del problema, marco teórico, marco jurídico y justificación	47
Identificación del problema	49
Descripción de la problemática existente en Colombia	51
Metodología y diseño experimental	56
Justificación	58
Hipótesis	59
Población	60
Cambio de residencia.	61

¹ Esta es la tabla de contenido de la tesis completa, la cual sigue las normas APA, aquí no se reflejan los niveles de títulos y subtítulos por cuanto al trasladarlos se desconfigura dicho trabajo, pero si desean ver la tesis completa se podrán remitir a la biblioteca de la Universidad de Salamanca o adquirir el libro que se publica con los contenidos completos de la misma con algunas pequeñas modificaciones con el nombre de; urbanismo para la modernización de las ciudades.

Población desplazada en Colombia.	62
Proyecciones de crecimiento de la población colombiana.	69
Evolución y proyecciones de población.	72
Planteamiento del problema	78
Objetivo general	78
Objetivos específicos	78
Análisis de movilidad, la vivienda y empleo.	78
Propuesta en materia de movilidad.	79
Fundamentación Jurídica del plan de ordenamiento territorial y la expropiación.	79
Propuesta de reconstrucción de ciudades ambientalmente sostenibles.	79
Banco de ideas de urbanismo.	80
Interés y originalidad del tema elegido	80
Grado de innovación prevista	81
Marco teórico y jurídico sobre movilidad, vivienda y empleo	83
Manejo de la pobreza en Colombia	84
Incidencia de la pobreza nacional de 2000 a 2014.	85
Pobreza y evolución del PIB de 1990 al 2014 en Colombia.	88
Porcentaje de crecimiento del PIB en América Latina.	93
Relación del mejoramiento de la vivienda entre el PIB y el IPC.	96
Producción de vivienda y producto interno bruto de edificaciones.	97
Antecedentes relacionados con la vivienda	98
Taza de urbanización en Colombia en el siglo XX Y XXI.	99
Taza de urbanización en Colombia de 1928 a 2015	100
Ordenamiento jurídico.	101
Bogotá, población, economía y vivienda	103
Problemas de movilidad vivienda y empleo en Colombia	109
La vivienda afectada por riesgos y desastres socio naturales	111

Ciclo económico y crisis en Colombia y América latina	112
Modelo centro periferia.	113
Balanza entre importaciones y exportaciones.	119
Incremento de los precios de la vivienda	120
La clasificación de la vivienda por precios y salarios de la población.	122
Análisis de la influencia de la vivienda social en la economía y desarrollo de las ciudades	123
Colombia y su paso a la modernidad en vivienda y urbanismo	143
Desempleo y empleo en Colombia	151
Estructura fiscal de Colombia y ajustes requerido del 2010-2020.	154
El contexto internacional y nacional del derecho a una vivienda digna.	155
Tasa de desempleo en Colombia	159
Tasas de ocupación total en Colombia 2002 – 2014	161
Número de ocupados del sector de la construcción en Colombia	162
Desarrollo económico, vivienda, urbanismo y empleo en Colombia	164
Políticas laborales en Colombia	166
Reestructuraciones de las empresas públicas.	169
Lo malo es no estar en las roscas.	171
Estatuto laboral	174
Políticas de pleno empleo	179
Agencia oficial de empleo	182
Renovación urbana y modernización de las ciudades	185
Visión prospectiva para la planeación de las ciudades	186
Colombia y su paso al desarrollo en vivienda y urbanismo	196
Rehabilitación del centro de las grandes ciudades	196
Uso alternativo del suelo.	198
Servicio social obligatorio y personas privadas de la libertad.	199
Servicios y equipamientos básicos.	202

Materiales y componentes.	203
Asistencia técnica.	203
Financiamiento, movilización de recursos.	203
Fuerza de trabajo y participación de los usuarios.	208
Participación de la empresa privada en los proyectos de vivienda.	208
Apoyo y financiación de la vivienda social.	209
Satisfacción integral de necesidades.	210
Implementación y transferencia de tecnología.	211
La clasificación de la población, precios y salarios.	212
Financiación de vivienda sin usura.	213
La burbuja en los precios.	214
La vivienda para los pobladores desplazados.	215
Promover prácticas culturales responsables con el entorno.	216
Reducir la vulnerabilidad de todo tipo.	217
Responsabilidad social empresarial (RSE).	219
Vivienda, urbanismo y su influencia mutua.	220
Desarrollo humano y distribución del ingreso.	230
Estado de la vivienda en Colombia.	232
Habilitación de suelo urbanizable	232
Clases de suelo	235
Suelo urbano.	235
Suelo de expansión urbana.	236
Suelo rural.	237
Suelo suburbano.	238
Suelo de protección	238
Actuación urbanística pública	239
Espacio público en actuaciones urbanísticas	241

Reparto equitativo de cargas y beneficios	243
Unidades de actuación urbanística	244
Desarrollo prioritario de unidades de actuación urbanística.	245
Procedimiento para su caracterización, delimitación y aprobación.	246
Delimitación de las unidades de actuación urbanística.	247
Ejecución de las unidades de actuación urbanística.	249
Ejecución mediante reajuste de tierras.	250
Cooperación entre partícipes.	251
Compensación en tratamientos de conservación.	252
Fondos de compensación.	252
Índices de edificabilidad.	253
Urbanización en suelo de expansión	254
Desarrollo y construcción prioritaria.	254
Diseño del nuevo plan vial para darle accesibilidad a la ciudad.	257
Análisis de la movilidad en diversos países del mundo	257
Transporte público versus transporte privado	268
Política, administración y movilidad sostenible en la ciudad Bogotá Colombia	278
Opinión de expertos.	279
Misión y funciones de la Secretaría de Movilidad de Bogotá.	282
Movilidad sostenible en Bogotá, Colombia.	284
Sistema integrado de transporte SITP en Bogotá	285
Propuestas de solución para la movilidad en el nuevo siglo	289
Construcción de grandes túneles subterráneos o “baypas” para la movilidad.	290
Construcción de avenidas de por lo menos 20 carriles.	292
Aumento de carriles vehiculares en algunas calles y avenidas actuales.	294
Fortalecimiento del sistema integrado de transporte.	297
No a peajes en las grandes avenidas ya construidas.	298

Promoción de vehículos eléctricos y a gas.	298
Construcción de grandes obras por concesión.	299
Reparcheo masivo y permanente de calles.	300
Eliminación de Semáforos o sincronización inteligente en ola verde.	301
Planificar según las velocidades medias.	301
Ciclo vías y moto vías sí, pero no por los andenes.	303
Cargue y descargue nocturno.	303
Vías exclusivas de alta velocidad.	304
Control periódico de emisión de gases y revisión técnico mecánica.	305
Sistema integrado de transporte público (SITP).	305
Promoción de la bicicleta a través del uso de la ciclo vía.	306
Tasas impuestos gravámenes o peajes.	308
Establecimiento de jornadas variables tanto para empleados públicos como privados.	309
Regulación de la oferta, chatarrización y movilidad.	310
Implementación de vehículos móviles de alta tecnología.	313
Construcción de puentes y vías elevadas	314
Tren de cercanías.	314
Vía aérea o Teleférico por la carrera 7 de Bogotá.	315
Planes de ordenamiento territorial en Colombia	317
Las normas urbanísticas aplicadas a la planeación	317
Planteamientos rectores del ordenamiento territorial	317
Principios del proceso de ordenamiento territorial.	318
Plan Director de Recuperación de Bulevares.	319
Obligatoriedad de los planes de ordenamiento.	319
Armonía con el plan de desarrollo del municipio.	320
De la participación comunal en el ordenamiento del territorio	320
Formulación de los planes de ordenamiento territorial.	322

Vigencia y revisión del Plan de Ordenamiento.	323
La trama urbana y modelos de tramas urbanas.	324
Competencias en materia de ordenamiento territorial	353
Competencias de la Nación.	353
Competencias del Departamento.	354
Competencias de los Distritos Especiales.	355
Competencias del Municipio.	355
Las normas urbanísticas aplicadas a la planeación	356
Urbanismo y clasificación de las normas urbanísticas	359
Normas urbanísticas estructurales.	360
Normas urbanísticas generales.	364
Normas complementarias.	366
Función pública del urbanismo	367
Planes de ordenamiento territorial del distrito capital de Bogotá	368
Objeto de las normas de ordenamiento territorial	370
Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989	370
Establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio	370
Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios	371
Promover la armoniosa concurrencia	371
Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales	371
Fundamentos de las normas de ordenamiento territorial	371
Fundamentación legal y expropiación por vía administrativa	374
Aspectos generales	374
Delimitación del perímetro urbano	381
Motivos de utilidad pública	410
Entidades competentes para adquirir por enajenación voluntaria o decretar la expropiación de inmuebles	413
Iniciación del proceso de enajenación forzosa	415

Procedimiento para la enajenación forzosa	416
La expropiación por vía administrativa.	416
Incumplimiento de la función social por parte del comprador	419
Conformidad de la expropiación con los planes de ordenamiento territorial	419
Modificaciones al procedimiento de enajenación voluntaria	420
Expropiación por motivos de utilidad pública	426
Condiciones de urgencia.	426
Criterios para la declaratoria de urgencia.	427
Determinación del carácter administrativo.	427
Indemnización y forma de pago.	428
Decisión de la expropiación.	429
Notificación y recursos.	430
Efectos de la decisión de expropiación por vía administrativa.	430
Proceso contencioso administrativo	437
Transferencia de inmuebles	440
Otorgantes del subsidio	441
Expropiación por motivos de equidad	442
Proceso de enajenación forzosa en pública subasta.	442
Proceso de enajenación voluntaria	443
Licencias y sanciones urbanísticas	443
Bogotá ciudad prototipo para el desarrollo de la propuesta	447
La ciudad que queremos vivir	447
Plan de desarrollo económico y social y de obras públicas para Bogotá Distrito Capital	449
Reconstrucción de la ciudad de Bogotá	456
Construcción de vías de accesibilidad.	458
Crecimiento de las ciudades hacia arriba.	459
Reconstrucción del centro a la periferia.	463

Reconstrucción y ampliación de la malla vial.	466
Planes de ordenamiento territorial a largo plazo	471
Comunidades integrales autosuficientes	472
Experiencias de reconstrucción por desastres naturales	483
Concentración de vivienda campesina	485
Ciudades ambientalmente sostenibles	489
Protección o renovación de los recursos naturales en el desarrollo de los proyectos de Obras en el distrito capital	489
Hagamos de la ciudad un parque.	490
Ciudades Justas.	496
Ciudades democráticas.	496
Ciudades que reciclan todos los productos	504
La responsabilidad social empresarial (RES)	508
Contaminación atmosférica.	510
Reconstrucción de zonas vegetales	513
El compostaje.	514
Explotación de piedra y otros minerales	525
Fabricación de los productos finos de construcción.	525
Explotación de terrenos arenosos para recolección de arena	530
Reciclaje de papel.	531
Disminución de costos a través del reciclaje.	536
Conclusiones	539
Recomendaciones	555
Referencias bibliográficas	557
Apéndice	587
Anexo 1. Normas o conceptos de urbanismo	593
Anexo 2. Relación de normas sobre expropiación y afines en Colombia.	613

LISTA DE FIGURAS²

Figura 1. Causas de cambio de residencia	61
Figura 2. Población desplazada de Colombia.	65
Figura 3. Población según sexo en Colombia	70
Figura 4. Tasa de crecimiento demográfica en Colombia	71
Figura 5. Estructura de la población por edad y por sexo en Colombia.	72
Figura 6. Estructura de la población por sexo y edad.	73
Figura 7. Evolución de la población de Bogotá Colombia 2000-2020.	73
Figura 8. Evolución de la pobreza en Colombia.	85
Figura 9. Inflación en Colombia.	89
Figura 10. Crecimiento real del pib en Colombia.	94
Figura 11. Porcentaje de crecimiento del pib en américa latina	95
Figura 12. Comportamiento del pib en la construcción en Colombia de 2000 a 2014.	98
Figura 13. Tasa de urbanización	99
Figura 14. Viviendas, hogares y personas por estrato.	105
Figura 15. Los carriles de las vías según la propuesta de ciudad lineal.	139
Figura 16. Estructura zonal según las curvas de renta de los diferentes suelos.	
Figura 17. Modelo de anillos concéntricos. Ciudad de Tandil (2001)	144
Figura 18. Modelo de anillos concéntricos. Ciudad de Olavarría (2001).	147
Figura 19. Modelo de anillos concéntricos. Ciudad de pergamino (2001)	148
Figura 20. Tasa de desempleo en Colombia de 1999 a 2014.	160
Figura 21. Tasas de ocupación total en Colombia 2002-2014.	162

² Esta es la lista de figuras de la tesis completa, si desean ver la tesis completa se podrán remitir a la biblioteca de la Universidad de Salamanca o adquirir el libro que se publica con los contenidos completos de la misma con algunas pequeñas modificaciones con el nombre de; urbanismo para la modernización de las ciudades.

Figura 22. Población ocupada en el sector de la construcción en Colombia de 2001 a 2014.	164
Figura 23. Evolución del salario mínimo en Colombia de 1990 al 2014.	166
Figura 24. Mapas de ríos y humedales en Bogotá.	217
Figura 25. Porcentaje de la inversión en materiales de construcción.	235
Figura 26 .red vial de Bogotá	279
Figura 27. Proyección de las construcciones integrales autosuficientes.	293
Figura 28. Propuesta de sistema raíz de grandes avenidas de acceso.	295
Figura 29. Ampliación y reconstrucción de la malla vial.	296
Figura 30. Bosquejo de la red vial de tras milenio.	306
Figura 31. Propuesta de trenes de cercanías en Bogotá Colombia.	314
Figura 32. Red vial de teleférico o avenida elevada por la séptima.	315
Figura 33. Plan de ordenamiento	324
Figura 34. Configuración de tramas para el desarrollo de las ciudades.	325
Figura 35. Teorías de estructura interna de la ciudad de la ecología urbana. .	351
Figura 36. Límites territoriales de Bogotá	383
Figura 37. Bogotá y su división política en localidades.	448
Figura 38. Proyecto de vías de ingreso y retorno a Bogotá.	459
Figura 40. Proyección construcciones integrales autosuficientes.	469
Figura 41. Comunidades integrales autosuficientes	473
Figura 42. Comunidades integrales autosuficientes.	475
Figura 43. Estructura de las comunidades integrales tipo 2.	476
Figura 44. Comunidades integrales autosuficientes.	477
Figura 45. Comunidades integrales autosuficientes.	482
Figura 46. Plantas de tratamiento de aguas en Bogotá.	491
Figura 47. Jardines decorativos en las ciudades.	495

AGRADECIMIENTO

A mi tutor Dr. Fernando Pablo Marcos, por guiarme por el camino de la investigación y haberme permitido el desarrollo y culminación de la investigación que ahora estoy presentando, quien me ha apoyado en mi formación académica, creyendo en mí, no dudando en ningún momento de la ejecución de mis habilidades.

Al Arquitecto Luis Felipe Espinosa, quien me ha dado su valiosa orientación y diseños en los campos de la arquitectura, me ha permitido aterrizar muchas de los conceptos y propuestas que aquí se hacen, quien, con su ayuda desinteresada, me brindó información relevante, actual y muy cercana a la realidad de nuestra ciudad y pertinente para la investigación

A Gloria Puentes magister en investigación educativa, por su apoyo incondicional en el mejoramiento de la redacción, estilo y ajustes metodológico incluidos en esta tesis, que la han llevado hasta donde está ahora.

A Paola Castellanos economista y magister en economía de la Universidad Javeriana, quien me dio sus orientaciones en esta materia.

Al ingeniero Diego Zabaleta y al técnico en sistemas Misael Salinas, los cuáles plasmaron los resultados de la investigación en diseños originales, atractivos y de gran realce para el éxito del proyecto.

A mis profesores a quienes les debo gran parte de mis conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza.

Los resultados de este proyecto, están dedicados a todas aquellas personas que, de alguna forma, son parte de su culminación.

Finalmente, un eterno agradecimiento a esta prestigiosa Universidad de Salamanca, la cual abrió sus puertas después de haber yo dado tantas vueltas, con el propósito de culminar mi formación profesional, de lo cual me sentiré siempre muy orgulloso.

GLOSARIO

Bloguero. Persona que crea o gestiona un blog. El nombre de bloguero, lo adquiere en realidad cualquier persona, que podríamos decir, de manera relativamente profesional, se dedica a desarrollar un blog, cualquier persona que lo desee puede comenzar uno, basta tan solo sentir ganas de comunicar algo, ideas o ser apasionados por algún tema en especial.

Ciclo ruta. Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. Bogotá ha venido siendo líder en la implementación de ciclo rutas, pero si algo debe reconstruirse totalmente son esas ciclorutas que se construyeron sobre los andenes obstruyendo el tránsito peatonal, dichas ciclo rutas deben ser carriles más pequeños demarcados al pie de los andenes inclusive en algunas partes podrían ser utilizados entre semana como carriles para automóviles y los fines de semana en ciclo rutas para optimizar su uso.

Chatarrización. Es darle de baja en el uso de los vehículos para ser utilizadas sus partes como chatarra, especialmente mediante el reciclaje por el sistema de fundición a altas temperaturas.

Dane. Departamento administrativo nacional de estadística (DANE) es el organismo encargado de las estadísticas oficiales en Colombia.

Diversidad. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial reconoce las diferencias geográficas, institucionales, económicas, sociales, étnicas y culturales del país, como fundamento de la unidad e identidad nacional, la convivencia pacífica y la dignidad humana.

Economía y buen gobierno. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; la organización territorial del estado deberá garantizar la planeación y participación decisoria de los entes territoriales en el desarrollo de sus regiones, auto sostenibilidad económica, el saneamiento fiscal y la profesionalización de las administraciones territoriales, por lo que se promoverán mecanismos asociativos que privilegien la optimización del gasto público y el buen gobierno en su conformación y funcionamiento. La ley determinará los principios de economía y buen gobierno mínimos que deberán garantizar los departamentos, los distritos, los municipios, las áreas metropolitanas, sus descentralizadas, así como cualquiera de las diferentes alternativas de asociación, contratos o convenios plan o delegaciones previstas en la presente ley.

Entropizarse. Entropía es una noción que procede de un vocablo griego que puede traducirse como “vuelta” o “transformación”, utilizado en sentido figurado. Es una magnitud termodinámica que indica el grado de desorden molecular de un sistema o medida de la incertidumbre existente ante un conjunto de mensajes, es la pérdida de energía de un sistema.

Equidad social y equilibrio territorial. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; la ley de ordenamiento territorial reconoce los desequilibrios en el desarrollo económico, social y ambiental que existen entre diferentes regiones geográficas de nuestro país y buscará crear instrumentos para superar dichos desequilibrios. Por ello la nación y las entidades territoriales propiciarán el acceso equitativo de todos los habitantes del territorio colombiano a las oportunidades y beneficios del desarrollo, buscando reducir los desequilibrios enunciados. Así mismo, los procesos de ordenamiento procurarán el desarrollo equilibrado de las diferentes formas de división territorial.

Equipamiento. Áreas, edificaciones e instalaciones de uso público o privado, destinadas a proveer a los ciudadanos de los servicios colectivos de carácter educativo, formativo, cultural, de salud, deportivo recreativo, religioso y de bienestar social y a prestar apoyo funcional a la administración pública y a los servicios urbanos básicos del municipio. En las nuevas comunidades integrales debe garantizarse una variedad de servicios para que los residentes tengan todo cerca de su hogar.

Franja de amoblamiento. Zona que hace parte de la vía de circulación peatonal y que está destinada a la localización de los elementos de mobiliario urbano y la instalación de la infraestructura de los servicios públicos. El ideal es que estas franjas estén entre la división de las calzadas o debajo de los andenes de manera que no ocupen espacios adicionales y los mismos tengan comunicación o espacios de ingreso y mantenimiento cada cierta distancia para que los mismos puedan ser modificados periódicamente como casi siempre lo exigen las necesidades por los cambios tecnológicos o arquitectónicos.

Franja de circulación peatonal. Zona o sendero de las vías de circulación peatonal, destinada exclusivamente al tránsito de las personas. Estas franjas deben estar debidamente demarcadas y desplegarse una capacitación a los ciudadanos para que se utilicen adecuadamente, es decir siempre se transite por allí.

Gálibo. Altura entre la superficie de rodadura de la calzada y el borde inferior de la superestructura de un puente. De mucha importancia para garantizar la movilidad de los discapacitados.

Gradualidad y flexibilidad. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial reconoce la diversidad de las comunidades y de las áreas geográficas que componen el país, por tanto, ajustará las diferentes formas de división territorial. Las entidades e instancias de integración territorial se adaptarán

progresivamente, para lo cual podrán asignárseles las competencias y recursos que les permitan aumentar su capacidad planificadora, administrativa y de gestión. En el caso de las instancias de integración, las competencias y recursos serán asignados por las respectivas entidades territoriales que las componen.

Holístico. Se forma a partir del término griego ὅλος (hólos, que en español significa 'total', 'todo', 'entero'). El holismo es un concepto creado en el año 1926 por Jan Christiaan Smuts que describió como “la tendencia de la naturaleza de usar una evolución creativa para formar un todo que es mayor que la suma de sus partes”. Holístico se suele aplicar a términos como planteamiento, pensamiento, paradigma, enfoque, concepto o programa para significar que se utiliza una visión integral y completa en el análisis de una realidad, es una forma de analizar algo desde diversos puntos de vista, o se en distintas dimensiones. Holística es una tendencia o corriente que analiza los eventos desde el punto de vista de las múltiples interacciones que los caracterizan. El holismo supone que todas las propiedades de un sistema no pueden ser determinadas o explicadas como la suma de sus componentes. En otras palabras, el holismo considera que el sistema completo se comporta de un modo distinto que la suma de sus partes. Holístico es un adjetivo que indica que algo es relativo o pertenece al holismo. En términos generales, holístico indica que un sistema y sus propiedades se analizan como un todo, de una manera global e integrada, ya que desde este punto de vista su funcionamiento sólo se puede comprender de esta manera y no sólo como la simple suma de sus partes.

Integración. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; los departamentos y los municipios ubicados en zonas fronterizas pueden adelantar programas de cooperación dirigidos al fomento del desarrollo comunitario, la prestación de los servicios públicos, la preservación del ambiente y el desarrollo productivo y social, con entidades territoriales limítrofes de un estado.

Lixiviado. Es el líquido que se forma por la reacción, arrastre o filtrado de los materiales que constituyen los residuos y que contiene en forma disuelta o en suspensión, sustancias que pueden infiltrarse en los suelos o escurrirse fuera de los sitios en los que se depositan los residuos y que puede dar lugar a la contaminación del suelo y de cuerpos de agua.

Loteamiento. Dividir en lotes o parcelas un terreno, es toda división o parcelamiento de inmueble en dos o más fracciones destinadas a la venta en zona urbana, suburbana o rural, con fines de urbanización.

Manzana. Es la superficie comprendida dentro del perímetro delimitado por las vías públicas peatonales o vehiculares. En Bogotá Colombia las mismas tienen aproximadamente 100 metros cuadrados, la propuesta es que las mismas tengan por lo menos 200 metros de lado de manera que permitan espacios internos amplios para zonas verdes y recreación de los habitantes de estas comunidades de manera que garanticen la seguridad de los que allí viven sobretodo de los menores de edad, que no tendrán que salir

a espacios externos a exponerse a personas desconocidas o vehículos a grandes velocidades.

Mobiliario urbano. Conjunto de elementos, objetos y construcciones dispuestos o ubicados en la franja de amueblamiento, destinados a la utilización, disfrute, seguridad y comodidad de las personas y al ornato del espacio público. Este amueblamiento urbano podrá aumentar en la medida que las construcciones elevadas liberen espacio en suelo que permitan implementar todos estos desarrollos.

Participación. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; la política de ordenamiento territorial promoverá la participación, concertación y cooperación para que los ciudadanos tomen parte activa en las decisiones que inciden en la orientación y organización territorial.

Pasos urbanos. Vía del orden nacional, departamental, municipal o distrital, comprendida dentro del perímetro de la zona urbana de cada municipio o distrito. Serán las grandes vías perimetrales o de entrecruzamiento que se vienen planteando, las cuales deberán ser de trazados rectos y permitir altas velocidades, por lo menos 100 kilómetros por hora.

Perfil vial. Representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido perpendicular al eje, el conjunto de elementos urbanísticos que la comprenden entre los paramentos de los inmuebles. Estos perfiles viales son los que deben esquematizarse desde ya para ver los desarrollos futuros, para que todos comprendan por donde se puede construir y por donde no, y seguramente ver donde será estratégico invertir según las necesidades o las posibilidades de valorización.

Plaza. Espacio libre, tratado como zona dura, que se destina al uso cotidiano al servir de soporte a eventos cívicos. Es lugar de encuentro y relaciones entre los ciudadanos, en este, predominan los elementos arquitectónicos sobre los paisajísticos naturales y el peatón tiene una condición prioritaria. En una ciudad que libera espacio en el uso del suelo podrá hacer este tipo de construcción, distribuida de manera equitativa en la ciudad.

Porcentaje de población en edad de trabajar (PET). Es un indicador que muestra la relación porcentual entre el número de personas que componen la población en edad de trabajar, frente a la población total.

Prospectiva. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial estará orientado por una visión compartida de país a largo plazo, con propósitos estratégicos que guíen el tipo de organización territorial requerida.

Protección del patrimonio. Estos planes especiales deben posibilitar el análisis pormenorizado de las determinaciones de planeamiento necesarias y proponer la compatibilización entre una adecuada protección del patrimonio y la necesidad de ejecución de obras, que garanticen la adecuación de habitabilidad de los espacios edificados de uso residencial. Estudio socio-económico de la población afectada.

Red vial local. Es la conformada por el conjunto de vías que permiten la comunicación entre las urbanizaciones y la red vial secundaria, garantizando la accesibilidad interna a cada una de las unidades prediales de la urbanización. Esta red vial local debe ampliarse de manera que permita fácil accesibilidad, pero sobretodo este rodeada de andenes mínimo de 3 metros de ancho y antejardines de 5 metros que algún momento puedan ser utilizadas para abrir nuevos carriles en caso de ser necesario.

Regionalización. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial promoverá el establecimiento de regiones de planeación y gestión, regiones administrativas y de planificación y la proyección de regiones territoriales como marcos de relaciones geográficas, económicas, culturales, y funcionales, a partir de ecosistemas bióticos y biofísicos, de identidades culturales locales, de equipamientos e infraestructuras económicas y productivas y de relaciones entre las formas de vida rural y urbana, en el que se desarrolla la sociedad colombiana y hacia donde debe tender el modelo de estado republicano unitario. En tal sentido la creación y el desarrollo de regiones de planeación y gestión, regiones administrativas y de planificación, y la regionalización de competencias y recursos públicos se enmarcan en una visión del desarrollo hacia la complementariedad, con el fin de fortalecer la unidad nacional.

Resiliencia. La resiliencia es la capacidad de los seres vivos sujetos para sobreponerse a períodos de dolor emocional y situaciones adversas. Cuando un sujeto o grupo es capaz de hacerlo, se dice que tiene una resiliencia adecuada, y puede sobreponerse a contratiempos o incluso resultar fortalecido por éstos. En psicología, capacidad que tiene una persona para superar circunstancias traumáticas como la muerte de un ser querido, un accidente, etc.

Separador. Es el elemento del perfil vial que divide las calzadas o ciclo rutas. Este separador debe ser ancho en construcciones nuevas de manera que permita una ampliación en el futuro en caso que el tránsito demande la habilitación de nuevos carriles.

Sostenibilidad. Es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial conciliará el crecimiento económico, la sostenibilidad fiscal, la equidad social y la sostenibilidad ambiental, para garantizar adecuadas condiciones de vida de la población.

Tasa de desempleo. Es la relación porcentual entre el número de personas que están buscando trabajo (DS), y el número de personas que integran la fuerza laboral (PEA). Está compuesta por: a) tasa de desempleo abierto; b) tasa de desempleo oculto.

Tasa de informalidad. Se define como la relación porcentual de la población ocupada informal sobre el total de la población ocupada en el trimestre del año para el cual se hace el cálculo.

Tasa de ocupación. Es la relación porcentual entre la población ocupada (OC) y el número de personas que integran la población en edad de trabajar (PET).

Tasa de subempleo. Es la relación porcentual entre el número de personas subempleadas (OS), y el de personas que integran la fuerza laboral (PEA). Está compuesta por: tasa de subempleo por insuficiencia de horas; tasa de subempleo por condiciones de empleo inadecuado; tasa de subempleo competencias; tasa de subempleo por ingreso.

Trialéctica. Es un término creado por primera vez por el grupo de cibernética social de América latina, que busca ser contrapropuesta a la dialéctica marxista, afirmando que la contradicción no se daba entre dos lados, sino entre tres lados que representan formas de energía polarizadas. Hoy se plantea como una concepción filosófica, científica y técnica para impulsar el desarrollo integral y maximizar la calidad de vida, que surgió como resultado de un largo proceso de investigación social, realizada por el filósofo, y abogado Luís Gómez de la vega (1927-2007), a través del instituto de investigaciones integradas, y que la dio a conocer, por vez primera en Venezuela, en 1967, con una propuesta impresa titulada el gran esquema. La trialéctica, conocida también como metodología compleja, se fundamenta en un modelo lógico-matemático, que partiendo de la concepción más abstracta interrelaciona sistémicamente todos y cada uno de los aspectos en los cuales subdividimos el quehacer existencial, estableciendo holística y funcionalmente la conjunción entre espacio/tiempo; energía/información y causa /efecto: sistemas de recursos dimensionables y relacionados. Sistema metodológico, indefectiblemente dan respuestas a la problemática existencial, en la búsqueda de la verdad, la realidad y la justicia. Soportados siempre en el marco referente de la filosofía integralista.

RESUMEN.

La investigación busca mostrar cómo a partir de un análisis de la problemática social relacionada con la movilidad, la vivienda, el empleo y el medio ambiente, se puede terminar en una propuesta de urbanismo para la modernización de las ciudades.

Utiliza una metodología deductiva, descriptiva, analítica y prospectiva para la solución de la problemática sobre la movilidad, vivienda y empleo en Bogotá, Colombia que permita superar muchos de estos problemas existentes actualmente.

El grado de innovación consiste en la integración de las disciplinas jurídicas, administrativas y económicas, para buscar la solución de uno de los grandes problemas actuales en las ciudades como es su envejecimiento y deterioro frente a las necesidades de movilidad, vivienda y empleo para las nuevas generaciones.

Muestra como las ciudades se envejecen y estas se pueden remodelar mediante planes de ordenamiento territorial a corto, mediano y largo plazo, de manera que respondan no solo a las necesidades de ampliación de servicios, sino a la implementación de las nuevas tecnologías que ha traído la sociedad moderna generando un Banco de ideas de urbanismo pensando en una mejora que cubra por lo menos unos 500 años adelante.

La propuesta se denomina; comunidades integrales autosuficientes, que son desarrollos urbanísticos que ofrecen vivienda, comercio básico, parqueaderos y servicios sociales para dar respuesta integral a las necesidades básicas de estas comunidades.

El impulso a la vivienda repercute necesariamente en la mejora del empleo especialmente de la mano de obra menos calificada, pero igualmente la búsqueda del mejoramiento en la movilidad si se construye sobre los márgenes de las nuevas vías de accesibilidad genera un verdadero marco arquitectónico que modernizara la ciudad,

inicialmente por donde transitan la mayoría de los ciudadanos y luego internamente hasta donde de la creatividad de los artistas gobernantes, arquitectos e ingenieros

Está orientado a que sirva de herramienta a los profesionales que han llegado a los niveles de decisión del Estado con formación diversa y que están interesados en participar en el proceso de elaboración y gestión de políticas públicas en el desarrollo de sus tareas de buscar solución a las necesidades de empleo y vivienda.

Es una propuesta que está en contravía de la mayoría de los tratadistas en materia de movilidad que la base la fundamentan en la restricción vehicular, mientras esta busca fundamentar la planeación para la apertura de grandes vías de accesibilidad, que den movilidad a las congestionadas ciudades, mientras logran reconstruirse planificadamente del centro a la periferia y con crecimiento aéreo, que permita la modernización de las envejecidas ciudades.

ABSTRAC

The research sought to show how from an analysis of the social problems related to mobility, housing, employment and the environment, can result in a proposal for the modernization of urban cities.

Use deductive, descriptive, analytical and proactive approach to solving the problem of mobility, housing and employment in Bogota in Colombia in order to overcome many of these problems currently existing.

The degree of innovation involved the integration of legal, administrative and economic disciplines, to find the solution of one of the major current problems in cities such as aging and deteriorating meet the needs of mobility, housing and employment for new generations.

It shows how these cities are older and can remodel by land use plans in the short medium and long term, so that not only meet the needs of expanding services, but the implementation of new technologies has brought modern society Bank of generating ideas on improving urban planning covering at least 500 years later.

The proposal calls; Comprehensive self-sufficient communities that are housing developments that offer housing, basic commerce, parking and social services to provide comprehensive response to the basic needs of these communities.

The boost to housing necessarily affect improving employment especially in the hands of less skilled labor, but also the pursuit of improvement in mobility if it is done on the margins of the new avenues of accessibility

Rehabilitation of large cities arises, by opening major access roads and reconstruction of the center to the periphery, through the growth of the cities up the concentration of rural housing, housing finance without usury development parks, malls and public gardens, which convert the city into a park.

It is aimed to serve as a tool for professionals who have come to the decision levels of the State with diverse backgrounds and are interested in participating in the process of development and management of public policies in the performance of their duties to seek a solution to the employment and housing needs.

It is a proposal that is counter to most scholars in the field of mobility based on the based on the vehicle restriction, while it sought to support planning for the opening of major roads accessibility, giving mobility to congested cities, while achieving a planned rebuild the center to the periphery and aerial growth, enabling the modernization of aging cities.

PALABRAS CLAVE

Derecho Administrativo, Urbanismo, Movilidad, Vivienda, Empleo, Planes de Ordenamiento Territorial

INTRODUCCIÓN

Este es un resumen de la investigación sobre; Vivienda, Movilidad, Empleo Y Urbanismo Sostenible Para La Modernización De Las Ciudades, tesis doctoral que lleva dicho nombre en la Universidad de Salamanca, se efectuó para la lectura de la misma en el auditorio de grados de la facultad de derecho de la Universidad de Salamanca, se adelanto siguiendo las siguientes categorías para direccionar la investigacion; 1. metodología; 2. marco teórico y situación socioeconómica, 3. vivienda social, 4. movilidad, 5. empleo, 6. modelos urbanos, 7. renovación urbana, 8. fundamentos legales y jurisprudenciales del urbanismo, 9. ciudades ambientalmente sostenibles, 10. conclusiones y recomendaciones.

Busca mostrar cómo a partir de un análisis de la problemática social relacionada con la movilidad, la vivienda, empleo y medio ambiente, se puede determinar una propuesta de urbanismo para la modernización de las ciudades que permita superar muchos de los problemas existentes actualmente en Bogotá y Colombia y esta pueda servir de modelo en otras latitudes.

La investigación busca hacer una descripción y analisis de la problemática en materia de vivienda, empleo y movilidad existente en Colombia para luego pasar a hacer una proposición prospectiva, que permita superar muchos de los problemas relacionados con el urbanismo existente actualmente en Bogotá Colombia, que impacte en la solución de dichos problemas siguiendo los postulados de Waldemar de Gregory y Pareto.

Se analiza la triada; vivienda, empleo y movilidad, porque son tres problemas especialmente relacionados que pueden ser solucionados en buena proporción mediante una propuesta innovadora prospectiva y gerencial en materia de urbanismo para la modernización de las ciudades.

Es una investigación de tipo deductivo, descriptivo, analítico y propositivo, fundamentado en una rica investigación bibliográfica y la elaboración de una propuesta prospectiva y gerencial de planeación plan de ordenamiento territorial (POT) a largo plazo para la reconstrucción de las ciudades, que lleven al desarrollo de las mismas, la misma es producto de mi experiencia profesional como abogado especialista en administración pública y magíster en ciencias políticas. Aunque la version original se presento con metodología APA en este resumne se hacen ajustes como titulos en mayuscula y citas de pie de pagina por sugerencia del tribunal de tesis.

La investigación parte de la ilustración y descripción de algunos elementos básicos de economía, como son; indicadores multidimensionales de población, pobreza; desarrollo humano y distribución del ingreso; relación del Producto interno bruto (PBI) e índice de precios al consumidor (IPC), análisis de empleo y desempleo y su impacto en la construcción, para proponer una política adecuada de movilidad y vivienda que tenga impacto en el en el empleo y en el urbanismo.

Pretende lograr comprender la fundamentación legal en materia de planeamiento y expropiación por vía administrativa, ya que es de suma importancia para garantizar el desarrollo de las ciudades, poder abonar a la administración una salida expedita mediante compraventa o permuta con los propietarios para que estos se beneficien de los nuevos desarrollos quedándose en sitios privilegiados hacia el futuro por la modernización de la ciudad o en caso de no alcanzar a negociar su venta hacer su expropiación, teniendo en cuenta el principio Constitucional Colombiano que el interés privado debe ceder al interés colectivo.

La propuesta será la creación de comunidades integrales autosuficientes que ofrezcan vivienda, comercio básico, parqueaderos y servicios sociales para dar respuesta integral a las necesidades básicas de estas comunidades.

La propuesta busca mostrar el proceso de enajenación voluntaria y enajenación forzosa como garantía para el ejercicio de los derechos de los ciudadanos, pero también para ajustar el desarrollo de las ciudades a las normas urbanísticas para que estas se pongan al día en los desarrollos de la tecnología y la demanda de las necesidades sociales.

El capítulo ciudades ambientalmente sostenibles, busca pensar cómo podría planearse una ciudad futurista, lo cual significa pensar en la protección o renovación de los recursos naturales en el desarrollo de los proyectos de obras en Bogotá Distrito Capital como prototipo de ciudad pensada para la reconstrucción en el modelo de comunidades integrales autosuficientes.

Bogotá Distrito Capital, ciudad que debe pensarse como una metrópoli ambientalmente sustentable, pues por todos es conocido el estado de deterioro ambiental en que ha entrado el planeta y los cambios climáticos que se vienen dando en todo el mundo, los cuales necesitan prevenirse o mitigarse.

Para esto se ha pensado en una ciudad verde o ciudad jardín con el propósito de convertir la ciudad en un gran parque, para lo cual se requiere implementar la reconstrucción de zonas verdes por toda la ciudad, para que a pesar de las fuentes de contaminación por las emisiones atmosféricas que expiden los vehículos y las fábricas, los árboles sean fuente de transformación de todo el gas carbónico en oxígeno, para poder tener unas ciudades saludables.

METODOLOGÍA. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

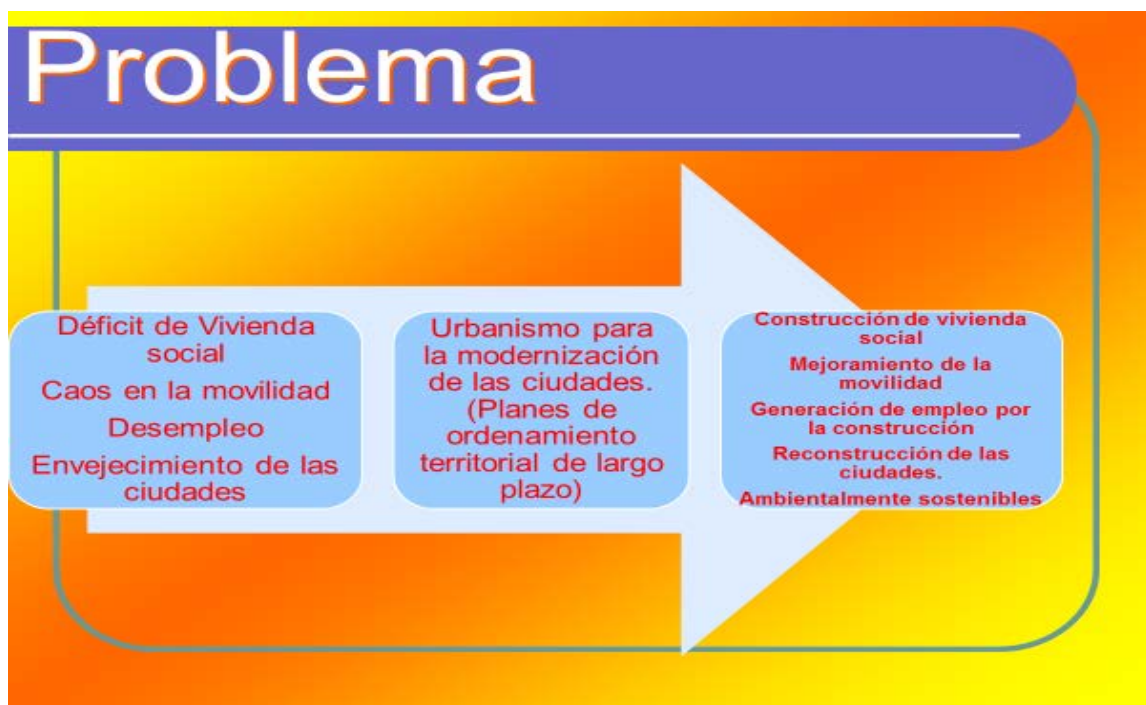
La arquitectura, la escultura, la pintura, la música y la poesía, pueden ser llamadas "las eflorescencias" de la vida civilizada. Herbert Spencer³

Se toma como problema de investigación; percibir si mediante una política de urbanismo para la reconstrucción de las ciudades en sus vías de acceso y del centro a la periferia con crecimiento hacia arriba, se podrá contribuir a la solución del problema de movilidad, vivienda y empleo para desarrollar ciudades modernas y ambientalmente sostenibles.

³ Herbert Spencer. Nació en Brighton, Inglaterra, Reino Unido el 27 de abril de 1820 y Fallecimiento 8 de diciembre de 1903 a los (83 años), fue Sociólogo, filósofo, psicólogo, antropólogo, naturalista Spencer desarrolló una concepción omnímoda de la evolución como el desarrollo progresivo del mundo físico, los organismos biológicos, la mente humana, y la cultura humana y las sociedades. Era «un exponente entusiasta de la evolución», e incluso «escribió acerca de la evolución antes de que lo hiciera Darwin». Como polímata, contribuyó a una amplia gama de temas, incluyendo la ética, la religión, la antropología, la economía, la teoría política, la filosofía, la literatura, la astronomía, la biología, la sociología y la psicología. Durante su vida alcanzó una tremenda autoridad, sobre todo en el ámbito académico de habla inglesa. «El único otro filósofo inglés en haber logrado tal popularidad generalizada fue Bertrand Russell, y que fue en el siglo XX». Spencer era «el intelectual europeo más famoso en las últimas décadas del siglo XIX»,^{3 4} pero su influencia se redujo drásticamente después de 1900. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Herbert_Spencer

Esta investigación se ocupa de los grandes problemas que se han generado en ciudades como Bogotá Colombia que, por haber crecido sin una adecuada planeación, hoy son urbes envejecidas, congestionadas en su movilidad, heterogéneas en su estética, limitadas en las posibilidades de mejorar los servicios públicos y en los medios de adoptar la tecnología que nos brinda hoy la ciencia.

La crisis de la movilidad, vivienda y el empleo ha afectado en tiempos recientes tanto a países desarrollados como en vías de desarrollo, aunque el origen de la problemática tiene algunas aristas distintas para los diferentes países, existen patrones comunes en su causación y posible solución, que es viable analizar y proponer su solución a través de un trabajo de investigación doctoral.



Si bien la crisis de la vivienda, ha afectado a muchos países en los últimos años, comenzando por Estados Unidos de Norteamérica y algunos países europeos, el presente trabajo de investigación analizará la problemática colombiana con algunas referencias a los desarrollos españoles, de manera que tenga sentido desarrollar una investigación por

parte de un colombiano, pero en una Universidad Española y que ésta pueda significar interés para los académicos de ambos países.

Las propuestas que esta investigación plantea seguramente serán válidas, no solo para Bogotá Colombia, sino también para otros países latinoamericanos y de otras latitudes, que atraviesan por crisis en estos campos vitales de la seguridad social como lo es la movilidad, la vivienda y el empleo.

El objetivo general de la misma es hacer una descripción y análisis de los problemas de movilidad, vivienda y empleo en Bogotá Colombia y la búsqueda de la solución de una política adecuada de urbanismo que permita la modernización de la ciudad, mediante el diseño y la reconstrucción de la misma en sus vías de acceso y la reconstrucción y crecimiento del centro a la periferia y hacia arriba, construyendo ciudades ambientalmente sostenibles, que traigan la modernización y mejoren el desarrollo de la movilidad, la vivienda y el empleo para dar respuesta a estas necesidades ciudadanas.

Los objetivos específicos que se plantean en la tesis son; análisis de la problemática de vivienda, movilidad y empleo, para presentar una propuesta en materia de movilidad, la fundamentación jurídica del plan de ordenamiento territorial, la expropiación y la propuesta de reconstrucción de ciudades ambientalmente sostenibles, banco de ideas de urbanismo, estos son;

1. Hacer un análisis de la problemática de la movilidad, la vivienda y empleo en Bogotá Colombia y sus factores desencadenantes que fundamenten a su vez el desarrollo de una propuesta de modernización de la ciudad, reconstrucción de la misma mediante un modelo ambientalmente sostenible que den respuesta a las necesidades sociales de vivienda, movilidad y empleo existentes.
2. Hacer el desarrollo de una propuesta en materia de movilidad, que además de ser soporte de una nueva política de vivienda social, sea fuente de desarrollo y de equidad

para el país, que lleven a un cambio profundo de cultura hacia enfoques visionarios que permitan encaminar la solución a los grandes problemas nacionales de vivienda y empleo.

3. Fundamentar jurídicamente la manera como se puede lograr hacer la planeación y la negociación o expropiación por vía administrativa para la indemnización de propietarios de viejas viviendas o propiedades en la ciudad que puedan ser espacio propicio para nuevos desarrollos de renovación urbanística, sin que sus propietarios se vean atropellados por la expropiación, sino por el contrario se vean favorecidos, por estas políticas públicas.

4. Plantear un derrotero de tipo gerencial en materia de reconstrucción planificada de la ciudad de Bogotá para el mejoramiento de la vivienda y empleo que permitan la implementación, administración eficiente y honesta de recursos humanos, materiales, financieros e informáticos que lleven a la creación de una ciudad moderna y ambientalmente sostenible.

5. Generar una serie de propuestas que le den herramientas al sector público para contar con derroteros en materia de políticas públicas, conformando un banco de ideas, para que los profesionales que se ocupan de estas tareas puedan tener proyectos que los lleven a implementar desafíos arquitectónicos que permitan mejorar la estabilidad política y económica, la gobernabilidad y la gestión eficiente en movilidad, vivienda y empleo en Bogotá Colombia, pero que pueda ser inspiración para otras ciudades y países.

La justificación e interés y originalidad del tema elegido, se fundamenta en que la investigación sobre vivienda, movilidad, empleo son problemas de gran magnitud en Colombia, se cimienta en la necesidad de solucionar el caos generado en la movilidad Bogotá, pero también otras grandes ciudades, la demanda creciente de vivienda en la medida que las necesidades no son satisfechas y la posibilidad de generar empleo mediante la promoción de la construcción y la modernización de las ciudades a través del urbanismo y a su vez el impulso de los proyectos en estos dos campos generan empleo.

Busca comprender; ¿Cómo podría una mirada prospectiva sobre urbanización y desarrollo sostenible, generar un proceso de desarrollo que logre satisfacer los niveles movilidad, vivienda y empleo que requiere el país, comenzando por Bogotá D.C.? La misma se aparta de la gran tendencia universal sobre el tema, como es la restricción del transporte individual para proponer un desarrollo integrado de todos los sistemas de transporte.

Se utiliza una metodología deductiva, descriptiva, analítica y prospectiva, para la solución de la problemática sobre vivienda, movilidad y empleo en Colombia, se toma como población objeto a Bogotá, intentando llevar a la práctica una propuesta futurista que puede abrir camino de modernización de esta y otras ciudades en Colombia, América Latina y el mundo con problemas similares a través de los planes de ordenamiento territorial (POT).

La línea de investigación que sigue es la de; Planificación, propiedad urbana y poder público: Sistemas y consecuencias, planteada en el doctorado de; Estado de derecho y buen gobierno de la Universidad de Salamanca.

Labrador & Fausta (2008), manifiestan que;

La prospectiva es una dialéctica con lo desconocido, pretende discernir los futuros posibles, basándose en procedimientos y exigencias del "método científico" y en la imaginación creadora de los seres humanos (Ander-Egg⁴, 1998). (...)

⁴ Ezequiel Ander Egg. Destacado pedagogo, sociólogo, ensayista y epistemólogo Argentino. Nacido el 6 de Abril de 1930 en Bernardo Larroude, provincia de La Pampa. A lo largo de su vida ha tomado gran protagonismo en la investigación y creación de técnicas de desarrollo social, que han sido vitales para el desarrollo de la profesión del Trabajo Social, en su fundamentación técnica y práctica. Es sobreviviente de un fusilamiento por parte de grupos terroristas en Argentina, por lo que vivió muchos años exiliado en España. Esta etapa de su vida, lo ha marcado aún más, porque no solo lo afectó a él, sino que también, a miembros de su familia, la que sufrió las torturas y amenazas de los grupos terroristas de la época. Es así, como en una de sus sentidas declaraciones acerca de este tema, comenta la experiencia de ver a su madre, una campesina pobrísima, explotada en la cosecha de maíz en la provincia de Santa Fe, a comienzos del siglo XX. La cual se volvió paralítica por los fusilamientos que sufrió. Ella siempre tuvo el deseo que su hijo abandonara la lucha por los derechos pero Ezequiel era insistente en seguir adelante sin importar la represión, es por eso que se puede destacar una de sus declaraciones más memorables: "Mientras haya en

Esta cita ilumina el proyecto que se presenta y deja entrever que es un futuro posible y quizá el único para la modernización de la ciudad, aunque no faltaran muchas personas que no les parezca viable esta propuesta de comunidades integrales autosuficientes, si bien va en contravía de lo que han planteado muchos de los estudiosos de la movilidad que buscan restringir el uso del vehículo.

Mojica ⁵(2011), manifiesta;

Desde tiempos inmemorables el hombre ha tratado de saber que va a suceder en el futuro. La prospectiva se vale de tres medios: los expertos, los actores y las Leyes matemáticas de la probabilidad. (...)

Recurro a los expertos a través de la investigación teórica y mi propia experiencia sin considerarme un experto, pero si con una formación interdisciplinaria que me permiten ver las problemáticas desde otros puntos de vista.

el mundo un sola mujer campesina explotada yo no dejaré la lucha “Para él, todo lo que sucedía era como una carga psicológica y de sufrimiento que sería para siempre, lo que demuestra su gran interés por las personas, sus derechos y su bienestar. Ezequiel, Realizó estudios de Sociología, Ciencias Políticas, Economía, Planificación Económica, Planificación Social y Pedagogía. Alcanzó el grado de Doctor en Ciencias Políticas y Económicas. Estudió en Argentina, Francia, España y Bélgica. Ha asumido importantes cargos a lo largo de su vida debido a la gran participación e investigación Social, siendo dentro de estos los más destacados; el de Director de Desarrollo de la Comunidad en el Consejo Federal de Inversiones, Asesor de la Secretaría de Cultura de la Nación, Consultor de las Naciones Unidas en planificación nacional y local, de la UNICEF en Política Social, de la UNESCO para América Latina en el campo de la Política Cultural, etc. Ander Egg, es autor de más de cien libros sobre temas sociales, económicos y educativos. Fue declarado ciudadano ilustre por la Municipalidad de Bernardo Larroudé, por ser considerado representante de la localidad ante el mundo, hecho que se otorga por primera vez en la historia de la población. En la actualidad reside en Albacete (España). Fuente. http://anderegg-resumenezequielanderegg01.blogspot.com.co/2011/06/biografia-ezequiel-ander-egg_14.html

⁵ Mojica, Francisco José. Doctor en Ciencias Humanas de la Universidad de París V “René Descartes”, (Sorbona) y postdoctorado en "Prospectiva y Estrategia" en el “Laboratoire d’Investigation en Prospective, Stratégie et Organisations” bajo la dirección del profesor Michel Godet, en París. Estudió prospectiva de la mano del profesor Michel Godet en el Lipsor de París, actualmente dirige el Doctorado en Ciencias de la Administración y el “Centro Pensamiento Estratégico y Prospectiva” de la Universidad Externado de Colombia, en Bogotá. Fuente. <http://www.franciscojojica.com/articulos/modprosp.pdf>

Está sustentado en la formación interdisciplinaria del investigador, abogado especializado en administración pública con maestría en derecho constitucional ciencias políticas y doctorado en filosofía con énfasis en ciencias políticas, permite que dimensione la situación de caos en que se encuentra la movilidad en muchas ciudades del mundo y específicamente Bogotá Colombia, por la falta de planeación en el desarrollo de las ciudades colombianas lo que hace que permanezcan en el subdesarrollo a través del tiempo, el envejecimiento de las ciudades y la necesidad de modernización exigen la implementación de una propuesta como la que aquí se hace si se quiere dar el salto al desarrollo.

Ferrero⁶, & Basso⁷, (2008) se preguntan; “¿Cuál será el modelo de gestión a ser empleado?, ¿quiénes serán los actores? y ¿qué roles van a desempeñar?, y, además: ¿cuáles tecnologías han de ser utilizadas en cada ocasión?” en el curso de la propuesta y en la implementación se darán dichas respuestas.

Me pregunto; ¿Cómo han interactuado estas dimensiones en la actual estructura urbana de los asentamientos más pobres?, llegando a la conclusión que esta ha estado ausente, por lo cual el Estado le corresponde tomar la iniciativa de liderar el desarrollo de las ciudades que queremos tener hacia el futuro, no con planes de ordenamiento territorial corto placistas que reemplacen las antiguas ruinas por nuevas densificaciones sin planeación, sino que sean pensadas para el bienestar de los ciudadanos.

6 Ferrero, Aurelio. Arquitecto graduado en la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. 1976. Director del CEVE (Centro Experimental de la Vivienda Económica). Córdoba, Argentina. Investigador independiente del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Coordinador internacional de la Red XIV "G". Hábitat en riesgo del Programa Iberoamericano CYTED (programa iberoamericano de Ciencia Y Tecnología para el Desarrollo) 2002-2006. Profesor Titular de las Cátedras. Problemática de la Vivienda Popular, Facultad de Arquitectura, y Habitat en Riesgo, Universidad Nacional de Córdoba, desde 1991. Profesor de posgrado Universidad Politécnica de Madrid. Director del Programa de vivienda social y trabajo en las provincias de Córdoba y Santa Fe, Argentina. (2000, 2003). Fuente. http://arq.unne.edu.ar/maestria/maestria_gdvs/cv/cv_aurelio_ferrero.html.

7 Basso, Laura. Es arquitecta argentina. Becaria de Posgrado de CONICET. Integrante del equipo técnico del Área de Asesoramiento, Capacitación y Transferencia del Centro Experimental de la Vivienda Económica (CEVE). Asistente de Coordinación de la Red XIV-G “Hábitat en Riesgo” de CYTED. Alumna regular de la Maestría en Diseño Arquitectónico y Urbano de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. E-mail: transferencia@ceve.org.ar. Fuente. http://arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_7/archivos/pdf

Maurice Blondel⁸, el filósofo de la acción, decía con acertada razón una frase que posteriormente fue tomada como el slogan de la prospectiva “el futuro no se prevé sino se construye”, concepto en el que coincide con Peter Drucker⁹ quien explicaba con cierta dosis de ironía que la mejor manera de predecir el futuro era construyéndolo. Peter Drucker (1909-2005).

En Colombia la prospectiva no solo es una metodología, sino que en urbanismo es un principio de ordenamiento territorial que significa que; el ordenamiento territorial estará orientado por una visión compartida de país a largo plazo, con propósitos estratégicos que guíen el tipo de organización territorial requerida. (Ley 1742 de 2014 artículo 3)

La llamada democracia, modelo de gobierno que ha tratado de implementarse en Colombia desde su independencia como colonia Española, tiene muchos cambios de gobernantes en periodos muy cortos, los cuales no logran sacar adelante ninguna obra de trascendencia, muchas veces lo que construye uno lo destruye otro, la mayoría de las veces los dineros del Estado se gastan en funcionamiento y subsidios, pero no se invierte

8 Blondel, Maurice. (Dijon, 1861.Aix-en-Provence, 1949) Filósofo cristiano francés. Nacido en una familia borgoñona de tradición católica, realizó los primeros estudios en su ciudad natal, obteniendo allí el bachillerato en ciencias y la licenciatura en letras y en derecho. La intervención de monseñor Rivet, obispo de la ciudad, venció las vacilaciones de la familia y permitió a Blondel concursar e ingresar en la École Normale Supérieure (1881). Su primera formación filosófica, realizada bajo la influencia de A. Bertrand, fue seguidor del pensamiento de Maine de Biran y de H. Joly, va profundizando en la escuela de E. Boutroux y, sobre todo, de L. Ollé-Laprune. La intensidad cristiana de este espíritu ejerce desde el principio una fuerte influencia sobre el joven escolar, reforzándose cada vez más, hasta el punto de convertir al discípulo en un amigo. La tesis de doctorado sobre la acción (La acción) y sobre el "Vínculo sustancial" en Leibnitz (De "vinculo substantiali" apudLeibnitium) constituyen el primero y más elevado fruto de aquella profunda convicción cristiana que había de ser la base de toda la investigación filosófica de Blondel. Pero el ambiente académico, todavía lleno por completo de una tradición diferente, no estaba dispuesto ciertamente a acoger tesis que afirmaban el valor filosóficamente decisivo de la práctica cristiana. La discusión del 7 de junio de 1894, extraordinariamente animada, fue una prueba de ello. Blondel no salió de ella derrotado en modo alguno, pero no dejaron de hacerse sentir las consecuencias en el terreno práctico, y vio cómo se le negaba el puesto de profesor. Fuente: http://www.biografiasyvidas.com/biografia/b/blondel_maurice.htm

9 Peter F. Drucker. Nombre de nacimiento Peter Ferdinand Drucker (1909-2005), nacido en Viena, Austria murió en California, EUA. Escritor, consultor, empresario, periodista, Empleador, Miembro de Academia Estadounidense de las Artes y las Ciencias tuvo Distinciones como la Medalla Presidencial de la Libertad, Great Golden Medal of Honour for Services to the Republic of Austria. Fue un abogado y tratadista austriaco, considerado el mayor filósofo de la administración (también conocida como management) del siglo XX. Fue autor de más de 35 libros, y sus ideas fueron decisivas en la creación de la Corporación Moderna. Drucker escribió múltiples obras reconocidas a nivel mundial sobre temas referentes a la gestión de las organizaciones, sistemas de información y sociedad del conocimiento, área en la cual es reconocido como padre y mentor en conjunto con Fritz Machlup. Drucker dejó en sus obras la huella de su gran inteligencia y su incansable actividad. Hoy es considerado el padre del management como disciplina y sigue siendo objeto de estudio en las más prestigiosas escuelas de negocios. Fuente; https://es.wikipedia.org/wiki/Peter_F._Drucker.

en infraestructura que transforme al país y mejore las condiciones de vida de sus gentes, por eso se permanece en el subdesarrollo, o su cambio es muy lento, dado más por la avalancha de la globalización y por la iniciativa privada, que por la iniciativa de sus gobiernos.

La prospectiva, metodología francesa cuyos mayores exponentes son; Bertrand de Jouvenel¹⁰ y Michel Godet¹¹, quienes, mediante la propuesta del triángulo griego, que se compone de tres momentos, denominados por ellos: anticipación, apropiación y acción, dejan ver un camino de la investigación para la transformación. La prognosis es el conocimiento anticipado de algo.

De Gregory,¹² (1984) cambia los términos anticipación, apropiación y acción para presentar; investigación, planeación, acción. Propuesta metodológica con la cual

10 Bertrand de Jouvenel (1903-1987) fue un politólogo y economista francés, escritor polifacético, diplomático, profesor de varias universidades, miembro del Club de Roma y considerado el mayor exponente de la filosofía política. En sus libros se nota una sensibilidad especial, una objetividad y neutralidad que se echa en falta en otros economistas. Se lo puede considerar como iniciador a su vez, junto con Nicholas Georgescu-Roegen, de lo que se acabó llamándose como Economía ecológica. Obra y pensamiento. Su obra más famosa es La civilización de la potencia: de la economía política a la ecología política, en la que destaca tres rasgos característicos de nuestra civilización mal llamada "occidental": La industrialización o desarrollo económico, las relaciones del hombre con el resto de la naturaleza y la producción y muerte de lo efímero.(...) Sistematiza el análisis de Tocqueville sobre la Revolución Francesa, mostrando cómo ésta remató la obra del Antiguo Régimen al destruir los estamentos intermediarios y consolidar para siempre la burocracia tutelar. Autodidacta, no inhibido por disciplina alguna, Jouvenel introduciría la ecología y la futurología en el pensamiento francés. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Bertrand_de_Jouvenel

11 Godet, Michel. Economista francés nació el 9 de abril de 1948. Profesor en el Conservatoire National des Arts et Métiers, titular de la cátedra de prospectiva estratégica y autor de obras económicas sobre el trabajo o la evolución demográfica. Escribió el libro de; prospectiva estratégica para las empresas y los territorios. Obtuvo doctorado en Estadística por la Universidad Paris VI- Sorbonne en 1974 y un doctorado en Ciencias Económicas por la Universidad de Paris I-Sorbonne en 1976 (Tesis: "Crise de la prévision, essor de la prospective"), Miembro del Conseil d'Analyse Économique, Miembro del Conseil Economique de la Nation, Miembro de la Académie des technologies, Administrador del groupe Bongrai, Administrador de AGIPI, Miembro del Comité director del Institut Montaigne, Animador del Cercle des Entrepreneurs du Futur (www.lapropective.fr), Fundador del LIPSOR (Lien Innovation, Prospective, Stratégie et Organisation). Fuente; https://www.google.com.co/?gfe_rd=cr&ei=v8P2V4HCBurP8Aen55aYDw&gws_rd=ssl#q=Michel+Godet%2C+

12 De Gregory, Waldemar. Nacimiento 13 de mayo de 1935 Faxinal do Soturno, Río Grande del Sur Nacionalidad Brasil. sociólogo, investigador de la Cibernética Social Proporcionalista, miembro de Entovation International Ltd. y de la Comunidad Iberoamericana de Sistemas de Conocimiento (CISC), desde 2007 es presidente (fundador) de la Academia Internacional de Cibernética Social Proporcionalista. Realizó sus estudios en el Colegio Máximo Palotino de Santa María da Boca do Monte donde alcanzó estudios de Filosofía como seminarista. Realizó estudios en Lenguas Anglo-Germánicas en la Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras de la Universidad de São Paulo. En 1963 inicia estudios de Maestría en Ciencias Políticas y Sociales en la Fundación Escuela de Sociología y Política de Sao Paulo (Instituto de la Universidad de Sao Paulo), donde conoce la Teoría de Organización Humana o de los 14 Sub-sistemas Sociales y la didáctica de Seminario Panto-Isocrático desarrolladas ambas por Antonio Rubbo Müller, quien ejerció una fuerte influencia como docente y académico. Terminando su trabajo de Maestría fue contratado en 1966 por la Federación de Entidades de Asistencia Social y Educacional, FASE. Durante esta etapa, desarrolló las primeras ideas y experiencias del método denominado Creatividad Comunitaria aplicado en las comunidades de los Cerros de Río de Janeiro como base de la futura Cibernética Social Proporcionalista. Desde 1970 inicia un proceso de consultoría independiente en

supera la famosa investigación acción, difundida en Colombia por Orlando Fals Borda¹³, visión producto del pensamiento dialéctico de los años 70 del siglo XX, época en la que tuvo gran influencia en Colombia el pensamiento marxista, hoy que esa guerra fría se ha terminado, que la historia nos ha demostrado que ese comunismo o ese socialismo utópico, es eso, utópico, porque no se pudo aplicar, es necesario darle vida a nuevas concepciones como ésta, de visión dialéctica, pues la contradicción no es entre contrarios, sino entre fuerzas que generalmente se polarizan en forma trídica y que hoy se conoce con el nombre de dialéctica, es decir para cambiar el mundo hay que investigar, pero esa investigación debe dar origen a planear un cambio y éste se da, cuando se lleva a la práctica, cuando se actúa.

Siguiendo esta metodología la investigación toma información relacionada con el tema, observa cuales planteamientos pueden ser válidos para la realidad actual, trata de llegar a un diagnóstico de los diferentes problemas estudiados y se hace una propuesta teórica para solucionarlos, en una segunda etapa vendrá el estudio y la planeación concreta de

Creatividad Comunitaria y formación de expertos en Cibernética Proporcional. En 1973 empieza la divulgación en diferentes países de Suramérica, especialmente en Argentina, Perú, Ecuador, Colombia y México, donde surgen los primeros grupos de aplicación del método desarrollado durante su trabajo como docente y coordinador en FASE. En 1977 alcanza el título de Doctorado de la Fundación Escuela de Sociología y Política de Sao Paulo y viaja a Chicago, donde realiza estudios en Dinámica de Sistemas Sociales dirigidos por Jay Forrester y desempeña trabajos como investigador de cibernética en el Northern Illinois University. Desde 1983, ha desarrollado la aplicación de su Teoría Cibernética Social en diferentes instituciones de educación superior en Brasil y Colombia, donde se destacan los resultados en Facultades Integradas Colegio Moderno, Universidad Federal de Santa María estado de Río Grande do Sur, el Centro de Estudios Universitarios de Brasilia, Universidad del Estado de Pará (Amazonía) y la Universidad Cooperativa de Colombia. En 1984 publica su libro Cibernética Social: un método interdisciplinario de las ciencias sociales y humanas entre otros. Fuente

13 Orlando Fals Borda. Nació en Barranquilla, 11 de julio de 1925 y murió en Bogotá, 12 de agosto de 2008. Fue un Investigador y sociólogo colombiano. Impulsador de la sociología en Colombia. Realizó estudios de pregrado en Literatura Inglesa en la Universidad de Dubuque, de maestría en la Universidad de Minnesota en 1953 y obtuvo el grado de PhD. en Sociología de la Universidad de la Florida en 1955. A su regreso de los Estados Unidos encontró que en su país era ineludible el estudio y aplicación de las ciencias sociales, especialmente de la sociología, por lo cual, en 1959, junto con Camilo Torres Restrepo, fundó una de las primeras Facultades de Sociología de América latina en la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, convirtiéndose en su primer decano, papel que asumió hasta 1966. Se constituyó en uno de los fundadores y representantes más destacados de la Investigación Acción Participativa (IAP), método de investigación cualitativa que pretende no sólo conocer las necesidades sociales de una comunidad, sino también agrupar esfuerzos para transformar la realidad con base en las necesidades sociales. El recorrido fundamental de la obra de Fals Borda está dado en la conjunción de la indagación sociológica con el compromiso político en beneficio de los "sectores populares" (campesinos y proletariado agrícola en lo fundamental), en cuya "praxis" postula la "investigación-acción participativa". Su obra es consultada en todas partes, al considerarse que activa innovaciones metodológicas en la práctica sociológica.

cada uno de los desarrollos incluyendo sus costos y luego se llevarán a la práctica o se ejecutarán para solucionar el problema determinado.



Fuente. De Gregori Waldemar Neuroeducación para el Éxito recuperado de: Gregori <https://books.google.es/books?id=oWmsBQAAQBAJ&pg=PA142&dq=ciclo+cibernetico+de+transformacion&hl=es>

Se toma el Principio o Diagrama de Pareto (80/20), denominado así en honor del sociólogo, economista y filósofo italiano Vilfredo Pareto¹⁴ (1848-1923), quien enunció

14 Vilfredo Pareto (1848-1923) economista italiano quien realizó un estudio sobre la distribución de la riqueza, observó que el 20% de la gente tenía el 80% del poder político y la abundancia económica mientras que el otro 80% de las masas compartía el 20_% y tenía poca influencia. Tesis que es aplicada a muchos campos del conocimiento.

por primera vez dicho principio, “se basaba en el denominado conocimiento empírico, que observó que la gente en la sociedad se dividía naturalmente entre los «pocos de mucho» y los «muchos de poco»; se establecían así dos grupos de proporciones 80-20 tales que el grupo minoritario, formado por un 20% de población, ostentaba el 80% de algo y el grupo mayoritario, formado por un 80% de población, tenía el 20% de ese mismo algo. Pareto (1923).

El 80% de los problemas es provocado por el 20% de las causas, por lo cual para solucionar la mayoría de los problemas se debe enfocar la solución al 20 % que causa los mayores problemas. Por eso si dedicamos los recursos que se destinan normalmente para vías, vivienda, servicios públicos y empleo en forma sostenida por varios años para la apertura de estas grandes vías y la reconstrucción de la misma en edificios altos a los lados en poco tiempo habremos solucionado muchos problemas para así mejorar el nivel de vida.

Aquí se está dejando para las nuevas generaciones esta propuesta prospectiva de reconstrucción para la modernización de las ciudades, les corresponderá a los expertos ponerla en práctica, ojala esos expertos no tengan tantos prejuicios y estén tan pegados al pasado que no puedan dar el paso a experimentar una salida, el inconveniente está en que es prácticamente la única salida, en este laberinto sin salida que ha construido o permitido que se desarrolle por parte de muchos gobernantes que llegaron al poder y creyeron que estar allí era aprovechar los recursos para sí mismo o para sus amigos, por eso no se hizo lo que se debió hacerse en su momento.

La población que se toma como objeto de investigación, es la existente en las ciudades colombianas que según el censo del año 2005 coexistían 42 millones de habitantes, de los cuales el 72%; aproximadamente 30 millones es población urbana, el 28% de la población, aproximadamente 12 millones, es rural.

VIVIENDA, MOVILIDAD, EMPLEO Y URBANISMO SOSTENIBLE PARA LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES



Ministerio de Salud y Protección Social
República de Colombia



Figura 1 estructura de la población por sexo y edad.

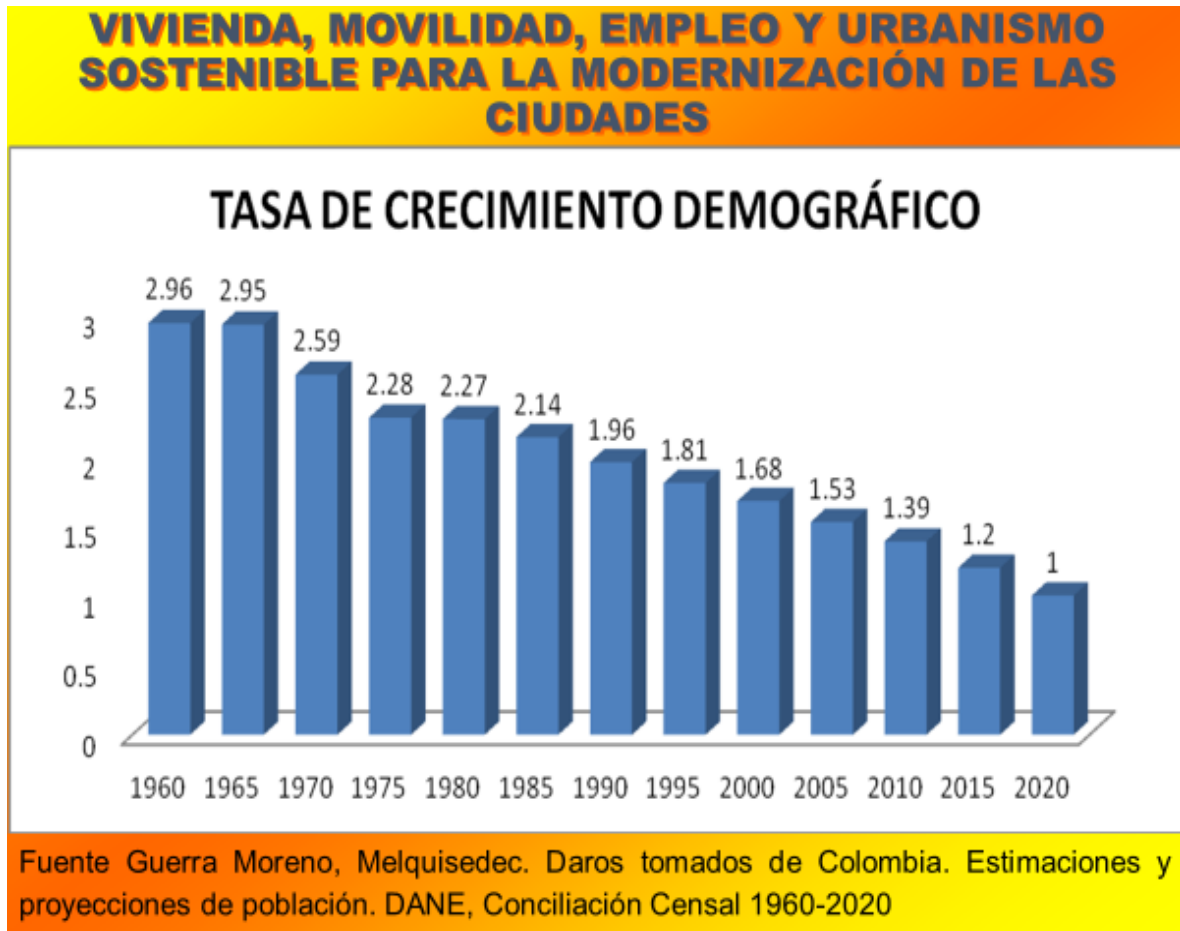
Fuente: <http://image.slidesharecdn.com/envejecimientodemograficocolombiamayo2012-120919204409-phpapp01/95/envejecimiento-demografico-colombia-mayo-2012-41-728.jpg?cb=1>

Dentro de la división política Colombia tiene; 32 departamentos, 1.099 municipios, de estos 1.054 municipios tiene una población inferior a 100.000 habitantes y 38 Municipios entre 100.000 y 500.000, 7 ciudades con población superior a 500.000 habitantes; Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla Bucaramanga, Cartagena y Cúcuta. Para efecto de este estudio se toma a Bogotá Distrito Capital como muestra objeto de esta investigación, la cual para el año 2015 tiene aproximadamente 8.500.000 habitantes.



Se planteará el proceso de planeación, negociación, expropiación jurídica de inmuebles, para el rediseño de las ciudades y la modernización de las mismas, mediante la reconstrucción de la malla vial, la reubicación de dichos desplazados sobre su perímetro en grandes edificaciones que formen una malla vial que den solución a estas poblaciones vulnerables en materia de vivienda.

En cuanto al eje económico-financiero, éste contempla las relaciones que deberán establecerse con el sistema económico, la conectividad urbana, las estrategias financieras y los modos productivos para que las políticas de vivienda tengan éxito. Debe generar producción social del hábitat con una visión sistémica y compartida con las mismas poblaciones, desde las causas del problema no desde sus síntomas y trabajando las propuestas hacia la respuesta a los derechos que otorga la condición humana.



La explosión demográfica y los avances en la tecnología se encuentran en la transformación a un nuevo presente urbano: “Emerge una forma social y espacial: la “ciudad informacional” definida por Castells¹⁵: “No es la ciudad de las tecnologías de la

15 CASTELLS OLIVÁN, MANUEL. Nacido en Hellín, provincia de Albacete (España) en 1942. Estudió Derecho y Económicas en la Universidad de Barcelona desde 1958 hasta que, por sus disensiones con la dictadura de Francisco Franco, se exilió en 1962, radicado en París, donde estudió Sociología con Alain Touraine. A los 24 años se convirtió en el profesor más joven de la Universidad de París. Fue en sus clases donde Daniel Cohn-Bendit y otros estudiantes iniciaron el mayo francés de 1968. Por eso fue expulsado de Francia y se trasladó a Estados Unidos, donde se enfocó en el desarrollo de tecnologías de la información y su impacto social. Castells ocupó el puesto de profesor visitante distinguido en el Instituto Tecnológico de Massachusetts (2004-2009), en la Universidad de Oxford (2007-2010), en la Universidad de Santa Clara (2008-2010) y en la Universidad de Cambridge (2012-2014). Desde 2011 es investigador visitante permanente del Instituto Stellenbosch para Estudios Avanzados, en Sudáfrica. Ha sido profesor visitante en 17 universidades de todo el mundo y profesor invitado en cientos de instituciones académicas y profesionales en 45 países. Ha recibido doctorados honoríficos de 18 universidades de Europa, América del Norte, América Latina y Asia, además de varias cátedras honoríficas y medallas universitarias. Es Académico Numerario de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras, académico de la Academia Europea, de la Academia Británica, de la Academia Mexicana de Ciencias y de la Academia Americana de Ciencias Políticas y Sociales. Manuel Castells Oliván (Hellín, Albacete, España, 9 de febrero de 1942) es un sociólogo, economista y profesor universitario de Sociología y de Urbanismo en la Universidad de California en Berkeley. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Manuel_Castells.

información profetizada por los futurólogos. Ni es la tecnópolis totalitaria denunciada por la nostalgia del tiempo pasado. Es la ciudad de nuestra sociedad, como la ciudad industrial fue la forma urbana de la sociedad que estamos dejando. Es una ciudad hecha de nuestro potencial de productividad y de nuestra capacidad de destrucción, de nuestras proezas tecnológicas y de nuestras miserias sociales, de nuestros sueños y de nuestras pesadillas. La ciudad informacional es nuestra circunstancia. (Castells, 1989).

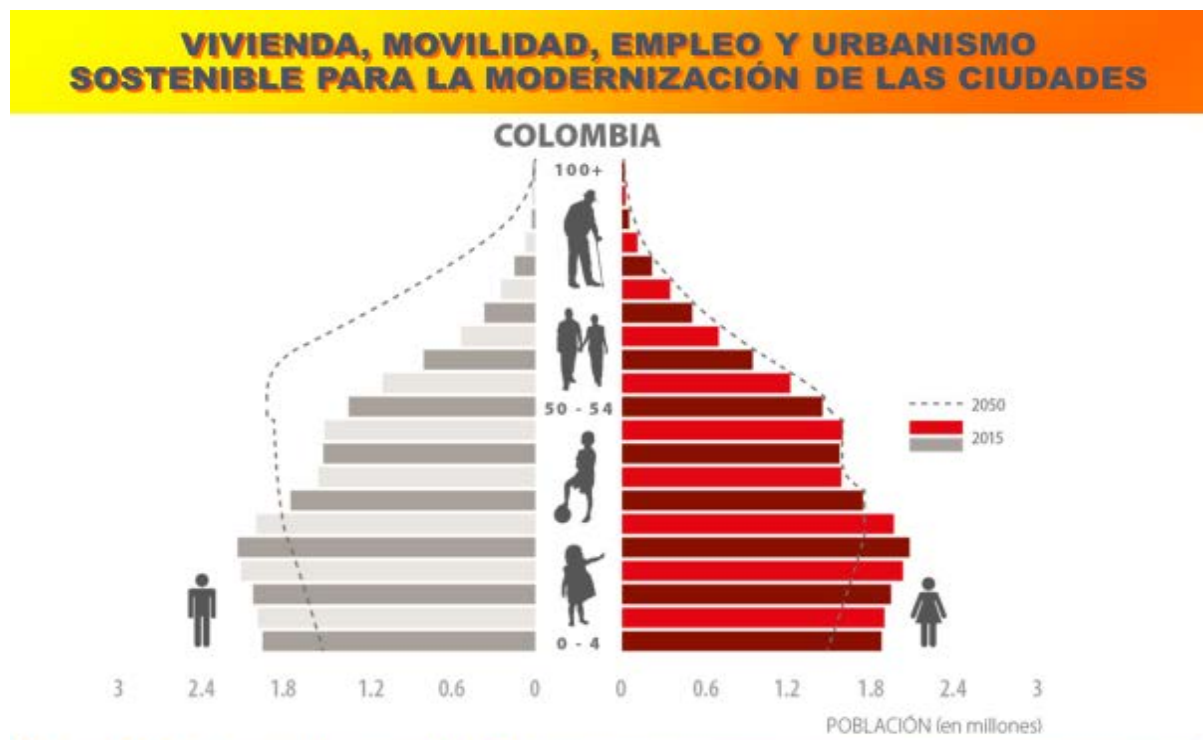
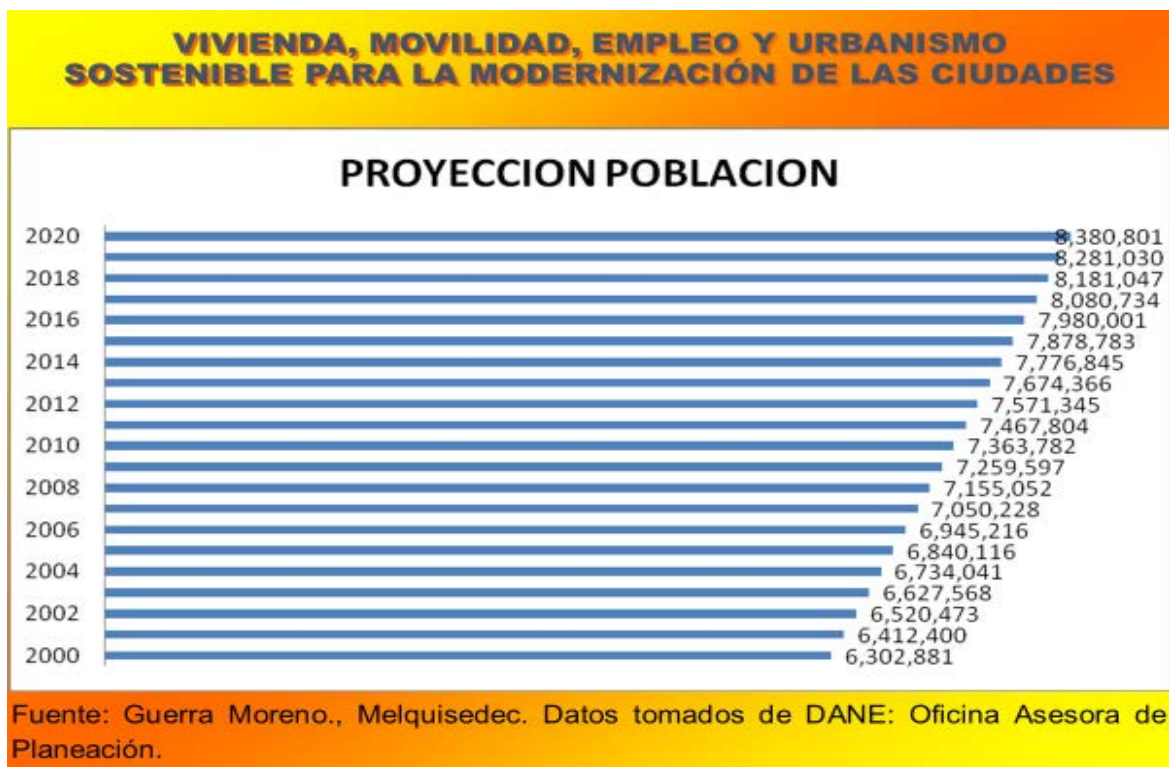


Figura 3 Población según sexo en Colombia

Fuente: <https://www.google.com.co/search?q=graficas+de+poblacion+en+colombia&rlz=>

Analiza los problemas de falta de planeación, crecimiento desordenado e inadecuado de las ciudades, la evolución de la pobreza y el desarrollo y empleo en Colombia y América latina, para poder concluir como una política de urbanismo puede dar origen a la solución de una serie de necesidades del ser humano en materia de vivienda, movilidad y pleno empleo que le permiten mejorar las condiciones de vida a sus habitantes.

Según las estimaciones para el año 2014, Bogotá posee una población de 7.776.840 habitantes, tiene un área rural 112.771 hectáreas, en el aérea urbana tiene 41.378 hectáreas y un total de 2.056.000 viviendas y 2.202.849 hogares, existen 5.147 barrios, 45.188 manzanas legalizadas, el 64% de su población se dedica a prestación de servicios, el 25 % al comercio y el 11% a la industria. (Bogotá ciudad de estadísticas, boletín N° 31 : población, vivienda y hogares, 2011).



Peñalosa¹⁶, (2013) dice que;

¹⁶ Peñalosa Londoño, Enrique. Es economista, consultor privado en urbanismo y político colombiano. Se graduó en Economía e Historia en la Universidad de Duke, En 1997, Peñalosa fue elegido por voto popular como Alcalde Mayor de Bogotá en las elecciones locales de ese año con el movimiento cívico «Por la Bogotá que Soñamos», Luego en el 2015, fue elegido nuevamente alcalde de Bogotá con el 33,10 % de los votos Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá desde el 1 de enero de 2016. Dio entrevista para el tiempo donde presenta un análisis del Déficit Cuantitativo de Vivienda en Bogotá. Fuente. [https://es.wikipedia.org/wiki/ Enrique _Pe% C3% B1alosa](https://es.wikipedia.org/wiki/Enrique_Pe%C3%B1alosa)

El número de hogares en Bogotá aumentará un 26%, en 586.315. Así, según el consultor de la alcaldía Petro, se necesitarán 703.000 viviendas nuevas entre el 2012 y el 2021. Esta cantidad de viviendas alberga una población cercana a 2,5 millones de personas. Según el alcalde, ¡cabrán en 600 hectáreas! ¿Cuánta tierra necesitará Bogotá? Higuera concluye que, solo para los 10 años del 2012 al 2021, Bogotá necesita 3.200 hectáreas para vivienda y 1.430 para usos distintos de vivienda; para un total de 4.624: 8 veces más que los cálculos del alcalde Petro para el futuro de la ciudad.

MARCO TEÓRICO Y JURÍDICO SOBRE MOVILIDAD, VIVIENDA Y EMPLEO

“Mis ideas son de una lógica indiscutible; lo único que me hace dudar es que no hayan sido aplicadas anteriormente”

Antonio Gaudí¹⁷

Esta investigación se ocupa de los grandes problemas que se han generado en ciudades como Bogotá Colombia, que, por haber crecido sin una adecuada planeación, hoy son urbes envejecidas, congestionadas en su movilidad, heterogéneas en su estética, limitadas en las posibilidades de mejoramiento de los servicios públicos y en los medios de adoptar la tecnología que nos brinda hoy la ciencia.

17 Antonio Gaudí. Fue un arquitecto con un sentido innato de la geometría y el volumen, así como una gran capacidad imaginativa que le permitía proyectar mentalmente la mayoría de sus obras antes de pasarlas a planos. De hecho, pocas veces realizaba planos detallados de sus obras; prefería recrearlos sobre maquetas tridimensionales, moldeando todos los detalles según los iba ideando mentalmente. En otras ocasiones, iba improvisando sobre la marcha, dando instrucciones a sus colaboradores sobre lo que debían hacer. Dotado de una fuerte intuición y capacidad creativa, Gaudí concebía sus edificios de una forma global atendiendo, tanto a las soluciones estructurales, como las funcionales y decorativas. Estudiaba hasta el más mínimo detalle de sus creaciones, integrando en la arquitectura toda una serie de trabajos artesanales que dominaba él mismo a la perfección: cerámica, vidriería, forja de hierro, carpintería, etc. Asimismo, introdujo nuevas técnicas en el tratamiento de los materiales, como su famoso “trencadís” hecho con piezas de cerámica de desecho. La arquitectura de Gaudí está marcada por un fuerte sello personal, caracterizado por la búsqueda de nuevas soluciones estructurales, que logró después de toda una vida dedicada al análisis de la estructura óptima del edificio, integrado en su entorno y siendo una síntesis de todas las artes y oficios. Mediante el estudio y la práctica de nuevas y originales soluciones, la obra de Gaudí culminará en un estilo orgánico, inspirado en la naturaleza, pero sin perder la experiencia aportada por estilos anteriores, generando una obra arquitectónica que es una simbiosis perfecta de la tradición y la innovación. Asimismo, toda su obra está marcada por las que fueron sus cuatro grandes pasiones en la vida: la arquitectura, la naturaleza, la religión y el amor a Cataluña. La obra de Gaudí ha alcanzado con el transcurso del tiempo una amplia difusión internacional, siendo innumerables los estudios dedicados a su forma de entender la arquitectura. Hoy día es admirado tanto por profesionales como por el público en general: la Sagrada Familia es actualmente uno de los monumentos más visitados de España.³ Entre 1984 y 2005 siete de sus obras han sido consideradas Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Como marco teórico se utilizan diferentes escritos donde se manifiesta directa o indirectamente planteamientos sobre la evolución y desarrollo del urbanismo o temas afines al mismo, dado en algunos países representativos, dentro de estos escritos tenemos:

El análisis de pobreza en Latinoamérica de Vargas Silva (2013); el análisis de la población Bogotana. Sacristán Romero, León Ovalle & Pava Ávila (2010-2011); el déficit Cuantitativo de Vivienda en Bogotá. Peñalosa Enrique (2013); el modelo centro periferia. Rodrigo Sonet (1986); Maximización del bienestar ciudadano responsabilidad del estado. León Mendoza (2010); la afirmación que la renta de una persona es el principal determinante del consumismo planteado por William J Atenció¹⁸ (2010); el análisis de cómo hacer ciudades. Betancur Alarcón ¹⁹(2014); la propuesta de Construcción de un millón de viviendas cada cuatro años en acuerdos para la prosperidad de la ministra de vivienda Beatriz Uribe.

Rogelio Salmona (1929-1931)²⁰ en Bogotá; logro impulsar una tendencia arquitectónica donde se destaca el uso del ladrillo destapado y el manejo de las zonas verdes y el espacio para disfrute de sus habitantes.

18 Atencio G, William J. Profesional de la educación universitaria multidisciplinario, Investigador en el área de Aprendizaje Ubicuo, Especialista en Educación a Distancia, y Periodista. Tiene estudios Superiores (PhD) en Gerencia de la Educación Superior con una amplia experiencia en Educación para graduados. línea de investigación doctoral se desarrolla dentro del área del aprendizaje ubicuo basada en nuevas formas de maximizar la eficacia de la educación a distancia mediante el desarrollo de materiales didácticos multimedia y redes neuronales aplicadas a la educación a distancia que ofrezcan al estudiante acceso al saber en cualquier momento desde cualquier lugar. Ha diseñado e impartido cursos de postgrado en las áreas de Gerencia Educativa e Informática Educativa apoyando el desarrollo profesional de los maestros y la formación del profesorado dentro de las áreas de Estrategias y Tecnologías aplicadas a la Educación y el Diseño de Materiales Didácticos Multimedia. En el área de la investigación científica he llevado a cabo en el desarrollo de entornos de aprendizaje ubicuo para estudiantes con discapacidad auditiva. Las actividades recientes se centran la investigación dentro de los programas de estudios para graduados y la educación en línea en el área de gerencia de la educación. Fuente. <https://ve.linkedin.com/in/dr-william-j-atencio-g-a89525ba> .Fuente. <https://ve.linkedin.com/in/dr-william-j-atencio-g-a89525ba>

19 Betancur Alarcón, Laura. (2014). Escribió como hacer ciudades y Agua y territorio: paisajes desvanecidos. Análisis del discurso periodístico sobre el agua. Periodismo, universidad pontificia bolivariana, Medellín, Antioquia., pág. Recuperado en http://scienti.colciencias.gov.co:8081/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0001543897.

20 Salmona, Rogelio (1929-1931). Nació en París (Francia) 1929, su padre era español y su madre francesa. A finales de 1931 su familia viajó a Bogotá (Colombia), donde se estableció definitivamente. Salmona terminó su bachillerato en el Liceo Francés de Bogotá (Q) e inició sus estudios en la Universidad Nacional de Colombia, en donde estudió tres semestres de arquitectura. Sin embargo, debido a los disturbios del 9 de abril de 1948, regresó a Francia, donde ingresó a trabajar como colaborador en el Atelier 35 rué de Sèvres de Le Corbusier, durante casi una década. En 1953 viaja al sur de Francia, España y el norte de África, interesándose por la historia de la arquitectura como sus maestros Le Corbusier y Pierre Francastel. En 1958 regresó a Colombia. La mayor parte de su obra se encuentra en Bogotá. Durante su vida, colaboró con otros arquitectos colombianos como Hernan Vieco y Guillermo Bermúdez. Entre los colaboradores

Le Corbusier²¹. Arquitecto e ingeniero y urbanista francés, considerado el padre de la arquitectura moderna y de la ciudad moderna. De Terán troyano, Fernando. Nacido en Madrid (1934-1961). Arquitecto español dedicado especialmente al urbanismo.

Pedro José Navascues Palacio. Nacido en Madrid 1942, es historiador de la arquitectura española y profesor emérito de la Universidad Politécnica de Madrid. Navazo, Márius Geógrafo catalán, su actividad profesional se ha desarrollado en torno a la ordenación del territorio y la planificación urbana. Oriol Bohigas Guardiola. Nació Barcelona en 1925, técnico diplomado en urbanismo y doctor arquitectura.

Santiago Calatrava. Nació en 1951, arquitecto, ingeniero civil y escultor español. Desde los ocho años estudió en la escuela de bellas artes, considerado como uno de los arquitectos más creativos del momento, los diseños de calatrava se caracterizan por un aire futurista y la innovación técnica y estética.

Gargantini, Daniela Mariana ²²(2005). Arquitecta- universidad católica de córdoba (1998) con maestría en hábitat y vivienda. Facultad de arquitectura, urbanismo

de Le Corbusier es uno de los que más se destacó en la Arquitectura Moderna y contemporánea latinoamericana, con una amplia obra que le mereció ser candidato en 2007 al Premio Pritzker de Arquitectura. En 2003 Ganó el prestigioso Premio Alvar Aalto, otorgado por la Asociación Finlandesa de Arquitectos (SAFA). Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Rogelio_Salmona.

21 Le Corbusier. Charles Édouard Jeanneret-Gris, conocido a partir de la década de 1920 como "Le Corbusier", fue un arquitecto y teórico de la arquitectura, ingeniero, diseñador y pintor suizo nacionalizado francés. Es considerado uno de los más claros exponentes de la arquitectura moderna (junto con Frank Lloyd Wright, Oscar Niemeyer, Walter Gropius, Alvar Aalto, Richard Neutra y Ludwig Mies van der Rohe), y uno de los arquitectos más influyentes del siglo XX. Es mucha la influencia que tuvo "Le Corbusier" en Bogotá se dice que el primer viaje de "Le Corbusier" a Bogotá se produjo entre el 16 y el 24 de junio de 1947, impartió conferencia en el Teatro Colón en Bogotá, las cuales, según Arbeláez, habían girado en torno a tres aspectos básicos: la revolución de los nuevos materiales y la altura de los nuevos edificios; la revolución en la circulación y los cuatro caminos: carreteras, vías férreas, vías fluviales y transporte aéreo; y finalmente, la propuesta de tres tipos de asentamientos humanos para la ciudad maquinista: el asentamiento agrícola productivo, la ciudad lineal industrial y la ciudad radio céntrica.(Mondragón). Bahamon (2009), menciona; "Le Corbusier. Famoso arquitecto y urbanista, es considerado el padre de la arquitectura moderna y de la ciudad moderna. Definió la ordenación del territorio como "la organización en el suelo, de los establecimientos humanos como una manera de satisfacer mejor las aspiraciones humanas" (Le Corbusier, (1952). Sin embargo, el modelo de desarrollo urbano eficientista de Le Corbusier, su "máquina para habitar", suele implicar una excesiva dependencia del automóvil para la realización de las actividades cotidianas, en gran medida por una excesiva dispersión de las ciudades (el mismo problema se encuentra en muchos otros planteos de urbanistas compañeros del movimiento liderado por Le Corbusier) y de esta manera un gran consumo de tierras agrícolas de la corona que rodea la ciudad. Creo el sistema de medida modular". CITAS DE CAPITULO. Problemas de movilidad vivienda y empleo en Colombia. "La arquitectura es el punto de partida del que quiera llevar a la humanidad hacia un porvenir mejor." Le Corbusier.

22 Gargantini, Daniela Mariana, Egresada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Córdoba. Doctorado en Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario. Maestría en Hábitat y Vivienda. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño- Universidad Nacional de Mar del Plata- Edición 1999- 2000. Diplomatura en Estudios avanzados en gobiernos locales. Unión Iberoamericana de Municipalistas

y diseño- universidad nacional de mar de la plata. Doctorado: tesis doctoral: índice de gestión socio-habitacional en gobiernos locales intermedios. Ferrero, Aurelio. Arquitecto graduado en la universidad nacional de córdoba, argentina. 1976.

Le Corbusier. Famoso arquitecto y urbanista, considerado el padre de la arquitectura moderna y de la ciudad moderna. Definió la ordenación del territorio como “la organización en el suelo, de los establecimientos humanos como una manera de satisfacer mejor las aspiraciones humanas” (le Corbusier, (1952).



(UIM) con el patrocinio de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), la Dirección Académica de la Universidad Carlos III de Madrid y el Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional (CEMCI). Andalucía (España). Tesis de maestría: Modelos de gestión de políticas socio-habitacionales en gobiernos locales. Doctorado en Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario. Tesis doctoral: Índice de gestión socio-habitacional en gobiernos locales intermedios. Campo de investigación. Gestión local del hábitat fuente. http://www.encuentrorsu.umich.mx/fotos/C.V.Daniela_Mariana_Gargantini.pdf

La falta de planeación, crecimiento desordenado e inadecuado de las ciudades, la evolución de la pobreza aunque ha venido decreciendo del 60% en el año 2000 al 28.5 en el año 2014 la indigencia se ha mantenido a través del tiempo solo con leve decrecimiento situándose en el año 2014 cerca del 10% lo cual demanda del estado políticas de generación de empleo y respuesta de vivienda social, una política de urbanismo puede dar origen a la solución de una serie de necesidades del ser humano en materia de vivienda, movilidad y pleno empleo que le permiten mejorar las condiciones de vida a sus habitantes.

León Mendoza (2010), profesor de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM), Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas del Perú, en su artículo denominado; ¿Cuál es el rol del Estado? Plantea;

Si los individuos tratan de maximizar su bienestar y tratan de lograrlo con la existencia necesaria de un sistema de gobierno cuyo funcionamiento es financiado por ellos, entonces, tales individuos tienen todo el derecho de exigir a ese gobierno que contribuya con su proceso de maximización de bienestar.

Menciona que, según la Teoría Económica del Bienestar, el bienestar social se logra básicamente mediante dos objetivos de política: eficiencia y equidad distributiva. Si las acciones del gobierno contribuyen con el logro de estos objetivos de política entonces estaría cumpliendo óptimamente su rol en la sociedad.

La vivienda, la movilidad y el desempleo en Colombia y América Latina, son algunos de los problemas más graves que tienen estos países en vía de desarrollo para la superación de la pobreza y el logro del progreso. Este estudio se refiere a esta última a pesar que la tesis está orientada especialmente a Colombia, por cuanto las causas y manifestaciones son más o menos comunes en todos estos países.

¿Cuál sería el comienzo de la solución de toda esta problemática?, Se plantea aquí que este es, el empleo, un país en vía de desarrollado como Colombia, si quiere lograr mayores niveles de equidad, debe comenzar por una política de pleno empleo.

Pero ¿cómo generar empleo en un país en vía del desarrollado con pocos niveles de producción, y escasa apropiación tecnológica?, la respuesta está precisamente en el fomento de la educación y la vivienda social, esos factores son claves, en Colombia podríamos decir que esta todo por hacer, a diferencia de los países desarrollados, por lo cual por donde se explore habrá empleo.

Incremento de los precios de la vivienda. La variación anual del precio de venta y arrendamiento de vivienda, especialmente las residencias de interés prioritario en Bogotá, se rige por la regulación del salario mínimo legal vigente. Puesto que su precio está establecido en salarios mínimos mensuales. Para el año 2012 el incremento fue del 5.81 %, aumento inferior al observado para los demás tipos de vivienda.



En el grafico anterior se puede ver como ha venido mejorando en los años que se analizan, esto indica que a pesar de los bajos salarios el poder adquisitivo de los colombianos ha venido aumentando, con algunos esfuerzos familiares y del gobierno se podrá pensar en la adquisición de vivienda sobre todo si esta es de interés social pues la

inversión en vivienda le significara no hacer un gasto sino una inversión que con el tiempo le represente un mejor nivel de vida.

La inflación indudablemente repercute en el costo de la vivienda, pero más lo hacen las tasas de interés que muchas veces lleva a que los usuarios de la vivienda vean frustradas sus aspiraciones a tener vivienda financiada por las entidades bancarias porque no pueden cumplir con sus obligaciones hipotecarias, las cuales se ven frustradas por los remates periódicos que realizan los bancos ante la imposibilidad del pago constante de las deudas adquiridas con éste, especialmente por la inestabilidad del empleo o de los ingresos por parte de los deudores.

Las políticas macro en el mejoramiento de la vivienda están directamente ligadas con las políticas de empleo y ahorro de los ciudadanos, pero también pueden potencializarse con la producción de bienes para la construcción en economías de escala que se logran mediante la producción o comercialización de grandes cantidades de un mismo producto que finalmente beneficiara a todos los consumidores, es así como empresas multinacionales de producción de materiales crean respuesta a las necesidades decorativas de la construcción con mejor calidad y precios, donde hoy el usuario tienen mayores posibilidades de selección.

Las altas tasas de interés o la falta de garantías suficientes de sus beneficiarios, favorece por épocas solo a los constructores y a las entidades bancarias o las Corporaciones Financieras de Vivienda, estas han quebrado a los deudores, obligándolos a entregar sus viviendas que han subido más del doble del valor comercial real, llevando a que las personas tengan que dar sus viviendas en dación, con lo cual no logra ni sufragar la deuda con el banco después de haber hecho una gran inversión durante muchos años, llevando finalmente a que las firmas financieras también se quiebren con inversiones que no les producen y no pueden vender.

En Colombia afortunadamente se sentó el precedente que cuando hubiese cesación de pago el único bien con el cual podían pagarse a los bancos era el hipotecado, con el cual tenían que satisfacer la deuda, de lo contrario dichas personas que caían en

cesación de pagos no solo perdían su vivienda, sino que quedaban debiendo a los Bancos porque los inmuebles se habían devaluado (Corte Constitucional Colombiana, 1999).

Se debe lograr que todas las familias puedan financiar su vivienda a precios razonables, cuando la deuda de una vivienda crece más de su valor real, es decir el que representa en el mercado, incluyendo el valor del pago amortizado a la misma, no se convierte en una política de redistribución de riqueza, sino todo lo contrario de concentración de riqueza en manos de quienes son propietarios del capital con que se han financiado dichas viviendas.

La vivienda debe financiarse en pesos, esta no puede subir más que el interés pactado, dichos intereses deben ser los más bajos del mercado, sumados a la deuda debe dar el monto total que dividido determine la cuota fija durante los años de la deuda.

Esto permitirá dar solución de vivienda a las personas que, por el número de integrantes y la desprotección social, más lo requieren, asignándoles una solución efectiva de subsidio, no una asignación simulada que termine en el bolsillo de los constructores. El subsidio debe ir realmente a los más pobres para que haya redistribución de la riqueza, que cada día se polariza más en Colombia con los que tienen mucho y los que no tienen nada.

Se requiere el fortalecimiento al subsidio de vivienda para familias, mujeres cabeza de familia o madres solteras, subsidios que deben ser entregados a estas personas para compra de vivienda nueva, donde el usuario pueda escoger el inmueble que desea y no sea el que el sistema le asigne, convirtiéndose solo en un distractor, porque el valor de subsidio real, no va a parar en el bolsillo de los más pobres, sino en el de los constructores.

Clasificación de la vivienda por precios y salarios de la población. La vivienda es uno de los grandes indicadores de segregación y clasificación de la población por clases sociales, según Sarmiento Anzola²³, se da por el ingreso en salarios mínimos, de hecho,

23 Sarmiento Anzola, Libardo. (2013) Economista y filósofo y máster en teoría económica plantea que: en Colombia una familia promedio de los sectores populares necesita el equivalente a tres salarios mínimos legales mensuales para cubrir las necesidades básicas, de alimentación, vivienda, educación, salud, transporte, servicios públicos domiciliarios y

la población se va agrupando en barrios según su capacidad económica, el precio de la vivienda de esos sectores, está directamente relacionada con los precios de los servicios que allí se ofertan y los salarios de quienes allí viven.



Según William J. Atencio G.²⁴ (2010), los estudios económicos muestran que la renta de una persona es el principal determinante del consumo y del ahorro, es esta la

recreación. Recuperado en [http://www.unal.edu.co/rector/documentos/Documentos trabajadores/20130913 Informe estudios salariales.pdf](http://www.unal.edu.co/rector/documentos/Documentos%20trabajadores/20130913%20Informe%20estudios%20salariales.pdf)

24 Atencio G, William J. (2010). Diseñador Gráfico CUMT 1998, Locutor Certificado UCB 1998, Licenciado en Comunicación Social URBE 2001, Profesor en Educación Comercial Instituto Universitario Pedagógico Monseñor Arias Blanco 2008, Magíster en Ciencias de la Educación URBE 2009, Coordinador de Proyectos de la E.T.C.R., Rómulo Gallegos, profesor universitario UNEFA Facultad de Economía Social, profesor de postgrado y de la especialización del Programa de informática educativa URBE. Recuperado. <http://macroeconomiaunefablogspot.com.es/>. Profesional de la educación universitaria multidisciplinario, Investigador en el área de Aprendizaje Ubicuo, Especialista en Educación a Distancia, y Periodista. Tiene estudios Superiores (PhD) en Gerencia de la Educación Superior con una amplia experiencia en Educación para graduados. Línea de investigación doctoral se desarrolla dentro del área del aprendizaje ubicuo basada en nuevas formas de maximizar la eficacia de la educación a distancia mediante el desarrollo de materiales didácticos multimedia y redes neuronales aplicadas a la educación a distancia que ofrezcan al estudiante acceso al saber en cualquier momento desde cualquier lugar. Ha diseñado e impartido cursos de postgrado en las áreas de Gerencia Educativa e Informática Educativa apoyando el desarrollo profesional de los maestros y la formación del profesorado dentro de las áreas de Estrategias y Tecnologías aplicadas a la Educación y el Diseño de Materiales Didácticos Multimedia. En el área de la investigación científica he llevado a cabo en el desarrollo de entornos de

razón por la que los ricos ahorran más que los pobres, tanto en términos absolutos como en términos porcentuales, las personas muy pobres no pueden ahorrar nada o casi nada; si tienen alguna riqueza o pueden pedir préstamos, tienden a gastar más de lo que ganan, reduciendo así el ahorro acumulado o endeudándose.

Carlos María Della Paolera²⁵. Argentino nacido en Buenos Aires (1890-1960). Fundó el Instituto de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires en 1946. Examina los problemas de falta de planeación, crecimiento desordenado e inadecuado de ciudades como Bogotá Colombia, la evolución de la pobreza y el desarrollo y empleo en Colombia y América Latina, para poder concluir como una política de urbanismo puede dar origen a la solución de una serie de necesidades del ser humano en materia de vivienda, movilidad y pleno empleo que le permiten mejorar las condiciones de vida a sus habitantes.

Los gráficos de la pobreza y la evolución del producto interno bruto PIB de 1990 al 2014 y la tasa de desempleo en Colombia, deja ver la evolución del empleo a través del tiempo, pues de esta manera podemos ver las épocas de mejoramiento o deterioro del desarrollo en Colombia y que políticas pudieron contribuir a las mismas donde se puede resaltar la excelente administración dada en la primera década del siglo XXI.

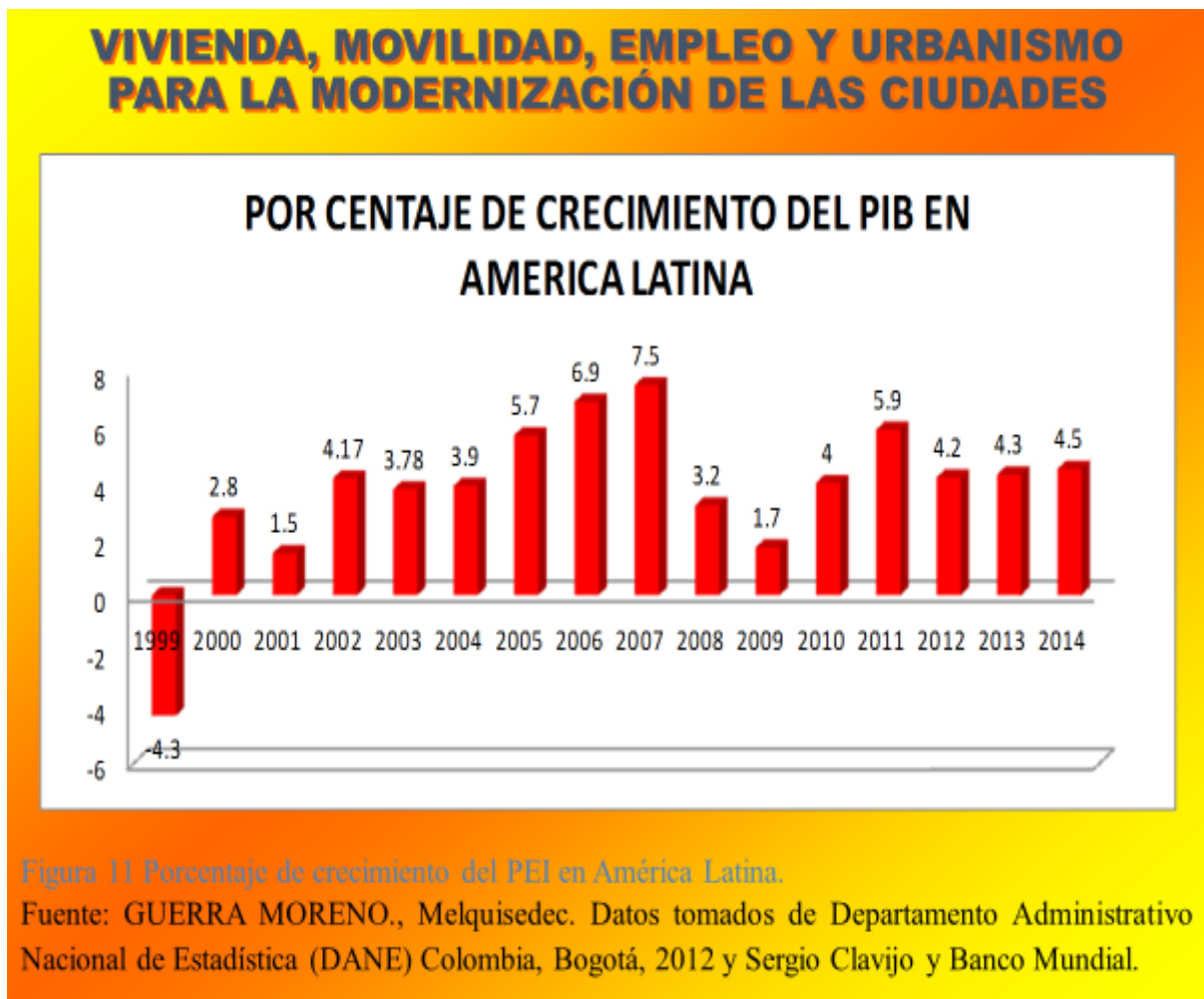
Vargas Silva, (2012) menciona que;

América Latina tiene 14 puntos menos. En eso cayó la pobreza entre 1999 y el 2011. Hay 167 millones de pobres equivalentes al 29.4 por ciento de la población. El crecimiento del PIB en América Latina fue del 4.3 por ciento en el 2013 y a 152 millones

aprendizaje ubicuo para estudiantes con discapacidad auditiva. Las actividades recientes se centran la investigación dentro de los programas de estudios para graduados y la educación en línea en el área de gerencia de la educación. Fuente: <https://ve.linkedin.com/in/dr-william-j-atencio-g-a89525ba>

25 Della Paolera, Carlos María. Fecha de nacimiento: 7 de septiembre de 1890, Buenos Aires, Argentina y Fecha de la muerte: 15 de septiembre de 1960, Buenos Aires, Argentina. Se resalta el escrito; Contribución al estudio de un plan de acondicionamiento, embellecimiento y extensión de Buenos Aires. Etude sur l'évolution de la ville, citado por Alicia Novick en la Tesis presentada en noviembre de 1927 en el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París. Historias del Urbanismo / Historias de la Ciudad. Fue un urbanista argentino de gran trayectoria fundó la primera cátedra de urbanismo en Argentina en 1933 y el posgrado en esta materia en 1948 en la UBA Fuente: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0016.pdf>

de personas subió el número de latinoamericanos que hacen parte de la clase media, en el 2003 eran solo de 103 millones. No obstante el crecimiento de América Latina fue moderado de solo un 2.82 entre el 2012 al 2014.



Algunos estudios de Litman (2009), avalan estas actuaciones donde se estiman los futuros crecimientos del Producto Interior Bruto (PIB) como indicador de la bondad de dichas realizaciones.

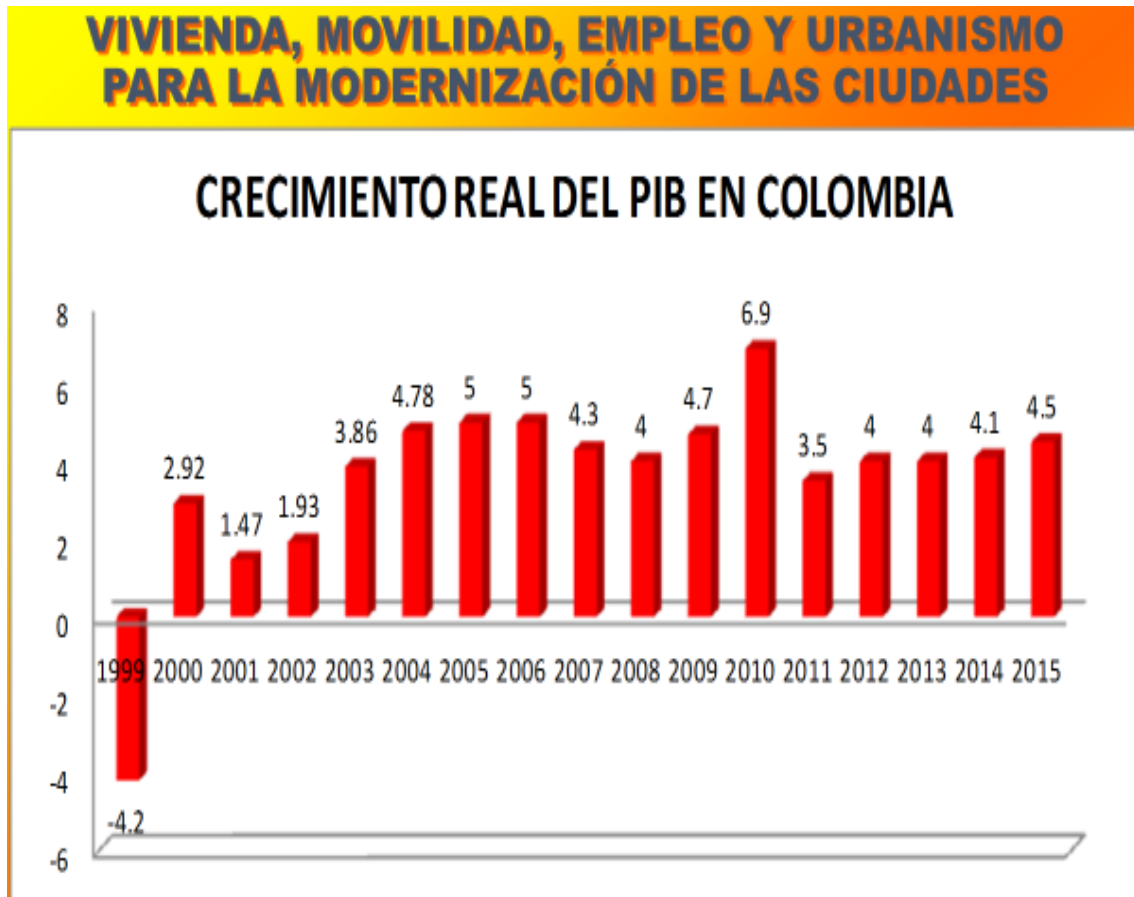


Figura 10 Crecimiento real del PIB en Colombia.

Fuente: GUERRA MORENO, Melquisedec. Datos tomados de Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Colombia, Bogotá, 2012 y Sergio Clavijo.

VIVIENDA, RENOVACIÓN URBANA Y MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES

La ciudad es la más importante obra del hombre, lo reúne todo y nada que se relacione con el hombre le es ajeno o indiferente. Walt Whitman²⁶

La necesidad de creación de proyectos de vivienda dispara el precio de la tierra en la mayoría de las ciudades colombianas, lo que se traduce en otra dificultad para dar soluciones de vivienda, esto agravado además por los pagos de impuestos de valorización y predial que se han venido desbordando en algunas ciudades como Bogotá.

La Ley 388 de 1997 artículo 91 de, dispone que; “Se entiende por viviendas de interés social aquellas que se desarrollen para garantizar el derecho a la vivienda de los hogares de menores ingresos.” (Ley 9ª de 1989 artículo 44.)

Ley 1450 de 2011, definió en su artículo 117, vivienda de interés social como; (...) “La unidad habitacional que cumple con los estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción y cuyo valor no exceda ciento treinta y cinco salarios mínimos mensuales legales vigentes.”

²⁶ Whitman, Walt. Nació en West Hills, condado de Suffolk, Nueva York, 31 de mayo de 1819 – Camden, Nueva Jersey, 26 de marzo de 1892) fue un poeta, enfermero voluntario, ensayista, periodista y humanista estadounidense. Su trabajo se inscribe en la transición entre el trascendentalismo y el realismo filosófico, incorporando ambos movimientos a su obra. Whitman está entre los más influyentes escritores del canon estadounidense (del que ha sido considerado su centro) y ha sido llamado el padre del verso libre. Su trabajo fue muy controvertido en su tiempo, en particular por su libro Hojas de hierba, descrito como obsceno por su abierta sexualidad Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Walt_Whitman

La misma noma indica que se establecerá un tipo de vivienda denominada vivienda de interés social prioritaria, cuyo valor máximo será de setenta salarios mínimos legales mensuales vigentes. Las entidades territoriales que financien vivienda en los municipios de categorías 3, 4, 5 y 6 de la Ley 617 de 2000²⁷, sólo podrán hacerlo en vivienda de interés social prioritaria. En el caso de programas y/o proyectos de renovación urbana, el gobierno nacional podrá definir un tipo de vivienda de interés social con un precio superior a los ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin que este exceda los ciento setenta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La Ley 388 de 1997 artículo 92 establece; Los municipios y distritos determinarán sus necesidades en materia de vivienda de interés social, tanto nueva como objeto de mejoramiento integral, y de acuerdo con las mismas definirán los objetivos de mediano plazo, las estrategias e instrumentos para la ejecución de programas tendientes a la solución del déficit correspondiente. En todo caso al incorporar suelo de expansión urbana, los planes de ordenamiento y los instrumentos que los desarrollen determinarán porcentajes del nuevo suelo que deberán destinarse al desarrollo de programas de vivienda de interés social. Igual previsión habrán de contener los planes parciales para programas de renovación urbana, lo anterior, sin perjuicio de que este tipo de programas se localicen en otras zonas de la ciudad, de acuerdo con las normas generales sobre usos del suelo.

Este caso fue regulado por el decreto 879 de 1998, por el cual se reglamentan las disposiciones referentes al ordenamiento del territorio municipal y distrital y a los planes de ordenamiento territorial reglamentando la Obligatoriedad de los planes de ordenamiento territorial, preceptuando que corresponde a todas las administraciones municipales y distritales formular y adoptar su plan de ordenamiento territorial a más tardar el día 24 de enero de 1999, en los términos del artículo 23 de la Ley 388 de 1997,

²⁷ Las categorías 3 a 6 hace referencia a los municipios más pequeños del país, pues la categoría se da según el número de habitantes.

define que a partir de esa fecha, solo podrán expedirse licencias de construcción o urbanización o sus modalidades o realizar actuaciones urbanísticas para el territorio del respectivo municipio de conformidad con lo dispuesto en dicho plan.

La Conferencia de Vancouver sobre Hábitat, en el capítulo III (1976), preceptuó; “Que la vivienda y los servicios adecuados son un derecho humano básico, que obliga a los gobiernos a garantizar su logro para todas las personas, empezando con la ayuda directa a los menos favorecidos por medio de programas guiados de esfuerzo propio y acción comunitaria.”

Sarmiento Anzola (28), plantea; “La vivienda se distribuye por el ingreso en salarios mínimos, de hecho, la población se va agrupando en barrios según su capacidad económica, el precio de la vivienda de esos sectores está directamente relacionado con los precios de los servicios que allí se ofertan y los salarios de quienes allí viven.”

Por otra parte, el gravamen al patrimonio, resulta seriamente preocupante para los participantes del sector inmobiliario, por lo cual la propuesta que estamos haciendo de reconstrucción de las ciudades del centro a la periferia para la modernización de las ciudades, no solo soluciona el problema de la escasez de terrenos urbanos para la construcción, sino que permite la modernización de las viejas ciudades a través de la redensificación de las mismas.

Para entender la influencia de la vivienda social en la economía y desarrollo de las ciudades. Novick²⁹ (2004), en su escrito menciona;

28 Sarmiento Anzola, Libardo (2013) Economista y filósofo y máster en teoría económica plantea que: en Colombia una familia promedio de los sectores populares necesita el equivalente a tres salarios mínimos legales mensuales para cubrir las necesidades básicas, de alimentación, vivienda, educación, salud, transporte, servicios públicos domiciliarios y recreación. Recuperado en http://www.unal.edu.co/rector/documentos/Documentos_trabajadores/20130913_Informe_estudiossalariales.pdf

29 Alicia Novick Investigadora del Instituto de Arte Americano Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo Universidad de Buenos Aires. Arquitecta. Doctora en Historia y Magister en Investigación Histórica (UDES), Máster en Urbanismo y Planificación Territorial (Instituto de Urbanismo de París, París XII). También es profesora e investigadora de la Universidad de Buenos Aires. Dicta cursos de postgrado en la Maestría de Planificación Urbana y Regional (UBA), en las Maestrías de Economía Urbana y de Historia y Cultura de la Ciudad (Universidad Torcuato Di Tella) y se desempeña como profesora visitante en universidades del país (Córdoba, Rosario) y del extranjero (Brasil, Chile, España y Francia). Directora de proyectos de investigación, miembro de las comisiones técnicas asesoras de evaluación del Ministerio de Educación en Argentina y de comités científicos de publicaciones. En la esfera de la gestión urbana participó como

En efecto, si examinamos panorámicamente las historias de la ciudad escritas durante el siglo XX por arquitectos, urbanistas y planificadores, podemos distinguir tres grandes momentos. En primer lugar, “la evolución” urbanística construida por quienes bregaban por instaurar el “urbanismo” como disciplina durante el período de entre guerras. En un segundo momento, la planificación de posguerra, caracterizada primero por los estudios de tendencia y hacia fines de los setenta por las ópticas críticas que oponían el ideario del urbanismo a las prácticas sociales mientras, en un desarrollo paralelo, la historia operativa era adoptada por una arquitectura urbana y se instituía, además, un género específico centrado en la revisión del campo disciplinario.

Ferrero³⁰, Massuh³¹, & otros (2007), plantean que;

El proceso tomó mayor aceleración y relevancia a partir de la caída del muro de Berlín, suceso que dejó al primer mundo a solas con la necesidad de rescatar banderas sociales que durante décadas fueron reivindicadas por las distintas formas del socialismo. Antes de ello, en los casos en que las empresas habían incorporado beneficios, sólo lo habían hecho cediendo ante las presiones gremiales y algunos valores humanistas que lograban filtrarse en la lógica de la acumulación indiscriminada.

Del urbanismo se han ocupado arquitectos ingenieros políticos, abogados periodistas y otros profesionales de diferentes disciplinas, quienes han efectuado desarrollos urbanísticos, han estudiado el mismo o han incidido en el desarrollo como el

consultora de Programas BID, en el Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires y en otros programas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Escribió Algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936). Fuente: <http://www.unsam.edu.ar/tau/sitio/disertantes-2014/alicia-novick/>

30 Ferrero, Aurelio. Arquitecto graduado en la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. 1976. Director del CEVE (Centro Experimental de la Vivienda Económica). Córdoba, Argentina. Investigador independiente del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Coordinador internacional de la Red XIV "G". Hábitat en riesgo del Programa Iberoamericano CYTED (programa iberoamericano de Ciencia Y Tecnología para el Desarrollo) 2002-2006. Profesor Titular de las Cátedras. Problemática de la Vivienda Popular, Facultad de Arquitectura, y Habitat en Riesgo, Universidad Nacional de Córdoba, desde 1991. Profesor de posgrado Universidad Politécnica de Madrid. Director del Programa de vivienda social y trabajo en las provincias de Córdoba y Santa Fe, Argentina. (2000, 2003). Fuente: http://arq.unne.edu.ar/maestría/maestría_gdvs/cv/cv_Aurelio_ferrero.html

31 Héctor Massuh. Arquitecto del Centro Experimental de la Vivienda Económica (CEVE) en Argentina. Investigador Principal de CONICET, Director Interino del Centro Experimental de la Vivienda Económica C.E.V.E. Director del Proyecto de Investigación y Desarrollo: PID 037. CONICET. Fuente: <http://arq.unne.edu.ar/publicaciones/areadigital/area5/antefiores/area3pdf/massuh.PDF>

proyecto de grandes vías en Barcelona que género no solo el mejoramiento de la movilidad sino revalorización inmobiliaria. De Terán Troyano (1996)³²; Salmerón Escobar (2008)³³, se ha destacado en el manejo de proyectos de conservación urbanística.

En Colombia el desarrollo de dicha infraestructura en épocas recientes, ya está mostrando sus resultados en el crecimiento de la economía del país, ayudado por muchas otras medidas internas, a las que el ex presidente Álvaro Uribe llamo el cuidado de “los tres huevitos”, como confianza inversionista, seguridad democrática y cohesión social que han producido resultados satisfactorios cuando en el país se han generado esas condiciones.

Dentro de las metas que se trazó el gobierno nacional colombiano en los primeros años de la segunda década del siglo XXI, está el de aumentar la generación de suelo para vivienda de interés social (VIS), los procesos de renovación urbana y el espacio público. López Castaño & Nuñez Mendez, (2007)

Igualmente busco incrementar el nivel de producción de vivienda de interés social, aumentar la confianza sobre la financiación de vivienda y la intermediación del sector financiero, disminuir el déficit de vivienda y consolidar las instituciones del sector.

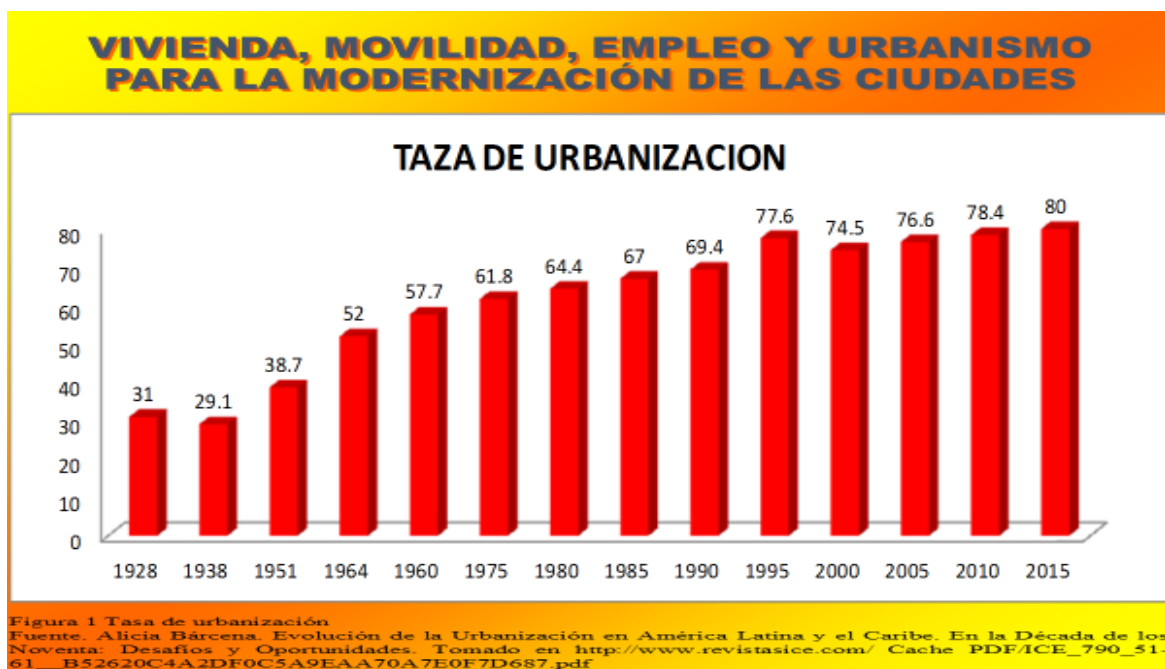
32 Fernando de Terán Troyano. Nació en Madrid España en 1934, Arquitecto dedicado al urbanismo. Se tituló en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid en 1961, doctorándose en 1966. Es catedrático de Urbanismo y profesor emérito de la misma desde 1996, donde también ostentaría el cargo de director del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. A lo largo de su vida y trayectoria profesional, ha compaginado la enseñanza en las aulas universitarias con la investigación, dejando en su haber un gran número de publicaciones y la realización de diversos proyectos profesionales. Entre sus trabajos profesionales cabe destacar: La remodelación del Paseo del Prado (2002) junto a Álvaro Siza y Juan Miguel Hernández León, El colegio Santa María de los Rosales, Para el Instituto Nacional de Colonización, los poblados de Setefilla y Sacramento. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Fernando_de_Ter%C3%A1n

33 Salmerón Escobar, Pedro (2008). Arquitecto, doctor y profesor. Nació en Granada en 1945. Ha desarrollado la dirección técnica de varios organismos y ha recibido premios por su labor como arquitecto conservador de edificios históricos. Obtuvo el título de arquitecto en la Escuela Superior de Arquitectura de la Universidad Central de Madrid en 1970 y se doctoró por la Universidad Politécnica de Valencia. Fue profesor Titular de Historia de la Construcción y de Construcciones Arquitectónicas-3 en la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica de Granada (1973-1987). Es arquitecto conservador de las Catedrales de Granada y Jaén. Desde esta responsabilidad proyectó de restauración de la Capilla Mayor de la Catedral de Granada. Publicaciones y divulgación. Entre sus numerosas publicaciones cabe destacar La Alhambra. Estructura y paisaje (2006) y Guía del paisaje cultural de la Ensenada de Bolonia, Cádiz (2010). En este enlace están relacionadas todas sus publicaciones. Premios. Ha sido distinguido con prestigiosos premios, entre los que destacan: Premio Andalucía de Patrimonio Andrés de Vandelvira (1999), Premio Centro Albaicín de Granada a la Conservación y Restauración del Patrimonio Cultural (2007), Premio de Conservación Europa Nostra 2012 fuente. <https://granadinosilustres.wikispaces.com/Pedro+Salmer%C3%B3n+Escobar>

La problemática de la vivienda en Colombia y específicamente en Bogotá está relacionado con escasas de vivienda social, el uso y habilitación del suelo y la necesidad de implementación de Planes de ordenamiento territorial (POT) y la necesidad de negociación o expropiación por motivos de interés público.

Ferrero & Basso³⁴ (2008), plantea que;

Vivienda social son todos aquellos procesos generadores de espacios habitables, componentes urbanos y viviendas, que se realizan bajo el control de auto productores y otros agentes sociales que operan sin fines lucrativos, involucran generalmente la participación activa y organizada de los propios beneficiarios en todas las fases del proceso, buscando producir espacios de una mayor calidad que expresen la cultura de quienes han de habitarlos.



34 BASSO, LAURA. Es arquitecta argentina. Becaria de Posgrado de CONICET. Integrante del equipo técnico del Área de Asesoramiento, Capacitación y Transferencia del Centro Experimental de la Vivienda Económica (CEVE). Asistente de Coordinación de la Red XIV-G "Hábitat en Riesgo" de CYTED. Alumna regular de la Maestría en Diseño Arquitectónico y Urbano de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. E-mail: transferencia@ceve.org.ar. Fuente: http://arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_7/archivos/pdf

En el grafico anterior se observa como la población en Colombia se ha venido concentrando en las ciudades hace menos de 100 años la mayoría de la población vivía en los campos en labores agrícolas hoy el 80% ya se encuentra en las ciudades, por lo cual cada vez demanda vivienda concentrada y de mejor calidad sino se quiere que sigan formando los cordones de miseria que se dan en ciudades Bogotá u otras ciudades colombianas. La razón estriba en el costo del suelo hecho que se supera con la propuesta que aquí se hace.



El impulso a la vivienda repercute necesariamente en la mejora del empleo especialmente de la mano de obra menos calificada, pero igualmente la búsqueda del mejoramiento de esta situación mediante el fomento del mismo a través de una política de pleno empleo.

VIVIENDA, MOVILIDAD, EMPLEO Y URBANISMO SOSTENIBLE PARA LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES

POBLACIÓN OCUPADA EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN EN COLOMBIA DE 2001 A 2014

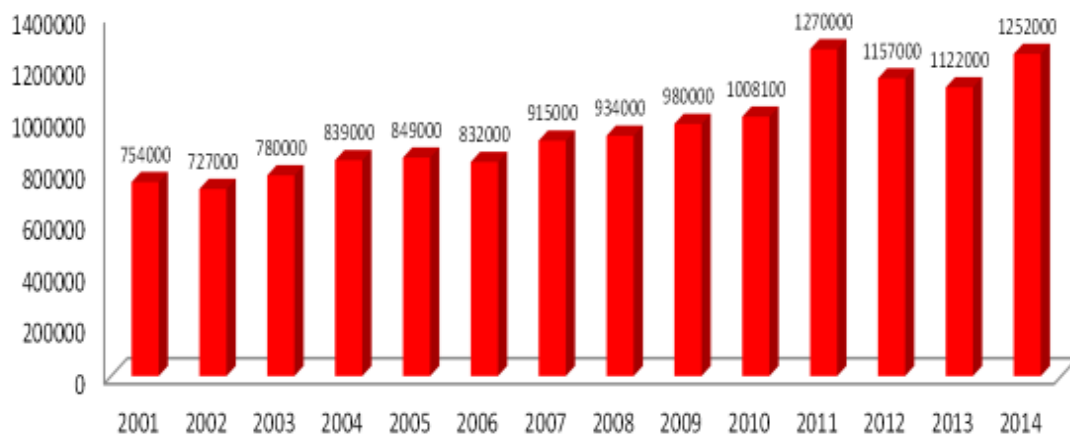


Figura 22 Población ocupada en el sector de la construcción en Colombia de 2001 a 2014.
Fuente: Elaborado por Melquisedec Guerra Moreno. Datos tomados de evolución de la población ocupada en el sector construcción por género y DANE. Encuesta continua de hogares recuperado de http://www.wava.com/wava/index.php/Evoluci%C3%B3n_de_la_poblaci%C3%B3n_ocupada_en_el_sector_construcci%C3%B3n_por_g%C3%A9nero

PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN COLOMBIA

“La naturaleza prepara el sitio, y el hombre lo organiza de tal manera que satisfaga sus necesidades y deseos” Vidal de la Blache³⁵.

La urbanización es la concentración de vivienda en pequeños espacios con el fin de facilitar el acceso cercano a sus lugares de trabajo y potencializar la accesibilidad a los servicios, no obstante en la medida que se concentraban las fábricas, crecían las ciudades y el suelo urbano se encarecía, por lo cual las ciudades se extendieron.

³⁵ Paul Vidal de La Blache. Geógrafo francés. Máximo exponente de la geografía regional francesa. De 1899 a 1908 fue catedrático en la Sorbona, donde se formaron las primeras promociones de geógrafos regionales. Definió la geografía como una ciencia de síntesis que estudia la interacción entre el hombre y su medio. En 1891 fundó, con M. Dubois, los *Annales de géographie*. Entre sus obras destacan: *Atlas general, histórico y geográfico* (1894) y con carácter póstumo *Principios de geografía humana* (1922). Realizó sus estudios en la *École Normale Supérieure* de París y en la escuela de Atenas mostrando un gran interés por la geografía y por la historia antigua. Durante su estancia en Atenas realizó varios viajes por el Mediterráneo que despertaron su curiosidad geográfica. En esta época lee a Alexander von Humboldt y a Carl Ritter de quienes recibió una fuerte influencia. Su tesis de doctorado (1872) estuvo dedicada a los epitafios griegos en Asia Menor y le permitió acceder a la enseñanza de la geografía y la historia en la Universidad de Nancy. En 1877, Vidal regresa a la *École Normale Supérieure* donde enseñó más de veinte años. Finalmente fue catedrático de geografía en la universidad de La Sorbona desde 1898 hasta 1908 cuando se retiró de la enseñanza activa. Estos puestos le dieron un gran poder académico y le permitieron impulsar la geografía moderna en Francia a través de sus numerosos discípulos: Jules Sion, Jean Brunhes, Albert Demangeon o Emmanuel de Martonne, que conformaron lo que se denominó la Escuela Geográfica Francesa. Fundó además la revista *Annales de géographie* en 1891 que aún continúa publicándose.

Normas urbanísticas aplicadas a la planeación. Las normas urbanísticas en Colombia se clasifican en; normas urbanísticas estructurales, normas urbanísticas generales, normas complementarias. La forma como actualmente se fijan los parámetros de desarrollo arquitectónico de las ciudades es a través de los planes de ordenamiento territorial.

En Colombia hace pocos años entro en esa experiencia, sin que aún sea costumbre en todas las ciudades y en todos los barrios cumplir dicha práctica, porque no se ha entronizado en los hábitos de la gente y las acciones de inspección vigilancia y control en materia de urbanismo son muy escasas.

La Constitución Política de Colombia de 1991 artículo 51 dispone que; “Todos los colombianos tienen derecho a una vivienda digna. El Estado fijará las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho y promoverá planes de vivienda de interés social, sistemas adecuados de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de estos programas.”

Estos derechos generan paralelamente unas obligaciones, sin las cuales hace nugatorio el ejercicio de los derechos de los demás o en todo caso genera grandes conflictos sociales que impiden una buena convivencia, para solucionar este problema se requiere implementar programas de vivienda que como consecuencia generen empleo a personas desde el nivel profesional hasta sencillos trabajadores sin mucha capacitación, pero si con una formación técnica mínima que los lleve a desarrollar oficios en forma adecuada.

Bogotá en el plano económico, se destaca como el más importante centro económico e industrial de Colombia según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, la ciudad aporta la mayor parte al PIB nacional (24,5 %), es la séptima ciudad por el tamaño del PIB en Latinoamérica, en el 2013 estaba entre las cinco ciudades más atractivas para invertir a nivel latinoamericano, se ubica en la vigésima primera posición con relación al Producto Interno Bruto (PIB) Per-cápita. Indicador que ha estado

muy jalonado por el impulso a la construcción dado por los gobiernos de comienzos del siglo XXI.

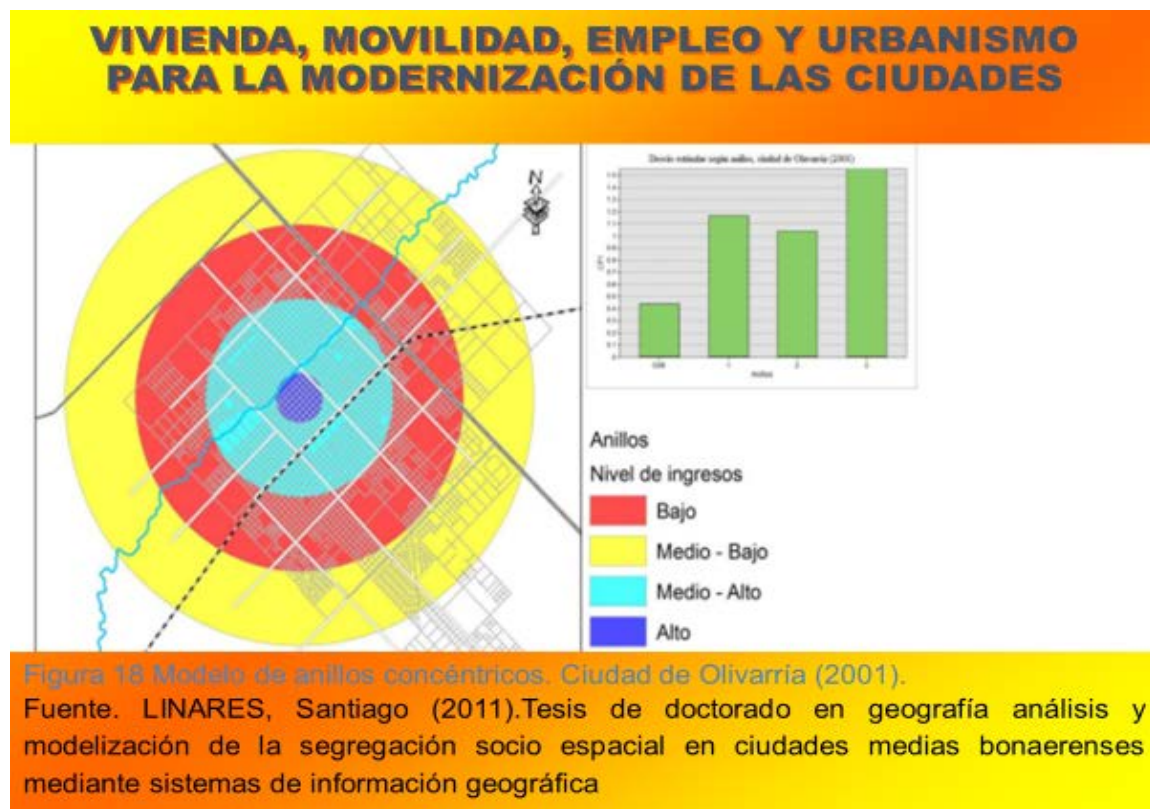


Desarrollo arquitectónico en el mundo. Laura Betancur Alarcón (2014)³⁶, pregunta; “¿En qué consiste esto del ‘placemaking’ o, en su traducción al español, ‘hacer lugares’? en su artículo para el diario el Tiempo de Bogotá manifiesta; “Lo que normalmente pasa es que los urbanistas decidimos cómo deben ser las ciudades, pero muchas veces nosotros realmente no sabemos qué quieren hacer los ciudadanos. Un espacio público es el que crea la identidad de una ciudad, lo que hace diferente a Bogotá de Bombay. Es el sentimiento que sientes cuando vamos caminando por las calles, de

36 BETANCUR ALARCÓN, Laura. (2014). Estudio Comunicación Social - Periodismo de Universidad Pontificia Bolivariana - Sede Medellín, hizo una propuesta de creación de una cartografía digital como herramienta de periodismo participativo para el tratamiento de conflictos socio ambientales por el agua a raíz del proyecto hidroeléctrico Ituango EPM(Fase I). Escribió como hacer ciudades, Agua y territorio: paisajes desvanecidos. Análisis del discurso periodístico sobre el agua. Periodismo, universidad pontificia bolivariana, Medellín, Antioquia., pág. Fuente: http://scienti.colciencias.gov.co:8081/cvllac/visualizador/generar_Curriculo_Cv.do?cod_rh=0001543897 <http://www.eltiempo.com/bogota/como-darle-vida-a-espacios-publicos/> 1439 07 60

manera que en sus calles, parques, avenidas y monumentos estará su distintivo como ciudad.”

Son muchos los modelos arquitectónicos que se han desarrollado en el mundo, entre los que se destacan la ciudad lineal, la ciudad circular, la ciudad radial, la ciudad vitral, que dan origen al plano irregular de la ciudad antigua, al plano radial, ortogonal o lineal de otras épocas o la ciudad jardín más reciente. etc.



Navascues Palacios, (1979)³⁷, expresa “A comienzos del siglo XIX Madrid conservaba casi intacta la fisonomía de la ciudad de los Austrias y Barbones, sin que se

37 Navascués Palacio, Pedro José. Nació en Madrid el 28 de junio de 1942, es un historiador de la arquitectura española. Estudió Filosofía y Letras (especialidad de Historia) en la Universidad de Madrid. Obtuvo la licenciatura en 1965, con premio extraordinario por su tesis, dirigida por el historiador Julio González. En 1972 obtuvo el grado de doctor con una tesis titulada La arquitectura madrileña del siglo XIX, dirigida por el arquitecto Fernando Chueca Goitia. Es profesor desde 1964 en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Complutense de Madrid, así como de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, en la que 1978 obtuvo la cátedra de Historia del Arte. En este centro fue también secretario, subdirector de Investigación, subdirector jefe de Estudios y subdirector de Doctorado. Es miembro de número de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en la que ingresó en 1998,2

hubieran producido en su interior o en su perímetro cambios notables, exceptuando las mejoras de Carlos III. La población y su caserío fue creciendo de un modo orgánico y lento.”

Hoy conjuntamente con Barcelona son ciudades modelo de desarrollo en el mundo, la arborización es la característica urbanística más destacada de estas metrópolis, se pueden tener como prototipo de reconstrucción de ciudades ambientalmente sostenibles que estoy proponiendo. Muchas ciudades consiguen tener una transformación en su desarrollo arquitectónico en muy poco tiempo.

Navascues Palacios (1979), plantea:

El interior de Madrid cambió un tanto bruscamente a raíz de los proyectos de José Bonaparte, que, si bien no todos se llevaron hasta el final, sí al menos pasaron por la fase del derribo. Conventos, iglesias, edificios públicos y manzanas enteras de viviendas cayeron en poco tiempo para dar lugar a muchas de las actuales plazas como la del Carmen, entre otras.

Curiosamente la historia nos demuestra que algunas dictaduras militares en diferentes partes del mundo han desencadenado grandes procesos de transformación de sus ciudades, así ocurrió en Francia con Napoleón Bonaparte, en Madrid España con José Bonaparte y luego con Francisco Franco, en Bogotá Colombia con Gustavo Rojas Pinilla y en Chile con Augusto Pinochet.

Bahamon ³⁸(2009), plantea que;

3 así como de la Hispanic Society of América. Es también miembro numerario del Instituto de Estudios madrileños y doctor honoris causa por la Universidad de Coímbra. Desde su jubilación en 2012 es profesor emérito de la Universidad Politécnica de Madrid. Es uno de los principales historiadores de la arquitectura española, especialmente de la del siglo XIX. Es autor de más de doscientos libros y artículos sobre la historia de la arquitectura. Escribió más de 195 obras, comprendiendo libros, capítulos de libros y artículos, experto del Plan Nacional de Catedrales. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Pedro_Navascu%C3%A9s

38 Bahamon Álvarez, Gabriel Enrique (2009). Arquitecto, Universitario Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, Magister Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, Estudios Urbanos Regionales Juliodede2007, marzo de 2010. "Perímetros Urbanos, Análisis del Proceso de Delimitación de Espacialidades Urbanas, un estudio de caso en Medellín" Escribió entre otros el artículo. Perímetros urbanos: Análisis del proceso de delimitación de espacialidades urbanas, un estudio de caso en Medellín. Maestría thesis, Universidad Nacional de Colombia Fuente [http://www.bdigital.unal.edu.co/view/person/Baham = F3n_ = C1lvarez=3AGabriel_ Enrique =3A=3A.html#sthash](http://www.bdigital.unal.edu.co/view/person/Baham=F3n=C1lvarez=3AGabriel_Enrique=3A=3A.html#sthash).

Las zonas perimetrales de la ciudad latinoamericana se engrosan día a día con grandes contrastes de desigualdad social. Es una condición generalizada, pero la morfología de las áreas periurbanas es diferente, ya que refleja las dinámicas económicas y sociales locales. En su mayor parte evidencian los problemas socioeconómicos estructurales en cada uno de los países en vías de desarrollo.

Se requiere un riguroso control en el desarrollo urbanístico, para esto se pretende, que las normas de ordenamiento territorial sean cada día más exigentes y rigurosas, de nada sirven las mismas si cada uno hace lo que quiere, las personas piensan que están haciendo bien construir cualquier rancho, pero realmente lo que están haciendo es enterrar su dinero y perpetuar su pobreza y subdesarrollo por muchos años, para esto se requiere que el Estado intervenga y si alguien logra ahorrar dinero para su vivienda, estas lo inviertan en proyectos autorizados por el Estado, los cuales deben cumplir las condiciones mínimas que exige la sociedad del siglo XXI.

El Pacto Internacional de Derechos Económicos (1966 parte II, artículo 2, numeral 2 y artículo 11), plantea que;

Los Estados partes en el Pacto se comprometen a garantizar el ejercicio de los derechos que en él se enuncian, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquiera otra condición social.

Los Estados Partes en el presente pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia.

VIVIENDA MOVILIDAD Y MODELOS URBANOS

“La arquitectura es el punto de partida del que quiera llevar a la humanidad hacia un porvenir mejor.” Le Corbusier

Modelo es la representación a escala reducida de alguna cosa o el objeto, aparato o construcción realizada conforme a un mismo diseño en este caso es el conjunto de instrumentos paisajísticos o arquitectónicos y técnicos y para desarrollar un modelo de ciudad

En el marco teórico y estructura de las ciudades, existen diferentes concepciones sobre los modelos de ciudad entre los que podemos distinguir;

Anillos concéntricos. Son ciudades que se desarrollan en forma de círculos concéntricos diferenciadas por sus actividades o la clase social que se ubican en cada uno de estos círculos dentro de los estudiosos de este tipo de ciudad tenemos a; (Haig 1926) Citado por Boris Graibord en la obra; toward an understanding of the metropolis. El cual escribió; geografía del transporte en el área metropolitana de la ciudad de México. Carter, Harold (1972) citado por Linares, S. (2012) plantea que los individuos, industrias, comercios y servicios compiten por el espacio en función de sus necesidades específicas de localización para obtener los máximos beneficios derivados de la disminución de la fricción y en función de las limitaciones de inversión.

El modelo concéntrico de ciudad pergamino deja ver como los niveles de ingreso alto se sitúan en el centro de las ciudades y los de medio alto en la periferia de las mismas que generalmente son zonas apartadas de la ciudad, pero de buenas comodidades, en cambio los estratos medios y medio bajos se sitúan más hacia la periferia de la ciudad.

Linares, (2012), en Pergamino, Olavarría y Tandil comenta;

Ciudad lineal. Son aquellas ciudades que se desarrollan sobre una sola línea generalmente la línea recta en forma de cuadrícula dentro de sus representantes tenemos a; Arturo Soria ³⁹(1844-1920) ingeniero urbanista español que a partir de 1886 se dedicó a realizar proyecto de ciudad lineal en España bajo la influencia de Spencer y Cerda, Hilberseimer (1924).Janoschka, (2002) Es un tipo de ciudad debida al arquitecto Arturo Soria. Está basada en la idea de una gran calle central que absorbería el transporte permitiendo una rápida comunicación principalmente mediante el ferrocarril. Pedro José Navascués Palacio, Arturo Soria (1844-1920) e Ildefonso Cerda ⁴⁰(1815-1876) se

39 Soria, Arturo (1844-1920). Ingeniero urbanista español a partir de 1886 se dedicó a realizar proyecto de ciudad lineal en España. Nace en Madrid, 15 de diciembre de 1844 y muere en Madrid, 6 de noviembre de 1920, fue un geómetra y urbanista español, conocido por el diseño y desarrollo de la ciudad lineal de Madrid, cuya arteria principal lleva su nombre en el actual distrito de Ciudad Lineal. Intentó estudiar Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, pero a pesar de sus conocimientos no pudo ingresar en la Escuela de Ingenieros. En 1863 ganó una plaza por oposición en el Cuerpo de Telégrafos y poco después ingresó en la Escuela de Catastro. A partir de 1886 se dedicó por entero a su proyecto de la ciudad lineal, bajo la influencia de las ideas de Spencer e Ildefonso Cerdá. Este innovador proyecto, con el cual quería resolver los problemas de higiene, hacinamiento y transporte que atenazaban a las ciudades de la época, consistía en el diseño de una ciudad articulada a ambos lados de una ancha vía (50 metros) con ferrocarril, de longitud en principio no limitada, lo que posibilitaba su crecimiento. De esta manera el tren pasaba a ser un elemento estructurador del territorio. En la calle central se concentrarían los servicios públicos para los ciudadanos y las casas de los habitantes.

40 Ildefons Cerdà i Sunyer Nació en el Mas Cerdà de la Garga una propiedad que su familia poseía desde el siglo XIV, en Centellas, Osona, Barcelona, el 23 de diciembre de 1815 Las Caldas del Besaya, España; murió el 21 de agosto de 1876. Fue un ingeniero, urbanista, jurista, economista y político español. Hombre polifacético, escribió la Teoría general de la urbanización, obra pionera de la especialidad, por la cual se le considera uno de los fundadores del urbanismo moderno. Su proyecto más importante fue la reforma urbanística de la Barcelona del siglo XIX mediante el Plan Cerdà, con el que creó el actual barrio del Ensanche. Hubo de pasar un siglo para que se reconociera su legado. Tras enfrentarse con su padre para cambiar su orientación profesional, en 1832 se trasladó a Barcelona, donde inició los estudios de arquitectura, matemáticas, náutica y dibujo en la Escuela de la Llotja. No obtuvo el título de arquitecto y, en septiembre de 1835, se trasladó a Madrid para estudiar en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, donde obtuvo el título de ingeniero en el año en 1841, reorientar su profesión, entrar en política y dedicar, como él mismo describió, «mi fortuna toda entera, todo mi crédito, todo mi tiempo, todas mis comodidades, todas mis afecciones, y hasta mi consideración personal en la sociedad, a la idea urbanizadora». (...) como siempre la historia nos demuestra que ante planes futuristas las generaciones actuales no logran comprenderlos y por eso se dio oposición en su momento al Plan Cerdà y menosprecio al auto. Ya antes de su aprobación contó con la oposición municipal. El grupo dominante de Barcelona actuó en contra del plan de la misma manera que lo hizo contra las crecientes protestas populares. El carácter antiautoritario, anti jerárquico, igualitario y racionalista del plan colisionaba con la visión de la burguesía, que prefería

destacan en este modelo este último considerado el padre del Urbanismo Español. Quizá aún los españoles no puedan comprender cuanto de su desarrollo urbanístico de hoy se lo deben a este personaje, Bogotá a pesar de su desarrollo en materia de urbanismo esta como Barcelona hace 100 años, espero que este estudio despierte a los urbanistas y se efectúen por fin planes de largo plazo



Densificación de altura. Modelo que consiste en que se construyen grandes edificaciones o torres hacia el espacio aéreo, muchas de ellas se han convertido en símbolo internacional de la arquitectura e ingeniería de cada país, campo en el cual compiten para construir la más novedosa o la más alta. Dentro de las torres más altas del mundo están;

Las torres Burj Khalifa, en Dubái con 828 m; la Tokyo Sky Tree de Tokyo Japón con 634 m, terminada de construir en el año 2012; la Torre de Televisión de Cantón en la ciudad de Guangzhou China con 600 m terminada de construir en el año 2010; la torre Ostankino de Moscú Rusia con 537 m, terminada en 1967; la CN Tower de Toronto

como referente de nueva ciudad a París o Washington, con una arquitectura de carácter más particularista. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Ildefonso_Cerd%C3%A1.

Canadá con 553 m terminada de construir en el año 1976; el Taipei 101 de Taiwán con 509 m terminadas de construir en el año 2010, las Torres gemelas (World Trade Center) tenían 526 m, pues el atentado 11 de setiembre 2001 las derribo; las Willis tower o Sears tower. 527 m; las freedom tower (torre de la libertad) con 541 m, el CN tower de Toronto Canadá 553 m terminada de construir en 1974; la torre Oriental Pearl Tower in Shanghai China con 468 m terminada 1994, para no quedarnos atrás menciono el edificio BD Bacatá complejo arquitectónico que se está construyendo en Bogotá 67 pisos y 240 metros y muchas otras⁴¹

En la competencia por quien hace el edificio más alto se busca demostrar el desarrollo logrado en cada uno de estos países, dentro de los estudiosos de este modelo están cada uno de los arquitectos e ingenieros que las han construido, pero merecen mención en este estudio a Ludwig Hilberseimer⁴² (1885-1967) (Arquitecto y urbanista alemán, Spencer y Cerdá (1924) o estudiosos del tema como Rueda Palenzuela (2007).

41 Otras torres de gran altura en diversas partes del mundo son: La Oriental Pearl Tower de Shanghai China con 468 m terminada de construir en el año 1994; Empire State Building, tiene 449 m; las Torres Petronas de Malasia con 452 m, el WFC - World Financial Center de Shanghai con 492 m, las Torres Petronas, de Kuala Lumpur, Malasia, terminadas en el año 2003, con una altura de 452 metros la Torre Milad de Teherán Irán con 435 m terminada de construir en el año 2007; la Menara Kuala Lumpur en la ciudad de Kuala Lumpur Malasia con 421 m terminada de construir en el año 1996; la Torre de radio y televisión de Tianjin de la ciudad de Tianjin China con 415 m, terminada en 1991;

La torre Zhongyuan Tower; en la ciudad de Zhengzhou China con 388 m terminada de construir en el año 2010; la Torre central de radio y televisión de Pekín de la ciudad de Pekín China con 387 m terminada de construir en el año 1992; la Torre de Televisión de Kiev en la ciudad de Kiev Ucrania con 385 m terminada de construir en el año 1973; la Torre de Taskent en la ciudad de Taskent Uzbekistán con 375 m terminada de construir en el año 1985; la Liberation Tower de la ciudad de Kuwait Kuwait con 372 m terminada de construir en el año 1996; Alma-ata Tower de la ciudad de Almaty Kazajistán con 372 m terminada de construir en el año 1983; la Riga Radio & TV Tower en la ciudad de Riga Letonia con 369 m terminada de construir en el año 1987; la Fernsehturm de Berlín en la ciudad de Berlín Alemania con 368 m terminada de construir en el año 1969; la Stratosphere Tower de la ciudad de las Vegas Estados Unidos con 350 m terminada de construir en el año 1996; Torre Eiffel. 325 m en París; Fuente https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Edificios_m%C3%A1s_altos_del_mundo.

42 Hilberseimer, Karl Ludwig. Arquitecto y urbanista alemán. Nacido el 14 de septiembre, 1885 en Karlsruhe y murió el 6 de mayo de 1967 en Chicago. Enseñó en la Bauhaus y en el IIT (Instituto de Tecnología de Illinois) en Chicago. Estudio arquitectura en Karlsruhe 1906-1911, entre otros, con Friedrich Ostendorf. Luego se trasladó a Berlín, trabajó como arquitecto como crítico de arte a partir de 1919: se trata de las relaciones culturales de Berlín en revistas tales como "Das Kunstblatt" y "Sozialistische Monatshefte". Se volvió de nuevo a la arquitectura y el urbanismo en 1922. Hizo unas pocas casas y una tienda en Berlín, así como un hogar para la exposición "Die Wohnung" (Vivienda) en 1927 Stuttgart (la Weißenhofsiedlung). Al mismo tiempo se produce publicaciones sobre la arquitectura y el urbanismo moderno, incluyendo "Großstadtarchitektur" (1927) y "ALS Beton Gestalter" (1928). Fue profesor en la Bauhaus desde la primavera 1929 hasta abril de 1933 en el comienzo fue director de; la teoría de la construcción y el curso de la proyección constructiva, entonces se pasa profesor de la construcción de viviendas y el seminario de planificación urbana. Debido a los acontecimientos, se ve obligado a limitar su negocio de publicidad en 1933. Él trabajó durante un tiempo como arquitecto en Berlín. Emigró en 1938 en Chicago, Illinois, donde es profesor de IIT urbano y regional bajo la dirección de



Hilberseimer (1924), manifiesta que;

Arturo Soria (1844-1920) ingeniero urbanista español. A partir de 1886 se dedicó a realizar el proyecto de la ciudad lineal, bajo la influencia de las ideas de Spencer y Cerda.

La idea busca mayor concentración aglomeración, para dejar de utilizar el llano. Consiguiendo una ciudad de edificación en altura reconociendo cada uno de los elementos urbanos y separándolos funcionalmente.

Mies van der Rohe. Se convirtió en director del Departamento de Planificación Urbana y Regional en el mismo instituto a partir de 1955. Ludwig Hilberseimer publicó las primeras obras importantes relacionadas con la arquitectura moderna. En su trabajo urbanista que a menudo se describe esquemáticamente, que era sobre todo un teórico: dijo de las ideas contemporáneas relacionadas con la práctica e hizo los principios de una teoría general de la planificación muy abstracta. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Hilberseimer

Surge la casa colectiva, que ocupa la manzana, conteniendo, vivienda, y lo comercial y laboral, todo lo necesario para la vida. Se trabaja la orientación del sol para tener iluminación constantemente.”

La ciudad de altura generalmente busca y puede brindar mayor cantidad de servicios a sus habitantes en forma integral precisamente porque la densidad de sus habitantes demanda más servicios cerca.

Rueda Palenzuela⁴³ (2007) explica;

Cualquier intervención sobre la ciudad ya sea para rehabilitarla o para construirla de nuevo es intencionada. Urbanistas como Cerda, Howard, Geddes, le Corbusier y otros han sido impulsores de modelos de ciudad con la finalidad de reducir las disfunciones de la ciudad de su tiempo. Por ejemplo, la ciudad que proyectó Cerda contenía todos los detalles de un análisis previo que tenía como finalidad resolver las disfunciones de la Barcelona preindustrial y las de la nueva Barcelona que acogía una creciente población que venía del campo.

⁴³ Rueda Palenzuela Licenciado en Ciencias Biológicas. Universidad de Barcelona, 1976. Licenciado en Psicología. Universidad de Barcelona, 1980. Diplomado en Ingeniería Ambiental. Ministerio de Industria y Energía Universidades e Investigación, 1981. Diplomado en Gestión Energética. Universidad Politécnica de Barcelona, 1984. En la actualidad es el Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, desde su fundación el 5 de junio de 2000. Dirigió los servicios de Medio Ambiente de los Ayuntamientos de Barcelona y Sant Adrià de Besòs. Ha ocupado cargos de dirección en tareas de planificación en Departamentos de la Generalitat de Catalunya. Ha sido miembro del Comité de Expertos de Medio Ambiente Urbano de la UE (DGXI) (marzo de 1994-1998). Es autor de los libros: Ecología Urbana: Barcelona i la seva Regió Metropolitana com a referents. Ed. Beta Editorial (1995); Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur més sostenible, Ed. Ayuntamiento de Barcelona (2002); y redactor principal y coordinador del Libro Verde de Medio Ambiente Urbano. Ed. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (2006); y Rueda, S. et al. (2011): “El Urbanismo Ecológico: su aplicación en el diseño de un ecobarrio en Figueres” (en prensa). Es miembro del Consejo Científico de la Revista "Medi Ambient, Tecnologia i Cultura", editada por el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya. Ha participado en diversas exposiciones, como: la Exposición Universal de Shanghái 2010, la exposición "Cerdá y la Barcelona del futuro. Realidad versus proyecto" del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (2009), el Pabellón Construcción Sostenible de CONSTRUMAT de Barcelona (2009), la exposición "Muévete con Gracia" del Distrito de Gracia de Barcelona (2004), y la exposición "Habitar el mundo" en el Fórum de las Culturas de Barcelona 2004. Esboza, la complejidad en el modelo de urbanización difusa. Fuente. <http://urban-e.aq.upm.es/autores/perfil/62/salvador-rueda>

La ciudad compacta aprovecha mejor los recursos para mantener y hacer más compleja la ciudad en la ciudad difusa, a la vez que se diluyen y se simplifican sus partes internas, el consumo energético y de recursos es mayor. Podríamos decir que la energía que se necesita para mantener una organización poco compleja en las diferentes áreas urbanas de la ciudad difusa, es elevada. En la ciudad compacta, por contra, con la misma energía que se pueda consumir en un área determinada de la ciudad difusa, la organización que mantiene es significativamente mayor. La eficiencia energética del modelo de ciudad compacta es, en consecuencia, mayor que la eficiencia energética de la ciudad difusa.

Fractal. Este modelo producto de la ingeniería en algunos casos como algunas ciudades de Estados Unidos y otras por el azar como en algunas partes de ciudades de Colombia, es muy parecida a un fractal natural o vidrio fractal, elemento de la naturaleza que puede ser descrito mediante la geometría fractal. Se dice que las nubes, las montañas, el sistema circulatorio, las líneas costeras o los copos de nieve son fractales naturales, los bordes urbanos son fractales naturales, conformados por edificaciones tridimensionales que reconfiguran la ciudad, no solo en el plano de la ciudad, sino con cada nivel construido. Esta representación es aproximada, pues las propiedades atribuidas a los objetos fractales ideales, como el detalle infinito, tienen límites en el mundo natural dentro de los estudiosos del tema esta Gabriel Enrique Bahamon Álvarez (2009).

Bahamon Álvarez (2009) menciona;

Los bordes urbanos de la ciudad-región y lo que podemos leer como una posible delimitación es muy parecida a un fractal natural, que es un elemento de la naturaleza que puede ser descrito mediante la geometría fractal. Las nubes, las montañas, el sistema circulatorio, las líneas costeras o los copos de nieve son fractales naturales. Los bordes urbanos son fractales naturales, conformados por edificaciones tridimensionales que reconfiguran la ciudad, no solo en el plano de la ciudad, sino con cada nivel construido. Esta representación es aproximada, pues las propiedades atribuidas a los objetos fractales ideales, como el detalle infinito, tienen límites en el mundo natural. (...)

Las planificadas: ciudades reticuladas ortogonales: las bastidas francesas. Son financiadas por la realeza, son fortificadas. Pueden colocarse cerca de la frontera. Se emplean en ellas soldados que reciben el título de ciudadanos, se le daba unas tierras, su forma geométrica define los límites con el cerramiento. (...)

El burgo es un recinto amurallado de perímetro no muy extenso rodeado de un foso con una torre en el centro, que es el último reducto defensivo. Consta de una guarnición militar permanente, capilla, granero, bodegas, depósitos, etc. Esta conformación se repite en toda Europa y luego se traslada a América del sur

Núcleos múltiples. Esta es una tendencia que se ha dado en muchas ciudades del mundo entre otras en algunas españolas, Estados Unidos e incluso en Colombia como lo es Bogotá y Medellín que ante la imposibilidad de crecer más por la falta de suelo, busca crecer en la poblaciones vecinas Hay una tendencia de las ciudades de extenderse radialmente partiendo de su centro como las ciudades Argentinas de Pergamino, Olavarría y Tandil según cita de Santiago Linares⁴⁴ (2012), en revista Huellas N° 16 (2012), en aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos (pp. 13-35), (2012), falta de delimitación de las ciudades latinas, planteado por Hardoy (1983).

Janoschka, (2002), comenta sobre el modelo Islas de producción.

El modelo distingue dos clases de áreas industriales. Por un lado, las áreas industriales nuevas, desarrolladas y comercializadas en forma privada. Frente a esto, áreas

44 LINARES, SANTIAGO. Tiene una tesis de doctorado en geografía análisis y modelización de la segregación socio espacial en ciudades medias bonaerenses mediante sistemas de información geográfica: Olavarría, pergamino y Tandil (1991 - 2001). Escribió Aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos para analizar la diferenciación socio espacial en ciudades medias bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil (2001). Pertenece al Centro de Investigaciones Geográficas (CIG) Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS), CONICET. Departamento de Geografía, Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA. Tandil, Buenos Aires, Argentina. Escribió; Análisis multidimensional de la segregación socio espacial en Tandil (Argentina). Afirma que las ciudades presentan un territorio con marcadas desigualdades socio-espaciales, por lo cual es central conocer y analizar ciertas características constitutivas de estas diferenciaciones. En las ciudades argentinas a partir del modelo neoliberal profundizado en la década de los noventa, estas desigualdades se ampliaron, como resultado de políticas con características excluyentes, que tendieron a favorecer y responder al mercado, y no a la sociedad como un todo desigual con necesidades diferenciadas. Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad Nacional del Nordeste Santiago Linares. Universidad de Alicante. Instituto Universitario de Geografía. Escribió; Tesis de doctorado en geografía análisis y modernización de la segregación socio espacial en ciudades medias bonaerenses mediante sistemas de información geográfica: Olavarría, pergamino y Tandil. Bahía Blanca, Argentina: Universidad nacional del sur. Recuperado en <http://www.google.com.co/url?Sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0cc4qfjacahukewi->

industriales ya existentes, cuya reforma parcial y revalorización producen ínsulas industriales con uso individual en grandes ejes industriales tradicionales. Islas de consumo: en el modelo se distinguen centros urbanos de compras recién construidos y centros que reciclan la infraestructura edilicia previamente existente.

Las ciudades de Estados Unidos tienen una tendencia que llevó a los nuevos asentamientos a convertirse en nuevas ciudades o que aumentan sus coronas periurbanas, pero con nuevas industrias y nuevos asentamientos de vivienda de clase alta y media, muy diferente al proceso de las coronas periurbanas que crecen en la ciudad latinoamericana que tiende a ser de población pobre y marginada, salvo contadas excepciones.

Hardoy (1983)⁴⁵, afirma:

Los estados latinos no controlan la propiedad y uso de la futura expansión urbana y suburbana, cualquier política de urbanización tendrá efectos muy limitados. Si no se toman medidas para establecer a la futura población en áreas urbanas y rurales, con criterios regionales y locales, simplemente estaremos trasladando el problema rural a otro, no enteramente urbano, sin otorgarles a los nuevos habitantes, mejores oportunidades y mejores formas de vida.

Rueda Palenzuela (2007), esboza;

La complejidad en el modelo de urbanización difusa. Se comprueba que la ciudad difusa actual tiene cierta tendencia a diluir la complejidad en la mayor parte de su territorio. Las diversas funciones de la ciudad (universidad, residencia, industria, comercio, etc.) Se separan físicamente, dando lugar a amplios espacios ciudadanos con funciones urbanas limitadas, en muchas ocasiones mono funcionales. En estos lugares la

45 HARDOY, JORGE ENRIQUE. Arquitecto que nació en 1923 y murió 1993 en Argentina. Graduado en arquitectura en la Universidad de Buenos Aires doctorado en planificación urbana y regional. citado por Bahamon (2009), quien señala que Hardoy (1983), afirma: "Los estados latinos no controlan la propiedad y uso de la futura expansión urbana y suburbana, cualquier política de urbanización tendrá efectos muy limitados.

vida de la ciudad se empobrece porque los obreros únicamente contactan con los obreros en los polígonos industriales, los estudiantes con sus homólogos en los campos universitarios, los oficinistas con oficinistas en los polígonos de oficinas en la nueva periferia.

La ciudad difusa y su dispersión en el territorio. La tendencia actual de producir urbanización consiste en la implantación de usos y funciones en el territorio de un modo disperso, buscando la «compatibilidad» entre los usos y la mejor ubicación de las actividades económicas en las redes que el nuevo urbanismo va dibujando

De Teran Troyano (1996), comenta sobre la “City Beautiful”;

La ciudad difusa se asienta en unos pilares falsos, o, dicho de otro modo, insostenibles; se sostiene a base de un creciente coste de recursos y de tiempo y es razonable pensar que peligra su continuidad de futuro en el instante preciso que algunos de los recursos manifiesten su limitación.

Ortogonal. La proyección ortogonal es aquella cuyas rectas proyectantes auxiliares son perpendiculares al plano de proyección, estableciéndose una relación entre todos los puntos del elemento proyectante con los proyectados dentro de los estudiosos de este modelo tenemos a Viviana Claudia Pértile Pértile⁴⁶ (2012), señala que; la Ciudad de Washington en EEUU es de plano ortogonal.

Radial. El modelo concéntrico⁴⁷ fue realizado por Burgess⁴⁸. En él los distintos usos del suelo se distribuyen en forma de anillos concéntricos, localizándose en los anillos

46 Viviana Claudia Pértile. Argentina profesora de geografía especialista en desarrollo social y magister en desarrollo social candidata a doctorado en geografía de la facultad de humanidades de la universidad nacional de nordeste, dicta la cátedra de geografía urbana y agraria del departamento de geografía de la facultad de humanidades de la UNNE. Fuente <http://hum.unne.edu.ar/academica/departamentos/dptogeog/curriculum/pertile.pdf>

47 Información tomada de: <https://www.google.es/#q=ciudad+radial+urbanismo>

48 Ernest Watson Burgess. Nació (16 de mayo de 1886 - 27 de diciembre de 1966) era un sociólogo urbano canadiense-americano nacido en Tilbury, Ontario. Fue educado en Kingfisher College en Oklahoma y continuó estudios de posgrado en sociología en la Universidad de Chicago. En 1916, regresó a la Universidad de Chicago, como miembro de la facultad. Burgess fue contratado como sociólogo urbano en la Universidad de Chicago. Burgess también sirvió como el 24vo presidente de la asociación sociológica americana (ASA). Conceptualizó la ciudad en las zonas concéntricas (modelo de zona concéntrica), incluyendo el distrito central de negocios, de transición (industrial, (Modelo de zona concéntrica), incluyendo el distrito central de negocios, viviendas de transición (industriales, de deterioro), residenciales (tenements),

centrales, aquellos usos más necesitados de accesibilidad. Desde el centro hacia afuera se distinguen las siguientes zonas: El centro de la ciudad (CBD). En él se localizan los principales establecimientos bancarios, comerciales, centros administrativos y en él confluyen las redes de transportes públicos de la ciudad. Rodeando el centro se sitúa un anillo en el que se mezclan algunas industrias con una zona residencial de clases sociales bajas y emigrantes. La edificación es antigua y bastante degradada.

El siguiente anillo está constituido por una zona residencial obrera, cuyos habitantes trabajan en las industrias localizadas en el anterior anillo, beneficiándose con esta posición de una fácil accesibilidad a ellas y al centro, minimizando los gastos de transporte. A continuación, se sitúa un área residencial de la clase media. Rodeándola o mezclada con la anterior se situaría la residencia de las clases altas, constituida por bloques de edificios o por viviendas unifamiliares. A continuación, un área de edificación discontinua constituida por las ciudades-dormitorio y los núcleos satélites, donde vive población que se desplaza diariamente a la ciudad por razones de trabajo

Ciudad jardín. Propuesta por Howard⁴⁹ recoge algunas propuestas de los reformadores utópicos, en ella se pretende unir la ciudad y el campo, proponiendo la

residenciales y suburbanas [1] También vieron a las ciudades como algo que experimenta la evolución y el cambio, en el sentido darwiniano. Fuente. https://en.wikipedia.org/wiki/Ernest_Burgess.

49 Ebenezer Howard (1850 - 1928) fue un urbanista británico conocido por ser fundador del movimiento urbanístico de la Ciudad Jardín Howard viajó a Estados Unidos de América desde Inglaterra a la edad de 21 años y se estableció en Nebraska. Más tarde, se mudó a Chicago y trabajó como reportero por un tiempo. Durante su estancia en Estados Unidos, se relacionó con algunos poetas, entre ellos se encuentran Walt Whitman y Ralph Waldo Emerson. Todo esto ejerció una base para que Howard comenzara a pensar acerca de métodos para mejorar la calidad de vida. Como resultado de sus investigaciones, publicó en 1902 «Ciudades Jardín del mañana», su conocido tratado de urbanismo que dio origen a un nuevo modelo urbanístico llamado ciudad-jardín. Sus conceptos sociológicos y urbanísticos se contienen en ese libro cuya versión corregida y completa apareció en 1902. Este modelo fue propuesto como reacción a la falta de vivienda obrera y a la necesidad de establecer un nuevo concepto de ciudad con un sistema organizativo diferente. Básicamente, este modelo consiste en una comunidad establecida en un entorno natural y por lo tanto separado de la gran urbe, pero bien comunicada con ella por medio del ferrocarril, en la que los habitantes disponen de una cierta autonomía con respecto a la urbe. Esta ciudad ideada por Howard, está formada por un espacio público central en torno al cual se establecen las viviendas con un alto porcentaje de zonas verdes que a su vez están rodeadas por una avenida circular donde se establecen escuelas, comercios y edificios representativos. La parte exterior de la ciudad se encontraba reservada a las industrias a partir de las cuales existiría un espacio verde propiedad de la comunidad para impedir las ampliaciones futuras por parte de especuladores inmobiliarios. Algunos ejemplos de ciudad jardín se pueden ver actualmente en Inglaterra, como Letchworth, Welwyn y en EE. UU., Radburn. Como muchas utopías, acabó desvirtuándose la idea de ciudad-jardín, convirtiéndose éstas en ciudades satélites. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Ebenezer_Howard

creación de una ciudad central de tamaño medio y rodeándola de un anillo de ciudades de tamaño inferior a ella, unidas con la primera por medio de grandes avenidas o por el ferrocarril. Entre unas y otras se localizarían amplios espacios verdes. El tipo de vivienda sería de escasa altura y con jardín propio. Este proyecto se llevó a la práctica totalmente en algunos casos, en otros sus ideas fueron aceptadas parcialmente y utilizadas para construir barrios dentro de una ciudad o para evitar el crecimiento de determinados núcleos urbanos.

En Norteamérica se trata de imitar la forma de vida europea, las amplias zonas verdes son abordadas por edificaciones repartidas generosamente, las grandes autopistas rompen los perímetros de las metrópolis e invitan a salir del cerco y vivir entre el paisaje rural, donde el verde se impone. Los “neo rurales” (Sánchez, 2001) son migraciones internas de pobladores, se trasladan a la ciudad a trabajar, estudiar, recrearse y vuelven en la noche a sus residencias “campestres”, lo que les da un estatus de europeidad.

Pero es importante anotar que los perímetros urbanos de las ciudades norteamericanas también se están diluyendo. La metropolización de cuatro grandes sistemas de ciudades convirtió a Estados Unidos en un país de megalópolis.

El uso del automóvil rompe todo perímetro trazado para delimitar la ciudad, generando problemas que se enuncian aquí, con el fin de hacer una comparación de causas y efectos del “urban sprawl” en Estados Unidos y la expansión urbana en la ciudad colombiana.

En síntesis, son: amenaza al medio natural, desaparición del espacio rural, contaminación atmosférica debida a las emisiones de los automóviles, saturación de las autopistas en las horas pico, desvitalización de los centros de las ciudades, que se ven relegados a la función administrativa y política.

Por su parte Marx, sin plantear un modelo propiamente, hace un siglo intentó en la práctica, ya no en el ensueño, la Ciudad igualitaria. Entusiasmó muchedumbres para la realización de su paraíso socialista. Su proyecto era: estatización de los medios de producción, dictadura del proletariado y en general una organización horizontal de la sociedad. Esta ciudad planeada por Marx y concretizada por Lenin, Stalin y Mao, es en América Latina la utopía que se anhela, sin límites y sin perímetros. Pero la Ciudad Marxista es una Ciudad sin esperanza trascendente. El esfuerzo del filósofo fue grandioso, pero contradujo el anhelo profundo del hombre por su libertad.

Existen en diversas partes del mundo iniciativas de tipo ecológico y de fomento de prácticas urbanísticas saludables así tenemos iniciativas como; la Ciudad viva en Sevilla España, La Ciudad Viva (LCV) es una decisión de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía que se inscribe dentro de un proyecto político de mejora de la habitabilidad urbana y territorial, a través del diseño social, sostenible y productivo de los espacios públicos y domésticos de nuestras ciudades, reflexionar sobre el alcance de las nuevas dinámicas complejas de las ciudades.

Ferrero & Gargantini (2005), conceptúa que;

Las facultades de arquitectura están siempre más cerca del arte que de la realidad, dedicadas al ambiente construido, no siempre han propiciado una formación como resultado integral fruto de la interacción temática y el contacto con la realidad a la cual se pertenece. Así, los saberes particulares y personales han predominado, diluyendo la planeación como consideración básica consciente de transformación del contexto en el que se desarrolla su extensión al medio como respuesta profesional de los educandos y de las propias universidades.

Rueda Palenzuela, (2007) Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Plantea;

Los aspectos básicos de dos modelos antagónicos, representados por la ciudad compacta y compleja, y por la ciudad difusa, dispersa en el territorio. Sabemos que estos

modelos no se encuentran en la realidad en estado puro y, por tanto, lo que se expone más adelante no deja de ser una simplificación que tiene su justificación en facilitar el hilo de la exposición y sobre todo en marcar dos polos extremos que nos ayuden a situar, luego, los modelos de cada ciudad con relación a éstos; saber si nos acercamos más o menos al modelo de ciudad compacta o al modelo de ciudad difusa.

Dentro de la propuesta de comunidades integrales autosuficientes se busca la; renovación urbana, reconstrucción de las ciudades en sus vías de acceso, reconstrucción del centro a la periferia, crecimiento de las ciudades hacia el espacio aéreo, comunidades integrales autosuficientes. El caso estelar de la transformación de París por Haussmann, convertida en modelo universal, inspirará durante mucho tiempo, muchas ambiciosas o modestas reformas urbanas, dando lugar a unos procedimientos formales de intervención muy generalizados (que serían, fundamentalmente, ensanchamiento de calles, apertura de plazas e introducción de avenidas diagonales convergentes) que, antes que, de cualquier otro modo, se plantean a través de un trazado.

**VIVIENDA, MOVILIDAD, EMPLEO Y URBANISMO
SOSTENIBLE PARA LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES**



Figura 27 Proyección de las construcciones integrales autosuficientes.
Fuente dibujo y diseño Luis Felipe Espinosa para este trabajo

De 1879 es, en efecto, el proyecto de las tres grandes vías de Barcelona. De ellas, sólo una, la actual Vía Layetana, llegaría a ser desarrollada a partir de 1908, estableciendo la conexión de la ciudad antigua con el ensanche y proporcionando una gran oportunidad de revalorización inmobiliaria, que permitió la construcción de un buen conjunto de nuevos grandes edificios en sus márgenes. En Madrid, la apertura de la Gran Vía se inicia en 1910, si bien venía gestándose desde mucho antes.

La ciudad era todavía concebida teóricamente, como una unidad fundamentalmente compacta, de perímetro bien definido, aunque en algunos casos, aparecían los pueblos próximos tratados como satélites, en un ensamblamiento urbano territorial. La zonificación seguía actuando como radical segregación de usos. Pero al final de la década, empezará a aparecer aquel otro tipo de plan que, para ampliar aún más las áreas de expansión, utiliza disposiciones diferentes, pues empezaba a aparecer injustificable la hipertrofia del plano radio concéntrico. Así, la propuesta de un crecimiento «en paralelo, aparece en el caso de Zaragoza (1968), mientras que en el de Valladolid (1970), se utiliza el <<crecimiento direccional», concentrado en una sola dirección.

Frente a la disyuntiva entre extensión o reforma interior, que están referidas a la ciudad existente, se plantea la posibilidad de una ciudad (...) diferente.

Se trata de una verdadera alternativa a la ciudad histórica. Se trata de una ciudad nueva, en otro sitio, con una forma distinta, no tradicional, de espacio urbano basado en el encuentro de ciudad y naturaleza. Se trata del invento de un tipo de ciudad que no ha existido antes: la ciudad-jardín, para la que se ensayan nuevos tipos de trazado, de carácter fluido o paisajista, acordes con el uso generalizado de la vivienda unifamiliar y la presencia constante de la vegetación.

La operación desarrollada por el Ayuntamiento de Barcelona, dirigida por Bohigas entre 1980 y 1987, fue sin duda decisiva para el afianzamiento de la nueva «ortodoxia». Allí se desarrolló entonces una vistosa y eficaz intervención transformadora de la ciudad, a través de una serie de proyectos puntuales de re-

formalización local, cuya distribución espacial se hizo sin consideración de ningún aspecto global de funcionamiento de la ciudad, sino según «una visión más interesada por la estructuración volumétrica de la ciudad que por el trazado de sus calles.

Echave Martínez⁵⁰ (2006), menciona;

En Barcelona existen ejemplos de esta recuperación del espacio urbano como espacio recuperado para las personas. Uno de ellos es la reciente actuación en el Distrito de Gracia conforme al Plan de Movilidad del Distrito 2 aprobado en 2003. En este se plasman varios de los objetivos planteados por la Agenda 21 de Barcelona sobre accesibilidad de personas, mejora de la calidad del espacio público y el fomento de la movilidad a pie, en bicicleta y transporte público. El simple hecho de reestructurar el tránsito vehicular, genera una nueva atmósfera.

Navascues Palacios (1979), plantea;

El interior de Madrid cambió un tanto bruscamente a raíz de los proyectos de José Bonaparte, que, si bien no todos se llevaron hasta el final, sí al menos pasaron por la fase del derribo. Conventos, iglesias, edificios públicos y manzanas enteras de viviendas cayeron en poco tiempo para dar lugar a muchas de las actuales plazas como la del Carmen, entre otras.

Lo único que llegó a realizarse fue la reforma interior de algunos puntos «negros», como el de la Puerta del Sol. Esta pequeña e irregular plazuela daba entrada y salida diariamente, - en doce horas, a 3.950 carruajes, 1.414 caballerías y algunos miles

50 ECHAVE MARTÍNEZ, CYNTHIA. Escribió la reconciliación de la escala humana donde presenta la definición estratégica de las ciudades, ha dado lugar a diversas reflexiones y al surgimiento de nuevos planteamientos en la gestión de las comunidades urbanas. Hoy en día la necesidad de eficiencia de nuestros emplazamientos parece ser una cuestión inherente a la planificación e incuestionable en estrategias a largo plazo. Sin embargo, la concertación tangible de las estrategias en pro del medio ambiente, y de la sensibilización de la población para evitar un mayor impacto sobre el planeta no es cosa fácil ni inmediata. El lastre ideológico y operativo de los entornos urbanos es uno de los principales aspectos que detienen la aplicación de estas acciones. Con este artículo se pretende hacer un breve análisis del espacio urbano como pieza articuladora y detonadora de una manera diferente de vivir sin renunciar a la evolución de los entornos urbanos. Fuente. <http://www.raco.cat/index.php/Ideasostenible/article/view/84478>.

de transeúntes, lo que llevó al Gobierno a tomar una medida para reformar no sólo la Puerta del Sol, sino todas las calles inmediatas. Para realizar esta delicada operación en el corazón de Madrid.

Las características esenciales del plan, las resume Bidagor del modo siguiente: a), el señalamiento de un nuevo recinto limitado por un paseo de ronda y un foso exterior; b) el trazado en cuadrícula, con las calles orientadas en dirección norte-sur y este oeste, para evitar los vientos dominantes; c), la previsión de espacios verdes importantes: parte norte ampliación del retiro, parque del depósito del canal y numerosas manzanas sueltas; d) una zonificación indicada en la memoria pero que no afecta a la uniformidad del trazado, en la que se prevé el barrio fabril en Chamberí, el barrio elegante a ambos lados de la Castellana, la clase media en el barrio de Salamanca, el barrio obrero al sur de la calle de Alcalá, tras el retiro, y un sector rural al sur, entre embajadores y el puente de Toledo; e), la generosa parcelación, con: observancia de jardines privados; f) la alternancia de vías principales de treinta metros de anchura y vías corrientes de quince metros, y g) el emplazamiento de edificios públicos, cuarteles, hospitales, cárceles, iglesias, asilos, mercados, teatros, campos deportivos, escuelas, etc., muy numerosos, pero sin ninguna intención estética.”

Novick (2004), en su escrito menciona;

En efecto, si examinamos panorámicamente las historias de la ciudad escritas durante el siglo XX por arquitectos, urbanistas y planificadores, podemos distinguir tres grandes momentos. En primer lugar, la “evolución” urbanística construida por quienes bregaban por instaurar el “urbanismo” como disciplina durante el período de entre guerras. En un segundo momento, la planificación de posguerra, caracterizada primero por los estudios de tendencia y hacia fines de los setenta por las ópticas críticas que oponían el ideario del urbanismo a las prácticas sociales mientras, en un desarrollo paralelo, la historia operativa era adoptada por una arquitectura urbana y se instituía, además, un género específico centrado en la revisión del campo disciplinario.

Rueda Palenzuela (2007), comenta;

Resolver los problemas en el seno de la ciudad supone mejorar la habitabilidad y con ella, la calidad de vida. La calidad de vida de los ciudadanos depende de factores sociales y económicos y también de las condiciones ambientales y físico-espaciales. El trazado de las ciudades y su estética, las pautas en el uso de la tierra, la densidad de la población y de la edificación, la existencia de los equipamientos básicos y un acceso fácil a los servicios públicos y al resto de actividades propias de los sistemas urbanos tienen una importancia capital para la habitabilidad de los asentamientos urbanos.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL Y EXPROPIACIÓN POR VÍA ADMINISTRATIVA

Justicia es la continua y perpetua voluntad de dar a cada quien lo que le corresponde. Gnaeus Domitius Annius Ulpianus⁵¹

⁵¹ Domicio Ulpiano (en latín, Gnaeus Domitius Annius Ulpianus). La fecha exacta del nacimiento de Ulpiano es desconocida, aunque suele situarse en torno al año 170, en Fenicia. Era miembro de una de las familias ecuestres más importantes de la provincia romana de Siria. El periodo de su actividad literaria se desarrolló entre 211 y 222, particularmente durante el gobierno del emperador Caracalla (211-217). Durante el gobierno de Heliogábalo fue exiliado de Roma, de acuerdo a *Scriptores Historiae Augustae*, solo por ser un buen hombre (*bonus vir*). En el año 222, al ser elegido Alejandro Severo como emperador, pudo regresar y fue llamado a participar en el gobierno, como asesor y luego como prefecto del pretorio. Su programa, que buscaba reducir los privilegios concedidos por Heliogábalo a la Guardia Pretoriana, con el fin de aumentar el control sobre el elemento militar, provocó la enemistad con esta y un intento de homicidio. Entre sus obras destacan los comentarios *ad Sabinum* (sobre *ius civile*) en 51 libros, *ad Edictum* (sobre el edicto del pretor) en 81 libros (más 2 libros *ad edictum aedilium curulium* como apéndice). Asimismo escribió diversos textos sobre las atribuciones de magistrados y funcionarios imperiales, entre otros, 19 libros de *officio proconsulis*, 3 libros de *officio consulis* y varios textos en un único libro (*libri singulares*) sobre el oficio del *cuaestor*, del *praefectus urbi* y del *praefectus vigilum*. Además, redactó 2 libros de *Responsa* (comentarios sobre casos reales), 10 de *Disputationes*, 7 de *Regulae* (sobre reglas) y unas *Institutiones* en 2 libros. De sus obras se conservan solo algunos pasajes incluidos en el *Digesto* y en ciertas colecciones privadas y oficiales, entre otros: los *Fragmenta iuris Romani Vaticana* conservado en un código del siglo IV de la Biblioteca Vaticana, descubierto en 1820 por el Cardenal Aneglo Mai; un papiro de la Biblioteca de Viena descubierto por Endlicher en 1835, con fragmentos del primer libro de las *Institutiones*; y un pergamino de la Biblioteca de Estrasburgo, con pasajes de las *Disputationes*. Sus obras fueron poco originales pero profundas, teniendo gran éxito entre los juristas contemporáneos a él y posteriores. En ella citaba a muchos de los juristas precedentes y copió literalmente leyes y *senadoconsultos*, simplemente realizó una tarea compiladora. Los *Preceptos Fundamentales* de Ulpiano. «Los preceptos del derecho son: vivir honestamente, no dañar a nadie y dar a cada uno lo que es suyo». Vivir honestamente. Estos preceptos, de contenido moral, no dejan por ello de ser también jurídicos. El *Ius* sirve para garantizar la pública honestidad y las buenas costumbres y quien las viole, será pasible de la sanción jurídica por ser su proceder

Aspectos generales. Colombia es un país de leyes, en cada uno de los campos de la actividad humana se han expedido muchas leyes que conforman el marco legal en Colombia dado por la ley, los decretos, las resoluciones, las ordenanzas departamentales y los acuerdos municipales, normas que salen periódicamente y se ocupan de los mismos temas hasta formar verdaderas selvas legislativas, de las cuales no se sabe fácilmente que es lo que está vigente en cada época histórica.

Dentro de ese mar de normas aún quedan muchos vacíos legales sobre los cuales no existe precisión de que hacer, buena parte de esos vacíos los generan las mismas normas al dar competencias paralelas a los diferentes entes territoriales, sobre temas de los cuales muchas veces nadie termina haciendo nada, por lo cual existe una gran necesidad en materia de ordenamiento territorial que toda la legislación se recoja en una sola norma, que integre coherentemente la legislación que esté vigente y no sea contradictoria entre sí.

Las normas de ordenamiento territorial deben fijar los parámetros mínimos que deben cumplirse en los planes de ordenamiento territorial, para que todas las ciudades y municipios puedan garantizar accesibilidad o movilidad en el transporte interno, pero también la posibilidad de implementar los servicios públicos, no para las necesidades de hoy, sino para las proyecciones de crecimiento a 100, 200 o 500 años.

El Acuerdo Distrital 489 de 2012 del Concejo de Bogotá, establece que; “Asegurar la ejecución efectiva de los proyectos urbanísticos, dirigidos a las familias de más bajos recursos y al uso racional del suelo.”

contrario. No dañar a nadie. Quien se abstiene de la conducta prohibida por las leyes obedece al precepto de no hacer daño a nadie, siendo justo. La alteración del justo equilibrio que lesiona los afectos, la persona y sus bienes, es decir, importa una lesión en sus derechos, obliga al restablecimiento del orden agredido. Dar a cada quien lo suyo. Quien hace lo que las leyes mandan cumple con dar a cada uno lo suyo. Cumplir los contratos, guardar los pactos, reconocer los derechos de los demás están ínsitos en el dar lo suyo a cada cual. Entre otros conceptos de importancia tenemos “iustitia e iurisprudencia. Este precepto contiene la idea de justicia común a Ulpiano, Aristóteles, Platón y a santo Tomás de Aquino. Fuente. <https://es.wikipedia.org/wiki/Ulpiano>.

El Decreto 118 de 2013, Alcalde Mayor de Bogotá, D. C.; “Establece condiciones para dar cumplimiento a la obligación de destinar los porcentajes mínimos para la construcción de vivienda de interés social y vivienda de interés social prioritaria.”

Todos estos recursos que el Estado y las entidades privadas deben destinar para vivienda de interés social se pueden destinar para la construcción de la vivienda en las edificaciones que deberán construirse al lado y lado de las grandes vías de acceso que se deberá construir en la ciudad para generar una buena movilidad en la salida y regreso a la ciudad que es donde más se congestiona sobre todo los fines de semana cuando hay días festivos y que los colombianos denominan puentes que se dedican al turismo nacional.

La vivienda debe destinarse en primera instancia para reubicar a las personas desalojadas de sus inmuebles para la construcción de estas nuevas vías de acceso, luego debe darse prioridad a los más pobres a quienes el gobierno les subsidia total o parcialmente la vivienda, luego debe albergarse los desplazados de otras regiones que quieren reubicarse en la ciudad para buscar una nueva fuente de empleo y finalmente para las personas que allí deseen invertir en inmuebles para vivir allí o para renta.

Es de señalar que, si bien esta propuesta plantea la construcción de vivienda de interés social de por lo menos 100 metros cuadrados, la misma aérea seguramente no se les puede garantizar para todos en razón de la regularización del precio máximo de la vivienda de interés social que puede subsidiar el estado. Por esto es que proponemos que las edificaciones prevean esencialmente la construcción de la infraestructura para servicios públicos, la infraestructura que sostenga las edificaciones y luego si el arreglo de fachadas y zonas comunes para que todos los arreglos internos se les deje a los futuros dueños para que, mediante trabajo comunitario, poco a poco vayan mejorando las condiciones de habitabilidad.

Peñalosa (2013)⁵², señalaba que; “Bogotá metropolitana pasará de 8,9 millones en el 2012 a más de 12,5 millones en el 2050. Si los hogares entonces son de 2,2 personas,

52 PEÑALOSA LONDOÑO, ENRIQUE. Economista, consultor privado en urbanismo y político colombiano. Se graduó en Economía e Historia en la Universidad de Duke, En 1997, Peñalosa fue elegido por voto popular como Alcalde Mayor

como Alemania hoy, en el 2050 Bogotá metropolitana tendrá 5,68 millones de hogares; 2,95 millones más que los 2,73 millones actuales: más del doble que hoy y por lo tanto necesitará más del doble de viviendas.”

Chiriví B⁵³, Quiroz P, & Rodríguez P, (2011), señalan que; “El sistema financiero en la crisis del año 1999 en Colombia, se tradujeron en un indeseado aumento de las daciones en pago, por parte de los hogares a los establecimientos de crédito, debido a la insostenibilidad de la deuda y al desincentivo a la tenencia de la vivienda, generado por un fuerte deterioro de sus precios.”

El arquitecto Mexicano Enrique Ortiz, abre una extensa lista en cada rubro, los temas que requieren destreza y capacidad por parte de los que aporten desde la formación académica los elementos básicos para lograr una política adecuada de vivienda como; suelo, servicios y equipamientos básicos, materiales, componentes de la construcción, asistencia técnica, financiamiento, movilización de recursos, fuerza de trabajo y participación de los usuarios

El boletín N° 31 población, vivienda y hogares, 2011, en Bogotá ciudad de estadísticas, registra que; “Para el año 2014, Bogotá posee una población de 7.776.840 habitantes, tiene un área rural 112.771 hectáreas, en el aérea urbana tiene 41.378 hectáreas y un total de 2.056.000 viviendas y 2.202.849 hogares, existen 5.147 barrios, 45.188 manzanas legalizadas, el 64% de su población se dedica a prestación de servicios, el 25 % al comercio y el 11% a la industria”

de Bogotá en las elecciones locales de ese año con el movimiento cívico «Por la Bogotá que Soñamos», Luego en el 2015, fue elegido nuevamente alcalde de Bogotá con el 33,10 % de los votos Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá desde el 1 de enero de 2016. Dio entrevista para el tiempo donde presenta un análisis del Déficit Cuantitativo de Vivienda en Bogotá. Fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Enrique_Pe%C3%B1alosa

53 CHIRIVI B. EDWIN. Escribió conjuntamente el documento denominado la vivienda social en américa latina: una revisión de políticas para atender las necesidades habitacionales de la región y tendencia reciente de los costos de construcción de vivienda en Colombia. Un riesgo latente para la locomotora de vivienda. Cámara colombiana de la construcción - CAMACOL. Fuente. http://camacol.co/sites/default/files/secciones_internas/Informe%20Econ%C3%B3mico%20-%20Oct11-%20No.31.pdf

Ferrero & Rebord⁵⁴, (2013), escribe que; “El suelo constituye el componente fundamental para el desarrollo de un proyecto de urbanización en gran número de casos plantea grandes dificultades de acceso a los productores sociales de vivienda”.

Es en la vivienda y el empleo donde deben reflejarse estas políticas estatales si queremos una sociedad más justa y equitativa.

Fundamentos legales de la expropiación. Ley 1742 de 2014 artículo 6, establece que;

“En caso de no llegarse a acuerdo en la etapa de enajenación voluntaria, el pago del predio será cancelado de forma previa teniendo en cuenta el avalúo catastral y la indemnización calculada al momento de la oferta de compra, en la etapa de expropiación judicial o administrativa. El valor catastral que se tenga en cuenta para el pago será proporcional al área requerida a expropiar para el proyecto que corresponda. Con el fin de evitar la especulación de valores en los proyectos de infraestructura a través de la figura del auto avalúo catastral, la entidad responsable del proyecto o quien haga sus veces, informará al IGAC o a los catastros descentralizados el área de influencia para que proceda a suspender los trámites de auto avalúo catastral en curso o se abstenga de recibir nuevas solicitudes. Para el cumplimiento de este artículo se deberá tener en cuenta lo preceptuado por la Ley 1673 de 2013.

La Ley 388 de 1997 artículo 68, establece;

Sin que se haya llegado a un acuerdo formal para la enajenación voluntaria contenido en un contrato de promesa de compraventa, la autoridad competente dispondrá mediante acto motivado la expropiación administrativa del bien inmueble correspondiente, el cual contendrá lo siguiente: 1. La identificación precisa del bien inmueble objeto de expropiación. 2. El valor del precio indemnizatorio y la forma de

54 Gustavo Rebord. Es arquitecto especializado en hábitat social y mercado de suelo urbano. Realizó parte de su ejercicio profesional en el campo privado, en ONG y como funcionario municipal. Es docente de grado en la UNC y de posgrado en la UNR. Coautor con Ferrero, A., & Rebord, G. (2013). Aprendizajes desde el hábitat popular: una experiencia pedagógica en la Universidad. Córdoba, Argentina: AVE Fuente. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sciarttext&pid=S1853-3652_014000100009

pago. 3. La destinación que se dará al inmueble expropiado, de acuerdo con los motivos de utilidad pública o de interés social que se hayan invocado y las condiciones de urgencia que se hayan declarado. 4. La orden de inscripción del acto administrativo, una vez ejecutoriado en la correspondiente Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, para los efectos de que se inscriba la transferencia del derecho de dominio de su titular a la entidad que haya dispuesto la expropiación. 5. La orden de notificación a los titulares de derecho del dominio u otros derechos reales sobre el bien expropiado, con indicación de los recursos que legalmente procedan en vía gubernativa.

La Ley 9 de 1989 artículo 10 determina que la expropiación por motivos de utilidad pública quedará así:

Se declara de utilidad pública o interés social la adquisición de inmuebles para destinarlos a los siguientes fines: 1. Ejecución de proyectos de construcción de infraestructura social en los sectores de la salud, educación, recreación, centrales de abasto y seguridad ciudadana; 2. Desarrollo de proyectos de vivienda de interés social, incluyendo los de legalización de títulos en urbanizaciones de hecho o ilegales diferentes a las contempladas en el artículo 53 de la Ley 9 de 1989, la rehabilitación de inquilinatos y la reubicación de asentamientos humanos ubicados en sectores de alto riesgo; 3. Ejecución de programas y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos; 4. Ejecución de proyectos de producción, ampliación, abastecimiento y distribución de servicios públicos domiciliarios; 5. Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo; 6. Ejecución de proyectos de ornato, turismo y deportes;

La Ley 9 de 1989 artículo 10 7, implanta:

Funcionamiento de las sedes administrativas de las entidades públicas, con excepción de las empresas industriales y comerciales del Estado y las de las sociedades de economía mixta, siempre y cuando su localización y la consideración de utilidad pública estén claramente determinados en los planes de ordenamiento o en los instrumentos que los desarrollen; 71. Preservación de los patrimonios culturales y

naturales de interés nacional, regional local, incluidos el paisajístico, ambiental, histórico y arquitectónico; 7.2. Constitución de zonas de reserva para la expansión futura de las ciudades; 7.3. Constitución de zonas de reserva para la protección del medio ambiente y los recursos hídricos; 7.4. Ejecución de proyectos de urbanización y de construcción prioritarios en los términos previstos en los planes de ordenamiento, de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley; 7.5. Ejecución de proyectos de urbanización, re-desarrolló y renovación urbana a través de la modalidad de unidades de actuación, mediante los instrumentos de reajuste de tierras, integración inmobiliaria, cooperación o los demás sistemas previstos en esta Ley; 7.6. El traslado de poblaciones por riesgos físicos inminentes.

La Ley 388 de 1997 artículo 23, define que, a partir de esa fecha, solo podrán expedirse licencias de construcción o urbanización o sus modalidades o realizar actuaciones urbanísticas para el territorio del respectivo municipio de conformidad con lo dispuesto en dicho plan.

La Ley 1742 de 2014 artículo 4, instituye que;

Será obligatorio iniciar el proceso de expropiación si transcurridos treinta (30) días hábiles después de la comunicación de la oferta de compra, no se ha llegado a un acuerdo formal para la enajenación voluntaria, contenido en un contrato de promesa de compraventa y/o escritura pública. Notificada la oferta de compra de los inmuebles sobre los que recaiga la declaratoria de utilidad pública o de interés social, e inscrita dicha oferta en el respectivo certificado de libertad y tradición, los mismos no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio. El registrador se abstendrá de efectuar la inscripción de actos, limitaciones, gravámenes, medidas cautelares o afectaciones al dominio sobre aquellos.

Igualmente, la Ley 1742 de 2014 artículo 6, establece que; “El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir y su destinación económica y, de ser procedente, la indemnización que comprenderá el daño

emergente y el lucro cesante. El daño emergente incluirá el valor del inmueble. El lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses. En la cuantificación del daño emergente solo se tendrá en cuenta el daño cierto y consolidado

Ley 388 de 1997 Artículo 67 instaure;

En el mismo acto que determine el carácter administrativo de la expropiación, se deberá indicar el valor del precio indemnizatorio que se reconocerá a los propietarios, el cual será igual al avalúo comercial que se utiliza para los efectos previstos en el artículo 61 de la Ley 388 de 1997. Igualmente se precisarán las condiciones para el pago del precio indemnizatorio, las cuales podrán contemplar el pago de contado o el pago entre un cuarenta (40%) y un sesenta por ciento (60%) del valor al momento de la adquisición voluntaria y el valor restante en cinco (5) contados anuales sucesivos o iguales, con un interés anual igual al interés bancario vigente en el momento de la adquisición voluntaria. El pago del precio indemnizatorio se podrá realizar en dinero efectivo o títulos valores, derechos de construcción y desarrollo, de participación en el proyecto o permuta. En todo caso el pago se hará siempre en su totalidad de contado cuando el valor de la indemnización sea inferior a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales al momento de la adquisición voluntaria o de la expropiación. El ingreso obtenido por la enajenación de inmuebles a los cuales se refiere el presente Capítulo no constituye, para fines tributarios, renta gravable ni ganancia ocasional, siempre y cuando la negociación se realice por la vía de la enajenación voluntaria

La Ley 1742 de 2014 artículo 4, establece que;

El artículo 25 de la Ley 1682 de 2013 quedará así: “artículo 25. Notificación de la oferta. La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación o al respectivo poseedor regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes. La oferta será

remitida por el representante legal de la entidad pública competente para realizar la adquisición del inmueble o su delegado; para su notificación se cursará oficio al propietario o poseedor inscrito, el cual contendrá como mínimo: 1. Indicación de la necesidad de adquirir el inmueble por motivo de utilidad pública. 2. Alcance de conformidad con los estudios de viabilidad técnica. 3. Identificación precisa del inmueble. 4. Valor como precio de adquisición acorde con lo previsto en el artículo 37 de la presente ley. 5. Información completa sobre los posibles procesos que se pueden presentar como son: enajenación voluntaria, expropiación administrativa o judicial.

La Ley 1742 de 2014 artículo 5, conceptúa que;

El artículo 28 de la Ley 1682 de 2013 quedará así: “Artículo 28. Entrega anticipada por orden judicial. Los jueces deberán ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, en un término perentorio e improrrogable de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante, en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya. Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial. Los numerales 4 y 11 de artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

La Ley colombiana 388 de 1997, artículo 24 instituye que;

El Alcalde Distrital o Municipal, a través de las oficinas de planeación o de la dependencia que haga sus veces, será responsable de coordinar la formulación oportuna del proyecto del plan de ordenamiento territorial y de someterlo a consideración del Consejo de Gobierno. En todo caso, antes de la presentación del proyecto de plan de

ordenamiento territorial a consideración del Concejo Distrital o Municipal, se surtirán los trámites de concertación interinstitucional y consulta ciudadana.

La sentencia de la Corte Constitucional Colombiana emitida con el numero C-227/11, recuerda los principios constitucionales del derecho a la propiedad en Colombia reiterando que;

Esta Corporación ha distinguido los principios que desarrolla el artículo 58 de la Carta: i) la garantía a la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles; ii) la protección y promoción de formas asociativas y solidarias de propiedad; iii) el reconocimiento del carácter limitable de la propiedad; iv) las condiciones de prevalencia del interés público o social sobre el interés privado; v) el señalamiento de su función social y ecológica; y, vi) las modalidades y los requisitos de la expropiación.

La Sentencia de la Corte Constitucional Colombiana emitida con el numero C-227/11, sobre las condiciones de indemnización por expropiación señala que;

Esta Corporación estableció las características que debe reunir la indemnización en materia de expropiación tanto judicial como administrativa: 1. No puede haber expropiación sin indemnización; 2. La indemnización debe ser previa al traspaso del dominio del bien del particular al Estado; 3. La indemnización debe ser justa, es decir, debe ser fijada teniendo en cuenta los intereses de la comunidad y del afectado y, por lo tanto, esos intereses deben ser ponderados caso por caso. La ponderación dentro del marco legal y constitucional la hará el juez civil en el evento de expropiación por vía judicial, y la entidad expropiante o el juez contencioso en el evento de la expropiación por vía administrativa; 4. La función de la indemnización es, por regla general, de orden reparatoria. Comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante.

La sentencia de la Corte Constitucional Colombiana numero C-227/11, expresa;

No obstante, en algunas circunstancias, al ser consultados los intereses de la comunidad y asumir dichos intereses un peso especial, ésta puede reducirse y cumplir tan

sólo una función compensatoria. De otra parte, en circunstancias diversas, al ser consultados los intereses del afectado y adquirir éstos una relevancia constitucional especial, como en el evento de la vivienda familiar y en otros que serán precisados en esta sentencia, la indemnización puede, tanto en su monto como en su forma de pago, asumir una modalidad que la lleve a cumplir una función sustitutiva. 5. La indemnización no tiene que ser siempre pagada en dinero en efectivo, pero si se paga la indemnización con instrumentos distintos al dinero, éstos han de reunir por lo menos las siguientes características: i) No pueden transformar el pago de la indemnización previa, en un pago futuro, posterior a la transmisión del dominio del bien expropiado; (ii) deben garantizar un pago cierto de la obligación y no meramente simbólico o eventual; (iii) deben constituir un medio legal de pago de obligaciones, de tal forma que realmente constituyan para el afectado una indemnización; (iv) deben permitir que el valor de la indemnización por expropiación reconocido como justo, en el caso concreto, se mantenga en el tiempo, si el expropiado actúa en los negocios diligentemente; (v) deben ser libre y efectivamente negociables, a fin de garantizar que el afectado pueda convertirlos, en dinero en el momento en que lo desee, inclusive al día siguiente del traspaso del dominio del bien; (vi) no pueden ser revocados unilateralmente por la entidad que los emite.

DISEÑO DEL NUEVO PLAN VIAL PARA DARLE ACCESIBILIDAD A LA CIUDAD.

“El siglo XXI será un tiempo de reconciliación con la ciudad, en el que, a fuerza de mejorar los transportes urbanos y la infraestructura, las ciudades volverán a renacer como sitios en los que será agradable vivir.” Santiago Calatrava⁵⁵

55 Santiago Calatrava.Valls (Benimámet, 28 de julio de 1951) arquitecto, ingeniero civil y escultor español. Desde los ocho años estudió en la Escuela de Bellas Artes donde comenzó formalmente su preparación como dibujante y pintor. A los 13 años su familia lo envió a París a través de un programa de intercambio estudiantil. De regreso a Valencia, tras asistir a clases nocturnas en la Escuela de Bellas Artes y Oficios de Burjasot, Santiago Calatrava inició en 1969 la carrera de Arquitectura en la Universidad Politécnica de Valencia, donde se graduó en 1973 y realizó un curso de posgrado en urbanismo, siendo discípulo del eminente arquitecto conquense Juan Carlos Jiménez. Calatrava, que se interesaba por las grandes obras de los maestros clásicos y que deseaba ampliar su formación, se trasladó en 1975 a Zúrich, donde estudió durante cuatro años ingeniería civil en el Instituto Federal de Tecnología, (ETHZ, por sus iniciales en alemán) en el cual se graduó con un doctorado en Ciencias Técnicas con la tesis Acerca de la plegabilidad de las estructuras y ejerció asimismo la actividad docente en 1979. Entre los premios y reconocimientos que ha recibido destaca el Premio Príncipe de Asturias de las Artes de 1999, el Premio Nacional de Arquitectura de 2005 y el Premio Europeo de Arquitectura de 2015. Actualmente, cuenta con oficinas en Nueva York, Doha y Zúrich. Considerado como uno de los arquitectos más creativos del momento, los diseños de Calatrava se caracterizan por un aire futurista y la innovación técnica y estética. Sus amplios conocimientos de ingeniería le han permitido especializarse en el diseño de grandes estructuras, entre las que destacan sus puentes, muchos de ellos célebres. En 1981 abrió su primer estudio de arquitectura e ingeniería civil en Zúrich. Afiliado en 1987 a la Unión de Arquitectos Suizos (BSA), recibió el premio Auguste Perret UIA (Unión Internacional de Arquitectos) de París; en esta ciudad estableció un segundo estudio en 1989, mientras se realizaba la primera exposición monográfica de su obra en la Universidad de Columbia, en Nueva York, a la que seguiría una serie interminable de muestras similares en instituciones de todo el mundo. Uno de los primeros proyectos que le mereció el reconocimiento internacional fue el de la estación ferroviaria de Stadelhofen, en Zúrich. Construida entre 1983 y 1990, Calatrava contó para su diseño con la colaboración de ArnoldAmsler y WenerRüeger. El prestigio de Calatrava se fue acrecentando con sus sucesivas obras. Una de sus grandes especialidades es la construcción de puentes, que concibe como un fenómeno cultural; los ha construido en Basilea, Mérida, Lérida, Barcelona (Bach de Roda, premio FAD de las Artes Plásticas), Valencia (sobre el Turia) y Sevilla (La Cartuja y el Alamillo, con motivo de la Expo-92). También proyectó el aeropuerto de Sondica (Vizcaya), la torre de comunicaciones del Anillo Olímpico de Montjuïc (Barcelona), las estaciones ferroviarias de Lyon, Zurich, Berlín, Lisboa y Lieja, así como el "Hemisfèric" (planetario) de la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia y el Palacio de Congresos de Tenerife. Su primer rascacielos, el emblemático Turning Torso (2005), en Malmö (Suecia), es una estructura en espiral de 190 metros de altura. El rascacielos Chicago Spire es una torre de forma retorcida y que con sus 610 metros de altura será el edificio más alto del país. Su labor y trayectoria se han visto reconocidos con innumerables premios. En 1999 le fue otorgado el premio Príncipe de Asturias de las artes; el mismo año fue nombrado Doctor Honoris Causa por la Universidad de Lünd (Suecia). En Calatrava convergen una excepcional sensibilidad artística y una notable solvencia técnica; de este modo, sus obras se distinguen por su audacia estructural y su armonía exquisita. Los principios estructurales que rigen su arquitectura son a menudo de gran simplicidad, pero las soluciones técnicas alcanzan grados de sofisticación muy altos, como en los perfiles de los

Si de analizar la movilidad a nivel internacional se trata, debemos destacar algunos estudios que se han efectuado en España, Inglaterra, Canadá, Estados Unidos y Argentina, que describen la problemática, y dan algunas ideas que pueden ser retomadas en otras ciudades como Bogotá y otros países como son los asuntos relacionados con movilidad y la sostenibilidad ambiental.

Existen en el mundo muchos estudiosos del tema como el efectuado por Novick (2004), quien describe el aumento de transporte privado y amenazas para el medio ambiente urbano, menciona la planificación y las dificultades en la movilización.

Dentro de las políticas de movilidad sostenible en Barcelona España (mapfre.com, 2011), el primer asunto que se destaca es que desde la elaboración en 1994 de la Carta de Aalborg (Conferencia europea, 1994), las ciudades europeas han tomado consciencia de su responsabilidad global, en la mejora de la sostenibilidad, entre las que se destaca, la movilidad.

Las ciudades europeas, norteamericanas, canadienses y en general la de los países desarrollados, si en algo las podemos comparar, es por su arquitectura y su visión de desarrollo futuro, que se manifiesta en el manejo de los espacios y la integración de la movilidad dentro de su diseño y arquitectura, las que no lo hicieron así, hoy están buscando reestructuración para solucionar la problemática, entre ellas la construcción de grandes túneles subterráneos que permita la intercomunicación rápida entre amplios espacios.

En Barcelona, tanto desde el Pacto por la Movilidad como desde la Agenda 21, se han promovido políticas orientadas claramente a fomentar una movilidad más sostenible: en primer lugar, el fomento y refuerzo del transporte público, pilar básico de la movilidad sostenible, pero también el fomento de los desplazamientos a pie. En

elementos estructurales y la yuxtaposición de los distintos materiales. A pesar de su predilección por los esquemas simétricos, algunos de sus edificios presentan composiciones asimétricas, como en la posición de los arcos de algunos de sus puentes, en el que consigue un gran equilibrio dinámico gracias a la disposición asimétrica de los distintos elementos en relación con su base. En el extraordinario auge creativo que vive la arquitectura española en el último cuarto de siglo, no hay duda de que la figura de Calatrava sobresale de forma particularmente relevante. Santiago Calatrava fuente. https://es.wikipedia.org/wiki/Santiago_Calatrava y http://www.biografiasyvidas.com/biografia/c/calatrava_santiago.htm

Barcelona había para el año 1992, más de 400 calles peatonales o con prioridad para los peatones, y se están ampliando sistemáticamente las aceras en detrimento de las calzadas para tránsito rodado, en segundo lugar, para el uso de la bicicleta existe una red de más de 100 Km. de carril para el uso de la misma. (Tormo, y otros, 2010)

La Agenda 21 es un instrumento de transversalidad en Barcelona, en la cual han participado muchos actores, con lo que se refuerza ese efecto de gestión sostenible de los programas municipales, como el fomento fiscal, el uso de vehículos eléctricos o poco contaminantes, la implementación de la propia red de autobuses municipales que dispone de más de 100 vehículos con gas natural, y fórmulas innovadoras, como la introducción del “Carsharing” o cooperativas de uso compartido del vehículo. (Tormo, y otros, 2010)

Según en el Decálogo para re-enfocar las políticas de movilidad, Navazo, (2007)⁵⁶ plantea;

Que las medidas que a menudo se implementan para alcanzar un modelo de movilidad más sostenible son generalmente insuficientes para conseguir cambios sustantivos. Los criterios expuestos hacen especial énfasis en cambiar las reglas del juego de las infraestructuras ya existentes, desde las calles hasta las autopistas de las ciudades.

La actual obcecación de muchos gobiernos por grandes inversiones en nuevas infraestructuras o adquisición de tecnologías verdes, debe ser sustituida por un mayor arrojo político y técnico para modificar y optimizar la utilización de la gran dotación infraestructural heredada. Actuar de esta manera ya conlleva, en sí mismo, una mayor sostenibilidad ambiental y económica del sistema de transporte (Navazo, 2007).

En Canadá, dado que el tráfico inducido absorbe parte de la nueva capacidad ofertada, resulta interesante estimar la magnitud de este fenómeno, en este sentido, son diversos los estudios realizados y diferentes, las conclusiones a las que se llegó. Se afirma

56 Navazo, Mários. Geógrafo catalán, su actividad profesional se ha desarrollado entorno la ordenación del territorio, la movilidad y la planificación urbana. Fuente. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=24998> y http://www.crana.org/themed/crana/files/docs/000/040/coord_movilidad_abril_mariusnavazo_primera.pdf

que la proporción de nueva capacidad absorbida por el tráfico inducido, se sitúa entre el 50-100% Litman, (2009)⁵⁷



Figura 26 Red vial de Bogotá.

Fuente: Diseño Felipe Espinosa para este trabajo

Las ampliaciones de red vial no deben justificarse en términos de beneficios económicos, aunque Litman (2009) afirma que los beneficios que aporta una nueva infraestructura son más bien reducidos, si no difícilmente apreciables, aunque la creciente

57 Todd Litman. Es fundador y director ejecutivo del Victoria Transport Policy Institute, una organización de investigación independiente dedicada al desarrollo de soluciones innovadoras para los problemas de transporte. Su trabajo ayuda a ampliar la gama de impactos y opciones consideradas en la toma de decisiones de transporte, mejorar los métodos de evaluación y hacer que los conceptos técnicos especializados sean accesibles a un público más amplio. Su investigación se utiliza en todo el mundo en la planificación de los transportes y análisis de políticas. Ha trabajado en más de dos docenas de países, en todos los continentes, excepto en la Antártida. Fuente: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/H_Training-Material/GIZ_SUTP_TM_Transportation-Demand-Management_ES.pdf

congestión del tráfico y el aumento de los precios del combustible están reduciendo la eficiencia de los automóviles de transporte.

Personalmente creo que la construcción de nuevas autopistas en las grandes ciudades renueva el ambiente, moderniza las ciudades y aporta a la competitividad económica de la ciudad, del país y de las mismas regiones, para promover el mejoramiento del nivel de vida de sus habitantes y el desarrollo económico.

La propuesta de urbanismo para la modernización de las ciudades, consiste en abrir grandes vías de acceso a la ciudad para mejorar la movilidad, las personas que se desplazan de los sitios por donde pasan esas nuevas grandes vías de acceso, puedan ser reubicadas al lado de las mismas en grandes edificaciones de altura en manzanas que llamo comunidades integrales auto sostenibles, que a su vez que generan accesibilidad a la ciudad y por lo tanto movilidad, producen vivienda social y empleo en el campo de la construcción.



Reconstrucción de la malla vial. En la reconstrucción de las ciudades del centro a la periferia debe tenerse la precaución de dejar reconstruida la malla vial, la cual no solo será la que permite el acceso directo a las viviendas, sino la que permite distribuir el flujo

vehicular a otras ciudades, para lo cual se propone se construyan grandes vías de por lo menos 20 carriles y vías secundarias de 4 carriles cada 5 cuadras aproximadamente, tanto en calles o carreras o según la estructura geográfica o vial antes desarrollada.



Figura 29 Ampliación y reconstrucción de la malla vial.
Fuente <https://www.google.com.co/search?q=mapa+red+vial+bogota&biw=>

Tren de cercanías. Aprovechando la red Férrea existe o por lo menos el terreno por donde actualmente está extendida se podría construir a medianos costos un tren de cercanías que lograría servir dentro de la ciudad para transportar a personas de un extremo a otro en tiempos relativamente cortos si se tiene en cuenta que dicho tren podría ser programado a mayores velocidades que las que desarrolla actualmente Transmilenio. El mismo conseguiría complementarse al sistema integral de transporte para que las personas puedan transbordar a otros sistemas de transporte cada 5 o 10 cuadras aproximadamente con lo cual se mejoraría mucho la movilidad entre grandes distancias.



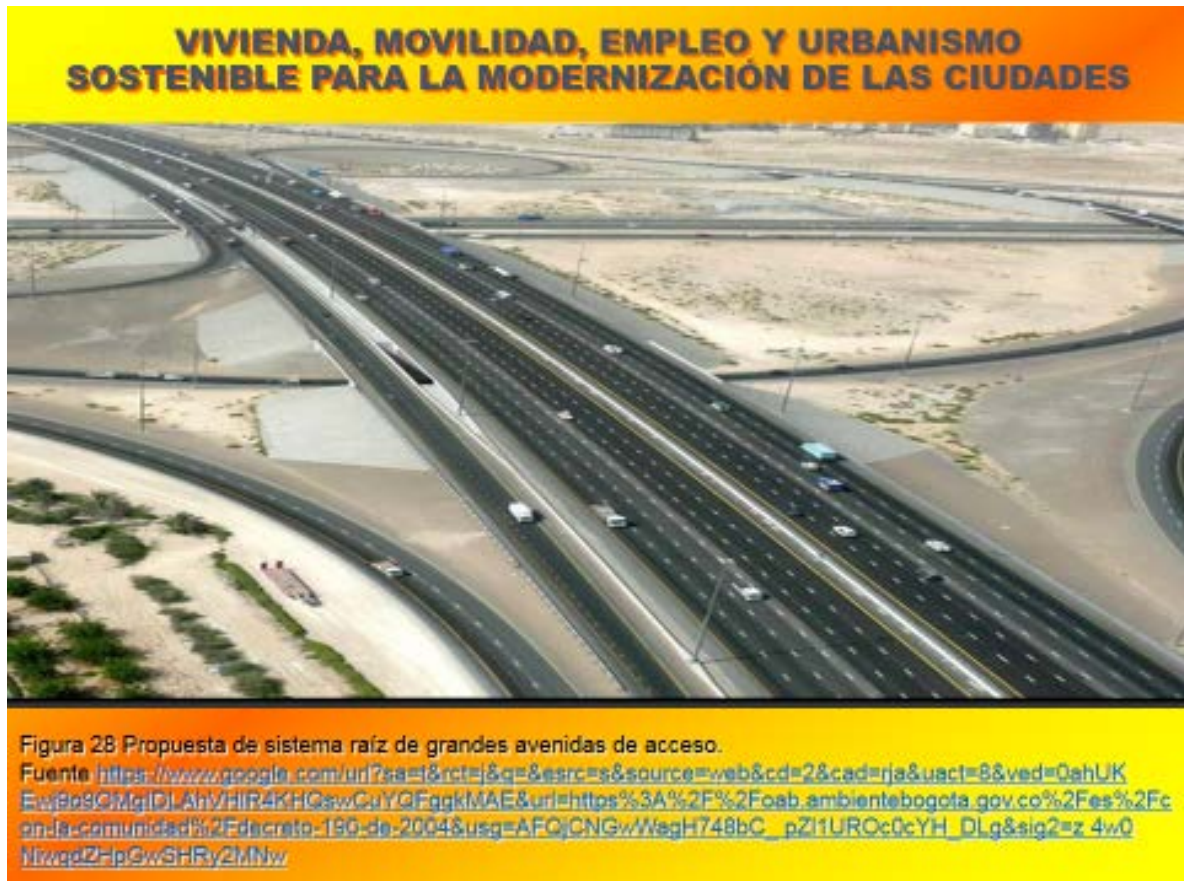
Sistema integrado de transporte público (SITP) La oferta del ex alcalde de Bogotá Samuel Moreno (2008-2011) ha desbordado la magnitud de los problemas cotidianos, con la idea de que la solución partía exclusivamente de la construcción del metro y de la implementación de un “sistema integrado de transporte público (SITP), promesa que le permitió fundamentar su llegada al primer cargo de elección del Distrito Capital a Samuel Moreno, ayudado además del manejo burocrático preelectoral y el manejo de los medios de comunicación, promesas que no pudo cumplir por diversas circunstancias, sin que hubiese podido entender en su oportunidad que la toma e implementación de soluciones de tipo práctico obtuviesen mejorar sustancialmente la movilidad en la ciudad.



Figura 30 Bocanquejo de la red vial de tras milenio.

Fuente: Recuperado de <https://www.google.com.co/search?q=red+vial+de+transmilenio+bogota&biw=1920&bih=>

La administración inglesa publicó en el año 2006, una guía de obligado cumplimiento a partir de junio de 2007, donde expone la necesidad que los modelos de simulación de tráfico tengan en cuenta la variación de la demanda que comporta la construcción de nuevas infraestructuras, esto implica que desde junio de 2007, los proyectos de mejora o ampliación de la red vial inglesa no pueden ir acompañados de estudios de movilidad que supongan una demanda fija, donde el tráfico futuro sea igual que el existente en la actualidad, sino que deben aplicar una tasa de incremento tendencial. (Department for transport annual report 2006-2011).



En Bogotá Colombia, precisamente el caos en que ha caído la movilidad en la segunda década del siglo XXI, es precisamente la falta de previsión de sus administradores para tener en cuenta el crecimiento vehicular de año en año y que esto requería la planeación y construcción o ampliación de nuevas vías.

Navazo (2007), señala que;

En la actual coyuntura de necesidad de cambio de conductas, deberían acometerse primeramente las actuaciones de mejora y aumento de la capacidad y cobertura territorial de los transportes colectivos, utilizando la congestión vial para conseguir umbrales de usuarios de los transportes colectivos que los conviertan en factibles económicamente y competitivos, pues a mayor número de usuarios induce mayores frecuencias.

La congestión aparece primero en la red vial y después en el transporte colectivo, de manera que cuando aparece la congestión vial y se agrava, comienzan a expulsarse usuarios reales o latentes, hacia el transporte colectivo. Pero si el transporte colectivo se congestiona, saturado de gente, es difícil que no se expulsen usuarios hacia el automóvil, ya que, aunque la red vial está congestionada con anterioridad al transporte colectivo y no se presenta como una alternativa de movilidad, si genera por lo menos seguridad.

Bahamon (2009)⁵⁸, menciona;

“En España, (...), la expansión requerida para la ciudad industrial se dio a costa de la “desamortización de los solares intramuros y el derribo de las murallas”, al menos en el área de crecimiento. La tendencia es a la colmatación de la ciudad y a la progresiva desaparición de los espacios verdes, salvo algunos que fueron retenidos por motivos especulativos, o programados en el Plan de Ensanche.

Navazo (2007), manifiesta que;

“Apresuradamente se levantan voces proclamando que no podemos tolerar que una sociedad avanzada como la nuestra viva en perpetua congestión. Pero, por otro lado, se debe poner de manifiesto que aquellos que afirman que la congestión es intolerable aún no han sabido ofrecer a la sociedad la solución para su erradicación”

Navazo, (2011), declara que; “Al actuar así a menudo se olvida el papel de inducción de cambio de usos del suelo que generarán las nuevas vías, de manera que se entra en un círculo vicioso, donde nuevos crecimientos urbanos demandan nuevas vías y se acaba desvirtuando a largo plazo, el modelo territorial que se pretendía alcanzar.”

Linares, S⁵⁹. (1991-2001) en Pergamino, Olavarría y Tandil (2012), señala;

58 BAHAMÓN ÁLVAREZ, GABRIEL ENRIQUE (2009). Escribió entre otros el artículo. Perímetros urbanos: Análisis del proceso de delimitación de espacialidades urbanas, un estudio de caso en Medellín. Maestría thesis, Universidad Nacional de Colombia - See more at: http://www.bdigital.unal.edu.co/view/person/Baham=F3n_C1lvarez=3AGabriel_Enrique=3A=3A.html#sthash.BfFRUWaC.dpuf

59 Linares, Santiago. Tiene tesis de doctorado en geografía análisis y modelización de la segregación socio espacial en ciudades medias bonaerenses mediante sistemas de información geográfica: Olavarría, pergamino y Tandil (1991 -

Los grupos de altos ingresos ocupan las áreas más codiciadas y, los demás, van situándose gradualmente en torno a las zonas privilegiadas. Las áreas residenciales de clase alta se extienden a lo largo de vías de transporte que garantizan buena accesibilidad al centro; como así también en terrenos altos o a lo largo de frentes de agua (si esas áreas no estaban ya ocupadas por las industrias manufactureras) y alrededor de las residencias de los líderes comunales.

Echave Martínez (2006), menciona: “Los modelos de movilidad están en estrecha relación con la habitabilidad del espacio urbano. Las posibilidades de ocupación del espacio público no solo afectan a la accesibilidad de las personas, sino también al potencial de confort y a la percepción de un entorno más acogedor y propicio a las redes de movilidad alternativas más sostenibles.”

Ferrero, Pipa, Gargantini, & Basso, (2004), plantean;

La necesidad de adoptar tecnologías constructivas abiertas a una multiplicidad de formas productivas, favoreciendo la organización socio-productiva de las comunidades y contribuyendo a la generación de empleo mediante vinculación de tecnologías constructivas, socio organizativas, económicas; tecnologías constructivas que incorporen fuerza de trabajo no calificada, favoreciendo formas de participación comunitaria, que apunten al fortalecimiento y continuidad de los micro emprendimientos.

Vía aérea o Teleférico por la carrera 7 de Bogotá. Se debe implementar sistemas de transporte aéreo por donde no se pueda ampliar las vías por ocupación o alto valor del suelo, como podría ser por la carrera 7 que a su vez que sirve de medio colectivo de movilización puede convertirse en un transporte turístico para aprovechar ver la parte de

2001). Escribió Aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos para analizar la diferenciación socio espacial en ciudades medias bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil (2001). Pertenece al Centro de Investigaciones Geográficas (CIG) Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS), CONICET. Departamento de Geografía, Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA. Tandil, Buenos Aires, Argentina. Afirma que las ciudades presentan un territorio con marcadas desigualdades socio-espaciales, por lo cual es central conocer y analizar ciertas características constitutivas de estas diferenciaciones. En las ciudades argentinas a partir del modelo neoliberal profundizado en la década de los noventa, estas desigualdades se ampliaron, como resultado de políticas con características excluyentes, que tendieron a favorecer y responder al mercado, y no a la sociedad como un todo desigual con necesidades diferenciadas. Recuperado en <http://www.google.com.co/url?Sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0cc4qfjacadukewi>

la ciudad de Bogotá más bella y desarrollada desde arriba, logrando una excelente visión panorámica de la ciudad, puede convertirse en una solución alternativa de la movilidad por este sector sino ser un gran atractivo turístico para la ciudad.



BOGOTÁ CIUDAD PROTOTIPO PARA EL DESARROLLO DE LA PROPUESTA

“La arquitectura es cuestión de armonías, una pura creación del espíritu. Empleando piedra, madera, hormigón, se construyen casas, palacios; eso es construcción: el ingeniero trabajando; pero en un instante, tocas mi corazón, me haces bien, me siento feliz y digo: esto es hermoso, esto es arquitectura, el arte entra en mí.” Le Corbusier

La ciudad que queremos vivir. La ciudad de Bogotá fue fundada por el español Gonzalo Jiménez de Quesada el 6 de agosto de 1538 con el nombre de Santa Fe de Bogotá, está situada a una altura de 2.640 metros sobre el nivel del mar, el clima en la mayoría de los meses del año es frío, la temperatura anualmente oscila entre 8 y 20 grados centígrados (46°F68°F), su geografía describe una ciudad alargada, dividida en 20 zonas políticas llamadas localidades, está localizada en la longitud 4° 35 norte y longitud 74° 4 por el occidente, está unida ya a Soacha, la Calera, Chía y Cota, lo cual reclama, ya la reglamentación de un área metropolitana para lograr un desarrollo armónico.

La ciudad ha crecido sobre la sabana de Bogotá, llegando a ocupar 36.364 hectáreas de las 38.431 del suelo urbano que tiene demarcado, se ha venido urbanizando a un ritmo de crecimiento de 326 hectáreas por año. Este proceso se ha reflejado en un cambio en la concepción del valor de la tierra, en el que se ha privilegiado la urbanización sobre otros usos como la agricultura o la protección de los bosques (Humana., 2012-2016)

Comunidades integrales autosuficiente Reconstrucción de la ciudad de Bogotá. Es mucha la influencia que tuvo “Le Corbusier” en Bogotá, se dice que el primer viaje de “Le Corbusier” a Bogotá se produjo entre el 16 y el 24 de junio de 1947, impartió conferencia en el Teatro Colón en Bogotá, las cuales, según Arbeláez, habían girado en torno a tres aspectos básicos: la revolución de los nuevos materiales y la altura de los nuevos edificios; la revolución en la circulación y los cuatro caminos: carreteras, vías férreas, vías fluviales y transporte aéreo; y finalmente, la propuesta de tres tipos de asentamientos humanos para la ciudad maquinista: el asentamiento agrícola productivo, la ciudad lineal industrial y la ciudad radio céntrica.(Mondragón).

La estrategia de desarrollo urbanístico de estas ciudades subdesarrolladas, será la reconstrucción de las urbes del centro a la periferia y de abajo hacia arriba, a través de los planes de reordenamiento territorial, que comiencen por el rediseño de vías, de zonas de conservación y de servicios básicos que requieran las populosas ciudades del futuro.

Es necesario destruir las ciudades para poder hacer nuevos delineamientos viales y designación de espacio público, áreas de recreación, arborización, comercio, industria, cultura, educación y vivienda, pensando en verdaderas ciudades autosuficientes, con todos los servicios que pueda requerir una ciudad moderna.

La reconstrucción de las ciudades debe comenzar en sus grandes vías de acceso y del centro hacia a la periferia, por cuanto en el centro están las construcciones más antiguas, ya devaluadas, que requieren su reconstrucción, después de haber determinado que se conserva y que se destruye para darle vía a las modernas ciudades.

Para esto se requiere crear los parámetros legales que permitan que esto pueda ser un hecho, pero sobretodo que se establezca el marco legal que permita la afectación de las zonas por donde se trazaran las nuevas vías de accesibilidad y demás desarrollos que sean necesarios para que en el futuro los costos de estas tierras no eleven sus precios en forma desproporcionada por la especulación, en la medida que los habitantes se dan cuenta, por donde van a ser los desarrollos futuros.



Terriblemente ha sido mediante la destrucción de las ciudades por los desastres naturales o incluso por las guerras, que ha sido cuando sus gobernantes deciden que sus ciudades después de su destrucción como el “ave fénix”, resuciten de sus cenizas, y de allí vemos despegar grandes y modernas ciudades. Pocas veces hemos visto que mediante la planeación sus gobernantes decidan destruir sus viejas y anticuadas ciudades para cambiarlas por modernas urbes debidamente planificadas, que den respuesta a las necesidades de sus ciudadanos a largo plazo. Esa es la propuesta que aquí se está haciendo, porque de no ser así, se reconstruirán, pero sin una mirada futurista y de esta manera solo tendremos selvas de cemento, pero sin que den respuesta a los grandes problemas que hoy presentan las ciudades que fueron desarrolladas sin ninguna o muy poca planeación y que ya he venido mencionado.



Bloguero (2014), expresa;

Generalmente en las repúblicas plataneras y felices casi todo se resuelve a través de las prohibiciones. Como las políticas públicas fracasan por varios motivos entonces el ciudadano común (yo, tú, él, nosotros, vosotros, pero menos ellos) terminamos pagando por gobiernos, administraciones y políticas mediocres. ¿Hay muchos carros? Pico y placa, ¿hay mucho trago? Ley seca, ¿hay desorden? ¿Toque de queda, hay mucha gente sacando el pase? Pico y placa de cédulas. Y así. Prohibamos y prohibamos, que este pueblo tan conformista y pasivo ya está acostumbrado. En vez de preguntarnos por qué se siguen violando nuestras libertades, simplemente aceptamos y nos acomodamos a la nueva prohibición que se le ocurra al gobernante de turno, en aras de ¡salvar la patria y mantener el orden!



Construcción de vías de accesibilidad. Seguidamente debe venir el diseño de la nueva ciudad comenzando por trazar las vías de accesibilidad, las cuales deben ser muy espaciosas, de por lo menos 30 carriles teniendo en cuenta que toda persona de la sociedad moderna, aspira a tener por lo menos un vehículo en el cual movilizarse, por lo cual pensar en sentido contrario para solucionar los problemas de congestión de tránsito, limitando el tránsito o imponiendo peajes tratando de restringir el número de vehículos que circulen diariamente, es una visión miope y carente de ubicación en el contexto histórico y querer de sus habitantes.

La re-hechura de las ciudades debe comenzar por la construcción de torres de edificios de 10 a 30 pisos alrededor de los nuevos trazados de vías de accesibilidad para generar buena facilidad de ingreso en las populosas construcciones de vivienda de estas densas ciudades, las cuales deben construirse previamente, es decir dejar el espacio de las

nuevas vías de acceso, construir o ampliar las nuevas redes de servicios públicos y luego si construir las edificaciones que dan contra estas.

Crecimiento de las ciudades hacia arriba. Las mismas deben tener grandes espacios verdes, parques, alamedas, arborizaciones y jardines que demarquen las separaciones de las mismas avenidas, y el diseño de terrazas solares o verdes de manera que brinden ambientes frescos y oxigenados en medio de las nuevas y populosas ciudades.

También deben preverse grandes zonas de parqueadero de vehículos debajo de las nuevas construcciones mediante la edificación de 2 o 3 sótanos por cada edificio construido o mediante la cimentación paralela de torres de parqueo, al igual que la construcción de parqueaderos públicos debajo de los espacios dejados para parques, los cuales pueden estar delimitados de pequeñas tiendas como centros comerciales en donde se puedan reubicar los vendedores públicos.

Luego de demarcar las nuevas vías de accesibilidad mediante la construcción de edificios perimetrales, permitirá el diseño de comercios, jardines infantiles, casas para la tercera edad, zonas deportivas y servicios de recreación y bienestar que puedan prever en una ciudad futurista en las áreas internas de dichas circunscripciones, conservando los desarrollos de colegios, hospitales y demás servicios públicos que ya están instalados por toda la ciudad, pero eso si dejando la posibilidad de ampliación de los mismos en caso de requerirse.

Estas demarcaciones perimetrales permitirán congelar los precios de las propiedades allí existentes, con la certeza por parte de todos sus propietarios que estas no adquieran valorización por las inversiones que está haciendo el Estado en su periferia, así estas propiedades no sean adquiridas desde el primer momento por el Estado, de no ser así los propietarios de los lotes o construcciones antiguas, querrán aprovecharse en beneficio propio de dichas valorizaciones que genera el desarrollo de las nuevas ciudades. Cosa distinta es la valorización que adquieran las propiedades nuevas que les fueron entregadas como producto de la negociación en el proceso de expropiación.

Lo que podrá hacer los administradores en la reconstrucción de las nuevas ciudades, es hacer permuta de sus actuales propiedades por apartamentos construidos en estas nuevas edificaciones perimetrales para ir generando espacios libres que permitan futuros desarrollos o admitan el traslado temporal de quienes es necesario expropiar, mientras se reconstruyen las nuevas edificaciones en terrenos negociados o incautados, para quienes deseen mantenerse en sus mismos predios.

Alrededor de esas nuevas autopistas y avenidas que den accesibilidad a la ciudad, debe comenzar la reconstrucción de la ciudad dejando dentro de estas edificaciones las zonas para futuros desarrollos urbanísticos, comerciales y ambientales. Un primer sector a reconstruir es la zona perimetral sobre el nuevo trazado vial de toda la ciudad que deberá ser un diseño que libere grandes espacios para nuevas vías que den accesibilidad y parqueaderos para todos los vehículos que pudieran existir en estas nuevas ciudades con un cálculo que cada persona pueda tener por lo menos dos vehículos, pensadas por lo menos a 500 años adelante.

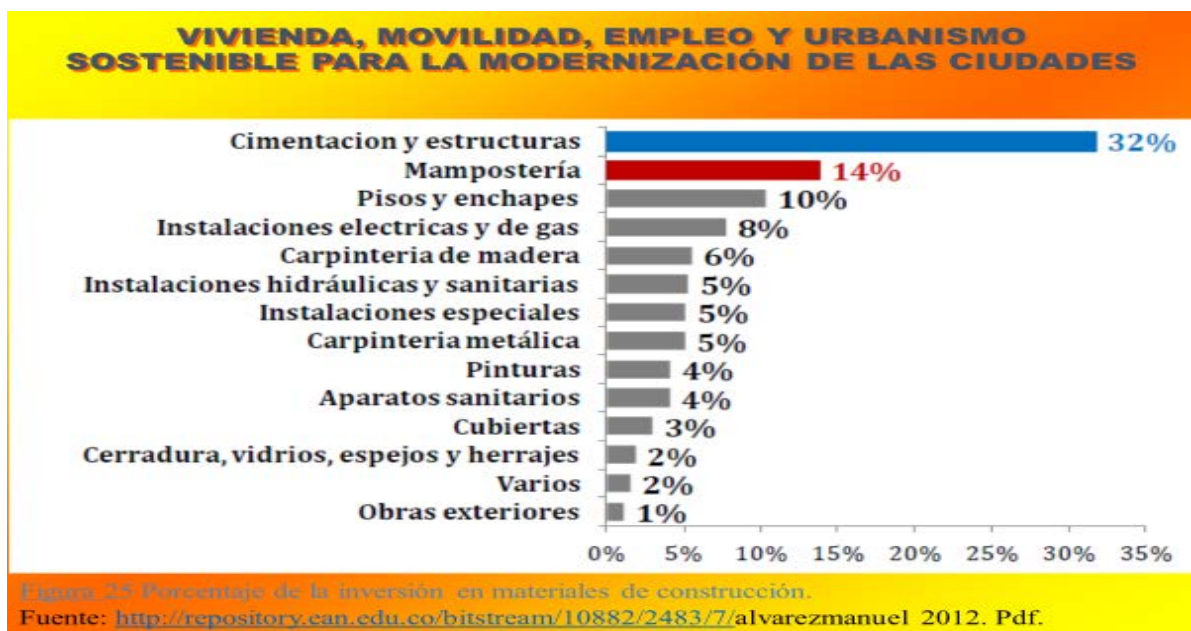
Debe impulsarse la construcción de las ciudades hacia arriba a través del estímulo a las personas que deseen urbanizar sus viviendas para construir edificios de apartamentos con el propósito que las ciudades crezcan en altura con el compromiso del Estado de subsidiar dichas viviendas, si cumplen los requisitos que este determine.

Debe existir estímulo estatal para convertir las casas viejas ubicadas en el centro de la ciudad, en edificios de apartamentos de propiedad horizontal, donde se les pueda llevar servicios a sus habitantes a bajos costos, y así brindar solución de vivienda cerca del trabajo de los habitantes, que disminuya los costos de desplazamiento de personas que carecen de transporte propio.

El precio de los materiales ha tenido un incremento significativo como componente de los costos directos de la construcción de viviendas. El hierro, el acero incrementaron su precio en un 32 %, mientras que el cemento gris incrementó su precio en un 20% y el alambre en un 27 % (Camacol, Bogotá, 2011). Por esta razón, el Índice

de Costos de la Construcción de Vivienda (ICCV) acumuló un incremento del 6.87% en el año 2011.

La falta de vivienda en las ciudades y espacios para construir, se soluciona mediante esta estrategia de crecimiento de las ciudades hacia arriba, muchas familias desempleadas no pueden aspirar a la consecución de vivienda propia y menos a los altos costos de financiación, por eso se requiere crear una serie de estrategias para la construcción de vivienda a bajos costos con todas las comodidades que implica una sociedad moderna, así éstas se entreguen en obra gris para que sean mejoradas a través de la vida de sus propietarios. Pues según el siguiente grafico las estructuras y cimentación representan el 32% lo demás son acabados.



De esta manera se puede lograr una solución masiva de vivienda mediante la construcción de vivienda perimetral a las grandes vías de acceso a la ciudad o la rehabilitación del centro de las ciudades, alcanzando el mejoramiento de la estética de las mismas. Esto permitirá ofrecer mejores servicios al concentrar la población en bloques de edificios con apartamentos construidos en el centro de las ciudades, logrando una

financiación de vivienda por un sistema parecido al del antiguo Banco Central Hipotecario, donde la deuda no crezca más que el valor real de la vivienda como ocurre actualmente.

Los costos de financiación de la vivienda a muchos han dejado sin nada, los subsidios que otorgan las Cajas de Compensación Familiar en Colombia, no son la solución a la problemática de vivienda, pues generalmente estos subsidios son insignificantes ante los costos de la vivienda en relación con su tamaño, que hace que familias numerosas no quepan en esas cajas de cartón que entregan como vivienda con subsidio, la mayoría de veces situadas en los extramuros que si les soluciona el problema de vivienda se agrava el del transporte que se encarece, porque tendrán que tomar varios buses para ir a sus sitios de trabajo, esto agravado por el bajo poder adquisitivo del salario mínimo, la solución de vivienda se convierte solo en un distractor, por su precaria situación de pobreza.

Para esto se necesita iniciativas comunicaría o gubernamentales para rediseñar los espacios con visión futurista, para lo cual se requiere expropiar lotes o edificaciones actuales para la construcción de nuevos programas de vivienda donde se concentren edificios de 10 a 20 pisos, para elaboración de apartamentos con dotación de parqueaderos, comercios en el primer piso, servicios públicos, sociales y comunitarios que ofrezcan las comodidades de una vivienda digna en una ciudad moderna.

Esto permitirá ir cambiando, extendiendo y transformando las viejas ciudades, en verdaderas metrópolis modernas, de manera que algún día podamos llamarnos países desarrollados, porque si seguimos con las políticas actuales de vivienda social de lotes con servicios o subsidio para remodelación de vivienda, lo único que estamos es perpetuando el subdesarrollo.

Para lograr desarrollo hay que comenzar por reconstruir las ciudades, desarrollando normas rigurosas de ordenamiento territorial, que permitan comenzar por construir ciudades modernas, sin que se admita el desarrollo desorganizado y titorial, como existe actualmente, para esto se requiere después del desarrollo de normas

visionarias en materia de ordenamiento territorial, organismos de inspección, vigilancia y control en materia de urbanismo, pero no como existen actualmente; 5 curadurías para una ciudad de ocho millones de habitantes que tiene aproximadamente Bogotá en el año 2015.

Se necesita el nombramiento de por lo menos cien curadurías en Bogotá, que autoricen y vigilen el desarrollo arquitectónico de la ciudad, que controlen las compañías de construcción para ver el cumplimiento de las normas de urbanismo para que estas se implementen adecuadamente, pues si se permite que cada uno construya lo que quiera, nunca se tendrán ciudades modernas, sino que seguiremos perpetuando la pobreza. Pero para esto previamente se requiere el plan de ordenamiento territorial de largo plazo es decir el que demarque las grandes vías de accesibilidad y probablemente la concentración de actividades en determinadas zonas que genere un desarrollo armónico y no contaminado de la ciudad.

Dichos desarrollos urbanísticos pueden mejorar todas las condiciones de accesibilidad que hoy no se dan, me atrevo a pensar que va a llegar un gobierno visionario que pueda emprender una política de desarrollo en materia urbanística, que lleve realmente a cambiar las condiciones de inequidad en que viven los bogotanos, los colombianos y quizá todos los habitantes de muchas regiones marginadas del planeta.

Reconstrucción del centro a la periferia. En la reconstrucción de las ciudades del centro a la periferia debe tenerse la precaución de dejar reconstruida la malla vial, la cual no solo será la que permita el acceso directo a las viviendas, sino la que permita distribuir el flujo vehicular para lo cual se propone se construyan grandes vías de por lo menos 4 carriles cada 5 cuadras aproximadamente, tanto en calles o carreras o según la estructura geográfica o vial antes desarrollada.

Para esto se requiere actualizar los planes de ordenamiento territorial, aprobarlos, si no existen en dichos espacios, desde ya debe preverse por donde se van a construir las nuevas vías arterias y secundarias que den acceso a estos barrios centrales que acumularan gran cantidad de habitantes y comercios, por lo cual además se deberá

prever donde quedarán las zonas verdes como parques, separadores de calles, arborizar dichas avenidas y fomentar las terrazas verdes que se conviertan en verdaderos pulmones de estas nuevas aglomeraciones poblacionales.

Pues no se trata solo de reconstruir viviendas y comercios, sino de generar un mejor nivel de vida en ciudades verdaderamente modernizadas y garantizar un mejor nivel de vida a sus habitantes, no solo porque tienen viviendas con modernas tecnologías, sino porque están cerca a sus espacios de trabajo, por lo cual evitara grandes desplazamientos diarios y quizá la supresión del uso de vehículo privado y el estímulo del transporte peatonal, en bicicleta o en forma colectiva.

El diario El Tiempo de Bogotá en un artículo titulado; cambio extremo que está transformando el centro de Bogotá relata; “Edificios multifamiliares y espacios para la cultura se construyen en zonas deterioradas”. Dicho artículo menciona; Algo está pasando en el centro de Bogotá. Quienes habitan, trabajan o transitan por el sector de la calle 19 a la 26 entre las carreras 3ª y 7ª han comenzado a sentir lo que se avecina. (...) La sensación es que la zona está en plena reconstrucción. A las casas viejas que otrora fueron de familia, luego burdeles o inquilinatos; lotes para parqueaderos o terrenos que parecían abandonados y edificaciones en decadencia las están reemplazando edificios de gran altura con una oferta de apartamentos desde 17 metros cuadrados. En un recorrido por el sector se identificaron al menos diez grandes proyectos que están cambiando la fisonomía del viejo centro. (...)

Mario Noriega, urbanista, afirma que en el centro hay dos tipos de proyectos de renovación. Uno es el destacado modelo del Triángulo de Fenicia, mientras que otros, a su juicio, no dejan ni un solo metro de espacio público, pues “lo que buscan es construir más, sin retribuir nada”. El Triángulo de Fenicia, un ambicioso y bien calificado proyecto de la Universidad de los Andes, conjuga vivienda de interés social para no sacar a las familias del sector de Las Aguas con servicios y comercio y una nueva oferta habitacional. (Herrera, 2015)

También está el proyecto de Manzana 5, el núcleo cultural y educativo en la avenida 19 con 3ª. A un costado de la 26 está el moderno edificio de Artes de la U. Jorge Tadeo Lozano. Y en la calle 21 con carrera 5ª, El campus de la Universidad Central, a una cuadra de la torre BD Bacatá.”

Estas construcciones están en la línea con que se está planteando esta tesis, no tenemos la certeza si mis ideas han trascendido, ya que llevo años planteándolas y algunos capítulos se han difundido, pero también podrían ser personas que están pensando lo mismo que estoy proponiendo, no importa quién de origen a esta reconstrucción del centro de la ciudad, lo importante es que los administradores de turno tomen ideas que catapulten el desarrollo de la misma.

El problema es que la renovación urbana comenzó al revés, lo primero que debe hacerse es la reconstrucción de la ciudad en sus grandes vías de acceso, pues de lo contrario se formará un caos porque se densificará la ciudad, sin que se reconstruyan las vías y los servicios públicos que den accesibilidad a las mismas y esto lo único que genera es más caos y congestión.

Añadido a esto el valor del suelo se dispara sin que nadie lo pueda controlar, es decir esto no puede hacerse, hasta tanto no se hayan controlado estas variables, la de vías de accesibilidad, las de reconstrucción de las nuevas redes de servicios públicos y la de congelación del valor del suelo, de lo contrario solo servirá para enriquecer a unos pocos y para que prolongaremos el caos con grandes moles de cemento.

VIVIENDA, MOVILIDAD, EMPLEO Y URBANISMO SOSTENIBLE PARA LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES

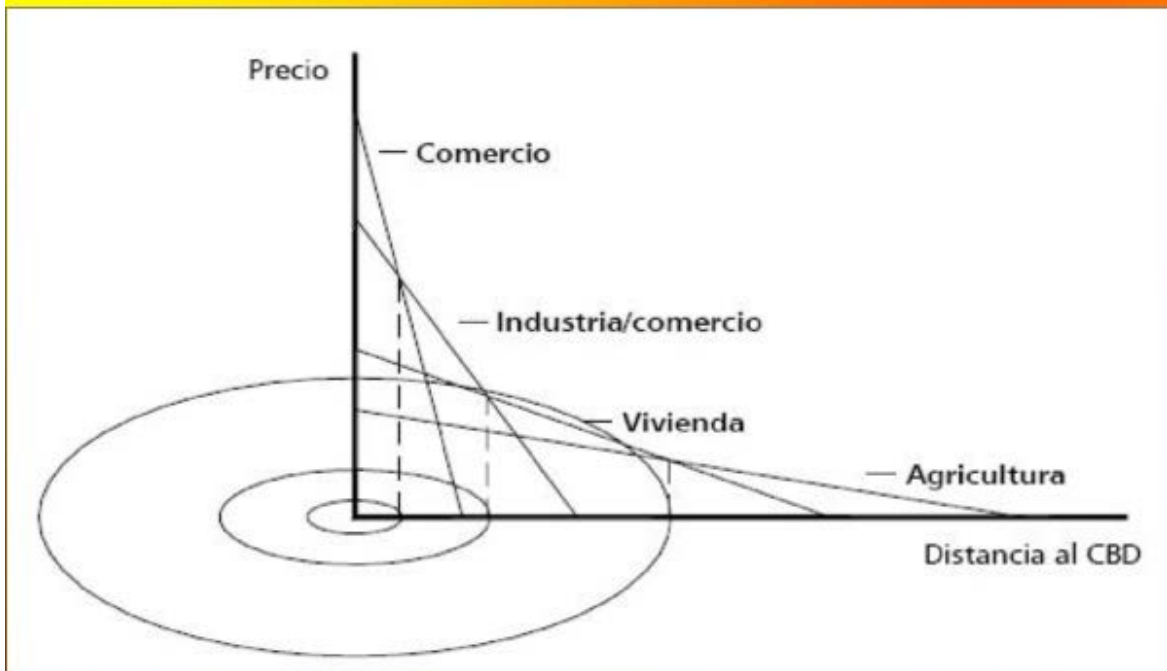


Figura 16 Estructura zonal según las curvas de renta de los diferentes suelos.

Fuente: Zarate Martín, 1991. Tomado en Santiago Linares | Huellas N° 16(2012), ISSN 0329-0573

Reconstrucción y ampliación de la malla vial. En una administración gerencial, la primera acción del nuevo urbanismo, es la reconstrucción de la malla vial, se debe construir uno o dos carriles en cada lado de todas las avenidas actuales, estas se pueden hacer sobre los actuales andenes y antejardines, dejando un carril que se utilice como vehicular entre semana y como ciclo vía los fines de semana, procurando dejar como separador la fila de árboles que se tienen sembrados actualmente en los andenes. Esto permitirá ampliar la malla vial en forma inmediata, sin que implique grandes costos de expropiación, demolición y construcción de las nuevas vías.

En la construcción de nuevas avenidas, dentro de esa nueva malla vial, podrán dejarse uno o dos carriles para vías de alta velocidad, que en casos de trancones o en las horas pico, los tomen quienes los necesiten y puedan pagar peajes electrónicos, dichos carriles podrán ser utilizados para ciclo vías, los fines de semana.

Dentro de la malla vial que delimite estos nuevos desarrollos, deben ampliarse las actuales avenidas a vías arterias de por lo menos 10 carriles, aprovechando el encerramiento que se hará de las nuevas zonas con edificaciones que tendrán los fines específicos previamente establecidos.

El segundo sector a reconstruir debe ser del centro de las ciudades hacia la periferia, comenzando de las zonas más marginadas hasta el exterior. En el caso de Bogotá podría ser de la 26 hacia el sur dejando las edificaciones de edificios públicos, colegios, hospitales o zonas de conservación en pie como la candelaria, lo demás debe demolerse para dar paso al croquis de la nueva malla vial y la nueva ciudad.

Luego debe estar una zona universitaria que podría ir desde la calle 26 hasta la calle 6 y desde la avenida circunvalar hasta la avenida décima, dicha zona debe estar rodeada de edificaciones de 20 pisos destinadas a residencias estudiantiles, oficinas y comercios de bajo impacto que den servicios a la gran población estudiantil que frecuentará dicha zona. Liberando de esto las zonas de conservación para ubicar los futuros desarrollos de todas las ramas del poder público, construyendo edificaciones de por lo menos 10 pisos, donde no solo se alberguen dichas oficinas públicas sino también las oficinas privadas que se requieran.

Debe liberarse desde ya los terrenos para la reconstrucción de la nueva y miope avenida 6 que comunique con la circunvalar de oriente, ampliándola a unos 100 metros de ancho para dar accesibilidad al centro a los lados de la actual vía, construyendo edificios de parqueaderos, oficinas antes que se valoricen dichos terrenos, esta avenida puede intercomunicar con la actual avenida 13 ampliada que se convertirá en una de las vías de acceso principal a la ciudad de Bogotá por el occidente.

De la calle 26 a la calle 6 y de la carrera 10 a la Avenida Caracas, debe construirse nuevos centros comerciales, dejando espacio para zonas verdes que oxigenen la ciudad de Bogotá, en estos sectores pueden salvarse las edificaciones elevadas existentes que podrán integrarse a las nuevas aéreas comerciales como edificios de oficinas y de prestación de servicios.

Dentro de esa zona de reconstrucción puede estar la llamada zona de tolerancia que se ha venido desarrollando de la avenida Caracas hacia abajo, hasta la carrera 24 y de la calle 26 a la calle 13 que puede permitir demarcar una nueva zona ampliada de esparcimiento, donde desde ya se libere un espacio perimetral que permita la circulación vehicular del centro en dicha zona perimetral, puede estar construida de edificaciones de 3 a 10 o más pisos destinados a parqueaderos, oficinas de profesionales que requieren hacer diligencias en el centro y que generalmente permanecen en dichas edificaciones en el día y no en la noche.

La siguiente zona de reconstrucción debe ser de la calle 13 a la calle 6 y de la Avenida Caracas a la Avenida 30, donde debe construirse unas edificaciones perimetrales de 3 a 20 pisos que alberguen oficinas, parqueaderos, depósitos de mercancías y viviendas que van a surtir el comercio de ese sector que será esencialmente de comercio, dentro de dicha zona se puede comenzar a construir la Gran Ciudadela Comercial de San Andresito parecida a la ciudad subterránea de Montreal para vendedores ambulantes que puedan ser reubicados para comercios especializados.

Dicha ciudadela debe integrar el actual desarrollo de edificaciones de San Andresito San José, con nuevas zonas comerciales donde se reubiquen todos los vendedores ambulantes del centro y de otras zonas de la ciudad en una ciudadela subterránea comercial como la existente en la ciudad de Montreal, pensando que los establecimientos de comercio no funcionan en pisos altos, por eso el desarrollo de dichas edificaciones debe ser de unos 3 o 5 pisos hacia abajo en sótanos para parqueaderos vehiculares y los de arriba para establecimientos de comercio, los cuales podrán ser clasificados por tipos de productos para quienes están interesados en determinados productos, sepan a dónde dirigirse, y así todos tengan posibilidades de comercialización dentro de una sana competencia.

La primera zona de vivienda social a reconstruir debe ser de la calle 6 a la avenida primera y de la avenida circunvalar hasta la carrera 10, que deberá prolongarse hacia el sur dejando una vía perimetral de por lo menos unos 20 carriles, dichas

edificaciones de 10 pisos podrán destinarse para parqueaderos y oficinas, en razón que para dejar la candelaria como zona de conservación seguramente tendrá menor accesibilidad al centro.

Después de esta zona de parqueaderos y oficinas hacia el sur se pueden construir edificaciones dedicadas a vivienda, podrán construirse edificaciones entre 20 y 30 pisos, pensando lógicamente en los pisos subterráneos dedicados a parqueaderos y el primer piso para comercio y servicios de bajo impacto.

De la calle 6 a la calle 1 y de la carrera 10 a la carrera 30, deberá construirse edificaciones perimetrales de 10 pisos destinados para parqueaderos, oficinas y comercios, dentro de la cual se hagan desarrollos de edificaciones de comercio e industria de bajo impacto en edificaciones por lo menos 5 pisos.

Otra zona a reconstruir será la que quede ubicada por encima de la avenida circunvalar hasta los cerros de norte a sur, que podrá desarrollarse con edificaciones hasta de 30 pisos, pero con la liberación de la vía perimetral de por lo menos 20 carriles y espacios libres de por lo menos el 50% de la construcción, es decir terrenos en donde solo se podrá construir el 50% y dejar mínimo el 50% para zonas verdes, parques, alamedas que se transformen en verdaderos pulmones de la ciudad y no en la conservación de zonas abandonas como las que existen actualmente.

Dichos desarrollos de zonas verdes deben ser diseñados y construidos por quienes construyan las edificaciones altamente densificadas, estas podrán tener iniciativa esencialmente privada y hacer desarrollos urbanísticos de alto nivel económico, en primer lugar deberán dar cabida a las poblaciones que se desplazan de esos barrios marginados que se convertirán luego en zonas verdes mediante el intercambio de su propiedad actual por una nueva que en el futuro tendrá una gran valorización.

En el sector donde no pueda desarrollarse esta vía perimetral a nivel del suelo, porque ya existen grandes edificaciones o existen montañas, deberá hacerse desarrollos

de túneles subterráneos que den continuidad a esa vía perimetral, dando una vía de accesibilidad por el costado oriental de la ciudad hasta la calle 170 por lo menos.

Planes de ordenamiento territorial a largo plazo. Si se desea que las ciudades latinoamericanas entren a formar parte de las modernas urbes del mundo, se requiere desde ya planear las ciudades del futuro que queremos, y en consonancia con estos planes, comenzar por demoler y reconstruir poco a poco las ciudades que fueron desarrolladas sin ningún tipo de planeación, por lo cual a los ojos de cualquiera, son y serán siempre ciudades subdesarrolladas, congestionadas, hacinadas, antiestéticas, contaminadas, sin vías de acceso, con insuficientes servicios públicos y generadoras de grandes problemas sociales, así le inviertan todo el dinero del mundo.

Comunidades integrales autosuficientes. En un Comunidad integral autosuficiente, podría quedar un espacio interno libre de 3600 metros que significa un 36 % para construcción de áreas comunes o liberación para vías, zonas verdes y demás necesidades en espacio que requiera dicha comunidad.

Después de las grandes vías de acceso a la ciudad, deben ir grandes manzanas o comunidades autónomas autosuficientes, que son construcciones continuas de edificios de 200 metros por lado, internamente se pueden hacer todos los desarrollos que requiera cada comunidad, solo que deberá cederse espacios proporcionales a los que debe dejar una urbanización construida actualmente con los más altos estándares.

Lo anterior quiere decir que una manzana como se le denomina al cuadrante de edificaciones actuales, que tienen aproximadamente 100X100 metros cuadrados y alberga alrededor de 24 edificaciones X 4 cuadras o sean 96 inmuebles, si cada inmueble tiene de una a tres familias por residencia, equivalente a 288 familias aproximadamente da un total de 1440 familias desplazadas de la zona de vías de accesibilidad que tendrán que reubicarse a lado y lado de las nuevas avenidas. Personas que podrían redistribuirse en edificios de 40X40 metros cuadrados que albergarían a 16 familias por piso en apartamentos de 100 metros cuadrados aproximadamente, lo cual daría una capacidad de 320 familias por edificación de 20 pisos. Lo cual significa que salen 22 torres de 20 pisos

para un total de 7040 o 9600 apartamentos en torres de 30 pisos, lo cual da hasta 8160 apartamentos para vender a nuevos propietarios de ese edificio. Si se construyen 3 torres según el modelo de comunidades integrales autosuficientes 2, tendríamos 7200 nuevas viviendas y 5760 para vender.

Una vez que se tengan dichos trazados arquitectónicos, el Estado debe comenzar por hacer expropiaciones en forma progresiva en zonas donde quedarán las vías de accesibilidad y de reubicación de las familias que se van expropiando a edificaciones que se van construyendo a fin de no generar un caos social, de manera que traiga soluciones concretas a un corto y mediano plazo, el trazado y la accesibilidad a la nueva ciudad, solucionando tempranamente la prolongada congestión de tránsito que se ha acumulado por años, ausentes de planeación y desarrollo vial, que responda a las nuevas necesidades de la ciudad.

Sistema raíz. Los desarrollos internos de estas modernas ciudades, deben ser esencialmente unidades habitacionales con muchas vías de accesibilidad, propongo una avenida de 6 carriles cada 5 manzanas autosuficientes, es decir cada 1.000 metros y una avenida de 10 carriles cada 20 manzanas autosuficientes o 4.000 metros y una avenida de 20 carriles cada 50 cuadras o 10.000 metros, en ciudades construidas en trazado geométrico o distribuciones similares según las aéreas de conservación que se decidan dejar de las ciudades antiguas. Las mismas deben tener grandes espacios verdes, parques, alamedas, arborizaciones y jardines que demarquen las separaciones de las avenidas.

Si tenemos en cuenta que cada cuadrícula de la nueva propuesta representa un espacio mínimo de 200X200 metros, tendremos que, dentro de la nueva estructura de ciudad, por cada 2 cuadras habrá un 40% para avenidas, un 5% para andén, un 5% para antejardines, un 40% para construcción y un 10% de espacio libre aproximadamente o su equivalente, si el espacio urbanizado no es cuadrículado sino tiene otro trazado, tendrá unos espacios proporcionales a los antes indicados.

Dentro del piso de comercio puede haber los establecimientos que requieran los habitantes de dicha comunidad integral autosuficientes como; jardines infantiles, tiendas,

misceláneas, papelerías, cigarrerías, comidas rápidas y hasta restaurantes que les presten servicios inmediatos a dichas comunidades que podrían albergar hasta 4800 familias en un promedio de 20 pisos por edificio o mínimo 2400 familias por Comunidad integral autosuficiente en edificaciones de 10 pisos.

Las nuevas familias podrían pedir que les construyan apartamentos más grandes para estar todos integrados o más pequeños para vivir en uno y rentar los demás según la extensión y el valor de los inmuebles permutados, pues en todo caso se buscara una permuta equitativa en las modernas ciudades reconstruidas gracias a la planeación.

Seguidamente es necesaria la reconstrucción de la ciudad de abajo hacia arriba, pues se requiere liberar mucho suelo o espacio público, terrenos escasos en todas las ciudades, pues cada vez más, se acaban, se encarecen las tierras propias para la construcción, hecho que hace subir el valor de la vivienda, cuando estas tienden a extenderse y no hay espacio urbano para dichos fines. Este espacio se podrá utilizar para construcción de calles, parques y avenidas y la única forma de lograrlo y poder reubicar a quienes allí viven es aprovechando dichos terrenos y construir hacia arriba, en edificaciones entre 10 y 30 pisos.

También podrán construirse cadenas de edificios de 200 metros de largo por 40 metros de ancho, que vayan de oriente a occidente con el fin que posibiliten el ingreso de la luz en forma permanente, dichas torres deben estar separadas por zonas verdes de 40 metros, las cuales pueden estar limitadas hacia la calle por rejas despejadas que permitan la visibilidad, pero restrinjan la accesibilidad de personas ajenas a la comunidad integral autosuficiente, garantizando de esta manera un mayor nivel de seguridad sobre todo para los niños pequeños.

Los modelos anteriores pueden ser entregados con acabados de las áreas comunes o externas que permitan una variada arquitectura en su presentación estética, donde sus materias primas o elementos de construcción son los mismos.



Es decir que la re-hechura de las ciudades debe comenzar por la construcción de torres de edificios de entre 10 a 30 pisos, alrededor de los nuevos trazados de vías de accesibilidad para generar buena facilidad de ingreso en las populosas construcciones de vivienda de estas densas ciudades, las cuales deben construirse previamente, es decir desde ya debe dejarse el espacio de las nuevas vías de acceso, luego si, construir las edificaciones que dan contra estas avenidas y finalmente si desarrollar arquitectónicamente toda la parte interna.

La renta de los pisos de oficinas y comercio se puede dedicar a los gastos de administración lo cual les disminuirá notablemente el costo de vivir en comunidad pudiendo así integrar a personas de bajos ingresos en estos nuevos edificios que seguramente logran gran valorización.



La no segregación socio espacial irá disminuyendo la brecha entre ricos y pobres mediante la derogación de muchos privilegios legales que se han venido consagrando a través del tiempo, favoreciendo la mezcla socio económica y el acceso universal a los servicios y al equipamiento, que se logra con el diseño de este nuevo modelo de ciudad, donde la sociedad le ofrece la satisfacción de unos derechos mínimos, de ahí en adelante dependerá del esfuerzo, disciplina y dedicación de cada uno de los nuevos propietarios, pues generalmente sus viviendas serán entregados en lo que se llama obra gris, es decir sin acabados interiores, los cuales correrán a gusto y capacidad económica de cada uno de los propietarios, es decir se construirá con estructura sólida de este tipo.

También deben preverse grandes zonas de parqueadero de vehículos, debajo de las nuevas construcciones mediante la edificación de 2 o 3 sótanos por cada edificio

construido o mediante la cimentación paralela de torres de parqueo, al igual que la construcción de parqueaderos públicos debajo de los espacios dejados para parques.

Además de demarcar las nuevas vías de accesibilidad mediante la construcción de edificios perimetrales, permitirá el diseño de comercios, jardines infantiles, casas para la tercera edad, zonas deportivas y servicios de recreación y bienestar que se puedan prever en una ciudad futurista en las áreas internas de dichas demarcaciones.

Internamente se podrán disparar libremente los precios comerciales de los inmuebles, pero sus propietarios deberán tributar por plusvalía, según el mejoramiento en la valorización que vayan teniendo en razón de todas las obras perimetrales que el Estado tendrá que hacer, precisamente para que se impulsen esas grandes obras que se proponen.

La estructura interna de la ciudad cambiará no solo con las vías de acceso, sino con la altura uniforme de las edificaciones según zonas especiales, fachadas similares según políticas zonales, donde se guarde armonía en la estética por los acabados utilizados en cada comunidad integral autosuficiente, donde el primero que construya la edificación determinará la estética externa de los demás de la cuadra o comunidad integral autosuficiente, quienes deben seguir las mismas tendencias de diseño exterior.

Una vez se levanten las estructuras de los nuevos edificios con bases sólidas, es posible que se implementen modelos de fachadas de ladrillo destapado, y/o en piedra, muy comunes en la ciudad de Bogotá y recomendables por su fácil mantenimiento a través del tiempo y que le podrían dar una identidad arquitectónica a la ciudad con el paso de los años y en la que se pueden expresar manifestaciones artísticas.

También podrán construirse edificaciones con fachada de concreto o fachada de vidrio o de un material resistente y que permita construcciones solidadas de fácil mantenimiento y que externamente sean estéticas a la vista generando paisajes decorativos e internamente sean de paredes, techos y pisos lisos de manera que puedan entregarse los apartamentos en obra negra o gris y solo así pueden ser habitados mientras cada propietario puede mejorar los acabados según sus gustos y capacidad económica.

La reconstrucción financiada por el Estado, debe darse para abrir paso a la malla vial y el desarrollo en los barrios más marginados, con el propósito de dejar los mejores barrios para que estos se puedan desarrollar por la iniciativa privada, con el propósito de lograr incidir en el impulso de crecimiento en donde las ciudades más lo necesitan.

La densificación de la ciudad en el centro y verde hacia los cerros, acabara en buena parte con la segregación de clases sociales, de lo cual tanto se quejan algunos políticos de izquierda, obligará a que los administradores del transporte piensen en la utilización de todas las tecnologías limpias disponibles para evitar tener en el futuro ciudades altamente contaminadas.

Dentro de las calles entre los edificios se debe dejar amplios antejardines de por lo menos 5 metros de ancho con flores muy variadas, de manera que si en el futuro dichas vías generan congestión y demandan espacio para circulación de mayor tránsito, se pueda ampliar por lo menos un carril y además quede espacio de por lo menos 2 metros de andén, en tanto las ciudades se vean muy pintorescas que en conjunto con la arborización de vías, alamedas y parques, conviertan las ciudades en grandes parques, plasmados de belleza y armonía.

Estos son los elementos que deben visionarse en un desarrollo futuro, pues muchas veces la construcción actual no es la mejor y si deseamos una ciudad moderna o postmoderna debemos pensarlas desde ya, y tomar las determinaciones para su modificación en su planeación y comenzar su intervención a corto, mediano y largo plazo, para que logremos en el menor tiempo posible la ciudad ideal y funcional que todos deseamos.

Se recomiendan los acabados externos de ladrillo a la vista, que es la caracterización de la construcción colombiana, los cuales pueden ir o no combinados con algunas decoraciones estéticas en cemento o piedra.

La piedra es quizá uno de los elementos que más se dispone en Colombia, existen algunos artesanos como los de la ciudad de Pasto, que la pulen muy bien, su explotación

podría ser un nuevo recurso para la construcción, ayudados por herramientas de mediana tecnología podría dar mucho rendimiento, lograría generar no solamente trabajo a muchos colombianos, sino un fuerte aceleramiento a la economía con la explotación de este abundante recurso que hoy se desperdicia.

Obsérvese que los primeros pisos son pisos para servicios de comercio, servicios sociales diferenciados de los pisos superiores que estarán destinados para vivienda, prestar atención que tiene un espacio amplio de antejardín para construcción de zonas verdes o para posibles futuras ampliaciones viales, en la terraza se podrían construir terrazas verdes o terrazas captadoras de energía solar que disminuyan el costo de los servicios públicos a sus copropietarios, esta podría ser un tipo de fachada, la otra puede ser de ladrillo destapado como ya se ha mencionado, que es la característica de la construcción colombiana, imaginemos esta fachada en forma continua sobre los nuevos trazados viales, esto indudablemente dejara ver la nueva estructura como un marco moderno de cierre de la ciudad.

Dicho material hoy podría pegarse a bases de concreto, para poder ser comercializado como tabletas prefabricadas, que le den empleo no solo a personas sin mucha formación académica, sino que les generen fuentes de empleo a arquitectos e ingenieros, con este florecimiento del desarrollo de la industria de acabados en piedra, que se puede generar, ¿porque no organizar empresas de rehabilitación social con presos que estén pagando sus condenas o con ex guerrilleros desmovilizados, para producir este tipo de materiales que enriquecerá a todo mundo y creará bienestar social?

Se pueden estandarizar las terrazas verdes o las terrazas con fuentes de recepción de energía solar, para que los habitantes de cada una de estas comunidades integrales autosuficientes tengan energía económica para todos sus equipos tecnológicos que lo requieran.

CIUDADES AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES

“Yo fui el arquitecto de mi propio destino”.

Amado Nervo.

Protección o renovación de los recursos naturales en el desarrollo de los proyectos de obras en el distrito capital. Se propone que las viviendas construidas cumplan estándares para ciudades ambientalmente sostenibles para tal efecto es necesario precisar que:



La Carta de Aalborg, plantea;

Fue un acuerdo firmado el año 1994 por autoridades europeas y diferentes representantes de organizaciones internacionales, gobiernos nacionales, centros científicos, asesores y particulares. Compromiso con el rol estratégico de la planificación urbana en el diseño de las líneas básicas en los planos ambiental, social, económica, cultural y de salud, para el beneficio de todos. Compromiso que busca establecer la interdependencia entre transporte, salud y medio ambiente e impulsar decididamente opciones de transporte sostenibles. Protección y promoción de la salud y bienestar de los ciudadanos.

Echave Martínez (2006)⁶⁰, escribió la reconciliación a escala humana, logro incentivar la recuperación del espacio urbano como espacio recobrado para las personas

Salmerón Escobar (2008), menciona; “En Sevilla España se adelantó una urbanización llamada ciudad viva, donde se asimila el concepto de “ciudad viva” a una ciudad habitable en el tiempo y en el espacio, como sistema físico y social con capacidad para ofrecer al ciudadano oportunidades de realización personal y colectiva.”

Massiris Cabeza, A. (1997). Plante en ornamento territorial y procesos de reconstrucción regional. No podemos convertir áreas de protección en áreas de riesgo, al permitir conservar zonas erosionadas o localizar, actividades, infraestructuras y viviendas sin la suficiente cimentación, en lugares en los que sabemos que las inundaciones y las remociones en masa son muy posibles.

La competitividad, medio ambiente, calidad de vida y gobierno corporativo (Ciudades Sustentables, 2011)

60 Echave Martínez, Cynthia. Arquitecta, Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Escribió la reconciliación de la escala humana donde presenta la definición estratégica de las ciudades, ha dado lugar a diversas reflexiones y al surgimiento de nuevos planteamientos en la gestión de las comunidades urbanas. Hoy en día la necesidad de eficiencia de nuestros emplazamientos parece ser una cuestión inherente a la planificación e incuestionable en estrategias a largo plazo. Sin embargo, la concertación tangible de las estrategias en pro del medio ambiente, y de la sensibilización de la población para evitar un mayor impacto sobre el planeta no es cosa fácil ni inmediata. El lastre ideológico y operativo de los entornos urbanos es uno de los principales aspectos que detienen la aplicación de estas acciones. Con este artículo se pretende hacer un breve análisis del espacio urbano como pieza articuladora y detonadora de una manera diferente de vivir sin renunciar a la evolución de los entornos urbanos. Fuente. <http://www.raco.cat/index.php/Ideasostenible/article/view/84478>.

Méndez (2014), plantea:

A pesar de la creciente concienciación medioambiental en todo el mundo, la industria global del reciclaje sigue siendo casi tan desconocida como rentable, pero ya produce anualmente 500.000 millones de dólares, más o menos el producto interior bruto (PIB) de Noruega, de manera que la mayoría de los habitantes perdemos diariamente mucho dinero por no tener hábitos de reciclaje.

A pesar del idealismo que mueve al movimiento ecologista, la industria del reciclaje, salvo contadas excepciones, se rige por los mismos intereses económicos que cualquier otro negocio. “Las buenas intenciones no hacen que las viejas latas de cerveza se conviertan en nuevas latas de cerveza”, afirma Adam Minter. “Nadie va a abrir una línea de fundición de aluminio porque es bueno para la Tierra; lo hacen porque ven una oportunidad de ganar dinero.”

El nuevo urbanismo integra tendencias como; Ciudad jardín, Ciudad verde, Hagamos de la ciudad un parque, La responsabilidad social empresarial (RES), Reciclaje para la disminución de costos y ciudades que reciclan todos sus productos, Explotación de piedra y otros minerales.

CONCLUSIONES

Los tiempos cambian, las ciudades envejecen y dejan tras de sí muchos problemas como las pocas comodidades, los riesgos de seguridad, las dificultades de circulación, la poca accesibilidad, las dificultades en el parqueo de automóviles, el exceso de contaminación ambiental, auditiva y biológica, por las anticuadas tecnologías utilizadas en otras épocas y la escasa visión futurista de dichas generaciones.

Este estudio sobre empleo, vivienda y urbanismo sostenible para la modernización de las ciudades, es una investigación de tipo deductivo, descriptivo, analítico y propositivo.

Es de tipo deductivo porque se parte de los planteamientos generales de muchos autores consultados para llegar a la propuesta particular, se hace una propuesta prospectiva de urbanismo para Bogotá Colombia, fundamentado en una rica investigación bibliográfica donde a través de una serie de referencias de carácter bibliográfico tomadas de diversos países del mundo como; España, Francia, Estados Unidos, México, Argentina, Brasil, Chile, y Colombia y de ciudades como; Barcelona, Madrid, París se llega a la elaboración de una propuesta prospectiva de urbanismo.

Descriptiva porque bosqueja diversos temas a fin de poder explicarlos y se apoyó en el dicho de otros para fundamentar los conceptos presentados.

Analítica porque se parte de los análisis de indicadores de; población, de empleo, de producción de diversos años para hacer las proyecciones hacia el futuro y ver las posibilidades y su conveniencia para la implementación en un plan de reconstrucción.

Prospectiva por que la propuesta tienen vocación de futuro, apoyada en la metodología prospectiva, pero utilizando los conceptos citados de expertos en la materia y del mismo investigador con formación interdisciplinaria.

La investigación no solo se limita a describir y analizar una sucesión de problemas muy actuales en Bogotá y en muchas ciudades de Colombia y el mundo, sino que se hacen una serie de propuestas, que buscan convertirse en herramientas para el sector público, a fin de contar con derroteros en materia de políticas públicas de movilidad, vivienda y empleo, que lleven a conformar un banco de ideas, para que los profesionales que se ocupan de estas tareas en el gobierno puedan tener insumos que los lleven a implementarlos en los planes de desarrollo locales, prácticas que les permitan la estabilidad política y económica, la gobernabilidad y la gestión eficiente en movilidad, vivienda y empleo en Bogotá Colombia, pero también que pueda ser inspiración para otras ciudades y países.

Si bien el eje central es la planeación para la modernización de las ciudades, además de ser soporte de una nueva política de movilidad, vivienda social y empleo, será fuente de desarrollo y de equidad para Bogotá, el país, y muchas ciudades del mundo, que lleven a un cambio profundo de cultura hacia enfoques visionarios y de futuro, que permitan encaminar la solución de estos grandes problemas nacionales, como son; la movilidad, la vivienda y el empleo

El grado de innovación logrado con la investigación es mostrar; ¿Cómo podría una visión prospectiva sobre urbanización y desarrollo sostenible, pueda generar un proceso de desarrollo que logre satisfacer los niveles movilidad, vivienda y empleo, que requiere el país, comenzando por Bogotá D.C.?

Se aparta de la gran tendencia universal sobre el tema como es la restricción del transporte individual para proponer un desarrollo integrado de todos los sistemas de transporte. Está orientado a que sirva de herramienta a los profesionales que han llegado a los niveles de decisión del Estado con formación diversa y que están interesados en

participar en el proceso de elaboración y gestión de políticas públicas en el desarrollo de sus tareas para buscar solución a las necesidades de movilidad, empleo y vivienda.

Pues aquí contrariamente a lo que estoy proponiendo en este estudio es el mejoramiento de la accesibilidad a Bogotá, que sirva de modelo a las grandes ciudades como una forma de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes para que los gobernantes den respuesta al querer y a las necesidades de sus pobladores y no se dediquen a repetir mecánicamente, esto no se puede.

En tal sentido, constituye un aporte importante para el desarrollo de profesionales multidisciplinarios, dándoles una herramienta para el perfeccionamiento de las competencias necesarias para enfrentar la complejidad y desafíos de solución de problemas vitales que lleven a un mejor nivel de vida de quienes tienen la responsabilidad en la administración del Estado.

Muestra como a través de la integración interdisciplinaria de diversos saberes se puede responder a una visión prospectiva sobre urbanización que pueda generar un desarrollo sostenible, que impacte el proceso de desarrollo en vivienda y empleo, que logre satisfacer los niveles habitacionales y de empleo que requiere Bogotá D.C. pero que puede extenderse a todo el país, cambiando con ello paradigmas que se vuelven verdades absolutas dentro de algunas disciplinas, que los hace defender determinadas posiciones, sin ver otras opciones que con el tiempo pueden ser más ventajosas.

Se llega a concluir que una política de urbanismo con mirada futurista, puede dar solución a la movilidad en el transporte, a la vivienda social y generar empleo, para la población menos capacitada, lo cual da origen a la solución en cascada de una serie de necesidades del ser humano, que le permiten mejorar sus condiciones de vida y a la vez modernizar las ciudades.

Para modernizar las ciudades, se requiere en esencia la creación de ciudades planificadas desde ya, para 5, 10, 100 o 500 años, urbes que crecerán en sus grandes vías de acceso y del centro a la periferia con grandes vías arterias internas de comunicación,

que se erijan cada cinco, diez o veinte cuadras, que reconstruyan el mapa local y modernicen la ciudad.

Las nuevas edificaciones pueden ser levantadas a bajos costos, porque la altura de las mismas genera economías de escala, utilizando tecnologías amigables, que permitirán brindar soluciones de vivienda dignas para todo ser humano en el nuevo siglo.

Se presenta una mirada prospectiva para la planeación de la ciudad, se analiza la habilitación de suelo urbanizable, su importancia en los proyectos urbanísticos, la expropiación por vía administrativa, los servicios y equipamientos básicos que deben tener las nuevas edificaciones, los materiales y componentes, la asistencia técnica, el financiamiento y la movilización de recursos. Se propone cambios tecnológicos en los modos de transporte; busca promover prácticas culturales responsables con el entorno, reducir la vulnerabilidad de todo tipo, reconstruir y ampliar la malla vial que mejore en forma inmediata la movilidad.

Propone la participación de la empresa privada en los proyectos de vivienda, el apoyo y financiación de la vivienda social, la necesidad de satisfacción integral de necesidades, la responsabilidad social empresarial (RSE), la implementación y transferencia de tecnología, trabajo social y participación de las universidades, la fuerza de trabajo y participación de los usuarios o de los presos en la creación de mejores condiciones de vida, a través de la construcción de comunidades de desarrollo integral o la reconstrucción de barrios especialmente en las zonas más deprimidas hasta donde los recursos del estado no pueden llegar a no son suficientes para cubrir todos los costos que implica mejorar la vivienda

Se esboza como podría ser el rediseño de las ciudades, los planes de ordenamiento territorial a largo plazo, el modelo de comunidades integrales autosuficientes, para lograr la ciudad que queremos vivir, se describen algunas experiencias de reconstrucción de ciudades por desastres naturales y el crecimiento hacia arriba.

Se relata cómo en Colombia se ha venido implementando el desarrollo en vivienda y urbanismo, se analiza la vivienda y urbanismo y su influencia mutua, crecimiento y clasificación de la población, evolución de urbanismo y precios de la vivienda y mejoramiento de salarios, el desarrollo humano y distribución del ingreso, para la búsqueda del bienestar, eficiencia y equidad en materia de vivienda social.

La propuesta final plantea un marco teórico de cómo lograr mediante la modernización de las ciudades, el mejoramiento de las deficiencias de vivienda, movilidad y empleo, que catapulten estas poblaciones subdesarrolladas como si fuesen de centros urbanos de países desarrollados, utilizando adecuadamente los pocos o escasos recursos económicos existentes para estos fines.

La reconstrucción de las ciudades comienza por un estudio del desarrollo actual de las mismas, tomando como modelo a Bogotá Colombia, para planear cómo será el futuro desarrollo de esta ciudad, comenzando por el trazado de una nueva malla vial y los desarrollos urbanísticos paralelos que, de una vez por todas de accesibilidad y comodidad a la nueva ciudad, pensando en una mejora que cubra por lo menos unos 500 años adelante.

El estudio hace un breve análisis del plan de desarrollo llamado Bogotá Humana en lo relacionado con los aspectos económicos, sociales y de obras públicas para Bogotá Distrito Capital. Igualmente se plantean elementos básicos para lograr una política adecuada de movilidad y vivienda, la posible financiación de la reconstrucción para la renovación urbana y modernización de la ciudad.

Hace una descripción de algunas normas de urbanismo en Colombia, para ver las directrices que se han trazado en el país en materia de planeación urbanística y expropiación por vía administrativa, tema de suma importancia para adelantar un proyecto de reconstrucción como el que se está proponiendo.

Se plantea el proceso de planeación, negociación, expropiación administrativa de inmuebles, para el rediseño de las ciudades y la modernización de las mismas,

mediante la reconstrucción de la malla vial, la reubicación de dichos desplazados sobre su perímetro en grandes edificaciones que formen una malla vial que den solución a estas poblaciones vulnerables en materia de vivienda.

Concluye que para poder cumplir con estos planes de ordenamiento territorial, se requiere que los proyectos tengan estabilidad, que sean ordenados quizá mediante Leyes futuristas, donde se fijen las directrices para accesibilidad y reordenamiento territorial, agilicen la expropiación, se defina las zonas que requieren afectarse desde ya, para lograr desarrollos ideales y los precios de dichos inmuebles puedan ser congelados para que no dispare el valor de los mismos, por los desarrollos arquitectónicos que se van dando con los nuevos planes de desarrollo y que indudablemente valorizará las viviendas a un mediano plazo.

Se propone la rehabilitación del centro de las grandes ciudades ayudados por proyectos de profesionales en servicio social obligatorio y de personas privadas de la libertad.

Se hace una propuesta de cómo hacer reconstrucción de la malla vial, la concentración de vivienda, la financiación de vivienda sin usura, la burbuja en los precios, la posibilidad de hacer de la ciudad un parque, la asignación de vivienda para los pobladores desalojados de otros sitios por motivo de violencia u otras causas y que el gobierno necesita reubicar.

Describe brevemente el desarrollo arquitectónico en el mundo, muestra algunos desarrollos en las tramas urbanas y modelos de tramas urbanas que nos dejan ver los principales modelos implementados para el desarrollo de las ciudades, lo cual nos permite comprender como podría efectuarse una política adecuada de vivienda para mejorar el estado de la vivienda en Colombia.

Se describen los principios rectores del ordenamiento territorial en Colombia como son; el de soberanía y unidad nacional, la autonomía, la descentralización, la integración, la regionalización, la sostenibilidad, la participación, la solidaridad y equidad

territorial, la diversidad, la gradualidad y flexibilidad, la prospectiva, la paz y convivencia, la asociatividad, la responsabilidad y transparencia, la equidad social y equilibrio territorial, la economía y buen gobierno, la multietnicidad que son el camino que debe guiar el desarrollo urbanístico, si se desea que logremos unas ciudades más desarrolladas.

Se enuncian algunas de las normas urbanísticas aplicadas a la planeación en Colombia especialmente lo relacionado con las competencias en materia de ordenamiento territorial, los planes parciales, la obligatoriedad de los planes de ordenamiento, la formulación de los planes de ordenamiento territorial.

Así mismo se describe brevemente el significado del urbanismo y la clasificación de las normas urbanísticas a fin de entender que son; las normas urbanísticas estructurales, las normas urbanísticas generales y las normas complementarias para poder comprender como desarrollar adecuadamente una política de vivienda de interés social.

Se hace una descripción de lo que son los planes de ordenamiento territorial del Distrito Capital de Bogotá, los planes maestros, las unidades de planeamiento zonal (UPZ), los planes zonales, los planes parciales planes directores de parques, los determinantes de los planes de ordenamiento territorial.

Igualmente se describe que es el ordenamiento del territorio municipal, el objeto del ordenamiento del territorio municipal y distrital, los componentes urbanos del plan de ordenamiento, los componentes rurales del plan de ordenamiento, los contenidos de los planes básicos de ordenamiento.

Se definen las clases de suelo como son; el suelo urbano, el suelo de expansión urbana, el suelo rural, el suelo suburbano, el suelo de protección.

Se describe como se da la actuación urbanística pública, el espacio público en actuaciones urbanísticas, el reparto equitativo de cargas y beneficios, las unidades de actuación urbanística, el desarrollo prioritario de unidades de actuación urbanística, el procedimiento para su caracterización, delimitación y aprobación, la delimitación de las

unidades de actuación urbanística, la ejecución de las unidades de actuación urbanística, la ejecución mediante reajuste de tierras y la cooperación entre partícipes.

Se menciona la compensación en tratamientos de conservación, los fondos de compensación, los índices de edificabilidad, la urbanización en suelo de expansión, el desarrollo y construcción prioritaria.

Se hace una fundamentación legal de la expropiación por vía administrativa por motivos de utilidad pública, procura exponer las entidades competentes para adquirir por enajenación voluntaria o decretar la expropiación de inmuebles, la iniciación del proceso de enajenación forzosa, el procedimiento para la enajenación forzosa, la conformidad de la expropiación con los planes de ordenamiento territorial.

Igualmente se plantean las modificaciones al procedimiento de enajenación voluntaria, la expropiación por motivos de utilidad pública, las condiciones de urgencia, los criterios para la declaratoria de urgencia, la determinación del carácter administrativo, la indemnización y forma de pago, la decisión de la expropiación, la notificación y recursos, los efectos de la decisión de expropiación por vía administrativa, el proceso contencioso administrativo.

Así mismo se describe el concepto de vivienda de interés social, la prestación de servicios públicos domiciliarios, la modificación de los procedimientos de prescripción ordinaria y extraordinaria del dominio, la transferencia de inmuebles, la otorgación de subsidio, la limitación al subsidio familiar de vivienda en especie, la expropiación por motivos de equidad.

Se hace un relato sobre las licencias y sanciones urbanísticas, acreditación de licencia, los principios del régimen normativo, los curadores urbanos, interpretación de las normas urbanísticas vigentes, infracciones urbanísticas, las sanciones urbanísticas, la adecuación a las normas, la obligación de reconstrucción de inmuebles de conservación, la restitución de elementos del espacio público, los procedimiento de imposición de

sanciones, la vigilancia y control de las actividades de construcción y enajenación de viviendas.

Se plantea la rehabilitación de las grandes ciudades, mediante la apertura de grandes vías de acceso y la reconstrucción del centro a la periferia, a través del crecimiento de las urbes hacia arriba, la concentración de vivienda campesina, la financiación de vivienda sin usura, desarrollo de parques, alamedas y jardines públicos, que conviertan a la ciudad en un parque.

Se hace alusión también, a la participación de la nación en el desarrollo urbano, las políticas urbanas y plan de desarrollo de la nación, programas y proyectos, el expediente urbano, las actuaciones urbanas integrales, los macro proyectos urbanos, el desarrollo urbano y agua potable, la incorporación de áreas públicas, los bancos inmobiliarios, la renovación urbana, las áreas catalogadas como de riesgo y el cumplimiento de las normas legales.

Para lograr la reconstrucción de las ciudades se requiere emplear elementos de los cuales se dispone en abundancia en la naturaleza y utilizar muchos componentes reciclados que puedan disminuir costos, para eso se propone; la trituración de piedra para fabricación de recebo, la explotación de terrenos arenosos para recolección de arena, la utilización de molienda para fabricación de los productos finos de construcción, utilización de línea de producción de mineral.

Igualmente se plantea el reciclaje de todos los productos, los residuos de construcción, el uso de trituradoras en el proceso de tratamiento de desechos de construcción, el reciclado de basura para la construcción, reciclado de desechos de construcción, el reciclaje de papel el cual da como resultado final la disminución de costos a través del reciclaje, llevando a que las basuras no se conviertan en una carga o fuente de contaminación sino en una fuente de ingresos económicos.

Así mismo se propone la capacitación del personal adecuado para la siembra y mantenimiento de árboles y jardines de manera que todas las personas se comprometan a

adoptar uno o varios árboles o jardines como si fueran sus seres queridos que ya fallecieron a través de un programa llamado “flores eternas.

En materia ambiental trata de hacer comprender que proteger la naturaleza por el efecto invernadero, no es no utilizar los recursos naturales, sino explotarlos adecuadamente y sobre todo reconstruir los ecosistemas vegetales que generen vida, revivan la vegetación y generen buenos niveles de oxigenación

RECOMENDACIONES

Están dirigidas a los legisladores y gobernantes de turno para que puedan tener una herramienta de enfoque prospectivo que les permita poner en práctica una serie de políticas para lograr el desarrollo de las ciudades a través de la planeación mediante el diseño e implementación de planes de ordenamiento territorial de largo plazo.

Imaginar esas nuevas y modernas ciudades, como quien diseña cualquier equipo, vehículo, o lo que sea, primero debemos conjeturar, cuál podría ser el ideal, luego planear como podría ser su construcción y finalmente poner en práctica lo propuesto, esto permitirá planear un desarrollo adecuado, utilizando los recursos en la medida de la disponibilidad.

Proyectar y aprobar un plan de ordenamiento territorial para Bogotá, de largo plazo en donde se prevea la red vial de acceso a la ciudad a construir a un corto, mediano y largo plazo, que soluciones de una vez por todas, los problemas de movilidad en la ciudad.

Promover la compilación de normas de urbanismo en un decreto presidencial. y la emisión de una ley marco que congele el valor de los precios de los inmuebles permitiendo solo el aumento del IPC por donde se vayan a hacer desarrollos viales o de reubicación de personas.

Impulsar la creación de empresas e coeficientes de reciclaje.

Liderar una integración metropolitana de Bogotá con los municipios vecinos más próximos para poder hacer un desarrollo integrado de esta gran metrópoli.

Hacer el plan sectorizado de la ciudad según actividades para poder desarrollar la ciudad en zonas geoestratégicas que puedan ser manejadas ambientalmente en forma adecuada en el futuro.

Promover una ley que obligue a que las ciudades como Bogotá destinen una cantidad mínima de su presupuesto en todos los gobiernos futuros para los desarrollos del plan vial de accesibilidad y los adelantos paralelos en servicios públicos, vivienda y obras públicas que se requiera sobre esas zonas estratégicas para el desarrollo de las ciudades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acuerdo 15 de 1999. Expropiación por vía administrativa: por el cual se asigna una competencia al alcalde mayor del distrito capital de Santa fe de Bogotá de expropiación por vía administrativa... (1999). Recuperado el 08 de Marzo de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.Gov.Co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=931>.

Aguado Moralejo, I. (2005). Tesis Doctoral: La agenda como instrumento de desarrollo sostenible. Bilbao, España: La agenda 21.

Alcántara Vasconcelos, E. (2010). Análisis de la movilidad Urbana (Espacio, medio ambiente y equidad). Bogotá, recuperado en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>: Corporación Andina de Fomento.

Aparicio Moreno, C. E. (Enero de 2011). Tesis de doctorado en ciencias sociales con orientación en desarrollo sustentable. Desigualdad socio-especial y relaciones de sustentabilidad social en lugares de contraste residencial al norte del área metropolitana de Monterrey. Monterrey, México Recuperado en <http://eprints.uanl.mx/2536/>.

Atencio G., W. J. (2010). macroeconomiaunefa.Blogspot.Com.es. Recuperado el 23 de Abril de 2015, de Informática educativa urbe.: <http://macroeconomiaunefa.Blogspot.Com.es/>.

B. C., & Llorens Gumbau, S. (12 de Diciembre de 2012). Patrones de estrategias de búsqueda de empleo en estudiantes de la universitat Jaume i. Recuperado el 7 de Octubre

de 2015, de http://www.uv.es/selva/guia_empleo/articulos/patrones-busqueda-empleo.htm

Bahamon Álvarez, G. E. (2009). Análisis del proceso de delimitación de espacialidades urbanas. Tesis de investigación sobre estudios urbano-regionales. Medellín, Colombia: <http://www.Bdigital.Unal.edu.co/view/year/2009.html#sthash.rzicoslo.dpuf>.

Bajaron índices de pobreza en Colombia: La pobreza bajó a 27,8% en 2015 y se redujo la desigualdad. (2 de Marzo de 2016). Obtenido de <Http://www.Eluniversal.com.co/cartagena/nacional/bajaron-indices-de-pobreza-en-colombia-76812>

Beltrán Sierra, A. (22 de Julio de 2011). Concepto de la Sec. General 37577. Oficio 2-2011-26357. Colombia. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=44481>

Betancur Alarcón, L. (2014). Agua y territorio: paisajes desvanecidos. Análisis del discurso periodístico sobre el agua. Periodismo, universidad pontificia bolivariana, Medellín, Antioquia., pág. Recuperado en http://scienti.colciencias.gov.co:8081/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0001543897.

Betancur Alarcón, L. (15 de Agosto de 2014). Como lograr espacios públicos de más a menos. El Tiempo, págs. Recuperado en <http://www.eltiempo.com/bogota/como-darle-vida-a-espacios-públicos/14390760>.

Bloguero, L. E. (26 de junio de 2014). Prohibido ser colombiano. El Tiempo, pág. Blog del diario.

Bogotá ciudad de estadísticas, boletín N° 31: población, vivienda y hogares. (2011). Recuperado el 10 de mayo de 2014, de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformaciónTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2011/DICE114-CartillaViHoPe-30062011.pdf>

Bogotá se concentra por una ciudad bien pensada. (2013). Obtenido de http://www.sdp.gov-co/portal/page/portal/portalsdp/pot_2020/cartilla-abcpot-digital1.pdf

Boletín de indicadores económicos. Banco de la República. (2 de Enero de 2013). Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/Documentos/series-estadisticas/informes/bie.pdf>.

Bueno, Mariano. (Abril de 2005). Manual práctico de técnicas de compostaje: Como hacer un buen compost. Recuperado el 10 de junio de 2015, de <http://www.abarrataldea.org/manual.htm>

Bustamante, J. (17 de Mayo de 2012.). Bajaron índices de pobreza en Colombia. Recuperado el 11 de Abril de 2013, de [colprensa@ElUniversalCtgBogotá.: http://www.eluniversal.com.co/cartagena/nacional/bajaron-indices-de-pobreza-en-Colombia-76812](http://www.eluniversal.com.co/cartagena/nacional/bajaron-indices-de-pobreza-en-Colombia-76812)

Caicedo, J. M. (22 de Agosto de 2011). ¿Por qué fracaso la movilidad en Bogotá? El Tiempo, págs. Recuperado en [www.portafolio.co/archivo/22 de agosto 2011-](http://www.portafolio.co/archivo/22-de-agosto-2011-).

Calderón, F. (2009). Crisis y cambio en América Latina. Escenarios políticos prospectivos Recuperado en [http://www.sigloXXI editores.com.ar/ficha. php? libro=978-987-629-076-0](http://www.sigloXXIeditores.com.ar/ficha.php?libro=978-987-629-076-0).

Carolina, S. A., & González Román, P. (2002 a 2005). Análisis especial de las migraciones internas en Colombia. Investigación y reflexión print versión issn 0121-6805.rev.Facultad Ciencias económicas, vol.17, Recuperado en <http://www.google.com.co/imagenes?>

Censo de población de Bogotá. (2005). Recuperado el 3 de Abril de 2011, de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/población/conciliacenso/7_proyecciones_población.pdf

Chirivi B, E., Quiroz P, O., & Rodríguez P, D. (2011). ¿Todo aumento de precio es burbuja? Hacia una mejor comprensión de la información contenida en los índices de vivienda nueva. Recuperado el 20 de Julio de 2011, de http://camacol.co/sites/default/secciones_internas/informe%20Econ%C3%B3mico%20Julio%20-%202011_0.pdf

Chiviri, E. G. (2010). La vivienda 2011-2014: “El gran salto” en la producción habitacional: Informe Económico, No. 3, pp. 1-9. Recuperado el 2011 de 10 de junio, de <http://www.google.com.co/webhp?sourceid=navclient&ie=UTF-8#hl>.

Circular N° 023 de 2010: Componente ambiental en planes de ordenamiento territorial. (2010). Recuperado el 22 de marzo de 2014, de Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.Co/sisjur/normas/normal.Jsp?I=39518#0>

Ciudades Sustentables. (2011). Recuperado el 20 de febrero de 2014, de Recuperado en http://www.mapeo-se.info/sites/default/files/ciudades_sustentables_y_res.pdf.

Colombia Distribución de la Población por edad 1991. (1991). Recuperado el 06 de julio de 2015, de http://www.indexmundi.com/es/Colombia/distribución_por_edad.html.

Comisión stiglitz. (s.f.). Informe de la comisión sobre la medición de desarrollo económico y del progreso social. Recuperado en; [ile:///c:/ users/ Melquisedec/ downloads/ commission_stiglitz_es.pdf](file:///c:/users/Melquisedec/downloads/commission_stiglitz_es.pdf).

Concejo de Bogotá. (2012). [alcaldiabogota.gov.co](http://www.alcaldiabogota.gov.co). Obtenido de Acuerdo 489 de 2012: por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C 2012-2016: <http://www.alcaldiabogota.gov.cosisjur/normas/normal1.Jsp?L=47766>

Concejo de Bogotá. (2011). Proyecto de acuerdo 113 del 2011. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/normal1.jsp?I>

Concepto 167662 del Ministerio de Medio Ambiente, 2011: mecanismos de control y seguimiento a la intervención de áreas protegidas. (2011). Recuperado el 19 de marzo de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/normal.jsp?I=42993>.

Concepto del consejo de estado sobre cesión de baldíos urbanos a los municipios y distritos. (4 de noviembre de 2004). Recuperado el 15 de diciembre de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=15896#0>

Conferencia europea. (1994). Carta de Aalborg. Ciudades sostenibles. Aalborg (Dinamarca).

Conozca en detalle las localidades de Bogotá. (30 de mayo de 2013). Recuperado el 10 de abril de 2015, de <http://www.eltiempo.com/Multimedia/infografia/localidadbogota/>.

Consejo de Estado. (2004). Cesión de baldíos urbanos a los Municipios y Distritos. Recuperado el 24 de mayo de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=15896#0>

Constitución Política de Colombia de 1991. (1991). Recuperado el 10 de noviembre de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=4125>

Continúa aumentando el desempleo en Colombia. (2009). Recuperado el 30 de septiembre de 2009, de www.lacariñosa.com/continua-aumentando-el-desempleo-en-colombia/.

Contratación estatal, Principio de transparencia. (2010). Recuperado el 04 de Abril de 2015, de www.procuraduria.gov.co/relatoria/media/file/flas_juridico/71_CE-RAD-17767.do

Corless, J. (2011, 20 de enero.). Informe de movilidad urbana, cuadros e imágenes erróneas de la congestión, las soluciones. Recuperado en http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/informe%20de%20gestion%20y%20resultados%202011.pdf.

De Gregori, W. (1984). Cibernética social, un método interdisciplinario de las ciencias sociales y humanas. Bogotá: Isca Ed.

De Gregory, W. (2002). Capital intelectual. Bogotá: Mac Graw Hill.

De Marcos M., F. P., González Bustos, M. A., Fernández De Gatta Sánchez, D., González Iglesia, M. A., Gómez Jiménez, M. L., & Ventura Bueno, J. (2016). Derecho de la Edificación Renovación Urbana. Tecnos.ISBN-13:978-8430968718.

De Terán Troyano, F. (1996). Estudios territoriales. Ciudad y territorio, evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996). Revista de ciencia urbana editores. Ministerio de vivienda, 107-108. Recuperado en <http://www.mviv.es>.

De Terán, F. (2000). Introducción: planteamiento urbano territorial en el siglo XXI. Urban N°4, 8 - 13 Issn 1138-0810. Obtenido de Introducción: planteamiento urbano territorial en el siglo xxi. "urban".

Decreto 115 de 2003. Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Cápita, Alcalde Mayor de Bogotá D.C. (2003). Obtenido de <http://Alcaldía Bogotá. Gov.co/sisjur/index.jsp>. 12 de septiembre de 2011

Decreto 1421 de 1993 por el cual se dicta el régimen especial para el distrito especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. (21 de julio de 1993). Recuperado el 07 de Julio de 2011, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=9027>

Decreto 2280 de 2004. Por el cual se reglamenta el proceso de compensación y el funcionamiento de la Subcuenta de compensación interna del régimen contributivo del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga (2004). Recuperado el 21 de septiembre de 2015, de <http://www.AlcaldiaBogota.gov.co/sisjur/normas/norma1jsp?=14313>

Decreto 2288 de 2004. (2004). Recuperado el 18 de noviembre de 2014, de <http://alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?=14313>

Decreto 567 de 2006 por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones. (2006). Recuperado el 14 de mayo de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.Gov.co/sisjur/index.jsp>

Decreto 619 del 2000: por el cual se revisa el plan de ordenamiento territorial de Bogotá D.C. (2000). Recuperado el 14 de Agosto de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.js?l=3769>.

Decreto 798 de 2010. (11 de marzo de 2010). Recuperado el 12 de marzo de 2015, de Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006: <http://alcaldiabogota.gov.cosisjur/normas1.jsp?L=39179>

Decreto nacional 019 de 2012, artículo 182. Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la administración pública. (2012). Recuperado el 18 de abril de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/noprmas/norma1.jsp?>

Decreto nacional 879 de 1998. (2010). Recuperado el 22 de enero de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.Gov.co/sisjur/normas/norma1jsp?I=39179>

Decreto Número 1600 de 2005. Por el cual se reglamentan las disposiciones sobre licencias urbanísticas, reconocimiento de edificaciones y legalización de asentamientos humanos. Ministerio De Ambiente, Vivienda Y Desarrollo Territorial. Inscripción de loteos. (2005). Recuperado el 09 de noviembre de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=3548#0>.

Decreto, 552 de 2012. Por el cual se anuncia la puesta en marcha del proyecto urbanístico de revitalización del centro ampliado triángulo de Bavaria y se dictan otras disposiciones. (2012). Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/norma/Norma1.jsp?i=50865>

Deficid de vivienda se redujo en Colombia. (11 de abril de 2014). Recuperado el 12 de enero de 2015, de <http://www.portafolio.com/economia/deficit-vivienda-se-produjo-colombia>

Department for transport annual report 2006. (10 de junio de 2011). publications. parliament. Obtenido de <Http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200607/cmselect/95/95.pdf>

Desigualdad social: el 74% de Bogotá es estrato uno, dos y tres. (11 de marzo de 2013). Recuperado el 15 de febrero de 2015, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/cms-12672303>

Dinámica del sector de la construcción. (28 de Julio de 2011.). Recuperado el 12 de marzo de 2014, de <http://actualida.vivareal.com.co/2011/07/dinamica-del-sector-de-la-construccion.html>

Dinámica del sector de la construcción Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano y Regional. (28 de Julio de 2011). Obtenido de actualida.vivareal.com.co. Recuperado en <http://actualida.vivareal.com.co/2011/07/dinamica-del-sector-de-la-construccion.html>. 28 de Julio de 2011.

Documento Conpes 3583: Lineamientos de política y consolidación de los instrumentos para la habilitación de suelo y generación de oferta de vivienda. (28 de abril de 2009). Recuperado el 27 de junio de 2015, de: https://www.miniambiente.gov.co/imagenes/normativa/Conpes/2009/conpes_3583_2009.pdf

Echave Martínez, C. (2006). La reconciliación de la escala urbana. Ideas sostenibles. Revista Echave C. Universitat Politècnica de Catalunya, Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/handle/2099/2255>.

El gran salto en la producción habitacional. (2011-2014). Recuperado el 04 de abril de 2013, de Recuperado en <http://www.google.com.co/webhp?Sourceid=navclient&hl=es&ie=utf-8#hl>

El libro verde de sostenibilidad urbana y local en el área de la información. (2012). Obtenido de P., Salvador Rueda: http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/libro_verde_final_15.01.2013_tem7-247905.pdf

Enavazo, M. S. (10 de octubre de 2011). Decálogo para reenfocar las políticas de movilidad, España, Recuperado el 10 de octubre de 2011. ibídem.Pág.2. Obtenido de <http://habitat.aq.upm.es/boletín/n35/amnav.html>

Encuesta multipropósito. (2011). Recuperado el 10 de junio de 2011, de <http://www.sdp.gov.co/porta/page/portall>

Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2013 (ECV) Año 2012 - 2013 Datos definitivos. (marzo de 2014). Obtenido de http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/calidad_vida/Boletin_Prensa_ECV_2013.pdf

Engels, F. (1895-1896). El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre. Die Neue Zeit Bd.2, N°44.

Esquiaga Ganuzas, F. J. (1998). La producción jurídica y su control por el Tribunal Constitucional, pág. 17-24. Valencia, España: Tyrant lo Blanch.

Estratificación socio-económica en Colombia. (2015). Recuperado el 13 de febrero de 2015, de https://es.wikipedia.org/wiki/Estratificaci%C3%B3n_socioecon%C3%B3mica_en_Colombia

Exministra Uribe, B. (s.f.). Habrá-mas-tierras-la-vivienda social. Obtenido de <HTTP://www.portafolio.co/economía/%E2%80%98habra-mas-tierras-la-vivienda-social%E2%80%99>.

Fals Borda, O. (1978). El problema de cómo investigar la realidad para transformarla por la praxis. Cartagena: Punta de lanza-universidad de los Andes, vol. PP. 209-249.

Ferrero, & otros, R. y. (s.f.). (2008).

Ferrero, A. y. (s.f.). www.ietcc.csic.es. Obtenido de Un reconocimiento desde la progresividad habitacional y la producción social del hábitat: http://www.ietcc.csic.es/fileadmin/ficheroa_ietcc/web/eventospublicaciones/cemco/j4/j4_10_aurelio_ferrero.pdf

Ferrero, A., & Basso, L. (2008). Progresividad habitacional, del reconocimiento a la propuesta. El Chaco: Cuaderno urbano. Obtenido de http://www.ietcc.cic.es/fileadmin/Ficheros_IETcc/

Ferrero, A., & Gargantini, D. (2005). El desafío de la institucionalización de la problemática del hábitat en riesgo dentro la formación superior. Caracas: Cyted- comir universidad central de Venezuela, [cd-rom].

Ferrero, A., & Rebord, G. (2013). Aprendizaje desde el hábitat popular. Una experiencia pedagógica en la universidad nacional de Córdoba. Córdoba: Recuperado de www.faudi.unc.edu.ar.

Ferrero, A., Massuh, H., & otros, y. (2007).

Ferrero, A., Massuh, H., Rosa, S., Ortecho, E., Bosio, G., Bosio, C., & Pipa, D. (2007). La responsabilidad social una deuda de la investigación: 1° congreso argentino de estudios sociales de ciencia y tecnología. Eje temático 3: producción y uso del conocimiento. Córdoba: Secyt-unc.

Ferrero, A., Mendizábal, M., Gargantini, D., & Barreta, C. (2009). Capacitación para la gestión local del hábitat. Módulos de asesoramiento, capacitación y transferencia. Espacio editorial isbn 978-950-802-319-3.

Ferrero, A., Ortecho, E., & Turner, J. (1985). El problema de la vivienda en los países del tercer mundo. Reportaje a John Turner. Revista Vivienda N°278, 69-72.

Ferrero, A., Pipa, D., Gargantini, D., & Baso, L. (s.f.). (2004).

Ferrero, A., Pipa, D., Gargantini, D., & Basso, L. (2004). Transferencia tecnológica para la producción de viviendas, desde los gobiernos locales y la comunidad. Mendoza: Lahvi-Cricyt,[cd-rom].

Figuro Salas, J. (2009). La ciudad lineal del centenario: los cien años de la utopía lineal.

Finanzas personales. (4 de octubre de 2012). Portafolio, págs. Recuperado en: <http://www.portafolio.co/finanzas-personales/un-gerente-colombia-gana-75-veces-mas->

que-un-obrero. Obtenido de Finanzas personales: Un gerente en Colombia gana 75 veces más que un obrero.

Forester, V. (1977). El horror económico. Buenos Aires: Fondo de cultura económica.

Foro fiducia inmobiliaria y construcción. (2012). Obtenido de Recuperado en <http://camacol.co/noticias-en-desarrollo-foro-fiducia-inmobiliaria-y-construccion>

Gaggino, R., Berreta, H., & Arguello, R. (2007). Tecnología ambiental para la construcción utilizando plástico reciclado para la vivienda de interés social. Buenos Aires: Edición digital U.N de Quilmes.

Gaggino, R., Berreta, H., & Otros., y. (s.f.). (2007).

Galeano, E. (20 de abril de 2009). lahistoriadeldia.wordpress.com. Obtenido de <https://lahistoriadeldia.wordpress.com/2009/04/20/eduardo-galeano-las-venas-abiertas-de-america-latina-descargar-libro/>

García, R., & Lara, D. (s.f.). Miserias de la Ciencia Económica, ponencia. Recuperado en <Http://www.ucm.es/info/ec/jec7/pdfcom11-2pd> [https://www.dnp.gov.co/portals/0/archivos/documentos/gcrp/presentaciones_renteria/presenta_renteria_camacol_02_nov_07\).pdf](https://www.dnp.gov.co/portals/0/archivos/documentos/gcrp/presentaciones_renteria/presenta_renteria_camacol_02_nov_07).pdf).

Gómez T., Y. (9 de junio de 2015). [eltiempo.com](http://www.eltiempo.com). Obtenido de En Bogotá hay 1.101.464 personas que tienen dos y más propiedades: <http://www.eltiempo.com/bogota/multipropiedad-en-bogota/159184559> de junio de 2015

Gómez, T. (junio de 2015). [eltiempo.com](http://www.eltiempo.com). Obtenido de: En Bogotá hay 1.101.464 personas que tienen dos y más propiedades: <http://www.eltiempo.com/bogota/multipropiedad-en-bogota/159184559>

Goncalves Ordoñez, L. (1999). Kendo-andorra.org. Obtenido de ¿Cómo nos afecta el IPC?: <http://www.Kendo-andorra.org/csn/33dato.htm>

González Arana, O. (27 de Marzo de 2007). Aciertos y desaciertos de las políticas de movilidad en Bogotá. Obtenido de <http://pqr.contraloriabogota.gov.co> Recuperado marzo 2 de 2011

Gregory, W. d., & otros, y. (28 de septiembre de 2011). Manifiesto proporcionalista. Obtenido de <http://www.csproporcional.com.br/> adm/fckanexos/ userfiles// Manifiesto%20 Proporcionalista-pdf

Gutiérrez Aduato, J. A. (2006). Los modelos de desarrollo urbano: ciudad compacta y ciudad difusa. La Paz: Colegio de arquitectos de La Paz.

Gutiérrez Aduato, J. A. (2006). Los modelos de Desarrollo Urbano: Ciudad Compacta y Ciudad Difusa. La Paz.

Herrera, H. (19 de octubre de 2015). Cambio extremo que está transformando el centro de Bogotá. El Tiempo, págs. Recuperado en <http://www.eltiempo.com/bogota/centro-de-bogota-el-cambio-que-atravesia/16406914>.

Herrera, H. (19 de octubre de 2015). eltiempo.com. Obtenido de Cambio extremo que está transformando el centro de Bogotá: <http://www.eltiempo.com/bogota/centro-de-bogota-el-cambio-que-atravesia/16406914>

Hilberseimer, L. (1924). La ciudad vertical. Recuperado en http://www.fcstudio.com.br/satatic/site/academico/cidade_vertical/files/publication.pdf.

Hogar Bambi. (2009). google.com.co. Obtenido de https://www.google.com.co/?gfe_rd=cr&ei=Zo2iVYrl

Humana., P. d. (2012-2016). uniades.edu.co. Obtenido de <http://www3.uniades.Edu.co/explorer/eventos-fast/plan.pdf>

Infante, M., Román, M., & Traverso, J. (2012). El sector español de la construcción bajo la perspectiva de género: análisis de las condiciones laborales. Recuperado el 7 de junio de 2014, de Revista de la construcción, volumen 11. No 1 Santiago abr.2012, 32 a 43.: http://www.scielo.cl/scielo.Php?Pid=s0718-915x2012000100004&script=sci_arttext.

Inicios del transporte en Bogotá. (5 de mayo de 2013). Recuperado el 02 de agosto de 2015, de <http://transportebogota2013.blogspot.com/2013/05/1884-inicios-del-transporte-en-bogota.html>

Inscripción de loteos y parcelaciones. (s.f.). Recuperado el 12 de mayo de 2015, de Tomada en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=3548#0>

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana. Revista Eure, 11-29.

Keynes, J. M. (s.f.). Economía. unmsm. edu.pe. Obtenido de <http://economia.unmsm.edu.pe/Docentes/Roca/Roca-Macro1-04-Casas-Teoriakeynesiana.pdf>

Keynes, J. M. (s.f.). El modelo Keynesiano. Recuperado en <http://economia.unmsm.edu.pe/docentes/rrocag/publi/roca-macro1-04-casas-teoriakeynesiana.pdf>.

La movilidad a través del tiempo en Bogotá. (2013). Recuperado el 13 de Julio de 2014, de <http://transportebogota2013.blogspot.com/2013/05/1884-inicios-del-transporte-en-bogota.html>. HTML.

La Patria, diario de Manizales. (10 de octubre de 2010). Gobierno Santos construiría un millón de viviendas. Cumbre de vivienda y política social.

Labrador, B., & Fausta, P. d. (2008). Hermenéutica del modelo prospectivo para la educación. Telos, revista de estudios interdisciplinarios en ciencias sociales Recuperado en [Http://www.urbe.edu/publicaciones/telos/ediciones/volumen_10-2.html](http://www.urbe.edu/publicaciones/telos/ediciones/volumen_10-2.html). Fecha de consulta 20 de marzo de 2012.

Lachaud, M. A., & Maldonado, H. J. (2011). Commission nationale de lutte contre la drogue (conald): Observatoire haitien des drogues. Revista de economía del Rosario.

Lachaud, M. y., & Higinio, J. (2011). Observatoire Haitien des Drogues. Revista de economía del Rosario, 1-29.

León Mendoza, J. (2010). ¿Cuál es el rol del Estado? Recuperado en <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/ubicaciones/economía/15pdf/rol-estado.pdf>: Instituto de investigaciones Económicas del Perú.

Ley 510 de 1999. (1999). Recuperado el 23 de mayo de 2014, de Recuperado en Http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley1999/ley_0510_1999.html.

Ley 902 de 2004, Por la cual se adicionan algunos artículos de la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones. (2004) ¿Recuperado el 21 de mayo de 2013, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?j=14310>

Ley 1114 de 2007. Por la cual se modifica la ley 546 de 1999, el Numeral 7 del artículo 16 de la ley 789 de 2002 y el artículo 6° de la ley 973 de 2005 y se destinan recursos para la vivienda de interés social. (2007). Recuperado el 23 de abril de 2015, de Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.

Ley 1150 de 2007 Por medio de la cual se introducen medidas para la eficacia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos. (2007). Diario oficial n°46.691 de 16 julio.

Ley 1151 de 2007, artículo 84. (2007). Recuperado el 12 de noviembre de 2014, de Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1.jsp?I=25932>

Ley 1154 de 2011, artículo 3. (2011). Recuperado el 05 de mayo de 2013, de Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>

Ley 1448 de 2011. Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones. (10 de junio de 2011). Recuperado el 05 de marzo de 2015, de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1448_2011.html. Última actualización 21 de abril de 2016

Ley 1450 de 2011, artículo 3. (2011) Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo. 2010-2014. (2011). Recuperado el 23 de abril de 2015, de Publicada en el diario oficial

n° 48.102 de 16 de junio de 2011:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1450_2011.html

Ley 1742 de 2014, artículo 4. (2014). Recuperado el 20 de febrero de 2015, de
Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>

Ley 387 de 1997 por la cual se adoptan medidas para la prevención del desplazamiento
forzado. (18 de Julio de 1997). Recuperado el 12 de marzo de 2015, de Reglamentada
Parcialmente por los Decretos Nacionales 951, 2562 y 2569 de 2001 por la cual se
adoptan medidas para la prevención del desplazamiento forzado; la atención, protección,
consolidación y estabilización socioeconómica de los desplazados:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=340>

Ley 388 de 1997. (1997, Artículo 91). Recuperado el 08 de Julio de 2015, de
[google.com.co: http://www.google.com.co/#q=ley+389+de+1997+alcaldia](http://www.google.com.co/#q=ley+389+de+1997+alcaldia)

Ley 388 de 1997, (julio 18) Por la cual se modifica la ley 9 de 1989 y la ley 2 de 1991 y
se dictan otras disposiciones. (1987). Reglamentada por los decretos nacionales 150 y 507
de 1999; 932 y 1337 de 2002; 975 y 1788 de 2004; 973 de 2005;(1997). Obtenido de
Recuperado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.

Ley 388 de 1997, artículo 100. (1997). Obtenido de Recuperado en
<https://www.google.com/Co/#q=ley+389+de+1997+alcaldia>.

Ley 388 de 1997, artículo 20. (1997). Recuperado el 10 de abril de 2013, de Recuperado
en <http://www.google.com.co/#q=ley+de+1997+alcaldia>

Ley 9 de 1989. (1989). Recuperado el 15 de marzo de 2014, de
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/norma/1.jsp?i=399>

Linares, S. (1991-2001). Tesis de doctorado en geografía análisis y modernización de la
segregación socio espacial en ciudades medias bonaerenses mediante sistemas de
información geográfica: Olavarría, Pergamino y Tandil. Bahía Blanca, Argentina:
Universidad nacional del sur. Recuperado en

<http://www.google.com.co/url?Sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0cc4qfjacahukewi->.

Littman, A. (2009). Transport Policy. En Analysis Techniques, Estimates and Implications, Second edition. 2 de January 2009. Recuperado en <http://www.planetzen.com/node/42731>, el 10 de junio de 2011.

López Castaño, H., & Núñez Méndez, J. (2 de noviembre de 2007). [dnp.gov.co](http://www.dnp.gov.co). Obtenido de [https://www.dnp.gov.co/portales/0/archivos/documentos/GCRP/Presentaciones_Rentaria_Caamacol\(02_nov_07\).pdf](https://www.dnp.gov.co/portales/0/archivos/documentos/GCRP/Presentaciones_Rentaria_Caamacol(02_nov_07).pdf)

López Castaño, H., & Núñez Méndez, J. (2007). Pobreza y desigualdad en Colombia. Diagnóstico y estrategias. Recuperado en [https://www.dnp.gov.co/portales/0/archivos/documentos/gcrp/presentaciones_renteria_camaco\(02_nov_07\).pdf](https://www.dnp.gov.co/portales/0/archivos/documentos/gcrp/presentaciones_renteria_camaco(02_nov_07).pdf).

Luna, D. (30 de marzo de 2011). [David Luna.com.co](http://www.DavidLuna.Com.co). Obtenido de ¿Cómo así que Transmilenio no llega al aeropuerto?: <http://www.DavidLuna.Com.co/noticias/comunicados/Articulo/tabid/72>, Bogotá Colombia

Luque Luque, M. (20 de junio de 2015). La Bogotá inhumana de la administración Petro.

Manfred A., M.-N. (1998). Desarrollo a Escala Humana: conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Montevideo: Nordan-Comunidad, 2ª edición.

Marcos, F. P. (1987). Suspensión del otorgamiento de licencias urbanísticas. Madrid: Monte corvo sa. 1 edición. /isbn 978-847111-250-7 ISBN: 978-84-7111-250-7. p.204.

Marcos, F. P., Gonzáles Bustos, M. A., & Gonzáles Iglesias, M. A. (s.f.). Contratos públicos, urbanismo y ordenación del territorio. Ratio legis.

Marqués, R. (2008). [acontramano.org](http://www.acontramano.org). Obtenido de Experiencia de movilidad sostenible en Bogotá (Colombia), Informe Bogotá: http://www.acontramano.org/antigua/noticias/20081222_Informe_Bogotá.pdf. Recuperado en septiembre 15 de 2011

Más de 6.200.000 parados en España. (25 de abril de 2013). Recuperado el 20 de mayo de 2015, de <http://www.abc.es/economía/20130425/abci-primer-trimestre-paro-201304250900.html>

Más tierras para la vivienda social. (10 de junio de 2011). Portafolio, págs. <http://www.portafolio.co/economía/%e2%80%98habra-mas-tierras-la-vivienda-social-e2%80%99>. <http://http://habitat.aq.upm.es/boletín/n35/amnav.html>. Obtenido de Habrá más tierras para la vivienda social.

Masini, E. (s.f.). La construcción social del futuro. Revista lenguaje, Recuperado en revistalenguaje.univalle.edu.co/index.php/cuadernosadmin/article/.

Massiris Cabeza, A. (1997). Ornamento territorial y procesos de reconstrucción regional. Recuperado el 16 de febrero de 2015, de Revista Perspectiva Geográfica, Programa de Estudios de Posgrado en Geografía (EPG), No. 1, 1997. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC)-Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Págs.: 7-87: <http://www.massiris.com/2012/08/ordenamiento-territorial-y-procesos-de.html>

Medición del desarrollo y el progreso social. Comisión Stiglitz. (s.f.). Recuperado el 21 de junio de 2014, de [ile:///C:/Users/Melquisedec/Downloads/Commission_ES.pdf](file:///C:/Users/Melquisedec/Downloads/Commission_ES.pdf)

Méndez, D. (s.f.). Obtenido de China en el centro de la industria global del reciclaje, *ibídem*.

Méndez, D. (11 de febrero de 2014). www.Zaichina.net. Obtenido de En el centro de la industria global del reciclaje- see more at: [http://www.Zaichina.net2014/02/11/china-en-el-centro-de-la-industria-global-del-reciclaje/11 febrero 2014](http://www.Zaichina.net2014/02/11/china-en-el-centro-de-la-industria-global-del-reciclaje/11-febrero-2014)

Mojica, f. J. (2011). [franciscojojica.com](http://www.franciscojojica.com). Obtenido de El dilema entre pronosticar y construir el futuro: <http://www.franciscojojica.com/articulos/pronconstrfut.pdf>

Mondragón, H. (s.f.). Le Corbusier y la revista Proa: Historia de un mal entendido, tomo 2.

Multan a empresas por violar normas laborales. Multan a cooperativas de trabajo. (9 de febrero de 2013). Obtenido de http://www.eempleo.com/colombia_noticias_laborales/multan-a-cooperativas-de-trabajo/6587027

Muñoz, J. F. (2009). Fjaramillo.blogspot.com. Obtenido de Movilidad y política: <http://Fjaramillo.blogspot.com/2009/03/movilidad-y-politica.html> Recuperado el 13 de septiembre de 2011

Muñoz, J. F. (13 de septiembre de 2011). fjaramillo.blogst.com. Obtenido de <http://fjaramillo.blogst.com/2009/03/movilidad-y-politica.html>.

Narváez Tulcán, L. C. (s.f.). www.eumed.net/cursecon/ecolat <http://agora.unalmed.edu.co>. Obtenido de Observatorio de la economía latinoamericana Bogotá: <http://agora.unalmed.edu.co/docs/rrb=2-laspoliticassociales>

Navascues Palacios, P. (1979). La ciudad lineal de Arturo Soria. Madrid: Publisher: Espasa-Calpe, volumen 3.

Navazo, F. J., & Marius. (2007). habitat.aq.upm.es. Obtenido de Decálogo para reenfocar las políticas de movilidad, Sabadell (España): <http://habitat.aq.upm.es/boletín/n35/amnav.html>, Recuperado en junio 10 de 2011

Navazo, M. (2007). habitat.aq.upm.es. Obtenido de habitat.aq.upm.es > Boletín CF+S > 35: De vuelta al tajo

Navazo, M. (2011). Hábitat [aq.upm.es](http://habitat.aq.upm.es). Obtenido de Hacia una planificación de infraestructuras de transporte que cumpla con la legislación: <http://habitat.aq.upm.es/boletín/n50/n50-amnav.pdf>

Novick, A. (2004). Historias del Urbanismo/ Historias de la Ciudad. Una revisión de la bibliografía.

Ochoa de la Torre, J. M. (1999). La vegetación como instrumento para el control micro climático. Barcelona: Tesis Doctoral.

Ortecho, E., & Cejas, N. (2007). Nuevas políticas, nuevas prácticas. *Revista Savia*, Sonora México, 55-58.

Ortecho, E., & Noelia, C. (s.f.). En la búsqueda de una transformación productiva con equidad.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, S. Y. (1966). Ohchr.org. Obtenido de <http://www.ohchr.org/sp/profesionalinterest/pages/cescr.aspx>

Pareto, V. (1923). *aprendeypienda.com*. Obtenido de <http://www.aprendeypienda.com/2012/05/diagrama-de-pareto.html>

Pensiones de congresistas y magistrados tendrán tope. (2013). *Portafolio: revista de economía*, Recuperado en <http://www.portafolio.co/economia/freno-pensiones-altas-congresistas-y-magistrados>.

Peñalosa, E. (22 de abril de 2013). *eltiempo.com*. Obtenido de ¿Cuánto y dónde debe crecer Bogotá? Entrevista especial: http://www.eltiempo.com/Colombia/Bogotá/articulo-web-new_notas_interior-12755988.html.

Pérez de Uralde, J., & Rodrigan Rubio, M. (2006). *La economía social en Iberoamérica*. Valencia: Fundación Iberoamericana de economía social.

Pérez, R., García Bombal, F., & otros, y. (2013). *Reconstrucción Urbana*, primera edición. Ministerio de vivienda y urbanismo. Gobierno de Chile. ISBN: 978-956-7674-81-7.

Pergamino, Olavarría y Tandil: Aportes de la ecología Urbana y modelos neoclásicos. (2012). *Huellas* N° 16, 12 - 35.

Pértile, V. C. (2012). *Morfología Urbana: los planos de las ciudades*. *Revista geográfica digital*, Igunne. Facultad de humanidades. Unne, año 9 N°18.

Piñera, S. (. (s.f.). *De la catástrofe a la oportunidad*. Obtenido en <http://www.portafolio.com/economía/deficit-vivienda-se-produjo-colombia>.

Pizarro Nevado, R., & Londoño Toro, B. (2005). Derechos humanos de la población desplazada en Colombia Evaluación de sus mecanismos de protección. Bogotá, D.C: Centro editorial Universidad del Rosario.

Población desplazada según años de expulsión. (s.f.). Recuperado el 28 de mayo de 2013, de [Http://www.disaster-info.net/desplazados/informales/rut14_08poblacionporanos.htm](http://www.disaster-info.net/desplazados/informales/rut14_08poblacionporanos.htm).

Políticas de movilidad sostenible en Barcelona. Estudio monográfico medio ambiente. (2003). Obtenido de <http://www.mapfre.com/documentación/publico/i18n/catalogoimagenes/grupo.cmd?path=10240641> Recuperado el 21 de octubre de 2011.

Prieto, E. E. (24 de marzo de 2011). Una política de movilidad. Obtenido de blog Eugenio Enrique Prieto

Proyecto de bicicletas públicas en Bogotá D.C contratos 1185 y 1186, Recuperado el 15/09/2011. (15 de septiembre de 2011). Obtenido de http://movilidad Bogotá gov.co/hiwebx_archivos/audiovideo/estado-sel-arte_bicipublica.pdf

Quintana López, T., Casares Marcos, A. B., Pablo, M. F., Bello Paredes, S., Medina Arnáiz, T., & Fernández De Gatta Sánchez, D. (s.f.). Derecho ambiental en Castilla y León. Tirant lo Blanch.

Reciclaje de papel. (31 de marzo de 2012). Recuperado el 09 de abril de 2015, de http://es.wikipedia.org/wiki/reciclaje_de-papel

Rehabilitación centro urbano. (2009). Obtenido de <http://www.madrid.es/unidad Web/Contenidos/Publicaciones/tema urbanismo/memogest2009/5 revitalizacion centro urb//plandeación.pdf>

Report, together with formal, oral and written minutes' evidence ordered by the House of Commons to be printed 7 February 2007. (07 de febrero de 2007). Obtenido de www.publications.parliament.uk/pa/cm200607/cmselect/cmconst/306/306.pdf,

Recuperado en junio 10 de 2011

Rodríguez Palau, E. y. (mayo de 2007). Colombia una nación multicultural, departamento administrativo nacional de estadística. Obtenido de http://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/colombia_nación.pdf.

Rodríguez Velásquez, J. (2003). Doce años del neoliberalismo en Colombia: apuntes para un debate. Obtenido de [gestiopolis.com: http://www.gestiopolis.com/canales/economía/articulos/64/12neocol.htm](http://www.gestiopolis.com/canales/economía/articulos/64/12neocol.htm).

Rodríguez, P. E. (mayo de 2007). [dane.gov.co](http://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/colombia_nación.pdf). Obtenido de Colombia una nación multicultural, Departamento administrativo nacional de estadística: http://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/colombia_nación.pdf.

Rubbo, M. (1948). Teoría de la organización humana. Oxford.

Rueda Bedoya, R. (6 y 8 de octubre de 2000). [agora.unalmeda.edu.co](http://agora.unalmeda.edu.co/docs/RRB02-LasPoliticassociales.pdf). Obtenido de Las políticas sociales de vivienda en Colombia en la última década, 2000: <http://agora.unalmeda.edu.co/docs/RRB02-LasPoliticassociales.pdf>

Rueda Palenzuela, S. (2007). Modelos Urbanos de ocupación del territorio: la ciudad compacte, la ciudad difusa. Barcelona.

Ruíz, S. C. (1966). Manual para la elaboración de Políticas Públicas. México: Plaza y Valdés.

Sacristán Romero, J. C., León, K. N., Ovalle, D. Y., & Pava Ávila, C. F. (2010-2011.). Vivienda de Interés social un problema social en Bogotá y sus municipios aledaños Soacha. Tesis. Obtenido de <https://www.google.com.co/search?sclient=psy-ab&site=&source=hp&q=>

Salario mínimo 2012. (2012). Obtenido de Recuperado en; http://www.google.com.co/#hl=es&gs_rn=3&gs_ri=psy-ab&cp=32&gs_id=2&xhr=t&q=gana+menos+de2+salarios+m%C3%91imos&es_nrs=true&pf=p&tbo=d&output=search&sclient=psy

Salmerón Escobar, F. (2008). laciudadviva.org. Obtenido de Red "La ciudad viva". Comunicación, participación, influencia mutua Sevilla (Sevilla), consejería de vivienda y ordenación del territorio. Empresa pública suelo de Andalucía Sevilla. Recuperado en federico.salmeron@juntadeandalucia.es: salmeron@junta.deandalucia.es Recuperado en www.laciudadviva.org

Salmerón Escobar, F. (2008.). laciudadviva.org. Obtenido de <http://www.laciudadviva.org>

Salvador Rueda, P. (1999). Taller sobre indicadores de Huella y Calidad Ambiental Urbana. Catalunya: Obtenido de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/pot_20020/documentos/expediente_distrital.pdf

Sampedro Marcos, F. (2010). Seminario de políticas de movilidad urbana y servicios de infraestructura urbana de transporte. Buenos Aires, 13 y 14 de marzo de 2008.: Obtenido en <http://www.eclac.org/drni/noticias/noticias/8/32428/agenda.pdf> Recuperado en junio 10 de 2011.

Sampedro, F. M. (2010). Factores determinantes del consumo ético. Obtenido de Recuperado en: [.webs.uvigo.es/textos/archivos_pdf/consumoetico.pdf](http://webs.uvigo.es/textos/archivos_pdf/consumoetico.pdf)

Secretaría de Ambiente. (2011). Concepto 167662: mecanismos de control y seguimiento a la intervención de áreas protegidas y elementos de la estructura ecológica principal y compensación. Recuperado el 23 de agosto de 2015, de <http://www.alcaliabogota.gov.co/sisjur/normas/norma1-jsp?I42993>

Secretaría distrital de planeación, boletín 56. (Noviembre de 2013). sdp.gov.co. Obtenido de Bogotá ciudad de estadísticas: índice de desigualdad en Bogotá D.C.: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2013/DICE140->

Seminario de políticas de movilidad urbana y servicios. (13-14 de marzo de 2008). Obtenido de <http://www.buenosaires.gob.ar/areas/index/seminario%20de%20pol%c3%8dticas%20de%20movilidad%20urbana%20y%20servicios.php>.

Sentencia C-1074 de 2002 Corte Constitucional de Colombia Expropiación por motivo de utilidad pública o interés social régimen de expropiación para reforma. (2002). Recuperado el 23 de abril de 2015, de <http://www.CorteConstitucional.Gov.co/relatoria/2002/C-1074-02.htm>

Sentencia C-136 Corte Constitucional Colombiana. (1999). Recuperado el 13 de mayo de 2015, de <http://www.CorteConstitucional.gov.co/relatoria/1999/C-136-99.htm>

Sentencia C-227 de 2011: Corte Constitucional. Expropiación por vía administrativa. (2011). Recuperado el 05 de junio de 2015, de <http://www.CorteConstitucional.Gov.co/relatoria/2011/c-227-11.htm>

Sentencia C-258/13: Corte Constitucional Colombiana. Régimen de transición en pensiones a congresistas, magistrados de altas cortes y otros altos funcionarios. (7 de mayo de 2013). Recuperado el 15 de septiembre de 2014, de www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/C-258-13.htm

Sentencia C-370 de 1994 Corte constitucional colombiana: Expropiación por vía administrativa. (1994). Recuperado el 12 de enero de 2014, de <http://www.corteconstitucional.Gov.co/relatoria/providencia.php>.

Sentencia C-476/07: Corte Constitucional Colombiana. Expropiación por vía administrativa, Magistrado ponente. Álvaro Tafur Galvis. (13 de Julio de 2007). Recuperado el 23 de abril de 2015, de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/C-476-07.htm>

Sentencia T-825/14: Corte Constitucional Colombiana. Derecho a la vida digna, magistrada ponente: Gloria Estela Ortiz Delgado. Bogotá, D.C. (05 de noviembre de 2014). Recuperado el 14 de octubre de 2015, de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/c-258-13.htm>

Sigue bajando el desempleo en Colombia. (31 de marzo de 2012). Recuperado el 23 de junio de 2015, de <http://www.elpais.com.co/elpais/economía/noticias/sigue-bajandodesempleo-en-Colombia>

Silva Arias, A. C., & González Román, P. (2009- volumen 17). Un análisis espacial de las migraciones internas en Colombia (2000-2005). Revista Facultad de Ciencias Económicas: ¿Investigación y Reflexión?, 17 N°1, Recuperado en; <http://www.¿google.com.co/ingres?>

Silva Arias, A., & González Román, P. (2009). Un análisis especial de las migraciones internas en Colombia (2000-2005). Revista facultad de ciencias económicas: investigación y reflexión. Vol. XVII N°1, 123-144.

Smith, A. (1776). Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Londres: W. Strahan & T. Cadell.

Somavia, J. D. (13 de febrero de 2012). El pleno empleo es prioridad. El Clarín, pág. Obtenido en <Http://www.onu.org.ar/view.aspx?169>.

Sonnet, R. (1986). Modelo centro periferia, una cosmovisión del mundo. Recuperado el 15 de noviembre de 2014, de http://www.academia.edu/7905901/Modelo_centro_periferia

Thatcher, M. (2013). Bibliografiasyvida.com. Obtenido de <http://www.Bibliografiasyvida.com/bibliografia/t/thatcher.htm>

Toledo, W. (2003-2004). Impulsos de demanda y oferta agregada y las fluctuaciones económicas en Puerto Rico de 1950 a 2002. Revista de economía N° 19 y 20, 35-57. Recuperado en http://iies.faces Ula.ve/revista/articulos/revista_19-20/pdf/rev19_20 toledo.pdf. Recuperado el 10 de febrero de 2012.

Tormo, C. C., Blanes, J. P., Fonseca, M., Ibáñez, J., Mora, S. B., Sintomer, Y., Behringer., J. (2010). La agenda 21: un proceso participativo para el cambio. Recuperado el 10 de junio de 2011, de: <http://www.upv.es/upl/U0566381.pdf>.

Torres, J. E. (2009). El arriendo como principal servicio habitacional de la ciudad consolidada para el segmento de vis en Colombia. Renovación, rehabilitación o expansión urbana, Cenac. Colombia.

Turbay Quintero, J. C. (1999). La expropiación en derecho colombiano: El artículo 58 de la Constitución Política y sus reformas. Colombia: Trabajo de grado.

U. N. (2011). Informe4-b del contrato un-DNP 409 informe final de validación de estudios del metro de Bogotá. Recuperado http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Estudios_Metro/Informe_Final_Validacion-UN-2010.pdf Recuperado el 15 de agosto de 2011.

Uribe, N. (2 de marzo de 2011). Nicolas-uribe.com. Obtenido de Bogotá en movimiento: [http://www.nicolas-uribe.com\(portal/lindex.Php?Module=Pageetter&tid=24](http://www.nicolas-uribe.com(portal/lindex.Php?Module=Pageetter&tid=24)

Vancouver, Conferencia de. (1976). Ciudades para un futuro más sostenible. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/in/a002html>.

Vargas Caicedo, H. (1978). Le Corbusier en Colombia.

Vargas Silva, V. M. (2 de noviembre de 2012). www.eltiempo.com. Obtenido de La década dorada de América Latina: <http://www.eltiempo.com/mundo/Latinoamerica/crecimiento.Economico-en-america-latina.12436407-4>.

Vargas, Ó. R. (2 de noviembre de 2012). [avizora.com](http://www.avizora.com). Obtenido de ¿Qué es el consenso de Washington?: [http://www.avizora.com/atajo/que es/consenso Washington/ 0001 consenso washington.htm](http://www.avizora.com/atajo/que_es/consenso_Washington/0001consenso_washington.htm).

Veeduría Distrital. (11 de noviembre de 2011). [eltiempo.com](http://www.eltiempo.com). Obtenido de Informe sobre la movilidad vehicular en las vías de Bogotá.: http://www.eltiempo.com/Colombia/Bogotá/movilidad-enbog_10809304-4

Vélez, C. E. (2 de septiembre de 2002-2010). Pobreza monetaria en Colombia, nueva metodología y cifras 2002-2010. Obtenido de mesep: [mesep /misión para el empleo de las series de empleo, pobreza y desigualdad](http://mesep.gov.co/mision/mision_para_el_empleo_de_las_series_de_empleo_pobreza_y_desigualdad). Resultados 2º fase pobreza vocero

VII Foro urbano mundial. (2014. Medellín, Colombia). sdp.gov.co. Obtenido de Declaración de las redes de ciudades de América Latina.:

[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/portalsdp/Noticias2014/declaración red ciudades.](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/portalsdp/Noticias2014/declaración_red_ciudades)

Vivas, R., & Bernal Fajardo, A. (2008). google.com.co. Obtenido de Economía y pensamiento administrativo: https://www.google.com.co/?Gfe_rd=cr&ei=p4j9VYWLBTG4mqhhsocybg&gws_rd=ssl#q=vivas%2c+ricardo+y+bernal+fajardo%2c+andr%3%a9s.+econom%3%ada+y+pensamiento+administrativo+pontificia+universidad+javeriana+de+colombia%2c+facultad+de+ciencias+econ%3%b3mic

Weed, G. (. (2002). Cómo se recicla el metal y se convierte en nuevos productos. Recuperado el 12 de abril de 2013, de <http://www.redcicla.com/metal.html>

Zamorano Martín, C. (2008). ciccp.es. Obtenido de Sistema de transporte en plataforma reservada: [http://www.ciccp.es/lmgWeb/Sede20 Nacional/Transportes/plataformas_Reservadas_N4.pdf](http://www.ciccp.es/lmgWeb/Sede20_Nacional/Transportes/plataformas_Reservadas_N4.pdf) Recuperado el 10 de septiembre de 2010

Anexo 1

<p>Concepto 32 de 2007 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.</p>	<p>Conceptúa que como quiera que el Decreto Distrital 325 de 1992, reglamentó el Acuerdo 06 de 1990 en cuanto a usos urbanos, el mismo continúa aplicándose en aquellas zonas donde hasta el momento no se ha proferido la reglamentación del Plan de Ordenamiento Territorial por no haberse expedido aún Unidades de Planeamiento Zonal UPZ. El Plan de Ordenamiento Territorial POT de Bogotá D.C., fue adoptado mediante el Decreto 619 de 2000, de acuerdo con la facultad contenida en el artículo 26 de la Ley 388 de 1997, lo cual implica que el mismo es un Decreto con fuerza de Acuerdo y por lo tanto su modificación sólo puede darse mediante Acuerdos. Dicho decreto fue objeto de revisión a través del 469 de 2003, pero en todas aquellas partes que no fue revisado conserva su vigencia. Posteriormente y con la finalidad de tener un solo cuerpo normativo claro, el mismo Decreto 469 de 2003 facultó al Alcalde Mayor para expedir un Decreto compilatorio en el que se incluyeran las partes vigentes de cada Decreto, esto es el 619 de 2000 y el 469 de 2003, compilación que se hizo a través del Decreto 190 de 2004, el cual se encuentra a la fecha vigente, y no ha sido modificado por ningún Acuerdo Distrital expedido por el Concejo de Bogotá.</p>
<p>Concepto 39084 de 2011 Ministerio de Ambiente, Vivienda y</p>	<p>Manifiesta que la emisión de un concepto no favorable por parte de la Corporación, a la modificación del POT pretendida por el Municipio de Popayán, manifestada por la entidad en su Oficio 4120-E1-114129, no significa que el proceso de concertación ha finalizado, máxime cuando no se ha realizado un pronunciamiento técnico de fondo según el oficio N° 04351 del 31 de mayo de 2011. Se reiteran las recomendaciones señaladas en la respuesta al oficio mencionado y se sugiere agotar</p>

<p>Desarrollo Territorial</p>	<p>adecuadamente el proceso de concertación, entendiendo que es una instancia que les permite, con base en el conocimiento del territorio, la experiencia y la documentación técnica respectiva, buscar consensos, sobre la viabilidad de la propuesta de modificación, así como dejar claro los temas en que no se logren los pretendido acuerdo.</p>
<p>Concepto 61 de 2008 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.</p>	<p>Determina que conforme al artículo 146 del POT, el suelo de protección es una categoría de suelo constituido por las zonas y áreas de terrenos que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse, el tema de la necesidad y obligación de realizar la inscripción en los folios de matrícula inmobiliaria de los predios categorizados como suelo de protección según el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, ha venido siendo estudiado por la Administración Distrital durante cerca de tres años, con servidores de cada una de las Instituciones relacionadas con la materia, esto es el registro específico, será un punto contenido en la Política para el manejo del suelo de protección que se encuentra preparando la Secretaría Distrital de Ambiente y que posteriormente será remitida para ser adoptada mediante Decreto del señor Alcalde Mayor.</p>
<p>Concepto 67069 de 2011 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible</p>	<p>Consulta vigencia actos administrativos. ¿El Ministerio de Ambiente expidió las resoluciones 0583 del 23 de julio de 1999, 1153 de 1999, 0475 del 27 de mayo de 2000 y 621 del 28 de junio de 2000, dentro del trámite para la adopción del Plan de Ordenamiento territorial, por no haber existido concertación de los asuntos exclusivamente ambientales entre la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y el Distrito Capital?</p>

<p>Concepto 8 de 2007 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.</p>	<p>El Decreto Distrital 190 de 2004, por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, y por los cuales se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá y se revisa el mismo, respectivamente, se encuentra vigente a la fecha, es decir, no ha sido modificado por Acuerdos Distritales expedidos por el Concejo de Bogotá, dado que tales Decretos gozan de fuerza de Acuerdo. En cuanto al Decreto Distrital 735 de 1993 reglamentario del Acuerdo 6 de 1990, está vigente para aquellas áreas Distritales que no se encuentren reglamentadas aun por las unidades de planeamiento zonal UPZ.</p>
<p>Concepto 8818 de 2013 Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.</p>	<p>De acuerdo con el artículo 339 de la Constitución Política determina que el Plan Nacional de Desarrollo debe contener una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. Por su parte, el plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución. La ley 1450 de 2011 expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, el artículo 131 indica que la CAR de Cundinamarca, debe destinar el 50% de los recursos percibidos para la financiación de los proyectos de adecuación hidráulica, el artículo 213 prevé que las autoridades ambientales competentes, pueden en el marco de sus competencias, suscribirse a los convenios para la ejecución de proyectos de financiación, establece que la Ley 1450 de 2011, no modificó ni derogó las disposiciones de la Ley 388 de 1997 sobre las cuales se formuló y adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. El artículo 10 de la Ley 388 de 1997, establece que en la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y los distritos deberán tener en cuenta algunas</p>

	<p>determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía, entre las que se encuentra; políticas, directrices y regulaciones sobre prevención de amenazas y riesgos naturales. El artículo 130 del Decreto 190 de 2004, no fue derogado tácitamente por el artículo 131 de la Ley 1450 de 2011, por regular tanto el Decreto Distrital como la mencionada Ley, materias diferentes.</p>
<p>Decreto 1073 de 2012 Nivel Nacional</p>	<p>Establece los criterios y condiciones de distribución de los recursos del 10% del Fondo de Compensación Regional, del Ahorro Pensional Territorial, dicho porcentaje será distribuido entre los municipios de categorías cuarta, quinta y sexta cuyo indicador de necesidades básicas insatisfechas sea inferior o igual a 35%, para cada año. El porcentaje de los recursos del Sistema General de Regalías destinados al ahorro pensional territorial se distribuirá anualmente entre las entidades territoriales que en el año inmediatamente anterior a la vigencia en la cual se hace la distribución, tengan pasivo pensional, según certificación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p>
<p>Decreto 126 de 2007 Alcalde Mayor</p>	<p>Crea la Mesa Interinstitucional para el manejo y control de los servicios de alto impacto referidos a la prostitución y actividades afines en el Distrito Capital, como una instancia permanente de coordinación y asesoría, cuyo objetivo es garantizar la armonía, la efectividad y la participación ciudadana, en las acciones institucionales distritales, encaminadas a la prevención, regulación, manejo, seguimiento, evaluación, y demás programas y acciones respecto de los servicios de alto impacto referidos a la prostitución y actividades afines. La instalación de la mesa interinstitucional la hará el Alcalde Mayor o el Secretario de Gobierno, por delegación suya, dentro del mes siguiente a la entrada en vigencia del presente Decreto.</p>

<p>Decreto 150 de 1999 Nivel Nacional</p>	<p>Dicta reglas para que, si los municipios o distritos no han formulado y adoptado los planes de ordenamiento territorial, el gobernador de instrucciones a la oficina de planeación departamental para que en coordinación con el municipio o distrito se formule y adopte el respectivo plan, fija el plazo para ello y señala que entre tanto las licencias de urbanísticas seguirán expidiéndose de acuerdo con las normas urbanísticas vigentes.</p>
<p>Decreto 1686 de 2000 Nivel Nacional</p>	<p>Indica que los Gobernadores dictarán medidas para que los Distritos y Municipios expidan sus planes de ordenamiento territorial, de conformidad con reglas de concertación estipuladas en la Ley 388 de 1997, y determina el plazo para ello. Estipula las reglas a seguir para la expedición de licencias urbanísticas si no se ha dictado aún el Plan de Ordenamiento.</p>
<p>Decreto 188 de 2004 Alcalde Mayor</p>	<p>Realiza algunas correcciones al decreto 469 de 2003, por el cual se revisó el plan de ordenamiento territorial (POT), adoptado por el decreto 619 de 2000; relacionadas con unos artículos que deben incluirse a la revisión del POT para hacerlo congruente y otras relativas a errores mecanográficos en que incurrió el decreto de revisión.</p>
<p>Decreto 190 de 2004 Alcalde Mayor</p>	<p>Compila los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, por los cuales se expidió el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y se realizó su revisión, respectivamente. Define el suelo de protección como una categoría de suelo constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o</p>

	de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.
Decreto 2079 de 2003 Nivel Nacional	Reglamenta el procedimiento para aprobar las revisiones y ajustes a los Planes de Ordenamiento Territorial, y señala las etapas de concertación y consulta que deben surtirse con los mismos.
Decreto 2201 de 2003 Nivel Nacional	Decreto 2201 de 2003 Nivel Nacional. Por el cual se reglamenta el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, sobre expedición de la respectiva licencia o del correspondiente instrumento administrativo de manejo y control ambiental por parte de la autoridad ambiental local.
Decreto 364 de 2013 Alcalde Mayor	Modifica excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004.
Decreto 367 de 2006 Alcalde Mayor	Establece que cuando exista discrepancia entre el contenido del acto administrativo por el cual se expide un instrumento de gestión o de planeamiento con los planos adoptados en el mismo, se preferirá el texto de la disposición reglamentaria del plan de ordenamiento territorial, salvo que fuere evidente que la discordancia ocurrió por un error de digitación en la transcripción del texto. No obstante, prevalecerán tanto el contenido como los planos del plan de ordenamiento territorial, sin perjuicio de la facultad atribuida al departamento administrativo de planeación distrital de corregir las imprecisiones cartográficas en los planos adoptados por el plan de ordenamiento territorial (POT).
Decreto 3680 de 2011 Nivel Nacional	Reglamenta la ley 1454 de 2011, por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones; en relación con la comisión de ordenamiento territorial (COT), las funciones de la secretaria técnica y en general, las disposiciones sobre

	<p>las organizaciones requeridas para facilitar su funcionamiento. Entre los que está las comisiones regionales de ordenamiento territorial, comisiones departamentales de ordenamiento territorial y comisiones municipales y distritales de ordenamiento territorial.</p>
<p>Decreto 4002 de 2004 Nivel Nacional</p>	<p>Reglamenta los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997. Revisión de los planes de ordenamiento territorial, modificación excepcional de normas urbanísticas, procedimiento para aprobar y adoptar las revisiones, adopción por decreto y relación de los documentos que deben anexarse al proyecto de revisión del plan de ordenamiento territorial o de alguno de sus contenidos.</p>
<p>Decreto 4065 de 2008 Nivel Nacional</p>	<p>Establece que en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que lo desarrollen se deben definir para los suelos urbanos y de expansión urbana, las normas que orientan el tratamiento urbanístico de desarrollo, estableciendo sus particularidades en cuanto a localización, usos principales, compatibles, complementarios, restringidos y prohibidos y las densidades, índices básicos de edificabilidad y demás contenidos técnicos de planificación y gestión que permitan su aplicación real.</p>
<p>Decreto 4160 de 2011 Nivel Nacional</p>	<p>Crea la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional para la Superación de la Pobreza Extrema del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio propio, perteneciente al Sector Administrativo de Inclusión Social y Reconciliación, cuyo objetivo es participar con otras entidades competentes y los entes territoriales, en la formulación de política pública para la superación de la pobreza extrema y coordinar la implementación de la estrategia nacional de superación de la pobreza</p>

	extrema a través de la articulación con actores públicos y privados y la promoción de la innovación social, entre otros.
Decreto 4259 de 2007 Nivel Nacional	Señala los porcentajes mínimos de suelo para el desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social (VIS) o de Interés Prioritario (VIP) en tratamiento de desarrollo. Combinación de la obligación de desarrollo de VIS/VIP en el mismo proyecto, excepciones al cumplimiento de la obligación, cumplimiento de la obligación en el mismo proyecto o mediante traslado a otro proyecto, cumplimiento de la obligación en las entidades públicas que desarrollen programas y proyectos VIS y/o VIP, compra de derechos fiduciarios, inscripción, determina que los municipios y distritos ajustarán sus planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que los desarrollen y complementen a lo señalado en este decreto.
Decreto 43 de 2010 Alcalde Mayor	Adopta el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, define su objeto, su ámbito de aplicación, la delimitación y la clasificación del suelo. Señala los objetivos del Plan, la estructura ecológica principal en el borde norte, la estructura funcional y de servicios, el sistema de equipamientos, el sistema de espacio público- parques y espacios peatonales, el sistema de servicios públicos, los tratamientos urbanísticos, áreas de actividad, usos del suelo y edificabilidad, la localización de suelos para vivienda subsidiable, la pre delimitación de áreas sujetas a planes parciales en el POZ norte, la asignación de los costos de las inversiones, reparto de cargas y beneficios, las inversiones y suelos objeto del reparto, mecanismos para la distribución en el ámbito del plan de ordenamiento zonal del norte, los mecanismos para la adquisición de suelos, la construcción de la infraestructura requerida, la asociación de esfuerzos y mecanismos financieros, gestión para la ejecución del plan de ordenamiento zonal, la estructuración y seguimiento, y dicta

	disposiciones sobre cartografía, compromisos y actividades, aplicación de los avalúos de referencia por parte de las entidades distritales, reconocimiento de los incrementos de valor, entre otras.
Decreto 469 de 2003 Alcalde Mayor	Revisa, ajusta y modifica el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., adoptado por el Decreto Distrital 619 de 2000, con base en la ley 810 de 2003.
Decreto 478 de 2013 Alcalde Mayor	Reglamenta, el subcapítulo 5 del capítulo 5 del título 2 del Decreto Distrital 364 de 2013. Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004 y adopta disposiciones para garantizar la generación de vivienda de interés prioritario en la ciudad de Bogotá, D.C.
Decreto 478 de 2013 Alcalde Mayor	Reglamenta, el subcapítulo 5 del capítulo 5 del título 2 del Decreto Distrital 364 de 2013 ¿Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004 ¿y adopta disposiciones para garantizar la generación de vivienda de interés prioritario en la ciudad de Bogotá, D.C.?
Decreto 478 de 2013 Alcalde Mayor	Reglamenta, el subcapítulo 5 del capítulo 5 del título 2 del Decreto Distrital 364 de 2013. Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004 y adopta disposiciones para garantizar la generación de vivienda de interés prioritario en la ciudad de Bogotá, D.C.

<p>Decreto 511 de 2010 Alcalde Mayor</p>	<p>Determina y articula las funciones de las Entidades Distritales, en relación con la adquisición de la propiedad y/o mejoras; titulación, recibo, administración, manejo y custodia, de los inmuebles ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable.</p>
<p>Decreto 537 de 2011 Alcalde Mayor</p>	<p>Regula el intercambio de suelo por derechos de edificabilidad adicional como un mecanismo para la adquisición de los suelos correspondientes a la malla vial arterial y sus intersecciones, el Parque Metropolitano Guaymaral, y las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA) de los cuerpos de agua, en desarrollo del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios establecido en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997 y en los términos de los artículos 72 y 73 del Decreto Distrital 043 de 2010 y de los artículos 35 y 37 del Decreto Distrital 464 de 2011. Operará sin perjuicio de los demás mecanismos ordinarios establecidos en las normas para la adquisición de suelos por parte del Distrito.</p>
<p>Decreto 552 de 2012 Alcalde Mayor</p>	<p>Anuncia a los interesados y a la ciudadanía en general, la puesta en marcha del proyecto urbanístico de iniciativa pública denominado Triángulo de Bavaria, dirigido a promover la transformación y recualificación de una zona con baja densidad y con usos del suelo en proceso de sustitución, como parte del proyecto de revitalización de la zona industrial priorizado en el Plan de Desarrollo, económico, social, ambiental y de obras públicas 2012-2016 ¿Bogotá Humana?. El proyecto buscará la densificación del sector y la mezcla de usos, incluida la vivienda de interés social y prioritario, y la generación de nuevos espacios públicos, aprovechando la localización y sobre todo, la cercanía a sistemas de transporte masivo existentes y proyectados y a zonas de empleo, para propiciar la revitalización del centro ampliado en los términos del Plan de Desarrollo Bogotá Humana. Sin perjuicio de su carácter de proyecto de iniciativa pública, en la gestión del mismo se</p>

	<p>buscará en primer término concretar alianzas con los propietarios de los inmuebles, y con inversionistas y constructores.</p>
Decreto 619 de 2000 Alcalde Mayor	<p>Adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá</p>
Decreto 75 de 2013 Nivel Nacional	<p>Reglamenta el cumplimiento de los porcentajes de suelo destinado a programas de vivienda de interés social y/o prioritaria para predios sujetos a los tratamientos urbanísticos de desarrollo y renovación urbana, establecido en el componente urbano de los Planes de Ordenamiento Territorial, de esta manera define el porcentaje mínimo, tomando como componente la población, de acuerdo con la información expedida anualmente por el DANE, porcentaje de carácter obligatorio que deberá ser aplicado en las nuevas solicitudes de planes parciales o de licencias de urbanización; así mismo, detalla los requisitos a tener en cuenta cuando la vivienda de interés social supere los 135 SMLMV.</p>
Decreto 798 de 2010 Nivel Nacional	<p>Reglamenta Parcialmente la Ley 1083 de 2006 "por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible", estableciendo los estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de la vivienda, los equipamientos y los espacios públicos, necesarios para su articulación con los sistemas de movilidad, principalmente con la red peatonal y las ciclo rutas que complementen el sistema de transporte y se establecen las condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano de los municipios y distritos que hayan adoptado plan de ordenamiento territorial, en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997. Las disposiciones de este Decreto solo se aplicarán a las zonas y predios urbanizables no urbanizados sujetos a las actuaciones de urbanización a los que se les haya asignado el tratamiento urbanístico de desarrollo en suelo urbano o de expansión urbana;</p>

	también se aplicarán la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de las vías del perímetro urbano del respectivo municipio o distrito. Además, los municipios y distritos podrán establecer condiciones urbanísticas de calidades superiores a las previstas en el presente Decreto.
Decreto 932 de 2002 Nivel Nacional	Define y enmarca la revisión de los Planes de Ordenamiento Territorial, ordenada por la ley 388 de 1997, que deben efectuar los distritos y municipios, la oportunidad y viabilidad de las revisiones, términos para proponer la revisión, las revisiones extraordinarias y el procedimiento para ello.
Fallo 644 de 2002 Tribunal Administrativo de Cundinamarca	Si bien la Corte Constitucional mediante sentencia C-795 de 2000, retiró del ordenamiento jurídico el art. 7 de la Ley 388 de 1997, la competencia de los municipios y del Distrito para expedir el Plan de Ordenamiento Territorial no deviene únicamente del citado artículo, sino que viene de los Planes de Desarrollo Territorial y del Plan General de Desarrollo, además tiene raigambre directo con los arts. 311 y 313 numerales 2 y 7 de la Constitución Política.
Fallo 934 de 2002 Tribunal Administrativo de Cundinamarca	La función de ordenamiento del territorio comprende una serie de acciones, decisiones y regulaciones, que definen democrática, participativa, racional y planificadamente, el uso y desarrollo de un espacio físico territorial con base en parámetros y orientaciones de orden demográfico, urbanístico, rural, ecológico, biofísico, sociológico, económico y cultural. Así, el Plan de Ordenamiento territorial, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del

	territorio, que se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.
Ley 1083 de 2006 Nivel Nacional	Establece que con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros adoptados. Para ello los Alcaldes de los municipios y distritos tendrán un plazo de 2 años, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Señala los parámetros que deben tenerse en cuenta para el acceso de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, y dicta algunas disposiciones sobre gestión ambiental.
Ley 1228 de 2008 Nivel Nacional	Determina las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional. Señala que lo dispuesto en la presente ley deberá ser incorporado en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial y Planes Básicos de Ordenamiento Territorial de que habla la Ley 388 de 1997 y que por disposición legal debe ser adoptada en cada uno de los municipios del país.
Ley 1447 de 2011 Nivel Nacional	Desarrolla el artículo 290 de la Constitución Política de Colombia, relacionada con el examen periódico de los límites de las entidades territoriales; establece como responsabilidad del Congreso de la República fijar o modificar el límite de regiones territoriales del orden

	<p>departamental y del Distrito Capital de Bogotá; a las Asambleas Departamentales, el de municipios y provincias territoriales, y al Gobierno Nacional el de las entidades territoriales indígenas. Para el examen periódico de los límites se realizará diligencia de deslinde por parte del el Instituto Geográfico Agustín Codazzi- IGAC. De igual forma establece el concepto y procedimiento para el deslinde y los límites tradicional y dudoso. Y señala como artículo transitorio que, en un plazo no mayor de tres años, contados a partir de la vigencia de esta Ley, las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, revisarán y actualizarán los expedientes de límites dudosos radicados en el Senado de la República y que no hayan concluido su trámite.</p>
<p>Ley 1454 de 2011 Nivel Nacional</p>	<p>Dicta normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y modifica otras disposiciones. Establece sobre el Régimen Fiscal especial para las Áreas Metropolitanas, en desarrollo de lo previsto en el artículo 319 de la Constitución Política, además de los recursos que integran el patrimonio y renta de las áreas metropolitanas. Las áreas metropolitanas que se encuentren constituidas a la fecha de entrada en vigencia la presente ley, cada concejo municipal a iniciativa de su alcalde expedirá un acuerdo en el que se señalen las fuentes de los aportes a los que se compromete el respectivo municipio con destino a la financiación de las funciones de la entidad, así como los porcentajes de dicha participación.</p>
<p>Ley 1617 de 2013 Nivel Nacional</p>	<p>Expide el régimen para los Distritos Especiales, entidades territoriales, sujetos a un régimen especial; con el objetivo de dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; determinando los principios bajo los cuales deben actuar y las autoridades principales; así mismo</p>

	<p>establece los requisitos para la creación de distritos, para la fijación y modificación de límites distritales, para la realización de un deslinde; determina que durante cada periodo de gobierno se deberá contar con un Plan de Desarrollo Distrital y un Plan de Ordenamiento Territorial Distrital, base para la formulación de los demás planes sectoriales. Además de esto establece la organización político y administrativa del distrito, compuesta por el concejo distrital, el alcalde distrital, las entidades descentralizadas distritales, las localidades, los alcaldes locales, las juntas administradoras, los fondos de desarrollo local; les corresponde también a los distritos preservar las características o condiciones que los hacen especiales, por ejemplo, el régimen portuario; el régimen para el fomento y desarrollo del turismo, del fomento de la cultura, protección, recuperación y fomento de los bienes que integran el patrimonio artístico, histórico y cultural de los Distritos; las normas relativas al fomento del desarrollo económico y social de los distritos de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena de Indias y Santa Marta; y del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales y del medio ambiente, finalmente dicta las disposiciones sobre el régimen fiscal aplicable a los distritos.</p>
<p>Ley 1753 de 2015 Nivel Nacional</p>	<p>Adopta el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país". En aquellos casos en que los planes de ordenamiento territorial (POT) contengan disposiciones sobre materias cuya reglamentación sea competencia de la Nación, e impidan la ejecución de los planes y programas de interés nacional establecidos en la presente ley, la entidad nacional cabeza del sector correspondiente podrá promover conflicto de competencia administrativa, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a fin de que se decida quién es competente para reglamentar el respectivo asunto. En el evento de que el Consejo de Estado conceptúe que las</p>

	competencias de la Nación fueron invadidas, las autoridades territoriales deberán aplicar las normas de carácter nacional vigentes sobre la materia. (Artículo 231).
Ley 388 de 1997 Nivel Nacional	El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.
Ley 507 de 1999 Nivel Nacional	Modifica la Ley 388 de 1997, prorroga el plazo para que los municipios y distritos formulen y adopten los planes y esquemas de ordenamiento territorial (POT), hasta el 31 de diciembre de 1999, determina la vigencia de estos planes, la implementación de un plan de asistencia técnica, proyectos de planes, estudio y adopción del Plan, señala la obligación de los Concejos de celebrar un cabildo abierto previo al estudio y análisis de los P.O.T y autoriza a los municipios y distritos a contratar créditos blandos para pre-inversión en el sector de planeación y servir la deuda con recursos de las transferencias de los ingresos corrientes de la Nación.
Ley 902 de 2004 Nivel Nacional	Adiciona la ley 388 de 1997, en cuanto al concepto, contenido y alcance de las normas urbanísticas, y parámetros para definir la vigencia y revisión de los Planes de Ordenamiento.
Resolución 124 de 2013 Corporación Autónoma Regional de	Declara concertados los asuntos ambientales concernientes al proyecto de modificación excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital de Bogotá. El Distrito Capital deberá dar cumplimiento a los asuntos ambientales establecidos en la denominada Acta de Concertación Final, suscrita con la autoridad ambiental, así como los expuestos en la presente resolución, los cuales serán objeto de

<p>Cundinamarca - CAR</p>	<p>seguimiento y control por parte de las autoridades correspondientes, respecto de los asuntos objeto de concertación, entre otros, los relacionados con suelos de protección, franjas de aislamiento y protección de las rondas de ríos y quebradas y demás cuerpos de agua, la implementación del Proyecto de Adecuación Hidráulica del río Bogotá, así como la gestión integral del riesgo e implementación de acciones relacionadas con mitigación y adaptación al cambio climático, control y manejo para el saneamiento básico rural, el manejo integral del relleno sanitario Doña Juana, la protección de infraestructura de servicios públicos, la generación de espacio público efectivo y la provisión de agua para la zona rural, los desarrollos en suelos de expansión urbana, centros poblados y propender por el respeto a la estructura ecológica y demás elementos ambientales, así como garantizar la implementación de los acuerdos relacionados con las piezas rurales y áreas de expansión del borde norte de Bogotá y demás temas expuestos en el acta final.</p>
<p>Resolución 184 de 2012 Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio</p>	<p>De conformidad con el artículo 119 de la Ley 1450 de 2011 ¿Plan Nacional de Desarrollo ¿que establece que los alcaldes de los municipios, y distritos, en un plazo máximo de doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la citada Ley, definirán las metas mínimas para la gestión, financiamiento y construcción de vivienda de interés social; el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, estableció la Metodología para su definición durante el periodo 2012¿2015. Estipula que la distribución de las metas se realizará en viviendas rurales y urbanas, incluyendo hogares afectados por el Fenómeno de la Niña 2010-2011, población desplazada por la violencia y localizada en zonas de alto riesgo, con especial énfasis en la oferta para vivienda de interés social (VIS). Finalmente, se señala que los municipios y distritos tendrán</p>

	un plazo máximo de cuatro (4) meses para adecuar sus planes de desarrollo a los propósitos contenidos en la Resolución 184 de 2011.
Resolución 228 de 2015 Secretaría Distrital de Planeación	Dilucida las imprecisiones cartográficas contenidas en los Mapas del Decreto Distrital 190 de 2004, y precisa el límite del perímetro urbano de Bogotá, D.C. de acuerdo con la parte motiva de la presente resolución.
Resolución 511 de 2012 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Establece el procedimiento para la realineación de la Reserva Forestal Protectora Productora de la Cuenca Alta del río Bogotá. Para iniciar dicho proceso se tiene que cumplir con unas etapas las cuales son: determinar el suelo urbano, de expansión urbana y áreas ocupadas por infraestructuras, equipamientos básicos y de saneamiento ambiental en el suelo rural asociados al suelo urbano y de expansión urbana, que han sido concertados con la corporación autónoma regional respectiva y determinar las áreas del suelo rural que siguen manteniendo las condiciones de reserva forestal.
Resolución 724 de 2010 Secretaría Distrital del Hábitat	Delega en (el) la Subsecretaria (o) de Planeación y Política de la Secretaría Distrital del Hábitat, la función de proferir las actuaciones de trámite que sean necesarias para dar impulso a los procedimientos relacionados con la Resolución 147 de julio 8 de 2008, por medio de la cual se identificaron los predios de desarrollo prioritario para vivienda de interés social y vivienda de interés prioritario en el Distrito Capital.
Sentencia 431 de 2000 Corte Constitucional	Los efectos perversos que podría originar la aplicación del silencio administrativo en relación con el tema ambiental, no permiten reconocerle legitimidad a los objetivos que pretenden hacer valer: la celeridad y eficacia en el desarrollo de la función administrativa, quedando en entredicho la razonabilidad y proporcionalidad de la

	<p>medida. Si bien es cierto que la utilización de este silencio permite contrarrestar el potencial riesgo de retraso que puedan llegar a sufrir los POT en el proceso de su aprobación, es claro que el mismo se satisface a costa del daño irreversible y permanente que puede sufrir el medio ambiente</p>
--	---

Anexo 2.

RELACIÓN DE NORMAS SOBRE EXPROPIACIÓN Y AFINES EN COLOMBIA.

1. Constitución de la República de Colombia, 6 de octubre de 1821.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
2. Constitución de la República de Colombia, 29 de abril de 1830.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
3. Constitución del Estado de la Nueva Granada, 29 de febrero de 1832
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>. Constitución Política de la República de la Nueva Granada, 20 de abril de 1843.
4. Constitución Política de la Nueva Granada, 20 de mayo de 1853
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>. Constitución Política para la Confederación Granadina, 22 de mayo de 1858.
5. Constitución de los Estados Unidos de Colombia, 8 de mayo de 1863.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
6. Constitución de la República de Colombia, 4 de agosto de 1886
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>. Asamblea Nacional Constituyente. Acto Reformatorio Número 6, Por el cual se sustituye el artículo 32 de la Constitución Nacional. 5 de abril de 1905.
7. Asamblea Nacional Constituyente. Acto Legislativo Número 3.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.

-
8. Reformatorio de la Constitución Nacional. (31 de octubre de 1910). <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 9. Congreso de la República. Acto Legislativo Número 1. Reformatorio de la Constitución, (5 de agosto de 1936) <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 10. Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de Colombia 1991. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 11. Código de Petróleos (Decreto 1056 de 1953, 20 de abril), Colombia. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 12. Código de Procedimiento Civil. Decretos 1400 y 2919 de 1970. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 13. Código de Recursos Naturales. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 14. Decreto Ley 2811 de 1974. 15 <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 15. Ley 56 de 1981. Por la cual se dictan normas sobre obras públicas de generación eléctrica, y acueductos, sistemas de regadío y otras y se regulan las expropiaciones y servidumbres de los bienes afectados por tales obras. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 16. Código de Régimen Municipal. Decreto-Ley 1333 de 1986. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 17. Ley 9 de 1989. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 18. Ley 41 de 1993. Por la cual se organiza el subsector de adecuación de tierras y se establecen sus funciones. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 19. Ley 128 de 1994. Orgánica de Áreas Metropolitanas. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.

-
20. Ley 142 de 1994. De Servicios Públicos Domiciliarios.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 21. Ley 160 de 1994, por la cual se crea el Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino, se establece un subsidio para la adquisición de tierras, se reforma el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria y se dictan otras disposiciones.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 22. Ley 388 de 1997. Por el cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones. Recuperado en
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 23. Sentencia C-216/93. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 24. Sentencia C-153/94. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 25. Sentencia C-179/94. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 26. Sentencia C-370/94. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 27. Sentencia C-389/94. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 28. Sentencia C-428/94. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 29. Sentencia C-106/95. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
 30. Sentencia C-358/96. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.

-
31. Sentencia C-379/96. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
32. Sentencia C-531/96. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
33. Sentencia C-008/97. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
34. Sentencia C-374/97. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
35. Sentencia C-127/98. Jurisprudencia Corte Constitucional Colombiana.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
36. Jurisprudencia Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo Sección
Primera, Radicado Número: 1997-4207.
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.
37. Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. Radicado Número 1997-4341.
Santa Fe De Bogotá. 1997 <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>.