

La articulación urbana de conjuntos cerrados.

Estudio de caso en la localidad de Suba, Bogotá*

Fecha de recepción: 10 de febrero de 2022 | Fecha de aprobación: 11 de julio de 2022 | Fecha de publicación: 30 de abril de 2023

Irene Arango De Vengoechea

Investigadora independiente

Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-4673-8732>

irenearangov@gmail.com

Resumen En la actualidad más de un tercio de los hogares de Bogotá vive en conjuntos cerrados. Desde el año 2000, esta es la forma predominante de construcción de vivienda formal en la ciudad. El nuevo patrón urbano tiende a segregar las poblaciones, privatizar la seguridad y transformar negativamente el espacio público. La proliferación del modelo de ciudad de conjuntos cerrados y centros comerciales genera, además, una desarticulación urbana que evidencia un creciente problema de planificación. En este artículo se proponen lineamientos y estrategias para enfrentar esta problemática a partir del análisis histórico, planimétrico y normativo de un área objeto de estudio en la ciudad de Bogotá. El estudio se desarrolla en la localidad de Suba, por ser esta una de las zonas con mayor aglomeración de conjuntos cerrados en la ciudad, lo que la convierte en un caso ideal para investigar y proponer soluciones al fenómeno urbano global.

Palabras clave conjuntos cerrados, enclaves residenciales, patrones urbanos, tejidos urbanos

* Artículo de investigación científica



The Urban Articulation of Gated Communities.

A Case Study in the District of Suba, Bogotá

Abstract Currently, more than one third of the households in Bogotá live in gated communities. Since 2000, this has been the predominant form of formal housing construction in the city. The new urban pattern tends to segregate populations, privatize security, and negatively transform public space. The proliferation of the city model of gated communities and shopping malls also generates an urban disarticulation that evidences a growing planning problem. This article proposes guidelines and strategies to address this problem based on a historical, planimetric and regulatory analysis of a study area in the city of Bogotá. The study is carried out in the locality of Suba, as this is one of the areas with the greatest agglomeration of gated communities in the city, which makes it an ideal case to investigate and propose solutions to the global urban phenomenon.

Keywords gated communities, residential enclaves, urban patterns, urban fabrics

A articulação urbana dos condomínios fechados. Estudo de caso na localidade de Suba, Bogotá

Resumo Atualmente, mais de um terço das famílias de Bogotá mora em condomínios fechados. Desde 2000, essa é a forma predominante de construção da habitação formal na cidade. O novo padrão urbano tende a segregar as populações, privatizar a segurança e transformar negativamente o espaço público. A proliferação do modelo de cidade de condomínios fechados e shoppings gera, além, uma desarticulação urbana que evidencia um crescente problema de planejamento. Neste artigo propõem-se diretrizes e estratégias para enfrentar essa problemática a partir da análise histórica, planimétrica e normativa de uma área objeto de estudo na cidade de Bogotá. O estudo é realizado na localidade de Suba, por ser ela uma das zonas com maior aglomeração de condomínios habitacionais na cidade, que a torna um caso ideal para pesquisar e propor soluções ao fenômeno urbano global.

Palavras-chave condomínios habitacionais, encaves residenciais, padrões urbanos, tecidos urbanos

Introducción

Las transformaciones de las ciudades en los últimos cincuenta años han llevado, en numerosos casos, a la consolidación de un modelo de ciudad basado en la construcción de conjuntos cerrados y centros comerciales. Según la exposición Ciudad Isla, el conjunto cerrado es un fenómeno global y un producto inmobiliario de masas que surge en los Estados Unidos en los años sesenta y se difunde velozmente por América Latina, África y Asia. Este modelo de ciudad inventado por y para las élites se compone por centros comerciales, conjuntos cerrados y por una dependencia del vehículo como principal modo de transporte (Bermúdez et al., 2019, p. 1). De este modo, se evidencia un nuevo patrón urbano que, tanto en su dimensión como en su forma, segrega las poblaciones mediante enclaves fortificados, privatiza la seguridad y transforma el espacio público (Caldeira, 2000, p. 13). Los enclaves fortificados equivalen a “espacios privatizados, cerrados y monitoreados, destinados a residencia, ocio, trabajo y consumo. Pueden ser *shopping centers*, conjuntos comerciales y empresariales, o condominios residenciales” (Caldeira, 2000, p. 14).

El conjunto cerrado en Bogotá es, por lo general, un proyecto de uso residencial con tipologías edificatorias variadas que restringe el acceso a su interior por medio de cerramientos (figura 1); utiliza múltiples medidas de seguridad, garantiza una homogeneidad de clase social, se vende como símbolo de estatus y seguridad, segrega a las personas en el espacio urbano, separa lo público de lo privado, deja la calle inactiva por su mono-uso, exalta el uso del vehículo privado y desarrolla en su interior espacios comunales privados que se

rigen por normas que los determinan. “Hoy en día, el 38 % de los hogares de Bogotá vive en más de 3500 conjuntos cerrados, los cuales, desde el año 2000, constituyen la forma predominante de construcción de la vivienda formal de la ciudad” (Bermúdez et al., 2019, p. 5). La mayoría de la vivienda formal en Bogotá está entonces destinada a tipologías arquitectónicas similares, enmarcadas dentro de cerramientos y sobre supermanzanas que se repiten a lo largo de toda la ciudad como un nuevo patrón urbano de segregación espacial, el cual determina así la forma de la ciudad y se constituye en un negocio inmobiliario exitoso, pero se diferencia del tejido tradicional de la ciudad. Con sus morfologías y tipologías de mayor escala, este modelo, además de aislarse del espacio público con cerramientos, elimina los usos mixtos del espacio en la ciudad. El nuevo modelo de ciudad resultante evidencia un problema de desarticulación urbana generada por la proliferación de los conjuntos cerrados y centros comerciales. Por esta razón, se abordó dicha problemática para el desarrollo de esta investigación mediante un caso de estudio en Bogotá.

Para medir la desarticulación urbana se desarrolló un análisis multiescalar sobre el caso de estudio. Las herramientas que se utilizaron fueron datos oficiales y actuales de la Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá (IDECA), del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), del Catastro de Bogotá, de la Secretaría de Seguridad, del Sinupot y de Google Earth. Con estos datos se crearon planos en ARCGIS que revelaron la información y la mostraron gráficamente con cifras. Cada capa aportó elementos para definir la



Figura 1. Vista aérea de conjuntos cerrados en la localidad de Suba, Bogotá

Fuente: cortesía de Doris Tarchopulos

condición urbanística y la manera como la planificación urbana puede proponer lineamientos para su transformación, utilizando sugerencias de diseño para un plan de integración del espacio público y de articulación de los conjuntos cerrados.

Marco teórico

El conjunto cerrado en Bogotá surgió y evolucionó por múltiples razones. Una de ellas fue el miedo a la violencia, lo cual generó la búsqueda de la seguridad individual. Este modelo de vivienda se instauró en la ciudad a partir de los años sesenta con el Acuerdo 65 de 1967, con las inicialmente denominadas agrupaciones de vivienda (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1967). Los promotores de los conjuntos cerrados ofrecieron seguridad a sus habitantes dentro de estos

complejos urbanos, razón por lo cual se volvieron predominantes en el mercado inmobiliario y se vendieron con gran éxito en el contexto bogotano. Sin embargo, se trató de un modelo habitacional poco cuestionado en términos de su impacto residencial.

Este nuevo patrón urbano creó una ciudad cerrada, con restricciones de acceso al interior de estos cercados, lo cual generó segregación socioespacial. De La Carrera (2014) denomina a este tipo de ciudad como blindada al paso del tiempo y a los requerimientos de los habitantes (p. 54), teniendo como resultado una entidad poco flexible. “En la actualidad, hacemos que las ciudades se conviertan en sistemas cerrados. Para hacer que sean mejores, debemos convertirlas en sistemas abiertos” (Sennett, 2015, p. 143). Los sistemas abiertos permiten, por el contrario, eventos

fortuitos y formas de mutación (Sennett, 2015, p. 148) y son favorables para urbanizaciones democráticas, inclusivas e igualitarias. El ámbito urbano más importante es pues el espacio público, debido a que es accesible a todos los habitantes y, por lo tanto, es indispensable que sea un lugar abierto, incluyente, seguro, atractivo y libre de barreras, para así superar la segregación socioespacial.

Según Sardar (2010), el conjunto cerrado es la forma física del consumismo, está orientado a la riqueza y al crecimiento de individuos protegidos en enclaves. Los conjuntos cerrados ejemplifican la visión de islas de abundancia flotando en océanos de pobreza y, por lo tanto, reafirman la idea de que estos son la antítesis del urbanismo como existencia comunal, colectiva y social (pp. 9-10). Estas desigualdades generan segregación social y urbana, uno de los principales impactos negativos que se da en las ciudades con conjuntos cerrados, “no solo a través de la existencia de barreras físicas que impiden la libre circulación, sino también del escaso o nulo contacto que tienen con los barrios de los alrededores” (Roitman, 2004, p. 14). Este modelo de ciudad niega su relación con el espacio público y la urbanidad tradicional, al interiorizar las actividades antes realizadas en el exterior.

Los conjuntos cerrados y los centros comerciales sustituyen así el espacio público de la ciudad, volcando de manera masiva toda la actividad de sus habitantes hacia entornos cerrados (Mayorga, 2016, p. 8), por lo tanto no se propicia el encuentro ciudadano. Los enclaves “están cambiando considerablemente la manera como las personas de las clases media y alta viven, consumen, trabajan y gastan su tiempo de ocio. Están cambiando el panorama de la ciudad, su patrón de segregación espacial y el carácter del espacio público y de las interacciones públicas entre las clases” (Caldeira, 2000, p. 313). Así, son numerosos los autores que se han dedicado a estudiar el fenómeno del conjunto cerrado como problema

a nivel global. Este modelo urbano crea ciudades cerradas y segregadas donde las clases sociales no interactúan y las calles son cada vez menos frecuentadas.

“Las relaciones sociales están inevitablemente ligadas a las relaciones espaciales y, por lo tanto, las distancias físicas son indicadores de distancias sociales” (Mayorga, 2012, p. 29). La segregación social está cada vez más arraigada en el tejido urbano bogotano. Serna sostiene, en una entrevista personal de 2019, que existen también muros intangibles que crean distancias sociales y que probablemente nos segregamos porque no queremos relacionarnos; por lo tanto, creemos en que lo seguro es el conjunto cerrado.

Se transformó la espacialidad de las calles. Los espacios que contenían los perfiles de las calles que antes acogían la vida urbana, con fuertes relaciones transversales entre una orilla y otra [...] se transformaron en relaciones longitudinales que favorecen el desplazamiento: la movilidad desplaza la vida y el sentido de relación de la ciudad. (Castro, 2015, p. 227)

Otro factor decisivo que incidió en la proliferación de conjuntos cerrados de gran escala ha sido el negocio inmobiliario exitoso. Serna sostiene, en entrevista personal de 2019, que la escala es un tema decisivo en los conjuntos cerrados, debido a que la supermanzana genera una utilidad mucho mayor, al tener menos cesiones, calles y espacio público; por lo tanto, se busca un aprovechamiento económico en el crecimiento del tamaño del conjunto cerrado. El negocio inmobiliario está en el centro de la operación y es altamente rentable. “Las viviendas, producto de la actividad de las constructoras privadas, parecen privilegiar la máxima rentabilidad y no la búsqueda de escenarios de innovación que permitan simultáneamente buscar rentabilidad con calidad” (Escallón, 2011, p. 58).

La esencia del urbanismo es la pluralidad, el acercamiento de clases, grupos e identidades diversas

que crean una comunidad simbiótica y heterogénea en donde la relación y el intercambio mutuo son el alma de la sociedad (Sardar, 2010, p. 10). Hoy en día, sin embargo, muchas de las ciudades se asocian con el peligro, no tanto con la seguridad. La incertidumbre y la inseguridad urbana enfatizan la preocupación por la seguridad personal que resulta segregando a los distintos grupos sociales (Bauman, 2003, p. 90). Estas ciudades cuentan cada vez con más recintos protegidos y enclaves fortificados debido al miedo y a la exaltación de la seguridad.

En la historia de los asentamientos humanos, las calles y plazas han formado puntos focales y lugares de reunión. Con el funcionalismo de la arquitectura moderna, estos espacios públicos fueron declarados superfluos y fueron sustituidos por calzadas, senderos e interminables extensiones de césped (Gehl, 2014, pp. 51-53). Con este nuevo urbanismo, que olvida los andenes y las plazas de escala tradicional, se da cabida a nuevos patrones urbanos de escala monumental, con proyectos residenciales en altura y aislados de los andenes. Caldeira (2000) sostiene que algunos elementos de la planificación modernista se siguen empleando en los enclaves y que son estos los que acaban con el espacio público y la vida social. Las vías rápidas, las construcciones aisladas, la falta de alineación con la calle, las tecnologías de seguridad, los proyectos volcados hacia



Figura 2. Edificios *Pruitt Igoe*
Fuente: Méndez (2020)

el interior resultan en la separación de funciones y el olvido del espacio público (p. 377).

Uno de los ejemplos de arquitectura moderna que refleja el fracaso de la evolución urbanística de la arquitectura fue el complejo de edificios Pruitt Igoe (figura 2). Este conjunto estaba conformado por treinta y tres edificios idénticos de once pisos en un plan maestro de 57 ha. El nuevo proyecto inmobiliario de la época ofrecía un lugar seguro, con áreas verdes comunales y espacios privados generosos. Pese a presentarse como un programa que prometía calidad de vida, en pocos años se convirtió en un lugar de degradación y declive social. Las drogas, el crimen y la violencia fueron los factores que inundaron el plan maestro. Ante el monumental fracaso urbanístico y de planificación, tan solo dos décadas más tarde se demolieron todos los edificios (figura 3), hasta su extinción en 1976 (Méndez, 2020).

Las razones del fracaso de la urbanización Pruitt Igoe fueron numerosas, empezando por la escala monumental del conjunto, que contaba con espacios áridos sin mucha función más allá de la de movilizar automóviles. La falta de espacios de transición entre lo privado y lo público no ayudaba a formar vínculos sociales y, al parecer, los muros, los acabados y las tuberías eran de muy mala calidad, lo que hacía insostenible su mantenimiento. Por estas razones, los habitantes fueron



Figura 3. *Pruitt Igoe*
Fuente: Wikiarquitectura, 2020

abandonando las viviendas, lo que aumentó la delincuencia, concluyendo finalmente con su demolición (Méndez, 2020). Este ejemplo fue relevante para esta investigación, porque muchos de los conjuntos cerrados en Bogotá han adoptado varias características de la arquitectura moderna. Entender cuáles fueron los factores que fallaron en este tipo de proyectos nos permitirá pensar qué soluciones son posibles para los futuros proyectos o incluso los existentes que se quieran renovar.

Jacobs (2011) también ha criticado la arquitectura moderna en su obra. Afirma que cuando las personas piensan que una ciudad es peligrosa es porque no se sienten seguros en sus aceras (p. 55). Un barrio bien logrado es un espacio en donde cualquier persona se siente segura en la calle. Para garantizar la seguridad en la vía pública hay que entender que esta es resultado de una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos (Jacobs, 2011, p. 61). Las observaciones de este autor, hechas hace sesenta años, siguen siendo válidas y determinantes en la actualidad, más si se quiere planificar ciudades con una alta calidad urbanística.

Gehl (2011) anota por su parte que la cantidad y el tipo de actividades al aire libre están influenciadas en gran medida por la planeación urbana. Afirma que es posible incluso crear ciudades vivas o ciudades sin vida: en un extremo podemos encontrar ciudades con edificios altos, tráfico vehicular intensivo, distancias grandes entre los edificios y las funciones, donde se ven muchos vehículos, pero pocas personas, porque el tráfico peatonal es casi imposible y las condiciones para estadías en el espacio público son escasas e impersonales. En estas urbes no hay mucho que experimentar al aire libre, por lo que las personas prefieren estar en sus casas. Por otro lado, afirma Gehl, encontramos ciudades vivas, con edificios de baja altura, cercanos los unos a los otros, comodidades para el tráfico peatonal y buenas áreas para estadías al aire libre relacionadas

con las residencias, los edificios públicos, los lugares de trabajo y demás. En estas ciudades es posible ver a las personas caminar, interactuar y descansar en el espacio público, porque los espacios externos lo permiten.

El espacio público es como la piel de las ciudades, para ser consentida, recorrida, acariciada. La ciudad debe ser una máquina de cercanías, acortar las distancias entre las clases sociales, entre diferentes tipos de ciudadanos, fomentar la convivencia y la diversidad, aumentar el disfrute de sus espacios, aumentar el tiempo en que se usa, en que se permanece en ella, disminuir las velocidades de recorrido para permitir el goce atento del otro. Ojalá que algún día la nostalgia de futuro nos convierta nuevamente en gente de a pie. (Castro, 2015, p. 241)

Gehl (2006) afirma que el primer requisito para fomentar la interacción social es estar en el mismo espacio. Las ciudades vivas donde la gente puede interactuar resultan siempre estimulantes, en buena parte porque son ricas en experiencias. Finalmente, la cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbanística de una ciudad (pp. 9-29). Para que el espacio público sea rico en experiencias, es indispensable tener en cuenta múltiples factores, entre ellos el propósito de cada espacio, la actividad a practicar, los tratamientos de pisos, los materiales, el mobiliario urbano, la mezcla de usos que ayude a activar estos espacios públicos, entre otros.

La segregación espacial, las restricciones de acceso y el aislamiento social no aportan a cerrar la creciente brecha entre las clases sociales. “Una parte creciente de la población, bien educada y con recursos económicos altos, vive, trabaja y consume en burbujas [o urbanizaciones privadas]” (Janoschka, 2002, p. 26). Estas burbujas o islas son una respuesta a las fuerzas del mercado y a la ausencia del Estado. Debemos romper estas fronteras sociales y crear ciudades más inclusivas, renovando el espacio urbano, diseñando espacios públicos más activos con una gran variedad de usos; ciudades que ofrezcan oportunidades de acceso a todos por igual, donde sea

posible pensar la vivienda de forma diferente, con mezcla de usos y con una mejor respuesta hacia lo público.

Bogotá cuenta con más de 3500 conjuntos cerrados (Bermúdez et al., 2019), que se encuentran aislados de su entorno por medio de muros y rejas, escasos accesos, grandes extensiones de terreno, etc. No responden en ese sentido de una manera adecuada a la ciudad, debido a que se elimina la posibilidad de intercambio entre el afuera y el adentro. Por lo tanto, un área extensa de la ciudad se encuentra desarticulada, afectando la vida comunitaria. Nos encontramos entonces ante a un problema importante de la planeación urbana. Como sostiene Sardar (2010, p. 11), el conjunto cerrado demuestra la falta de interés en el bienestar de la sociedad; prefiere la protección del bienestar individual y marca el abandono del dominio público.

Es necesario entender los problemas que genera el patrón urbano de conjuntos cerrados con el fin de revisar qué alternativas de intervención puede haber y así poder plantear proyectos residenciales futuros con una alta calidad urbanística. “No es necesario hacer borrón y cuenta nueva para mejorar la ciudad. Se debe aprovechar lo existente y completarlo para hacer lugares más habitables” (Bermúdez et al., 2019).

En la mayoría de los conjuntos cerrados en Bogotá no existe una transición adecuada entre lo privado y lo público. Esta relación está mediada por una barrera equivalente a un muro o una reja, que solo se abre y se cierra con autorización de los residentes. Al estar el conjunto cerrado en la mayoría de los casos conformado exclusivamente por el uso residencial, la calle no se activa y no fomenta la interacción entre las personas. Transitar por estas calles, o “reja calles” como son denominadas en la exposición “Ciudad Isla” (Bermúdez et al., 2019), se convierte en una experiencia

desagradable e incómoda. La pregunta que surge es cómo lograr conformar conjuntos residenciales que tengan espacios comunales y privados, pero al mismo tiempo respondan de manera favorable al resto de la ciudad.

Es necesario promover conjuntos cerrados que sí tengan una buena respuesta hacia lo público, que generen dinámicas urbanas e incluso seguridad en los andenes y que tengan un borde activo contra el espacio público. Según Bauman (2006, pp. 7-8), la comunidad es de gran importancia y produce una sensación positiva en el ser humano: es un lugar cálido, acogedor y confortable. En comunidad las personas se sienten seguras, confiadas y sin peligros; sin embargo, la comunidad que hemos creado en el imaginario colectivo actual es una ficción. La verdadera comunidad está en la ciudad, donde habitan nuestros amigos, familiares y conocidos, por lo cual resulta muy importante dar siempre una respuesta urbanística incluyente.

Como afirma Serna en la entrevista realizada, lo que se debe buscar es la transición entre lo privado y lo público. El límite del conjunto cerrado en Bogotá es muchas veces la reja, pero podría haber un aprovechamiento económico de la copropiedad al pensar esta transición de otra manera: con un uso diferente hacia el espacio público, como locales comerciales o equipamientos, se podría activar la calle y conformar mejor ese borde. Serna plantea cómo construir también ciudad hacia afuera de los conjuntos cerrados y no solo hacia adentro de la comunidad. Con un borde bien pensado se pueden brindar mejores respuestas de los conjuntos cerrados hacia el resto de la ciudad y, al mismo tiempo, asegurar que los locales comerciales en primer piso sean un incentivo económico para el constructor.

En definitiva, la calidad de la vivienda se resuelve tanto en la correcta resolución de su interior, como en su contacto con el espacio público del barrio, especialmente mediante una diversidad de gradientes que vayan pasando de lo urbano y bullicioso hasta lo privado y relajado. Tan

importantes como los metros cuadrados de la vivienda son los metros cuadrados del espacio público, semipúblico y semiprivado que puede disfrutar cada habitante en aceras, paseos, plazas, jardines, zaguanes, patios y pasarelas. (Montaner y Muxi, 2010, p. 98)

La presente investigación invita a reflexionar sobre el borde y los gradientes que forman la transición de lo público a lo privado, de forma que sea posible ofrecer un mejor relacionamiento entre los conjuntos cerrados y la calle. Para ello, se revisará cómo se dan estos gradientes en los estudios de caso, para conocer el tipo de articulación que manejan y poder así proponer mejores esquemas de transición.

En su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Jacobs (2011) sostiene que los conjuntos residenciales deberían trenzarse sobre el tejido urbano y reforzar lo que los rodea. Para llevar la vida a un conjunto es necesario entonces “diagnosticar qué condiciones generadoras de diversidad faltan ahí: si hay una carencia de usos primarios combinados, si las manzanas son demasiado grandes, si no hay suficiente mezcla de edad [...] o si la concentración de población es insuficiente” (p. 431).

Muchos autores coinciden en afirmar que la transición en el borde entre lo privado y lo público es la clave para generar interacción, actividad, seguridad y, finalmente, una ciudad más sostenible y amigable para el habitante. Por medio de acciones como el cambio de usos en primeros pisos, la apertura de cerramientos y una mejor conformación del borde del conjunto hacia la calle se podrían generar grandes beneficios, tanto para los habitantes como para los transeúntes. En esta investigación se busca analizar estas propuestas y responder a la pregunta de cómo articular los conjuntos cerrados con su entorno. Con tal propósito, se analizará si la transformación del borde de los conjuntos cerrados puede llegar a ser una

guía para modificar conjuntos existentes y diseñar mejores proyectos residenciales futuros.

A nivel de objetivos, este estudio se centró en el análisis de un caso en la localidad de Suba, que sirvió para esclarecer cuáles son los impactos de los conjuntos cerrados en su entorno, para proponer lineamientos urbanísticos como alternativa, y para renovar la calle, es decir, volverla segura y activa, de forma que sea posible mejorar la transición de lo privado a lo público en los conjuntos cerrados existentes y hacer recomendaciones para proyectos futuros. Existe un universo de posibilidades por explorar en la construcción de conjuntos residenciales, de forma que sea posible no solo hacerlos más rentables y eficientes, sino también dar una mejor respuesta al resto de la ciudad, con comercios y servicios que activen la calle en el borde y sirvan tanto para los residentes como para los transeúntes.

Metodología

La presente investigación cuestiona las razones por las cuales se ha instaurado con tanta fuerza el conjunto cerrado en Bogotá y cuáles son las consecuencias reales para la ciudad. A partir de un estudio de caso concreto, tras un análisis planimétrico multiescalar en capas del área de estudio se identificaron y analizaron los impactos que generan los conjuntos cerrados sobre lo público y se plantearon estrategias de articulación urbana para la integración con su entorno.

En el plano de conjuntos cerrados en Bogotá (figura 4), se puede observar la aglomeración de estos en la ciudad, estando representados por puntos en donde la escala de color mide su intensidad, siendo azul poca intensidad y rojo alta cantidad. La zona de estudio de 136 ha se eligió por ser uno de los sectores con mayor aglomeración de conjuntos cerrados en la Bogotá, ubicada en la localidad de Suba al noroccidente, en

proximidad del suelo rural y el perímetro urbano de la ciudad (figura 4). A partir de la medición de datos oficiales, se buscó proponer soluciones viables que sirvieran como ejemplo para intervenciones futuras, con el fin de mejorar la calidad urbanística del sector.

Para abordar el área de estudio fue necesario comprender la relación del lugar con la Estructura Ecológica Principal (figura 5). Esta es una red de elementos que sostienen y conducen la biodiversidad en el territorio, y que brindan bienes y servicios ambientales para un desarrollo sostenible, configurando un sistema que comprende áreas protegidas, parques urbanos, corredores ecológicos y al río Bogotá (Cámara de Comercio de Bogotá, 2020). Por lo tanto, es prioritario protegerla y conectarla, tomando decisiones urbanísticas y paisajísticas que favorezcan el sistema natural, pero también el hábitat urbano,

para generar habitabilidad en la ciudad. En los alrededores de la zona elegida y analizada hacen presencia ecosistemas de gran importancia como la reserva Thomas van der Hammen, el humedal de La Conejera, el humedal Juan Amarillo y los cerros de Suba, que contienen un parque ecológico distrital; además, se encuentra en los límites próximos del río Bogotá por el noroccidente, como se puede apreciar en la aerofoto (figura 5), es decir que se trata de un lugar con una cercanía privilegiada a elementos de la Estructura Ecológica Principal.

Pero, a pesar de que en los alrededores del área de estudio se encuentran varios de los elementos de esta estructura (figura 6), dentro del área del perímetro analizado los parques vecinales y de bolsillo no se conectan entre sí y no garantizan la continuidad ecológica, aun cuando representan el 15 % del área neta urbanizable.

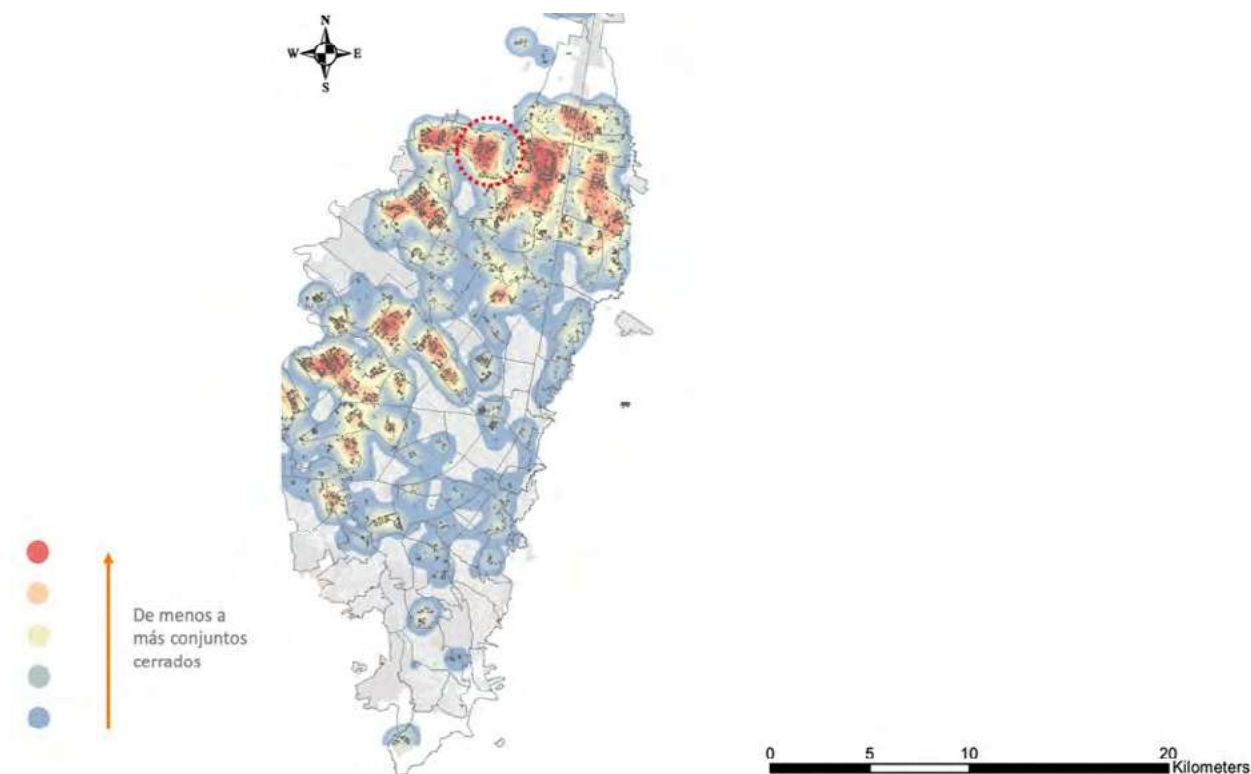


Figura 4. Conjuntos cerrados en Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Catastro del año 2019



Figura 5. Estructura Ecológica Principal en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Google Earth, 2020

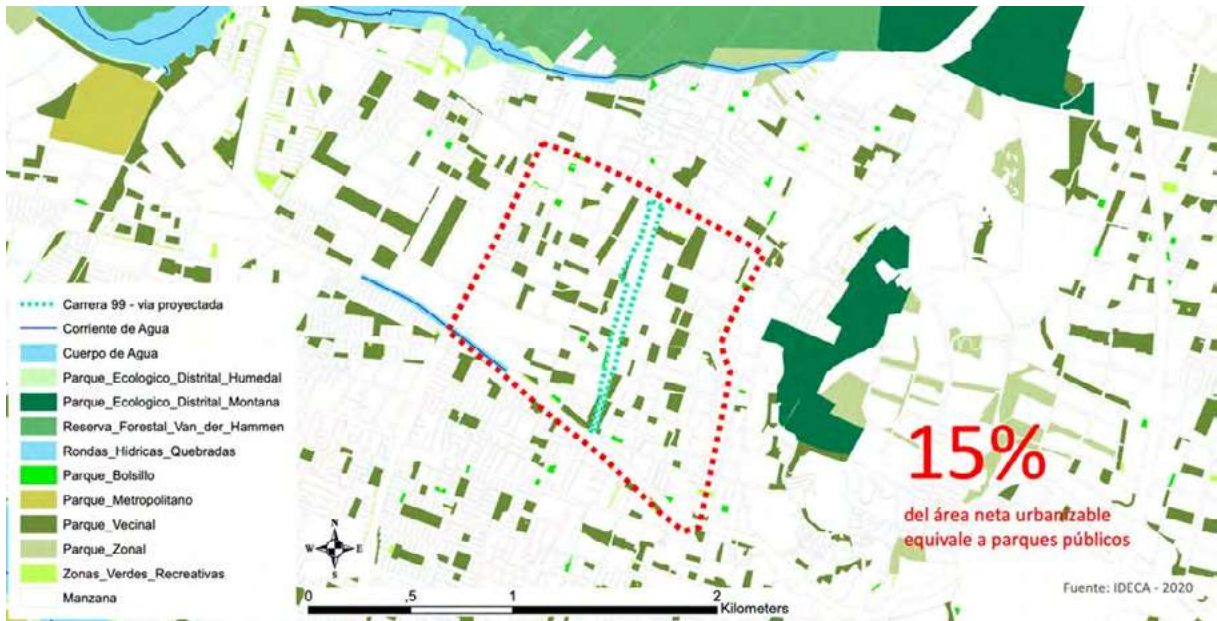


Figura 6. Estructura Ecológica Principal en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDECA año 2020

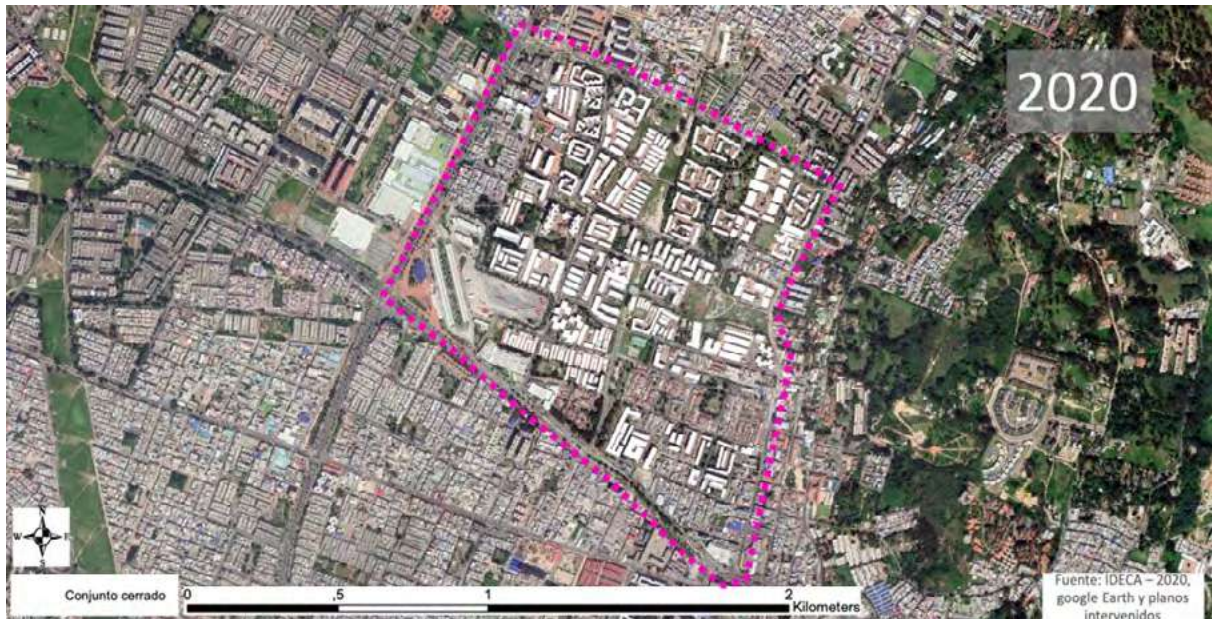


Figura 7. Análisis morfológico del área de estudio en Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IGAC año 2020

La generalidad del tejido constituye una gran pieza de ciudad estructurada a partir del modelo del conjunto cerrado, como se aprecia en la aerofoto (figura 7). Se identificaron ochenta conjuntos cerrados, que ocupan gran parte del área de análisis. Estas unidades se apropian del espacio público y convierten las calles en callejones inhóspitos e inseguros. La ciudad tradicional de casas con comercio en primer piso se encuentra próxima al área de estudio, de manera que se hace evidente el cambio de patrón urbano en esta pieza de ciudad, equivalente a lo que se conoce en la literatura como una *ciudad cerrada*.

Con los datos oficiales y actuales del área construimos una gran cantidad de planos de diferentes escalas, con los cuales pudimos concluir, por ejemplo, que el 38 % de los parques públicos han sido apropiados por privados (figura 8).

En este sentido, fueron los promotores de los conjuntos cerrados del área estudiada quienes cercaron los parques que eran de la comunidad y los convirtieron en áreas privadas. En la figura 8 se reconoce cómo 89 ha (65 % del terreno) de 136 en total equivalen a áreas rodeadas de cerramiento.

En el plano de calzadas y rejas (figura 9), vemos que de 18,4 km lineales de vías, 14,3 km están rodeados de muros o rejas. Por lo tanto, las vías del área de estudio presentan un 78 % de cerramiento continuo, sin actividad en primer piso. De este modo, el peatón camina casi siempre entre rejas, como si estuviera en un callejón. Esto es, sin duda, un problema urbano grave, porque la ausencia de actividad y de “ojos en la calle” generan inseguridad (Jacobs, 2011, pp. 61-63).

El área de estudio representa a la ciudad cerrada por excelencia, donde el espacio público se niega por completo y se encuentra desconectado de las viviendas, lo que genera un impacto negativo en el entorno. Algunos de los muros de los conjuntos incluso atraviesan y ocupan la vía proyectada (avenida de La Conejera o carrera 99), como se observa en el plano de cerramientos (figura 10). La avenida La Conejera (punteada en verde) habría sido de gran relevancia para la conexión vial y ambiental del sector, ya que ella conectaría con el humedal del mismo nombre y atravesaría el humedal Tomas Van der Hammen hasta llegar a Cota; pese a ello, esta obra nunca fue terminada. Los predios de la vía son denominados como de



Figura 8. Parques públicos de escala vecinal entre rejas en Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020

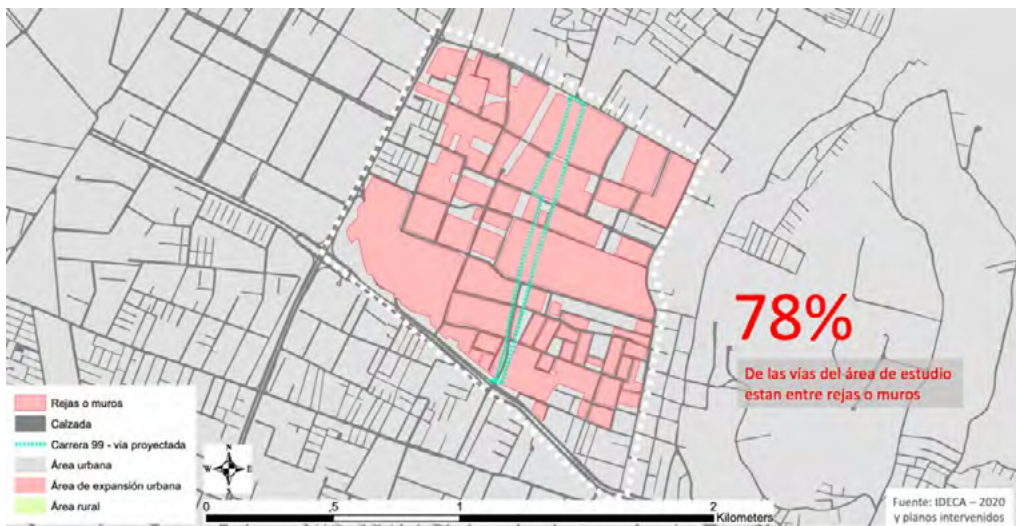


Figura 9. Calzadas y rejas en Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020

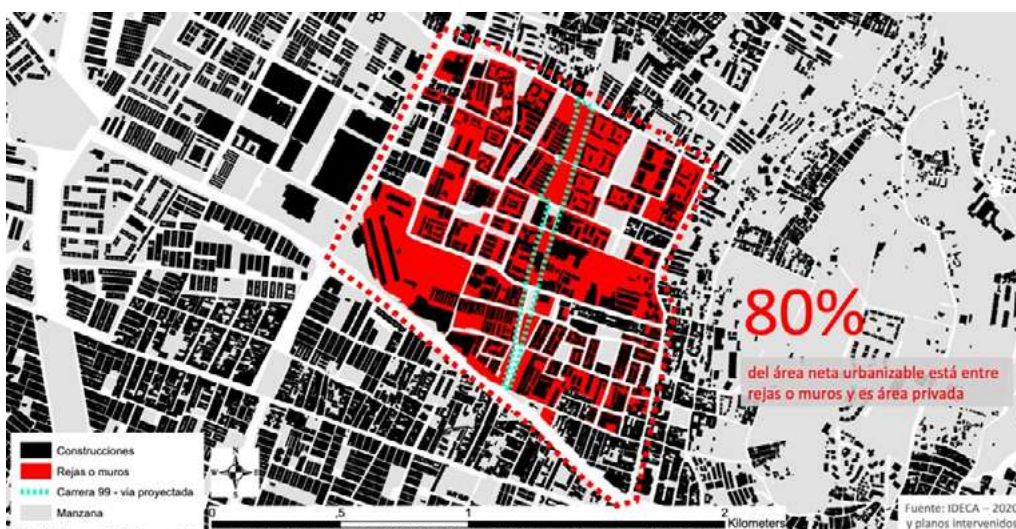


Figura 10. Cerramientos en rejas y muros en Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020

reserva vial para facilitar su futura construcción. Sin embargo, dicha reserva está en gran medida ocupada por edificios, muros y parqueaderos de buses, con lo cual se vuelve cada vez más difícil su recuperación (figura 11).

Los espacios de acceso privado al caso de estudio se demarcan en un plano de Noli (figura 12), para mostrar lo que equivale a espacio público real vs. espacio privado. Como resultado, se observa que el 63 % del área de estudio total es de acceso privado y que únicamente el 37 % es de libre circulación peatonal, incluyendo en esta medición las vías vehiculares. El área de libre circulación no solo es escasa en consecuencia, sino que también consta de cerramientos constantes a lado y lado, lo cual reduce la calidad del espacio público, volviéndolo monótono e inseguro.

El plano sobre la ocurrencia de hurtos a residencias en la zona (figura 13) muestra que estos tienen una incidencia similar en el patrón urbano de conjuntos cerrados que en el patrón de la ciudad tradicional; sin embargo, el conjunto cerrado se construye y cobra fuerza por el miedo y el anhelo a una mayor seguridad. Esto pone en

cuestión el paradigma de seguridad que venden los promotores de los conjuntos cerrados, según el cual estos son más seguros que otras formas de vivienda en la ciudad, paradigma que se desarma observando el alto número de hurtos a residencias en la zona analizada, que consta de ochenta conjuntos cerrados. Comprendemos cómo este modelo habitacional, instaurado con tanta fuerza en Bogotá, es antes que nada un negocio inmobiliario exitoso.

Una vez recogida la información, se determinan las tipologías edificatorias y la superposición de los cerramientos sobre las manzanas de la ciudad cerrada en un plano volumétrico (figura 14). Se muestran únicamente las construcciones en conjunto cerrado, para entender visualmente sus proporciones en el área de estudio. Como identificamos, los cerramientos comprenden gran parte del área, e incluso se salen en algunos casos del borde de la manzana para ocupar las vías.

Resultados

Tras un ejercicio minucioso de análisis tipológico sobre los conjuntos cerrados en el área de



Figura 11. Avenida La Conejera o carrera 99 en Suba, Bogotá

Fuente: Aerofoto de Google Earth 2020 intervenida

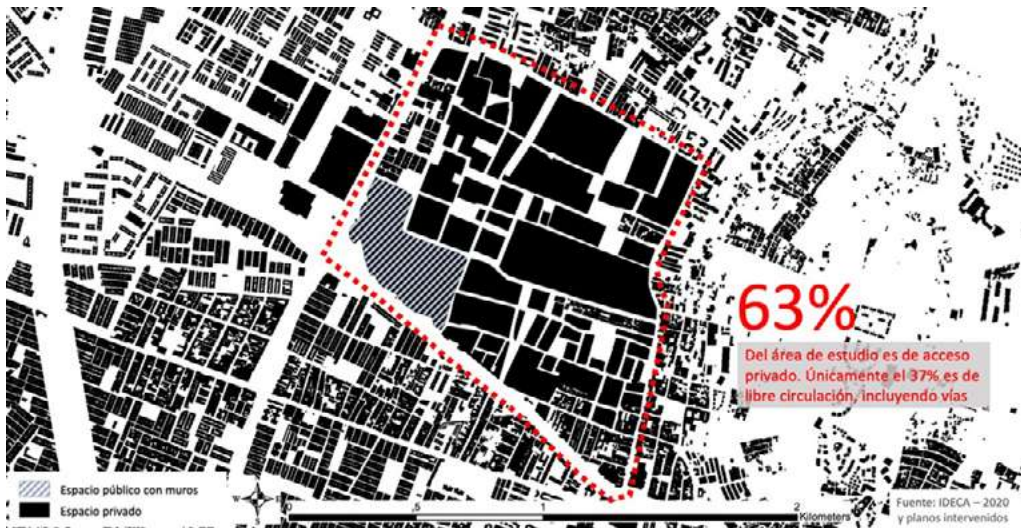


Figura 12. Espacio público real vs. espacio privado en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020

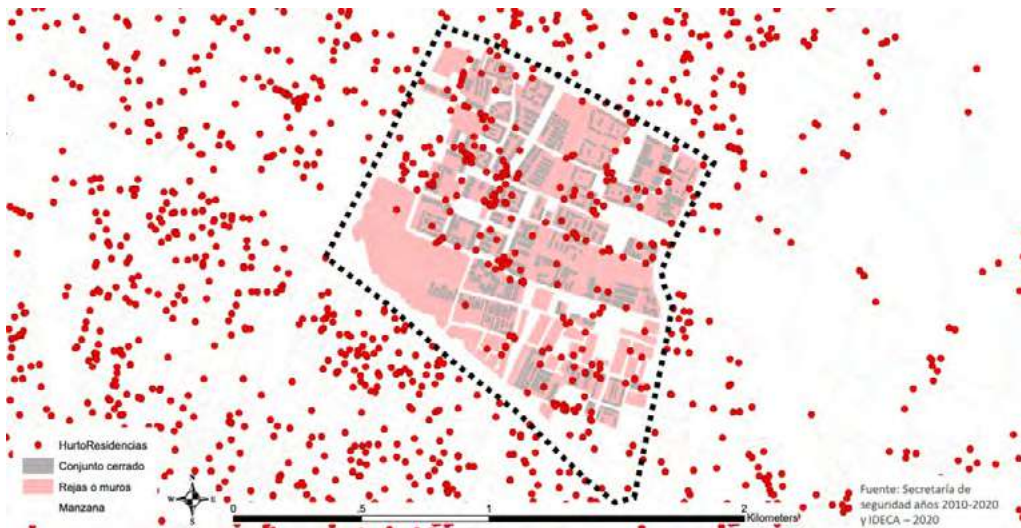


Figura 13. Hurtos a residencias en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2010-2020

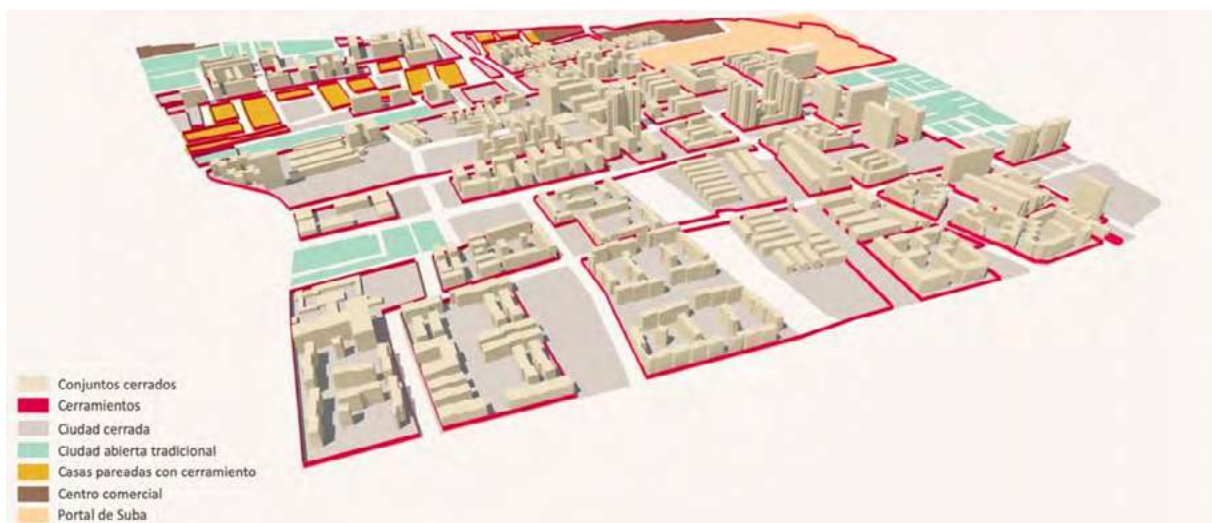


Figura 14. Modelo 3D visto a vuelo de pájaro, área de estudio en la localidad de Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA en 2020 y Google Earth

estudio, pasamos a la propuesta de estrategias y lineamientos para la articulación urbana de los mismos, la primera de las cuales consiste en la renaturalización de la pieza de ciudad estudiada mediante la conexión ecológica de la Estructura Ecológica Principal (figura 15).

En este caso nos referimos a la conexión vegetal de los cerros de Suba con el río Bogotá, con los humedales de La Conejera y Tomas Van Der Hammen, pero también con el de Juan Amarillo y otros cuerpos verdes que se encuentren en proximidad. Esto, porque la pieza analizada hace parte de un sistema más grande incluso que la misma ciudad. Renaturalizar es también de gran importancia para el bienestar humano, la conservación de las especies y la reducción de la población en las ciudades. Con la intervención se busca no solo una conexión ecológica, sino recuperar los valores paisajísticos y naturales del lugar, que hasta hace pocos años era suelo rural.

Una segunda estrategia consiste en la jerarquización de la malla vial, desde una lógica de planeación urbana (figura 16), es decir, transformar un lugar que hoy funciona sin jerarquías viales en uno donde haya continuidad entre la red vial y el peatón, de forma que este pueda recorrer el área con tranquilidad. La jerarquización no solo ayuda a mantener el orden en las vías y a crear una red más eficiente, sino que también contribuye a mejorar la seguridad. Hoy en día se ve una población flotante alta alrededor del portal de Suba, así como una gran incidencia de delincuencia en la zona. La intervención para articular los conjuntos cerrados con su entorno pretende mejorar esta situación con una malla vial equilibrada que brinde numerosas opciones para la movilidad. Con solo aumentar ciclo-rutas, calles peatonales y generar primeros pisos activos aumenta la seguridad de sector.

Una tercera estrategia consiste en humanizar el área de estudio, lo cual significa dar prioridad al

peatón sobre el vehículo, de forma que este pueda recorrer el sector con tranquilidad y se eleve su calidad de vida (figura 17).

Con esta última estrategia se busca un mayor intercambio entre las personas, a partir del encuentro, el juego, la conversación y el disfrute del espacio público. El objetivo es que estos espacios públicos sean cada vez más frecuentados, lo cual se logra mediante la mejora de su calidad urbana: calles con vegetación, comercio, carriles de bicicletas, juegos de niños, contenedores de comidas, etc., que generarían actividad sobre el espacio público y lo volverían más seguro.

Los lineamientos urbanísticos y su reglamentación que presentamos en el marco del ordenamiento territorial parten de dos supuestos: uno sobre la ciudad construida, en donde la intención es mejorar las condiciones urbanísticas de los conjuntos cerrados existentes en la localidad de Suba, y el otro en relación con futuros proyectos residenciales que quieran responder de manera más sostenible a su entorno.

En consecuencia, los lineamientos para la articulación urbana de los conjuntos cerrados existentes en el área estudiada son: renaturalizar el espacio público, arborizando y transformando el sector por medio de un plan paisajístico que garantice la conexión de la Estructura Ecológica Principal en el territorio; liberar todos los parques públicos de escala vecinal que han sido privatizados; humanizar el área de estudio y darle prioridad al peatón antes que al vehículo; reordenar y jerarquizar la malla vial para tener continuidad y abrir espacio a una malla vial peatonal que beneficie el entorno, entre otros.

Similarmente, los lineamientos urbanos para la articulación de proyectos residenciales futuros en Bogotá en el marco del ordenamiento territorial sugieren formas urbanas sostenibles, así como una integración de la vivienda con el entorno.



Figura 15. Estrategia de la Estructura Ecológica Principal, localidad de Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020



Figura 16. Estrategia de jerarquización del sistema vial, localidad de Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020



Figura 17. Estrategia de humanizar, localidad de Suba, Bogotá
Fuente: elaboración propia a partir de información IDECA, 2020

El ordenamiento territorial de la ciudad debe ser planeado entonces con más detalle, previendo lo que pueda resultar de cada decisión de diseño. Se observa un gran vacío en la normativa que concierne los conjuntos cerrados en la ciudad, puesto que no incluye lineamientos para el diseño urbano y arquitectónico en el ordenamiento territorial, de modo que resulta siendo un documento de índices y temas generales que no aportan a la forma urbana construida, dejando espacio para impactos urbanos indeseables e impidiendo la transformación en el tiempo de sus edificios. Por consiguiente, es importante sugerir lineamientos para los proyectos residenciales y su normativa urbana a futuro en Bogotá, para articular la ciudad y crear entornos seguros mediante estrategias urbanísticas que, además, garanticen una relación adecuada entre lo privado y lo público. Además, para formular los lineamientos de futuros proyectos de esta índole tuvimos en cuenta los conceptos y las reflexiones de urbanistas reconocidos internacionalmente, como Jan Gehl, Richard Sennett, Jane Jacobs, entre otros. Se trata pues de producir una mejor ciudad, y ello se logra mediante acciones simples, como: naturalizar el espacio público y garantizar en cada proyecto, ya sea público o privado, la conexión del Sistema Ecológico Principal; proyectar la conexión ecológica y el espacio público de calidad con profesionales en paisajismo y diseño urbano; humanizar el proyecto residencial; prohibir el uso de rejas, muros o cualquier otro tipo de cerramientos sin actividad hacia la calle; diseñar andenes amplios, con diferentes texturas de suelo que permitan el drenaje del agua lluvia y la arborización; proponer calles peatonales, para reactivar la vida en la calle y devolver la vida de barrio tradicional a las ciudades; gestionar la activación del espacio público por medio de comercio en primer piso, mobiliario urbano, vegetación, alumbrado, parques infantiles, plazas, zonas verdes, actividades, canchas, entre otros elementos de urbanismo táctico.

Después de estudiar una pieza de ciudad, comprender las variables del lugar, proponer

estrategias y lineamientos urbanos, se escogen tres perfiles viales del caso de estudio que abarcan la malla vial arterial, la intermedia y la local.

Estos se intervienen en cortes urbanos y en fotografías para visibilizar las intenciones sobre cada uno, con el propósito de revitalizar el espacio público, congrega a las personas antes encerradas en sus conjuntos, mejorar la calidad de vida y la seguridad del sector. Los perfiles que intervenimos de forma teórica colindan con tres conjuntos cerrados: el conjunto residencial Pinar de la Fontana etapa 4, el conjunto residencial Pinar de la Fontana etapa 2 y el conjunto residencial Pinar de Suba F (figura 18). En este punto, aprovechamos para proponer cambios físicos sobre el estudio de caso que generen los efectos deseados y estudiados en la literatura.

En los cortes urbanos graficamos el antes y el después de la intervención marcada en planta (figura 19). En el primer corte vemos cómo el cerramiento da una respuesta antiurbana a la calle, debido a que rechaza toda posible actividad contra ella. Esta cuenta, además, con una escasa vegetación sobre andenes estrechos. Las bicicletas están obligadas a usar la calzada vehicular y rara vez se ve a alguien caminar por las aceras. Lo que vemos en el corte urbano del estado actual es lo que llaman en la exposición Ciudad Isla una “reja calle” (Bermúdez et al., 2019), ya que el recorrido del peatón se da sobre el andén entre dos muros o rejas a lado y lado de la calle; por consiguiente, es una ciudad que incentiva el sentimiento de miedo, niega la urbanidad, y no tiene elementos urbanos que ofrezcan albergue.

Frente a esto, ofrecemos una alternativa de intervención, no solo para los espacios semiabiertos del conjunto cerrado, sino también para la propuesta de la malla vial intermedia, cuya transformación la representamos en el segundo corte, en el cual se muestran las diversas actividades que podrían desarrollarse sobre el espacio público como consecuencia de la intervención. Se



Figura 18. Área de estudio en la localidad de Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia a partir de IDECA en 2020 y Google Earth

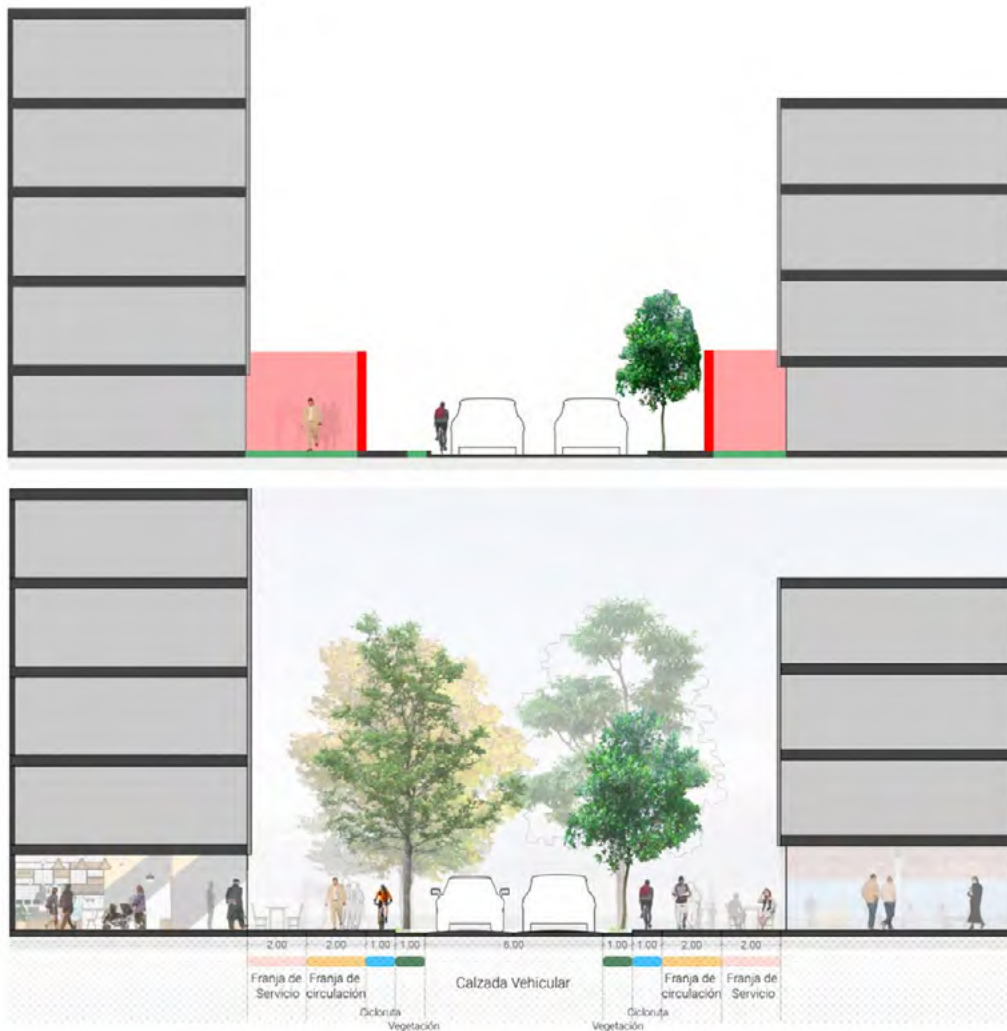


Figura 19. Estado actual vs. propuesta de malla vial local para caso de estudio en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

propone liberar un tramo de los primeros pisos para el uso de toda la comunidad: locales comerciales, restaurantes y cafés se abren hacia la calle y la complementan, con lo que la relación entre lo público y lo privado aparece mediada por edificaciones porosas. A su vez, se quiere ajustar las dimensiones de las calzadas para brindarle prioridad al peatón. Se recomienda entonces reemplazar la vivienda en primer piso por actividades comerciales, porque los usos mixtos activan lo público; por otro lado, la vivienda en primer piso puede ser, por lo general, insegura, fría y oscura cuando está en contacto con el suelo.

En las fotografías intervenidas (figura 20) podemos ver con claridad las actuaciones urbanas propuestas. El primer piso se transforma, abriendo espacio para cafés, restaurantes, librerías u otro

tipo de comercios deseables. Se pretende modificar en este caso únicamente el borde del conjunto, de forma que se aproveche el paramento con la calle; las áreas comunes interiores no se verían afectadas por esta propuesta, sino que seguirían siendo de acceso privado, ya que el propósito principal es activar la calle.

En el segundo corte urbano analizado (figura 21) observamos un perfil de 20 m de ancho, en el que a un lado se soluciona el borde del edificio con un muro perimetral, y al otro lado se posibilita el comercio activo. También se contemplan árboles de menor tamaño con calzadas vehiculares amplias. En el corte intervenido vemos una propuesta que transforma por completo el espacio urbano. Inspirados en la Supergrilla de Barcelona, se plantea un nuevo concepto de vía peatonal,



Figura 20. Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

que funcione al mismo tiempo como eje verde conector de la Estructura Ecológica Principal.

El resultado de la segunda intervención urbana sugerida se puede apreciar en la fotografía intervenida (figura 22), en donde vemos cómo con simples cambios de materiales, arborización, y la apertura de ciertos puntos en los primeros pisos de los edificios, es posible generar grandes cambios. La peatonalización de ciertas calles trae beneficios para las comunidades. El espacio público acompañado de usos activos genera zonas que ofrecen calidad de vida. Cambiar el hecho de caminar entre rejas, por la posibilidad de gozar una planta baja activa de cafés y locales de diferentes tipos, transforma completamente el uso que se le da al espacio público. De esta forma, es posible tejer la transición entre lo privado y

lo público con gradientes adecuados, además de priorizar el espacio público y crear entornos de calidad. Adicionalmente, cada local en el primer piso aporta sus propias medidas de seguridad, las cuales ayudan a la seguridad en general. La mezcla de usos es pues fundamental para lograr barrios con proximidad de actividades para la vida diaria.

En el corte tercer urbano analizado en el área de estudio no solo vemos que se presenta poca actividad, sino que el lugar está invadido por muros perimetrales (figura 23). A pesar de que vista en planta pareciera ser un área verde, en alzado vemos que tiene muy poca arborización. Los conjuntos de ambos lados cuentan ambos con cerramientos altos que obstruyen la vista y la porosidad. De acogerse la propuesta de intervención,

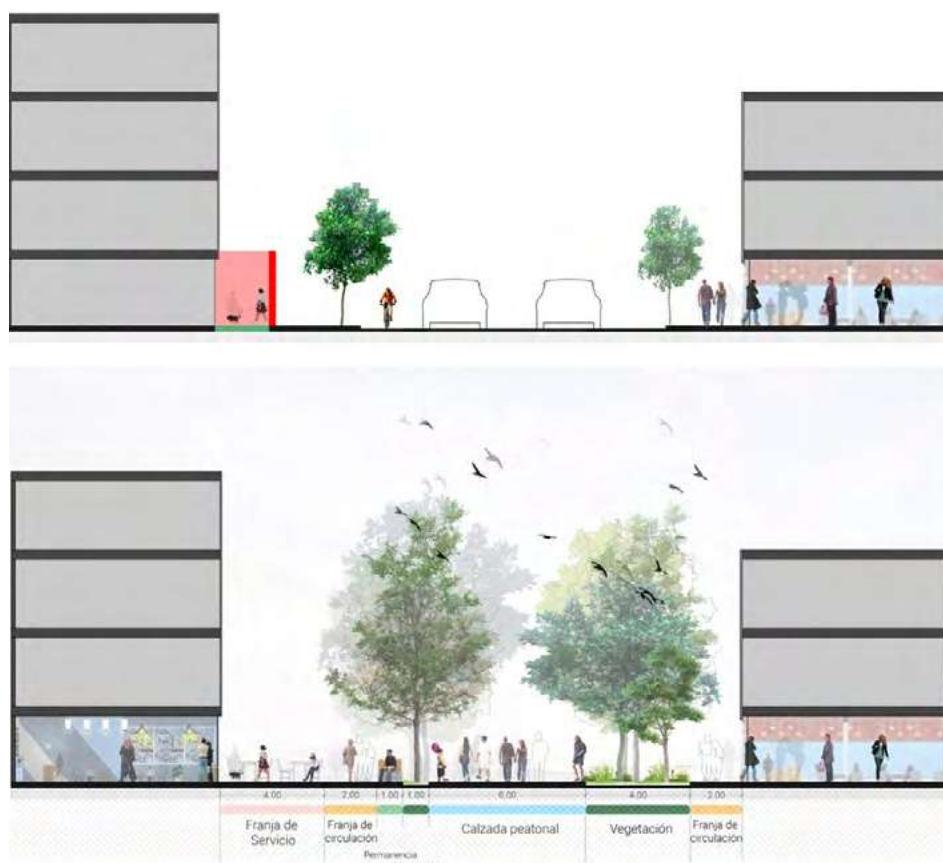


Figura 21. Estado actual vs. propuesta de malla vial intermedia para caso de estudio en Suba, Bogotá

Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera



Figura 22. Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá
 Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

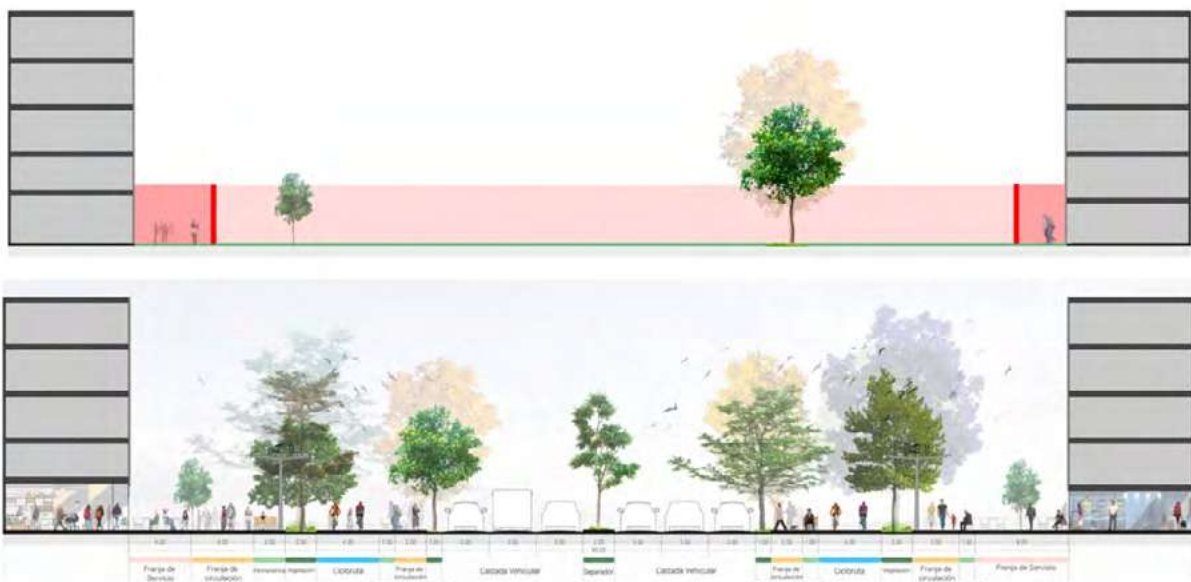


Figura 23. Estado actual vs. propuesta de malla vial arterial para caso de estudio en Suba, Bogotá
 Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera



Figura 24. Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá
 Fuente: elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

como vemos en el corte urbano propuesto, se enriquece la vida comunal gracias a la arborización, el mobiliario, las actividades permitidas, el comercio, todo lo cual genera a su vez una conexión vial importante.

En las imágenes del antes y después de la intervención propuesta, en la esquina del conjunto residencial Pinar de la Fontana F, vemos cómo, en un principio, el conjunto se relacionaba con la calle mediante un muro perimetral (ta 24). Luego de la intervención, se observa una esquina transformada que invita a las personas a permanecer en el espacio comunal, por lo que este espacio puede ser destinado al alquiler por privados, siempre y cuando ubiquen una estructura

desmontable, como un contenedor o un carro de comidas para el disfrute de la comunidad. Se busca así incorporar la actividad comercial a la vida comunal, con intervenciones de menor escala. Se trata de una propuesta realista, ya que, por ahora, no es factible llevar a cabo una reconstrucción completa de los primeros pisos de los conjuntos cerrados, en buena medida debido a la normatividad existente en la materia; a cambio de ello, proponemos gestionar pequeñas intervenciones que pueden, sin duda, generar grandes cambios.

Conclusiones

Después de haber realizado un análisis de los componentes urbanos del área de estudio en Suba, se

plantean tres escenarios gráficos con intervenciones puntuales. De esta forma, se evidencia la posibilidad de transformar 136 ha de la ciudad, que consta de 80 conjuntos cerrados, para convertirla en una ciudad abierta y transitada.

El estudio de caso permite defender la hipótesis de que la transformación del tejido urbano tradicional a partir de conjuntos cerrados ha cambiado las dinámicas urbanas en el espacio público y ha disminuido la calidad de vida del entorno. A medida que se transforma el paisaje y aumentan los conjuntos residenciales cerrados, se desligan las conexiones barriales, tanto de tipo social como comercial. Se manifiesta así una ruptura del tejido urbano, a partir de elementos que desarticulan y niegan el espacio público.

Se comprende de este modo que el modelo de conjuntos cerrados y centros comerciales no aporta a la sostenibilidad urbana, por sus largas distancias entre usos, ni a la integración social, por las considerables extensiones de rejas y muros en la ciudad, factores de gran relevancia en el ordenamiento territorial. Al ser Suba una de las localidades con mayor aglomeración de este tipo de conjuntos en Bogotá, el estudio de caso es ideal para abordar este fenómeno urbano global.

Los resultados de la investigación muestran que la planeación urbana y la normativa en Bogotá han promovido este modelo de ciudad de conjuntos cerrados y centros comerciales. El área de estudio en Suba está fragmentada, cuenta con largas extensiones de rejas y muros, no tiene una jerarquía vial apropiada y ha permitido la privatización de parques públicos y de reservas viales.

Con miras a transformar este fenómeno urbanístico, aunque de manera gradual, se proponen lineamientos para la articulación urbana de conjuntos cerrados existentes y futuros. Se busca así enfrentar los obstáculos que genera el modelo

de ciudad cerrada y promover nuevas formas urbanas sostenibles que permitan hacer de Bogotá una ciudad abierta y con mejor calidad urbanística. Asimismo, el estudio ofrece las estrategias de naturalizar, jerarquizar y humanizar el área de estudio, de forma que sea posible su revitalización y articulación en el entorno construido y la consiguiente mejora en la calidad urbanística del sector.

Las intervenciones propuestas pretenden además recuperar la conectividad social y ecológica, de forma que sea posible mejorar la calidad de vida de los residentes. Tanto con la conexión ecológica y vial de la avenida La Conejera, como con las intervenciones puntuales que se repliquen por todo el territorio, se pretende elevar la calidad urbana del caso de estudio y así convertir una pieza de ciudad cerrada en una abierta.

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (1967). Acuerdo 65 de septiembre 9. Por el cual se señalan las normas y el procedimiento que debe cumplirse para urbanizar terrenos en el área del Distrito Especial de Bogotá y se dictan otras disposiciones. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2955&dt=S>

Bauman, Z. (2003). *Amor líquido. Acerca de la fragilidad de los vínculos humanos*. Editorial Paidós.

Bauman, Z. (2006). *Comunidad, en busca de seguridad en un mundo hostil*. España Editores S.A.

Bermúdez, R., Sanjinés, D., Kostenwein, D., y Ruiz Carvajal, F. (2019). *Ciudad Isla, Una mirada a la ciudad de las rejas, los conjuntos cerrados y la calle que estamos construyendo*. [Exposición] Museo Leopoldo Rother, UNAL, Bogotá. <https://ciudadisla.com>

- Caldeira, T. (2000). *Ciudad de muros*. Editorial Gedisa S.A.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2020). *POT / Modelo de Ordenamiento Territorial, Estructura Ecológica Principal*. <http://recursos.ccb.org.co/ccb/pot/PC/files/2modelo.html>
- Castro, L. (2015). Nostalgia de futuro. En D. Barco, C. Pinilla, y D. Tarchópolus (eds.), *Bogotá: Interacciones urbanas y movilidad futura* (pp. 227-241). Editorial Universidad Javeriana.
- De la Carrera, F. (2014). *Rejalópolis: Ciudad de fronteras* [Tesis de maestría]. Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/12903>
- Escallón, G. C. (2011). La vivienda de interés social en Colombia, principios y retos. *Revista de Ingeniería* (35), 55-60.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings, Using Public Space*. Island Press.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Platt Grupo Impresor.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitan Swing Libros.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización. *Eure*, 28(85), 11-29.
- Mayorga, J. M. (2012). Capital social, segregación y equipamientos colectivos. *Dearq Revista de Arquitectura*, 11, 22-31.
- Mayorga, M. (2016). Producción del espacio urbano en Bogotá: la ciudad de los centros comerciales y los conjuntos cerrados. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 3, 7-8.
- Méndez, J. (2020). *Lecciones de Pruitt Igoe*. Derivé LAB. <https://derivelab.org/lecciones-pruitt-igoe/>
- Montaner, J. M., y Muxi, Z. (2010). Reflexiones para proyectar viviendas del siglo XXI. *Dearq Revista de Arquitectura*, 6, 82-99.
- Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: Estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, 32, 5-19.
- Sardar, Z. (2010). Opening the Gates: An East-West Transmodern Discourse? En S. Bagaeen y O. Uduku (eds.), *Gated Communities: Social Sustainability in Contemporary and Historical Gated Developments* (pp. 9-11). Earthscan.
- Sennett, R. (2015). La ciudad abierta. En D. Barco, C. Pinilla y D. Tarchópolus (eds.), *Bogotá: Interacciones urbanas y movilidad futura* (pp. 148-153). Editorial Universidad Javeriana.