

El ensamblaje en la producción de la ciudad marketing. Anotaciones sobre la integración urbana centro-occidente de Bogotá

Camilo Vargas Rincón¹

Resumen

Las transformaciones territoriales de las grandes ciudades en nuestra región son producto de procesos históricos y no coyunturales. Distintos periodos y momentos en la historia urbana se deben sintetizar para dar cuenta de cambios concretos en las áreas estratégicas de las capitales.

Para este caso, se propone articular el centro histórico y el occidente de Bogotá, atendiendo que hoy por hoy son dos centralidades de carácter local, nacional e internacional, donde convergen distintas problemáticas y distintas consecuencias. Sin embargo, el contexto es regional: un modelo de *ciudad marketing* que se posiciona de acuerdo a las alianzas público-privadas, que dejan de lado las necesidades del grueso de la población y que, en su apuesta por lograr eficiencia y eficacia en un contexto global de mercado, desatienden problemas estructurales e históricos, como son el desempleo, la pobreza o la exclusión socio-espacial.

Una mercantilización del suelo que puede manifestarse en dos puntos distintos de la ciudad, con una integración vial principal y un eje terciario apto para el gran capital mediante dos proyectos comunes que exigen pensar los procesos urbanos desde un punto de vista general y específico. En ese sentido, el ejercicio propone una síntesis teórica capaz de analizar el contexto regional bajo un escenario de inequidades sociales y libre mercado, a la vez que aporta elementos para un desarrollo más amplio de la problemática empírica.

Palabras clave: centralidades, ciudad marketing, renovación urbana, gentrificación

¹ Sociólogo candidato a magister en Estudios Urbanos en FLACSO-Ecuador. Integrante del grupo de investigación de Derecho a la Ciudad FLACSO-Ecuador y Red CLACSO.

De lo tradicional a lo moderno en la configuración urbana actual

El cambio de los patrones territoriales en la región respecto a los asentamientos humanos se ha caracterizado por el paso de sociedades rurales a sociedades urbanas. América Latina ha sufrido un proceso de urbanización acelerado en el que los modelos de metropolización no han sido planificados. Por el contrario, son el resultado de distintas causas –endógenas y exógenas- por las cuales la morfología urbana de las ciudades principales no constituye órdenes delimitados, sino que muestran un desorden con precedentes marcados. En el caso colombiano se pueden distinguir, entre otros fenómenos, el desplazamiento forzado por la violencia, la pobreza en el campo y la falta de oportunidades laborales para los habitantes rurales, el posicionamiento de las capitales como núcleos de posibles oportunidades económicas o la especulación inmobiliaria, lo que conlleva a que la ciudad colombiana se caracterice por ser una ciudad segregada, con altos niveles de pobreza y miseria, desempleo, urbanizaciones piratas y asentamientos informales.

Se podría identificar dentro de los aspectos positivos el acceso a los servicios básicos, el aumento en la esperanza de vida, mayor oferta en bienes y servicios, dotación en infraestructura, equipamientos y espacio público, y una descentralización fiscal y administrativa que ha permitido regular los recursos públicos y distribuirlos sectorialmente en los micro-territorios de las ciudades (ONU-HABITAT, 2010). Y sin embargo, las anteriores garantías, que permitirían pensar en una “ciudad incluyente”, han sido otorgadas hacia los sectores de la población más privilegiados. Mientras tanto, el grueso de los habitantes, como lo puede ser en el caso bogotano, ha quedado relegado de estas dotaciones, pues el modelo de *ciudad marketing* promovido desde la apertura neoliberal en el país ha permitido el afianzamiento de los grandes intereses económicos, que para el interés del presente estudio, se ha visto en los planes y proyectos urbanísticos para el gran capital inmobiliario y sector terciario de alta gama.

En este escenario, la urbanización de Bogotá ha sufrido numerosos cambios desde 1920, periodo regional de despegue en el planeamiento físico donde la ciudad comienza a ser epicentro de expansión urbana hacia el norte. Pero es desde la década de los 40's donde se apuesta por planificar la ciudad de acuerdo a la proyección LeCorbussiana del momento:

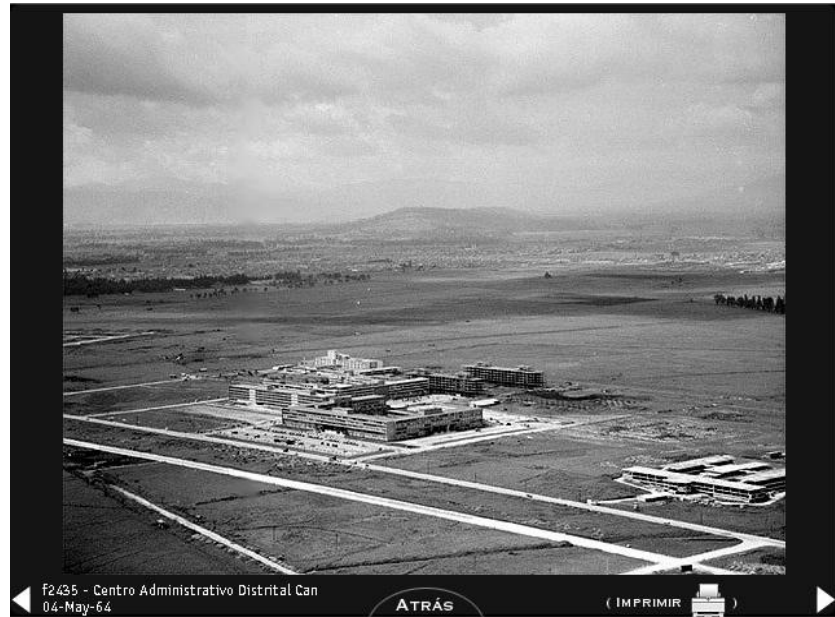
ampliación de las arterias viales y creación de ejes conectores, zonificación del suelo a partir de usos institucionales, comerciales y habitacionales y dotación de espacios públicos según la lógica de “ciudad jardín”. Sin embargo, este modelo perdería su capacidad de carga con la inesperada inmigración campo-ciudad propia de la década de los 50’s y 60’s como producto del conflicto armado y el abandono institucional al campo.²

En últimas, un periodo de madurez urbana que para el caso bogotano estuvo atravesado por la agudización del conflicto armado, dejando como consecuencia en la ciudad una “tugurización”, incapacidad en la ejecución de las obras para atender el elevado crecimiento demográfico, generando dispersión de la mancha urbana sin control alguno. Allí donde las periferias comenzaron a constituirse mediante asentamientos informales y cinturones de miseria, tal como lo muestra la Localidad de Ciudad Bolívar en el sur de la ciudad.

Retomando el caso del presente interés, la urbanización de la ciudad hacia el occidente comienza a planificarse y construirse en la década de los 60’s, periodo de madurez en la expansión hacia el norte y sur de la capital, y que para la zona occidental tuvo directa relación en la conexión con el aeropuerto El Dorado (con inicio de operaciones en 1959) y la ciudad. La construcción de la avenida El Dorado (también llamada Calle 26) entre 1952 y 1958 ha sido, a la vez de conectar el puerto aéreo con el centro de la ciudad, una obra que, a través del tiempo, se ha constituido como un corredor terciario rodeado de unidades habitacionales, institucionales, cadenas hoteleras y nodos empresariales de gran envergadura. Para este entonces, se crea el Ministerio de Defensa, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Educación, INCORA (Instituto Colombiano de Reforma Agraria), -actualmente INCODER (Instituto Colombiano de Desarrollo Rural)-o el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), entre otros, marcaron un hito en la urbanización del sector (Ver Figura 1).

² “En Bogotá por ejemplo los emigrantes eran el 51% de la población de la ciudad en 1964 en comparación con apenas el 40% en 2005. El equivalente a 5,5% de la población de 1990 llegó a la ciudad en los últimos cinco años mientras que la proporción ha caído para menos de 1% en 2010 (ONU-HABITAT, 2010: 65 cita a DANE, 2009)”.

Figura 1. Zona del Centro Administrativo Nacional –CAN- en 1964



Fuente: Museo de Desarrollo Urbano de Bogotá

En los años posteriores comienzan a construirse edificios para uso residencial y comercial, al tiempo que la infraestructura para servicios públicos se arraiga en este corredor. Este proceso se consolidaría a la zona del Centro Administrativo Nacional –CAN- como un eje principal urbano con potencial de centralidad. Es con la apertura económica de mediados de la década de los 80's donde hay un auge en la construcción en altura, y la zona occidental se presenta como un espacio favorable para atender la demanda de bienes y servicios; los grandes conjuntos residenciales, edificios para oficinas y locales, así como centros comerciales que potencializan económicamente al sector y le dan una conexión directa al aeropuerto internacional y al terminal terrestre de transporte.

Es un proceso que debe ser enmarcado en la desigualdad de la modernización de la ciudad, y que durante los últimos años ha vivido una competencia exacerbada entre empresas que compiten por el acceso al suelo en los sectores más estratégicos de la ciudad. En este caso en el norte y occidente de la ciudad, siendo este último en el sector del CAN y Salitre, entornos continuos que expresan, a partir de la lógica capitalista, que la “libre competencia” y el “libre mercado” es la “libre competencia y el libre mercado entre monopolios”, donde las decisiones de la planificación pública se han puesto al servicio e

intereses de los grandes capitales, facilitando procesos de privatización de lo público (Pradilla, 2010), tal como se verá más adelante en el área analizada.

Por su parte, el centro de la ciudad se convierte en epicentro de edificios habitacionales en altura. Para la década de los 60's y 70's se construyen torres de más de 15 pisos en una apuesta por densificar el centro de la ciudad y consolidar un uso habitacional desde las distintas capas de la población. Sin embargo, la imagen negativa del centro y la percepción de inseguridad hacen que este proceso no se consolide, a su vez que la expansión hacia el norte y el sur se convierten en zonas de localización más elegidas (Jaramillo, 2006). Se consolida así un paisaje de trazo en damero, que da paso a discontinuidades en los ejes viales del norte, occidente y sur de la ciudad, en otras palabras, el paso de la ciudad tradicional a la ciudad moderna (Ver figura 2).

Figura 2. Panorámica de la Plaza de Bolívar, trazo en damero años sesentas



Fuente: Museo de Desarrollo Urbano de Bogotá

La conexión centro-occidente por el corredor vial de la avenida El Dorado se ubica en un contexto donde se privilegian “megaproyectos inmobiliarios icónicos de renovación interior o expansión periférica dirigidos a la gestión de los corporativos o la residencia de las élites y centros comerciales de “primer mundo” [...]. Privatizan los espacios y servicios

públicos para hacerlos costeables y permiten su invasión por la publicidad mercantil; revitalizan o revalorizan los centros históricos en función del turismo internacional [...] y limitan sus políticas sociales al asistencialismo focalizado en los “sectores más vulnerables” (Pradilla, 2010 a).

Así como este ejemplo permite esquematizar la transformación urbana de la interacción centro-occidente, se puede considerar la reflexión teórica bajo un escenario regional, cuyos alcances dentro del sistema urbano y social se traducen en un ambiente económico que facilita la localización de grandes capitales dentro de los entornos estratégicos de las ciudades con sus consecuentes impactos sobre la inequidad en el acceso al suelo. También se pueden ubicar dentro de un rápido proceso de urbanización por motivo del modelo ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones) y la posterior llegada del libre mercado; la migración interna hacia las ciudades; surgimiento de clase trabajadora industrial y desbalance entre demanda y oferta laboral; aumento en los precios del suelo y en el mercado de tierras, incidiendo en la creación masiva de asentamientos informales en las periferias; abandono del centro por parte de la élite y la clase media (Portes y Bryan, 2005) entre otros fenómenos nombrados anteriormente.

En el contexto global se trata de una estructura territorial ofertada hacia afuera, una adecuación a la variante exportadora que tiene en cuenta la sumatoria entre instituciones financieras y flujos de inversión como elementos decisorios en la transformación del territorio, cuya participación del sector público consiste en beneficiar planes y proyectos para grandes inversiones por medio de distintas herramientas de gestión del suelo: concesión del terreno por largos periodos de tiempo, asociación público-privada y venta parcial o total de empresas estatales, al mismo tiempo que se congela la atención pública en servicios determinados (telefonía, electricidad, educación, salud, etc) (Pradilla, 2009).

Integración centro-occidente y la creación del gran corredor terciario

Actualmente Bogotá viene siendo epicentro de múltiples procesos de intervención urbana. El Plan de Ordenamiento Territorial propuesto por la actual administración tiene como uno de los principales objetivos densificar el Centro Ampliado que comprende una gran

extensión³. En esta área se encuentran el Centro Histórico y el gran corredor terciario hacia el occidente (atravesado por la avenida El Dorado). Éste constituye un eje de integración entre la zona histórica y fundacional de la ciudad con el nuevo aeropuerto; en últimas, una adaptación económica, institucional y social bastante interesante para proyectos financieros de gran envergadura y re asentamiento institucional (en el casco tradicional de la ciudad).

Dos proyectos merecen consideración para ubicar, en el aspecto urbanístico, la integración y conexión entre centro-occidente. El primero de ellos consiste en modificar el territorio mediante una renovación urbana en el área correspondiente al Centro Administrativo Nacional –CAN-⁴, cuyo uso institucional se encuentra estipulado por el POT del 2004, en un área construida total de 394.086 m². El segundo, el polémico proyecto Ministerios, que trasladará algunas sedes institucionales al centro fundacional de la ciudad.

Figura 3. Área de intervención del proyecto



Fuente: prensauniversidad.blogspot.com

³ Para la actual Administración, el Centro Ampliado es delimitado de la siguiente manera: en sentido sur-norte desde la Avenida 1 de Mayo hasta la Calle 80, y en sentido oriente-occidente desde los Cerros Orientales hasta la Avenida Boyacá

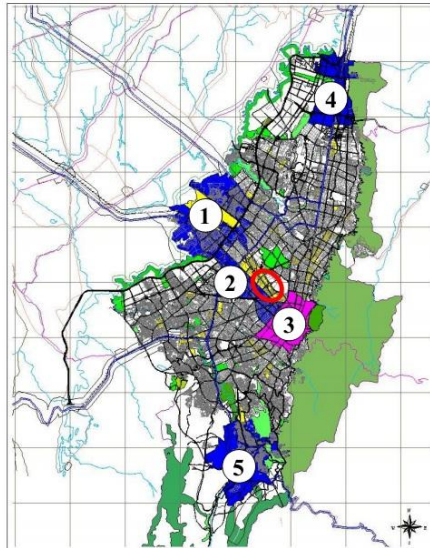
⁴ EL CAN se ubica entre la carrera 50 y la carrera 60 (sentido oriente-occidente) y entre las Calles 26 y 44 (sentido sur-norte)

Los lineamientos y la estrategia institucional de dicho proyecto presentan tres componentes problemáticos: i) limitaciones fiscales para el mantenimiento y modernización de los edificios y espacios públicos, ii) restricciones normativas y procedimientos prolongados para la aplicación de instrumentos de planeación y gestión del suelo, lo cual se constituye en obstáculo para la gestión y participación privada en la renovación del sector, y iii) carencia de liderazgo en la estructuración e implementación del proyecto, que asegure una visión urbanística integral y sostenible” (DNP, 2011:2).

Bajo estas premisas, la Empresa Nacional de Renovación y Desarrollo Urbano Virgilio Barco Vargas -S.A.S- fue creada para liderar dicha ejecución, cuya personería jurídica es de carácter mixto (público-privada) con el ánimo de direccionar la ubicación de nuevas empresas, oficinas, locales comerciales y viviendas de estrato alto. Otro de sus objetivos es integrar nuevos servicios al sector del Salitre, nodo empresarial circundante en el que se encuentran grandes cadenas hoteleras, bancarias y financieras.

El proyecto asegura que la obsolescencia física y funcional de las edificaciones institucionales, así como la poca evaluación de la estructura de los inmuebles, permite actuar urbanísticamente sobre la zona, más aún si esta se encuentra circundante al anillo de innovación del El Salitre, potenciando de esta forma una centralidad, y en el caso del CAN un corredor terciario. La principal razón para sostener su uso como un espacio de bienes y servicios es el acordado traspaso de varias sedes institucionales de esta zona hacia el centro histórico de la ciudad. En concreto, los alrededores del Capitolio Nacional y la Plaza de Bolívar (Figura 1) mediante el Proyecto Ministerios, mismo ejecutor del proyecto CAN. En últimas, una integración centro-occidente, pero con extensiones hacia el norte y sur de la ciudad, constituyendo un gran eje T (Figura 4).

**Figura 4. Integración funcional occidente-centro,
centro-norte y centro-sur**



- 1) Operación Fontibón – Aeropuerto
El Dorado – Engativá
- 2) Operación Anillo de Innovación
- 3) Operación Centro
- 4) Operación Eje de Integración Norte
- 5) Operación Nuevo Usme

○ CAN

Fuente: POT Bogotá D.C.

Fuente: DNP, 2011

Este último proyecto se ha venido diseñando como estrategia para ubicar nuevas sedes institucionales y comerciales. Dentro de ese proceso, las manzanas correspondientes a la ejecución han sido objeto de evaluaciones catastrales con el fin de comenzar la etapa de compra de predios. Sin embargo:

“Cientos de habitantes y comerciantes del sector han manifestado su descontento por la manera “inconsulta y arbitraria como la Empresa Nacional de Renovación ha venido gestando el proyecto Ministerios, y su preocupación por los irrisorios precios a los que pretenden comprarles sus propiedades para entregárselas a los grandes desarrolladores inmobiliarios, quienes tras construir modernos locales comerciales los venderán a precios muy superiores, lucrándose de la plusvalía que indudablemente se producirá en el sector” (El Espectador, 29 de Julio de 2013).

Esta intervención, que hace parte del mega proyecto de intervención urbana para la zona centro de la ciudad, conocida como *Plan Zonal del Centro*, y que tiene previsto un periodo estratégico hasta el 2038 no ha sido objeto de pasividad ciudadana; por el contrario, numerosos y heterogéneos procesos de resistencia comunitaria, a través de mesas barriales y temáticas han confluído para tratar -general y puntualmente- las distintas consecuencias de la inserción público-privada al margen de la permanencia de los habitantes. En este caso, comerciantes y residentes bajo una sola voz llevan actualmente a instancias formales (Concejo de Bogotá y Secretaría de Distrital de Hábitat) la consigna de que “El centro no se vende, se defiende”.

Figura 5. Pendón en rechazo al Proyecto Ministerios (izquierda) –

Debate en el Congreso de la República, el centro no se vende (Derecha)



Fuente: www.facebook.com/elcentronosevende, <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co>

Y es que desde el punto de vista social, las diferentes acciones colectivas que se han realizado como mecanismo de presión, resistencia y lucha comunitaria frente a las decisiones gubernamentales que no han tenido en cuenta la participación y consulta de los afectados, se hacen protagónicas para el abordaje en cuestión, pues el centro de la ciudad se ha presentado como escenario de manifestación popular en miras de compartir y difundir el proceso comunitario que se viene llevando a cabo. Una disputa no solo por el espacio sino por el derecho a la ciudad, por permanecer y vivir en el Centro Histórico de la capital y por el uso del espacio público mediante consignas como “Renovación urbana Si, desplazamiento forzado No”, tal como lo expresa el Comité de Defensa del Centro.

Conclusiones

Los cambios urbanos de las grandes ciudades en América Latina tienen más efectos negativos que positivos. Si bien es cierto que la esperanza de vida ha aumentado, y que hay un mayor acceso a los servicios públicos por parte de la población, es justo puntualizar que la segregación socio-espacial que actualmente persiste es el resultado de inequidades propias de una planeación estratégica enfocada hacia el mercado. El aparente acceso general hacia bienes y servicios terciarios por parte de la población tan solo es accesible para aquellos sectores socio-económicos con recursos para vivir en la *ciudad marketing*. Y el resto de la población, que en muchos casos supera el 60%, queda funcionando como fuerza laboral de reserva o de economía informal, allí donde la supervivencia en el plano urbano se expresa mediante el engrosamiento de los cinturones de miseria y asentamientos informales en la periferia.

Bajo este marco, la urbanización de Bogotá desde principios de siglo XX ha recorrido distintos momentos y periodos. En todos ellos, se destaca una expansión hacia el norte según los patrones de movilidad residencial de las élites y capas medias de la población que deciden emigrar del centro histórico (Jaramillo, 1983). A su vez, un esquema planificador que no pudo atender fenómenos imprevisibles a nivel estructural, como la violencia y el abandono institucional en el campo, genera aglutinamiento, rápida densificación e inmigración hacia la capital suponiendo un desorden urbano que hoy en día se expresa en las distintas latitudes de la metrópoli.

En el occidente de la ciudad, la construcción del aeropuerto y la avenida El Dorado para la década de los 60's, marcó la pauta y el inicio para el desarrollo de esta zona como una futura centralidad, generadora de un corredor terciario que hoy en día puede ser considerado como uno de los principales ejes a nivel local y nacional, con funciones de conexión financiera internacional a través de las bolsas de valores y entidades bancarias que allí funcionan. De manera similar ocurre la planificación del centro tradicional durante el mismo periodo, y que hoy en día es epicentro de un proceso urbanístico a mediano y largo plazo con distintas consecuencias socio-territoriales, como es el desplazamiento de la población tradicional, asunto que debe ser considerado minuciosamente por el actual Plan

de Revitalización del Centro Histórico de Bogotá, si es que en verdad tiene intenciones de ser incluyente y participativo.

Es mediante la conexión del eje occidente-centro a través del tiempo donde se puede esquematizar la intención por consolidar centralidades que garanticen el protagonismo de la ciudad en el mercado regional e internacional, ensamblaje de gran envergadura que denota la aceptación por parte de la ciudad por constituir una gran oferta terciaria en un contexto donde el ciudadano es cliente y la ciudad pasarela. Para el caso del occidente, el proyecto de renovación urbana del CAN expresa la forma como se tiene pensado transformar el territorio, en este caso, en función de la iniciativa privada y la libre competencia entre sectores económicos de gran capital, quienes van a ser los beneficiarios, pues el pago por el aumento en los costos del suelo no será posible para las capas bajas de la población.

Mediante este proceso, serán trasladadas las distintas sedes institucionales hacia el centro histórico-fundacional de la ciudad donde actualmente funcionan locales y negocios de pequeñas empresas, hoteles de bajo costo y unidades habitacionales de familias con modestos recursos. Esto ha implicado un proceso de avalúo catastral para la compra de predios por parte de la empresa encargada para liderar los dos proyectos -el de occidente y el del centro-, sin tener en cuenta la oposición por parte de sus propietarios, quienes en las distintas mesas de trabajo y debates formales han expresado su inconformismo para vender los predios⁵.

Dos proyectos en distintas zonas de la ciudad, con interacciones directas entre sus áreas por medio de un gran corredor terciario y un corredor vial de carácter principal. Mediante esta integración urbana se pueden prever consecuencias análogas: el desplazamiento de la población residente, el aumento en los costes del suelo, la participación en plusvalías hacia los habitantes colindantes, alza en los servicios públicos y privatización de áreas públicas. Entre los aspectos económicos es notable la oportunidad para los negocios de grandes inversionistas. No es casualidad que entre los proyectos para la renovación del CAN se tenga proyectada la Ciudad Empresarial “Sarmiento Angulo” en un predio colindante al área afectada, fenómeno que en los próximos años expresará una

⁵ Ver “Especial de navidad: villancicos ciudadanos en defensa de la ciudad y del centro histórico de Bogotá, Colombia” disponible en: <http://derechoalaciudadflaco.wordpress.com/2013/12/07/especial-de-navidad-villancicos-ciudadanos-en-defensa-de-la-ciudad-y-del-centro-historico-de-bogota-colombia/>

ciudad excluyente hacia las necesidades básicas de la población menos favorecida, fomentando centralidades y corredores terciarios al margen de una calidad de vida en masa.

Sin embargo, ante el escenario pesimista de los efectos negativos que ocasiona la mercantilización del suelo y la privatización de lo público, se pueden distinguir acciones colectivas desde distintas iniciativas ciudadanas que ven en los procesos comunitarios una forma de hacer frente a los dictámenes de la gestión público-privada, de buscar inclusión en los proyectos, y así generar un Derecho a la Ciudad que garantice la permanencia de habitantes y comerciantes, en últimas, una utopía viable (Pradilla) que merece consideración dado el contexto y el trabajo continuo que se viene presentando.

Es también un escenario que exige la declaración pública por parte de los entes ejecutores de los distintos proyectos, quienes desde el escritorio expresan la participación ciudadana y apertura de espacios deliberativos como ingredientes del componente social, pero desde la ejecución avalan procesos de gentrificación para la consecución de intereses institucionales y financieros. El ensamblaje de estas dos centralidades también puede convertirse en la integración de las distintas capas sociales, más aún cuando se cuenta con una convergencia de ciudadanos organizados que expresan su sentir ante la transformación, y reclaman esa ciudad incluyente materializada en el hacer parte de los proyectos de intervención urbana, allí donde lo público debe ponerse al servicio de lo público, del derecho a la centralidad.

BIBLIOGRAFIA

- Departamento Nacional de Planeación –DNP- (2011). Lineamientos de Política y Estrategia Institucional para la Implementación del Proyecto de Renovación Urbana del CAN. Documento Conpes 3694, Bogotá
- Jaramillo, Samuel (1983) “El destino del centro de Bogotá” en *Revista Desarrollo y Sociedad*, edición No. 10, Bogotá: Universidad de los Andes.
- _____ (2006) *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*, Bogotá: CEDE-Universidad de los Andes.
- ONU-HABITAT (2010) Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe, ONU-HABITAT, Río de Janeiro, Brasil. Páginas 63 a 79.
- PORTES, Alejandro y Bryan R. Roberts (2005) “La ciudad bajo el libre mercado. La urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal”, en Alejandro Portes, Bryan R. Roberts, Alejandro Grimson (Editores), 2005, Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo, Prometeo Libros, Buenos Aires, Argentina.
- Pradilla Cobos, Emilio, 2009, Los territorios del neoliberalismo en América Latina, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco y Miguel Ángel Porrúa Editor, México DF, México. Capítulo II.
- Pradilla Cobos, Emilio (2010) “Las políticas neoliberales y la cuestión territorial en América Latina” Instituto de Investigaciones Económicas División de Estudios de Posgrado de Economía Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad XX Seminario de Economía Urbana y Regional 21-24 Junio 2010.
- Pradilla Cobos, Emilio (2010 a) “TEORÍAS Y POLÍTICAS URBANAS ¿Libre Mercado Mundial, o Construcción Regional? R. B. ESTUDIOS URBANOS E REGIONALES 21 V.12, N.2 / NOVIEMBRE 2010.

Fuentes de Prensa

- El Espectador. *Presuntas irregularidades en nuevo proyecto de renovación urbana en Bogotá*. 29 de Julio de 2013