

Ciudad Informal y Movilidad

Carlos Alberto Torres Tovar. Arquitecto Urbanista. Profesor Asociado Escuela de Arquitectura y Urbanismo. Instituto de Investigaciones en Hábitat, Ciudad & Territorio. Universidad Nacional de Colombia.

Este texto hace referencia a las ciudades colombianas, ciudades en proceso de construcción permanente, con procesos de desarrollo en marcha y ante todo con desequilibrios significativos en todos los órdenes. En ellas, interesa de manera particular expresar la situación relativa a la ciudad informal y de está el derecho a la movilidad, leído en toda la extensión de sus significados y connotaciones.

Así la denominada ciudad informal, se constituye en un espejo de la ciudad formal en términos del no reparto equitativo de la riqueza generada y sus complejos mecanismos de distribución. No es gratuito que la ciudad informal constituya aproximadamente el 50%¹ de los territorios urbanos actualmente producidos y que la magnitud que han adquirido hoy por su tamaño y problemática genere preocupaciones sobre el futuro del modelo de desarrollo en un mundo globalizado y urbanizado. Las cifras muestran que de un total de 6.134.136² millones de habitantes en esta aldea global, 2.802.000³ millones, 46% de la población mundial, se encuentra en una condición de pobreza y miseria. De este conjunto 180.000.000 corresponden a América Latina y el Caribe, que a su vez habitan la ciudad informal.

El contexto territorial colombiano y la ciudad

En un estudio del año 2002 sobre Colombia el Banco Mundial⁴ indica que el 64% de la población colombiana presenta una condición de pobreza (27.000.000 de personas en términos absolutos) y 6.000.000 están en una situación de miseria. Población que hoy en día esta construyendo la ciudad colombiana y particularmente la ciudad informal.

Estimaciones del Departamento Nacional de Planeación –DNP- para el año 2003, muestran que en Colombia al menos 1.3 millones de hogares⁵, se encuentran en condiciones de precariedad habitacional en asentamientos de origen informal, con carencias habitacionales de tipo cualitativo, localizados en zonas de riesgo o en unidades de vivienda sin posibilidad de ser mejoradas.

También el DNP (2005) considera que “...el crecimiento de las ciudades colombianas ha seguido un patrón desequilibrado, con una visión de pequeña escala más que de modelo territorial amplio”. Señalando, así mismo, que entre los fenómenos espaciales resultantes se encuentra el predominio de los asentamientos precarios en las periferias.

Según se señala en el Documento CONPES 3305⁶, “...los asentamientos⁷ precarios constituyen la manifestación física y espacial de la pobreza y la desigualdad en un país mayoritariamente urbano. El crecimiento natural de las ciudades, el flujo migratorio de las zonas rurales, la ausencia de alternativas económicas para la población, así como la ineficacia de las administraciones y políticas, entre otros factores, generaron una dinámica de crecimiento urbano informal e incompleto en las ciudades colombianas”⁸.

Este mismo Documento CONPES, calcula que el área neta de uso residencial que corresponde a asentamientos de origen informal construidos mediante el denominado desarrollo progresivo, con enormes problemas de calidad, habitabilidad y sostenibilidad, en las principales ciudades del país varía significativamente. En el caso de las 5 principales ciudades corresponde al 16% en promedio. Para las

¹ El reporte global de las Naciones Unidas para el año 2004 presenta cifras por países y regiones al respecto.

² Naciones Unidas, World Urbanization Prospects, The 2001 Revision, New York, 2002.

³ Banco Mundial, World Development Indicators, 2003.

⁴ Banco Mundial, Informe e Indicadores sobre Colombia, 2002.

⁵ Representan el 16% de los hogares urbanos en Colombia

⁶ Documento CONPES 3305. Consejo Nacional de Política Económica y Social. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. *Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano*. DNP: DDUPA. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Versión Aprobada, Bogotá, D.C., 23 de agosto de 2004.

⁷ Son viviendas habitadas sin servicios básicos, que están construidas en materiales inadecuados, presentan hacinamiento o se encuentran en zonas de alto riesgo.

⁸ Carlos Caicedo, et. al. *Formulación del Proyecto Operación de Crédito de Bogotá, D.C. Banco Mundial, para la financiación del Programa de Mejoramiento Integral de Barrios en el marco del Crédito de Servicios Urbanos*, Bogotá, agosto de 2002.

ciudades con más de 300.000 habitantes, el porcentaje es de 19% y en las que tienen entre 100.000 y 300.000 habitantes es de 24%, lo cual implica una problemática más seria en términos relativos en este grupo de ciudades. Situación similar a lo que se presenta para el resto de América Latina y el Caribe.

Para el caso de Bogotá, la ciudad capital, cerca de la cuarta parte de sus habitantes se encuentran en condición de pobreza (1.241.722 personas, 17,3%) y en la miseria (480.898 personas, 6,7%), correspondiendo principalmente a los estratos socioeconómicos de población 1 y 2. El Departamento Administrativo de Bienestar Social –DABS-⁹, para el mes de agosto del año 2005 indica que en la ciudad de Bogotá 3.572.810 de sus habitantes se encuentran en situación de emergencia social, de los cuales 2.232.629 (62,48%) de la población total esta en situación de pobreza, en tanto 669,766 habitantes (18,74%), se encuentran en miseria. A pesar de ser Bogotá la ciudad que presenta las mejores condiciones e indicadores de desarrollo urbano a nivel de Colombia.

Esta situación se corrobora para Bogotá cuando se indica que, “La urbanización informal trae consigo consecuencias económicas, sociales y ambientales que no sólo afectan a la población de ingresos bajos, sino acarrear perjuicios para la sociedad en conjunto. Entre estos pueden mencionarse el deterioro de la calidad de vida; deficiencias en servicios públicos; vialidad y equipamientos; obstrucción de obras públicas; precariedad de títulos; evasión fiscal; y extra-costos al presupuesto público”¹⁰.

Ciudad Informal Colombiana y Movilidad

Se asumirá el concepto de movilidad para referirse a la forma como los ciudadanos presentes en la ciudad informal colombiana se desplazan en los distintos planos de la ciudad y con ella la sociedad. Ello, entendiendo hoy la ciudad como espacio predominante de concentración de los seres humanos en su condición de ciudadanos, la cual le brinda un conjunto de oportunidades.

Así, los ciudadanos deberían tener la capacidad de moverse en el territorio libremente; sin embargo no es así, sus espacios están fragmentados, con procesos de ocupación y lógicas de poder que generan constantes barreras físicas y de otros ordenes que impiden la libre movilidad y traslado. En Colombia, el conflicto interno que se desarrolla desde hace más de 40 años, hace que el territorio unitario de la nación, que establece la Carta Constitucional¹¹, en la práctica no sea posible, dados los repartos territoriales derivados de las distintas lógicas y prácticas del poder que en él se desarrollan por parte de los actores armados del conflicto, entre los que se cuentan la insurgencia, los grupos paramilitares, y el aparato militar del Estado, entre otros.

Los territorios urbanos no son ajenos a esta situación, en “...este escenario de la problemática social, económica y política, en lo que se ha convertido la ciudad, está compuesto por una gran gama de conflictos y tensiones entre los diferentes actores involucrados, donde subyace el reconocimiento de la representatividad y la legitimidad en manos de quien se encuentra” (Torres T.: 1993). Cada agente social¹² se considera socialmente reconocido y son los grados de legitimidad traducidos en acciones concretas lo que permite establecer en manos de quien está el control territorial. De igual forma los actores armados, ejercen un control territorial por el reparto entre ejercicios de poder al interior de la ciudad, convirtiéndose estas dinámicas en parte inherente de los habitantes y comunidades urbanas, que terminan adaptando sus roles a estas nuevas lógicas urbanas.

Esta situación genera problemas de movilidad ya que cada territorio esta delimitado real o virtualmente, por lo cual los ciudadanos deben construir sus propias “rutas de movilidad” para poder permanecer en estos territorios. Se trata de sobrevivir. Un caso bastante conocido, que ejemplifica lo antes señalado, corresponde con los procesos de apropiación urbana por grupos de milicias urbanas o de grupos paramilitares de ultraderecha en los barrios de la ciudad de Medellín (Comunas Nororiental y Noroccidental) desde los años 90.

Desplazamiento forzado y desarraigo

El panorama anterior esta conectado con un fenómeno que se viene presentando y el cual no se puede dejar pasar por alto, el cual corresponde al significativo numero de población desplazada por efectos del conflicto interno que llega a las ciudades. Se indica que los efectos del desplazamiento forzado han

⁹ Según cálculos del DAPD con base en Encuesta Nacional de Hogares DANE, 2003.

¹⁰ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., METROVIVIENDA. *Ciudadela El Recreo: Memoria del modelo de gestión de MetroVivienda*, Bogotá: Panamericana, 2002, pp. 56-57.

¹¹ Asamblea Nacional Constituyente. Presidencia de la República. Constitución Política de Colombia. Bogotá: Ed. Impreandes S.A., 1991.

¹² Se habla también de Actores Sociales, Sociedad Civil, Comunidad, Agentes Sociales entre otras muchas acepciones para referirse a categorías de análisis de la población a nivel urbano.

generado la movilidad de 2.500.000 de colombianos de los campos a las ciudades en los últimos 15 años, según cifras de CODHES¹³. Un ejemplo claro de esta dinámica sobre el territorio lo es la ciudad de Bogotá, que si bien ha atraído población por efectos de la migración campo-ciudad que se remontan a la denominada época de la violencia en los años 50, son los procesos de más reciente aparición desde finales de los años 80 y sobre todo en los años 90, los que generan este fenómeno de atracción poblacional a la ciudad.

El número de desplazados por la violencia generada por la agudización del conflicto interno en Colombia entre 1985 y 2004 que han llegado a Bogotá, principalmente a los territorios de miseria en los barrios de origen informal es de 558.140 pobladores, agrupados en 118.628 familias, provenientes de 27 departamentos del país¹⁴.

Así mismo, la administración¹⁵ de la ciudad de Bogotá reconoce que al año 2004 el 45.1% de las familias desplazadas viven en condiciones de hacinamiento crítico, con ingresos que no superan los 100.000 pesos mensuales (1/4 parte del smmlv equivalentes a 35 Euros) para más de la mitad de los grupos familiares. El 79% de los bajos ingresos que perciben se destina al pago del canon de arrendamiento y alimentos. De igual manera, el 54 % de estas personas tiene menos de 20 años y el 30% menos de 10 años. Las mujeres constituyen el 51% de la población desplazada y en el 52% de los casos son jefes de hogar.

La problemática de los desplazados internos no puede ser mirada, entonces, como un simple proceso de migración o movilidad regional e interregional, tampoco como un suceso coyuntural, más aún cuando con la agudización del conflicto ya empiezan a aparecer refugiados en zonas de frontera. El desplazamiento forzado restringe la movilidad de los habitantes urbanos y rurales y su solución pasa por el derecho al disfrute de diferentes manifestaciones de las libertades individuales y colectivas, entre ellas la movilidad.

Segregación socio espacial

Una característica actual de las ciudades colombianas es su alto nivel de segregación socio espacial, que revela dos procesos de urbanización, que se marca territorialmente entre ciudad formal o planificada, reglamentada y autónoma, y la ciudad informal o “ilegal”, cada una con claras diferencias. La ciudad formal, en general estructurada con adecuadas condiciones urbanas y la informal, con enormes déficits que afectan la calidad de vida urbana y en ella su movilidad.

El modelo actual de ciudad basado en la especulación inmobiliaria en Colombia ha ampliado la segregación socio-espacial, que sumado a la pérdida de protagonismo por parte del Estado en la promoción directa de la ciudad, ha dejando en manos de actores privados la formación y consolidación de la misma, lo que ha gestado un incremento en la participación de la informalidad como forma de construir ciudad. Al mismo tiempo la privatización de la mayoría de los servicios públicos domiciliarios y programas sociales ha producido una segregación y restricción del consumo colectivo de estos medios. Un ejemplo, que permite enfatizar lo anteriormente afirmado corresponde a la enorme dificultad de acceso a los servicios básicos de salud¹⁶, donde no existen los equipamientos, los recursos y el personal necesario para prestar este servicio esencial en una escala local, ello obliga a los ciudadanos habitantes de la ciudad informal, a desplazarse grandes distancias en busca de atención médica prioritaria, cuando en la ciudad formal estos servicios están presentes en sus distintos niveles de complejidad y con excelente localización.

Esta segregación, en lo espacial, se expresa en la materialidad de los barrios en que viven la población de bajos ingresos, en los barrios de la ciudad informal, los cuales tienen expresiones muy diferentes según las características propias de cada ciudad, el origen de los asentamientos, su tiempo de consolidación, las perspectivas que perciben para su permanencia, las políticas públicas que se implementan, la coexistencia de múltiples formas culturales, y las iniciativas que despliegan los propios habitantes para mejorar la calidad constructiva de las viviendas y el hábitat, así como el resolver las condiciones mínimas de supervivencia. A pesar de esto, es de resaltar que el carácter no formal urbano de la ciudad informal contrasta con la conducta urbana de sus habitantes, quienes se reconocen como ciudadanos con plenos derechos.

¹³ CODHES, ACNUR. *Desplazamiento Forzado interno en Colombia: Conflicto, Paz y Desarrollo*. Bogotá. Colombia. 2001.

¹⁴ CODHES, Arquidiócesis de Bogotá. *Desplazamiento Forzado interno en Colombia: Conflicto, Paz y Desarrollo*. Bogotá, 1999. y DAPD. “Desplazamiento en Bogotá, una realidad que clama atención”, Bogotá. 2004

¹⁵ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Informe de prensa. Secretaría de Gobierno, Bogotá, 2005

¹⁶ Servicio que es privatizado a partir de la expedición de la Ley 100 de 1993, la cual desmonta la responsabilidad social del estado en materia de atención en salud y la transfiere a particulares. Ello ha significado la desaparición de la casi totalidad de hospitales públicos en Colombia y la reducción de las redes públicas de atención en salud.

Accesibilidad y movilidad en la ciudad informal

La ciudad informal, en su mayor extensión, se localiza y estructura en territorios no aptos para urbanizar, en suelos de altas pendientes o en zonas sujetas a inundaciones, en franjas de reserva y protección ambiental, sobre los rondas de los cuerpos de agua, bajo zonas de alta peligrosidad por la existencia de redes de alta tensión, infraestructura petrolera o de gas, entre otras. Ello trae como consecuencia la desarticulación permanente de estos territorios urbanos con el resto de la ciudad, la ciudad formal; a su vez, ello impide la adecuada conectividad interna, en sus propios territorios.

Estas circunstancias generan pérdidas cuantiosas de tiempo de la vida de los habitantes de la ciudad informal que los excluye como ciudadanos, que los obliga a sobrellevar largas jornadas de camino a pie o en vehículos improvisados para poder movilizarse por la ciudad, a las fuentes de empleo, al estudio y en general al uso de la oferta de servicios existentes, tanto públicos como privados. A ello se suma la extensión del conjunto de las ciudades con un modelo extremadamente horizontal que genera grandes distancias y tiempos para la movilización, que aumenta ante la inexistencia de verdaderos sistemas masivos de transporte público¹⁷.

La reducción de los tiempos que pierden diariamente los habitantes de la ciudad informal movilizándose representaría al cabo del tiempo un ahorro que puede llegar a cuantificar varios años de vida¹⁸, solucionar o generar alternativas a ello puede constituir una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad informal que los lleve a reconocerse propiamente como ciudadanos, no porque se les llame así sino por el hecho de poder disfrutar de todos los beneficios que implica vivir en la ciudad.

Exclusión social y política

Por otra parte, los procesos activos de participación social y política de los ciudadanos son indicativos de los avances democráticos y la horizontalización de las relaciones de poder y dependencia. No es éste el caso de las ciudades colombianas, en donde los procesos de participación están relegados a la decisión indirecta a través del voto de manera delegataria, sumados a la inexistencia de verdaderos partidos políticos y las dificultades organizativas de las comunidades.

Aun más los ciudadanos de la ciudad informal presentan mayores problemas de exclusión, ya que no representan un poder económico importante, y su aporte se reduce a ser caudal electoral sujeto a los designios de la tradicional clase política colombiana. Esta condición de exclusión política es también el reflejo de la exclusión social que ya se ha referido. La falta de una organización adecuada y la manipulación constante a la que es sometida esta población impide su expresión y movilidad como grupo social y su capacidad reivindicativa no se traduce en expresión política independiente, agravando cada día más sus condiciones al no tener una interlocución reconocida y con capacidad de negociación y gestión frente a la solución a sus crecientes problemas.

La relación de inclusión-exclusión entre la ciudad informal y la formal

Las redes que se han formado en la informalidad en nada se corresponden con la formalidad. Así, la ciudad informal es caracterizada por la ciudad formal desde sus diferentes actores y componentes, reafirmando en todo momento una condición de exclusión: a través de la economía considera esta parte de ciudad desde el punto de vista de la economía informal; a nivel jurídico se le considera ilegal; desde la arquitectura se ve como informal o no-arquitectura; desde el análisis urbanístico se evidencia como ciudad incompleta; y, desde lo social se analiza y concibe como ciudad marginal. Estas formas de segregación entre ciudad formal e informal, con diferentes niveles de complejidad desconocen las múltiples maneras de articulación de la población a las dinámicas que estos generan. A su vez, olvidan que la consolidación de la ciudad informal se da al tiempo que se integra a la ciudad formal¹⁹.

¹⁷ En la ciudad de Bogotá viene implementando el sistema de transporte denominado TRANSMILENIO, el cual se podría señalar como un sistema de metro ligero por superficie.

¹⁸ Estudios efectuados en la ciudad de Medellín demuestran como con la utilización del sistema de Metro –único existente en Colombia– los habitantes ganaron una hora diaria para disfrute de otras actividades. En el caso de Bogotá un efecto similar se está produciendo por efectos de la implantación del sistema TRANSMILENIO. Sin embargo, en aquellos lugares de la ciudad no cubiertos por estos beneficios sus habitantes gastan diariamente entre cinco y seis horas sentados en un autobús para desplazarse a los diferentes lugares de actividad principalmente de empleo.

¹⁹ TORRES TOVAR, Carlos Alberto. "La ciudad: espacio de inclusión y exclusión". p. 327. En: TORRES, Carlos, VIVIESCAS, Fernando y PÉREZ, Edmundo. La Ciudad Hábitat de Diversidad y Complejidad. Facultad de Artes. Dirección Académica. Sede Santafé de Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. Editorial UNIBIBLOS. Bogotá, 2000. 349 p.

Así mismo, cuando se habla de formalidad vs. informalidad o legalidad vs. ilegalidad, esta dualidad se debe entender como un binomio que actúa de manera articulada y en forma paralela, tal vez como lo señala la física que nos indica que a toda acción corresponde una reacción; sin embargo, es fundamental entender que esta dualidad no siempre es positiva y que de manera simultánea tampoco es bipolar, sino que por el contrario está constituida por múltiples variantes y modalidades que se presentan en el escenario intermedio a la polaridad²⁰.

A manera de conclusión

América Latina y el Caribe, y en este caso Colombia deben repensar la ciudad en su totalidad. Parafraseando a Frank Marciano²¹, señalaría que reconocer la existencia de la otra ciudad es la única manera de revitalizar la ciudad colombiana, este enfoque debe continuar como forma de enfrentar la separación y la exclusión urbana imperante en la ciudad y afrontar ese futuro incierto que se encuentra presente en la actualidad en toda reflexión sobre lo urbano. El desafío continúa estando en disminuir las distancias entre los integrados y excluidos de los beneficios de la vida urbana de calidad, entre conectados y desconectados; en encontrar pasajes entre lo formal y lo informal. Puntos capaces de imbricarse, de hibridarse para crear nuevas realidades urbanas que sean el resultado de la fusión de características de las dos estructuras.

Sin embargo, el constante crecimiento, consolidación y avance de la ciudad informal va generando nuevas periferias más allá de la existente, que sólo es limitada por el encuentro con accidentes geográficos infranqueables.

Por otra parte, María Isabel Espinoza²² nos advierte que, "...la ciudad moderna de los cincuenta, desplaza al peatón por el automóvil, mientras que en los barrios (informales) el protagonista es, todavía hoy, el peatón. En el barrio informal la estructura urbana es compacta, parecida a la de las ciudades medievales pero sin sus iglesias, castillos o plazas y mercados".

Por ello la mayor forma de movilidad del habitante de la ciudad informal es la peatonal, por lo cual se ha de dar valor a este atributo como estructurador de esta ciudad. A pesar de no existir el espacio público como tal, o calles y andenes claramente definidos, menos aun bordes o alamedas, tampoco los espacios de encuentro, llámese plaza, nodo urbano, o parque, o quizás las ciclorutas. Lo que existe en la ciudad informal son espacios vacíos y residuales, aun por transformar e incorporar como ciudad a pesar de las dificultades y condiciones que presentan. Ello mejoraría la movilidad y la calidad de vida urbana de los habitantes de esta ciudad y contribuiría en su articulación con la ciudad formal. Como señala María Inés Pocaterra²³, la estructuración de una red peatonal se convierte en catalizador de lo urbano venciendo la atomización y desintegración inherente a la estructura de los barrios informales. Lo peatonal se convierte en organizador del modo de vida.

La movilidad y accesibilidad precaria de la ciudad informal contrasta con la capacidad de los habitantes de esta para construir ciudad, donde las dificultades no son un obstáculo, ello se constata en "...el arrojo y atrevimiento en la fabricación de "soluciones" capaces de sostenerse aunque las apariencias muestren lo contrario"²⁴.

Procurar el derecho a la adecuada movilidad de los habitantes de la ciudad informal colombiana y porque no latinoamericana, es uno de los componentes sustanciales que han de garantizaran la superación de las condiciones de exclusión y marginalidad de una parte mayoritaria de la sociedad. Solo una construcción equitativa y equilibrada del territorio urbano y rural garantizará la capacidad de sostenibilidad de las sociedades futuras y en ellas la inclusión de los ciudadanos de la ciudad informal a una sola ciudad, la ciudad humanizada.

Por ello, la marginalidad urbana y con ella la ciudad informal debe ser objeto permanente de cuestionamientos, más aun, debe hacerse una revisión estructural de las dimensiones básicas de la transformación territorial (físico-espacial, política, socio-cultural, jurídica, ambiental y económica) y sus mecanismos de intervención. Así mismo, si entendemos la ciudad como proceso dinámico y expresión de un contexto cultural en un momento y entorno determinados, no podemos aceptar que con

²⁰ TORRES TOVAR, Carlos Alberto. *"Dualidad formal informal, el modelo de producción de la ciudad colombiana. Una mirada desde los años 90"* p. 140. En: RINCÓN PATIÑO, Análida (Editora Compiladora). *Espacios Urbanos no con-sentidos. Legalidad e ilegalidad en la producción de ciudad. Colombia y Brasil.* Universidad Nacional de Colombia, Alcaldía de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Medellín, 2005.

²¹ Profesor Universidad Central de Venezuela. En: Revista URBANA No. 35

²² Entrevista realizada por la Revista URBANA No. 35. Revista editada por el Instituto de Urbanismo Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela y por el Instituto de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia.

²³ *Ibid.*

²⁴ Como señalan Marisela Monagas y Ana María Campos En: Revista URBANA No. 35

toda la experiencia y conocimiento con el que hoy contamos para la producción del principal espacio vital de los seres humanos, nuestras ciudades, y principalmente sus sectores marginales, sigan creciendo fundadas en la precariedad en todas sus dimensiones. Está es, hoy por hoy, una de las manifestaciones de un modelo de desarrollo global, que es inadmisibile desde el punto de vista humano y urbano.

El Derecho a la Movilidad ha de ser parte de los derechos de cuarta generación que hoy reclaman los pobladores de bajos ingresos para una aldea global para todos.

Caracas, octubre 26 de 2005

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., MetroVivienda. Ciudadela El Recreo: Memoria del modelo de gestión de MetroVivienda, Bogotá: Panamericana, 2002.
- Asamblea Nacional Constituyente. Presidencia de la República. Constitución Política de Colombia. Bogotá: Ed. Impreandes S.A. Bogotá, 1991.
- Banco Mundial, World Development Indicators, 2003.
- Caicedo, Carlos et. al. Formulación del Proyecto Operación de Crédito de Bogotá, D.C. Banco Mundial, para la financiación del Programa de Mejoramiento Integral de Barrios en el marco del Crédito de Servicios Urbanos, Bogotá, agosto de 2002.
- CODHES, ACNUR. *Desplazamiento Forzado interno en Colombia: Conflicto, Paz y Desarrollo*. Bogotá. Colombia. 2001.
- CODHES, Arquidiócesis de Bogotá. *Desplazamiento Forzado interno en Colombia: Conflicto, Paz y Desarrollo*. Bogotá, 1999.
- DAPD. “Desplazamiento en Bogotá, una realidad que clama atención”, Bogotá, 2004.
- DANE. Encuesta Nacional de Hogares, Bogotá, 2003.
- Mac Donald, Joan. “Precariedad urbana en América Latina”. En: Reproducción parcial la versión preliminar del informe “Pobreza y precariedad del hábitat en las ciudades de América Latina y El Caribe; División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos de la CEPAL, noviembre 2004.
- . Pobreza y precariedad del hábitat en las ciudades de América Latina y El Caribe. Naciones Unidas. CEPAL, Santiago de Chile, 2004.
- Naciones Unidas, World Urbanization Prospects 1992; Estimates and Projections of Urban and Rural Populations and of Urban Agglomerations, Department of economic and social information and policy analysis, ST/ESA/SER.a/136, ONU, New York, 1993.
- . World Urbanization Prospects, The 2001 Revision, New York, 2002.
- República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. *Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano*. Documento CONPES 3305. Consejo Nacional de Política Económica y Social. DNP: DDUPA. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Versión Aprobada, Bogotá, D.C., 23 de agosto de 2004.
- Revista URBANA No. 35. Revista de la Universidad Central de Venezuela y la Universidad del Zulia. Caracas, 2005.
- Torres Tovar, Carlos Alberto. *La comunidad, el Estado y la iniciativa privada, agentes sociales en la consolidación de la ciudad periférica informal, el caso de Ciudad Bolívar*. Santafé de Bogotá D.C., 1.993. 193 p. Tesis Magíster en urbanismo, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia. Director Negret Fernández, Fernando. Departamento de Urbanismo.
- . “Dualidad formal informal, el modelo de producción de la ciudad colombiana. Una mirada desde los años 90”. En: Rincón Patiño, Análida (Editora Compiladora). Espacios Urbanos no con-sentidos. Legalidad e ilegalidad en la producción de ciudad. Colombia y Brasil. Universidad Nacional de Colombia, Alcaldía de Medellín, Área Metropolitana del Valle de Aburra. Medellín, 2005.
- . “La ciudad: espacio de inclusión y exclusión”. En: Torres, Carlos, Viviescas, Fernando y PÉREZ, Edmundo. La Ciudad Hábitat de Diversidad y Complejidad. Facultad de Artes. Dirección Académica. Sede Santafé de Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. Editorial UNIBIBLOS. Bogotá, 2000.