

**PROCESOS DE EXPANSIÓN URBANA EN LA CIUDAD COLOMBIANA.  
EFECTOS DE LA TRANSFORMACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHÍA (2002-2012)**

**TATIANA ANGARITA GUZMÁN**

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO  
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO  
BOGOTÁ D.C., 2015**

“Procesos de expansión urbana en la ciudad colombiana. Efectos de la transformación del municipio de Chía (2002-2012)”

Estudio de Caso

Presentado como requisito para optar al título de  
Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos  
En la facultad de Ciencia Política y Gobierno  
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Tatiana Angarita Guzmán

Dirigido por:

Camilo Villa Van Cotthem

Semestre II, 2015

*Mi ciudad que me hace soñar y vivir cada instante de la vida, a ti Bogotá por ser un camino abierto y sin fin, y a ti Chía por permitirme entrar en tus lugares y conocer personas maravillosas.*

## **AGRADECIMIENTOS**

A todos aquellos que me han acompañado en esta etapa de la vida, a todos los que creyeron en mí para ser una mejor persona y una excelente profesional.

A mis padres porque sin ellos no hubiera sido posible llegar a culminar esta etapa de la vida, porque me demostraron que cada instante se vive con alegría, que los sueños si se cumplen y que todo se puede con pasión y responsabilidad. A la universidad del Rosario por permitir entrar en ella y convertirse en mi segunda casa, a sus profesores que con su gran conocimiento y sabiduría permitieron que me encontrara en la finalización de una larga etapa, y que me apasionara por lo que hago.

A mi director Camilo Villa por su dedicación, enseñanza y paciencia durante todo el proceso, que fueron de gran ayuda para seguir adelante con la vida y con mis sueños. A Santiago por su compañía y apoyo durante toda la etapa de la universidad, que fue parte fundamental para seguir soñando para lograr una mejor ciudad. Por último, a mis compañeros quienes siempre estuvieron a mi lado.

## RESUMEN

*El interés de este estudio de caso es analizar el proceso de transformación de Chía, la expansión urbana de Bogotá y la migración poblacional de la ciudad en el período 2002-2012, a partir de tres dimensiones: la primera, hace alusión al proceso de expansión urbana de Bogotá hacia el norte de la Sabana, teniendo en cuenta la transformación del municipio de Chía; el segundo, hace alusión al sistema de movilidad, conectividad y calidad de vida, considerando la migración poblacional de Bogotá hacia Chía, Cundinamarca; por último, describe los cambios efectuados en el municipio de Chía a partir de la construcción de viviendas nuevas para familias de estratos socio-económicos altos, teniendo en cuenta, la realización de encuestas a familias residentes procedentes de Bogotá, dando como resultado datos cualitativos y cuantitativos de la transformación de la calidad de vida.*

### **Palabras Clave:**

*Transformación urbana, expansión urbana, conectividad, construcción de viviendas y calidad de vida.*

## ABSTRACT

*The interest of this study case is to analyze the transformation process of Chia, the urban expansion in Bogota and the migration of the city population in the period 2002-2012, based on three dimensions: the first, refers to the process of urban expansion in Bogota on the north side of the Savannah, taking into account the transformation of the municipality of Chia; the second, alludes to the mobility system, connectivity and quality of life, considering the population migration from Bogota to Chia, Cundinamarca; finally, it describes the changes made in the municipality of Chia from construction of new housing for families of high socio-economic levels, taking into account, of surveys to families Bogotá, resulting in qualitative and quantitative data of the transformation in the quality of life.*

### **Key words:**

*Urban transformation, urban expansion, connectivity, the construction of housing and quality of life.*

## CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	12
1. PROCESO DE EXPANSIÓN URBANA: TRANSFORMACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHÍA (2002-2012)	19
1.1. Expansión urbana: caso de Bogotá hacia su zona norte	19
1.2 Transformación del municipio de Chía Cundinamarca	24
1.3 Consecuencias en Chía a partir del proceso de expansión urbana de Bogotá	32
1.4 Lecciones	33
2. SISTEMA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ Y EL MUNICIPIO DE CHÍA: CONECTIVIDAD URBANA	36
2.1 Sistema de movilidad	36
2.2 Conectividad urbana: Bogotá - Chía	40
2.3 Lecciones	46
3. CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS DE ESTRATOS ALTOS EN EL MUNICIPIO CHÍA (2002-2012)	48
3.1. Consolidación de Chía como ciudad dormitorio a partir de la migración poblacional de Bogotá	48
3.2 Cambios del municipio de Chía frente a la construcción de nuevas viviendas de estrato socio-económico alto	50
3.3. Lecciones	59
4. CONCLUSIONES	61

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

## LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	Pág.
Plano 1. Localización espacial de Bogotá y Chía en la región.	15
Tabla 1. Crecimiento poblacional de la ciudad de Bogotá 2000-2010.	20
Tabla 2. Población total de municipios de Cundinamarca en los años 2005, 2009, 2010 y 2011.	25
Tabla 3. Evolución del impacto migratorio de Bogotá sobre los municipios de la Sabana 2005 y 2012.	27
Grafica 1. Causas por las cuales las personas entrevistadas salieron de Bogotá hacia Chía.	28
Grafica 2. Satisfacción con la ciudad para vivir (por zonas)	29
Gráfica 3. Desplazamientos diarios de personas de algunos municipios de la Sabana hacia Bogotá por cuestiones de trabajo y estudio, año 2005.	30
Tabla 4. Viajes a Bogotá de pasajeros de algunos municipios en vehículos 2006,2008 y 2011.	38
Plano 2. Sistema vial de Bogotá y Chía: conectividad vial – vías principales.	43
Grafica 4. Tiempo que demoraban los residentes de Chía en desarrollar sus actividades	44
Tabla 5. Distancias promedio recorrida a Bogotá por algunos municipios de la región.	45
Grafico 2. Área construida en el área urbana y área construida en suelo rural en algunos municipios de la Sabana: 2005, 2010 y 2015.	53
Plano 3. Localización de conjuntos cerrados en Chía.	56



Tabla 6.	Ocupación por condominios en zonas urbanas de la Sabana durante el año 2002 y el año 2008.	57
Tabla 7.	Valor del suelo en municipios de borde urbano: 2003, 2004, 2005 y 2008.	58

## **ANEXOS**

- Anexo 1. Tabla de direcciones de conjuntos cerrados donde se realizaron las 15 entrevistas a residentes de Chía procedentes de Bogotá.
- Anexo 2. CD de reportes de entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá durante el 2002-2012

## LISTA DE SIGLAS

ARCGIS	Sistema de Información Geográfica.
CICEANA	Centro de Información y Comunicación Ambiental de Norte América.
POT	Plan de Ordenamiento Territorial.
SDP	Secretaría Distrital de Planeación.
STT	Secretaría de Tránsito y Transporte- Actual Secretaría de Movilidad.
UNICEF	Fondo Internacional de Emergencia de las Naciones Unidas para la Infancia.

## INTRODUCCIÓN

Este estudio de caso busca analizar la transformación del municipio de Chía Cundinamarca, la expansión urbana de Bogotá y la migración poblacional hacia el municipio durante el período 2002-2012 a partir de cinco aspectos centrales: crecimiento poblacional de Bogotá y Chía, crecimiento del área de los dos territorios, movilidad y conectividad, calidad de vida, consolidación del municipio como ciudad dormitorio y cambios del municipio a partir de la construcción masiva de viviendas, dando como resultado un impacto urbano.

El crecimiento urbano de las ciudades colombianas se ha venido evidenciando desde el siglo pasado, donde procesos urbanos y rurales han constituido la expansión urbana causada por diferentes factores relacionados con el crecimiento poblacional acelerado, migraciones de una ciudad a otra, búsqueda de nuevas oportunidades de empleo, educación, la salud, etc., que permitieron entender y analizar los cambios de las ciudades donde

La ciudad de Bogotá y su área metropolitana ha venido experimentando un crecimiento físico y demográfico desde comienzos de la década de 1950 que ha determinado de forma directa la aparición de fenómenos sociales y hechos ambientales sumamente complejos. La conformación de Bogotá como ciudad importante en el contexto nacional desde mediados de siglo pasado, se traduce en una mayor demanda de vivienda, servicios públicos, infraestructura vial, servicios comunitarios, empleo y asistencia social entre otros. (Preciado Beltrán 1999, pág. 2)

La expansión urbana de Bogotá se desarrolló mediante patrones no planificados, no gestionados y sin control en la ocupación del suelo, que la condujo a un desarrollo urbano poco equitativo y ecológicamente sostenible en gran parte de la ciudad. Para esto fue determinante la delimitación de las zonas industriales que requirieron de una considerable mano de obra, lo que transportó a una proliferación de sectores ilegales y un cambio de patrón en las dinámicas urbanas. Tal como lo explica Ramírez Kuri en su texto “Las ciudades y los nuevos procesos urbanos”

La participación del Estado fue fundamental en el proceso de modernización y de expansión urbana asociado a la reproducción de funciones del núcleo central hacia la periferia. Al actuar como impulsor y promotor de la creación de infraestructura y servicios, el Estado generó condiciones favorables para el crecimiento y el desarrollo urbano. Este proceso

estuvo asociado a fenómenos especulativos y mecanismos legales, ilegales e irregulares en el acceso al suelo, vivienda y servicios urbanos (Ramírez Kuri 2005, pág. 175).

En este sentido, los procesos de expansión urbana coexisten con las nuevas tendencias de dispersión de las ciudades cuyas repercusiones en lo urbano fueron tomadas en cuenta por la ciudad y por los municipios más cercanos a Bogotá. Sin embargo, el proceso de expansión dificultó el desarrollo y gestión de los territorios convertido en un problema de consolidación y demostración de los factores económicos, urbanos y sociales.

Bogotá experimentó su expansión urbana más allá del perímetro urbano desde hace un largo tiempo donde diferentes municipios aledaños, asumiendo la recepción de migración poblacional procedente de Bogotá que buscaba nuevas alternativas de vida y un aumento en su calidad de vida generando nuevos procesos dentro del municipio.

Se pone de manifiesto que a partir de la expansión de la ciudad se configuró un modelo de ocupación difuso de Bogotá, lo que acarrea una serie de problemáticas urbanas y rurales. La ciudad difusa:

Tiene de todo y mucho pero disperso, separado funcionalmente (la universidad, la industria, la residencia, las áreas comerciales, las oficinas, etc. se separan físicamente) y segregado socialmente, uniendo las partes a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado. Esta forma de proceder, multiplica el consumo del suelo, de energía y materiales (Rueda 1998, pág.4).

Se hace evidente, que la configuración de un modelo difuso de la ciudad con las sucesivas migraciones poblacionales hacia el municipio, da como resultado una serie de transformaciones urbanas, referentes al uso inadecuado del suelo, la escasez de los mismos y la necesidad de disponer de una serie de dotaciones dispersas, generando una multiplicidad de desplazamientos innecesarios o de lo contrario consecuencias positivas.

La ciudad al momento de expandirse desarrolló una constante ocupación dispersa del territorio en el cual se buscan nuevas relaciones con las zonas urbanas cercanas a la ciudad, las cuales necesitan de diferentes servicios y de original planificación para su progreso. Y es un tema relevante para dar a conocer un fenómeno urbano que el estudio de caso pretende analizar mediante la transformación urbana del municipio durante el 2002-2012.

Para el desarrollo de la investigación se realizó un análisis de carácter descriptivo, que permitió entender el éxodo poblacional hacia Chía y su transformación a partir de la expansión urbana gracias a la información suministrada por varias entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá. De igual manera, se buscó el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto utilizando diferentes técnicas de análisis que provienen de diversas disciplinas. Cuenta con un diseño de tipo documental el cual consiste en un proceso basado en la búsqueda, recuperación y análisis de diferentes datos cuantitativos y cualitativos que permiten acceder a un nuevo conocimiento.

Se consideraron cuatro categorías analíticas: la expansión urbana, la transformación del municipio de Chía frente a la migración poblacional de Bogotá, el sistema de movilidad y conectividad de los dos territorios y la construcción de nuevas viviendas en Chía algunas, las cuales fueron observadas y seleccionadas con atención. Para dar claridad a la investigación se dará a continuación la contextualización del municipio de Chía y su importancia en el estudio.

Chía está ubicado en el Departamento de Cundinamarca existente desde la época precolombina, con una población aproximadamente de 114.881 habitantes para el 2011. Según el Plan de Ordenamiento Territorial de Chía el municipio está ubicado al norte sobre el corredor vial hacia Zipaquirá y se encuentra a 31 Km de la ciudad de Bogotá. Tiene una extensión total de 7.923.00 hectáreas, divididas por zona urbana (608.28) y zona rural (7.314.72) (POT de Chía 2000, pág. 30).

Limita por el sur con Bogotá (Localidades de Usaquén y Suba y con el municipio de Cota); al occidente con los municipios de Tabio y Tenjo; al norte con los municipios de Cajicá y al oriente con Sopó. El municipio está dividida en 8 Veredas más el Área Urbana, muchas de estas veredas entre las que se destacan Bojacá, La Balsa o Tiquiza son conocidas por el rápido crecimiento de la población y el alto nivel de construcción en su mayoría de clase alta (Alcaldía de Chía 2013, parr.1).

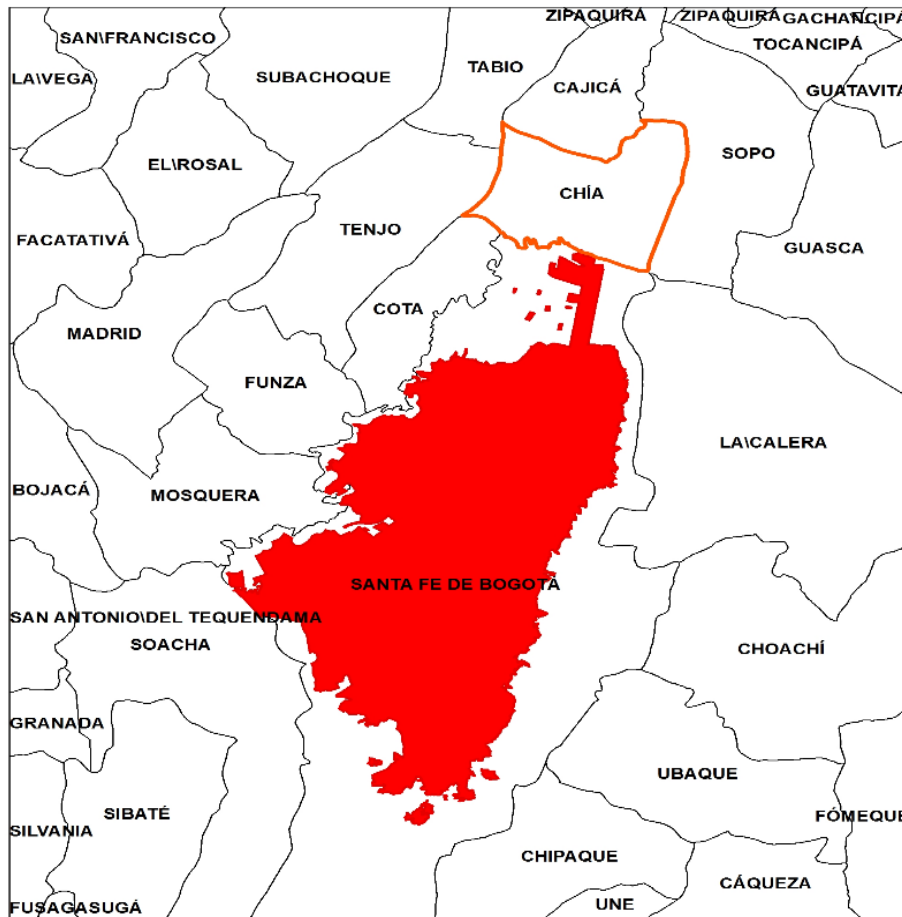
A partir de sus diferentes actividades económicas, sociales, políticas, urbanas y rurales, y su importancia socio espacial se convirtió en un municipio estratégico dentro del marco de la región, y de esta manera, buscaba para el año 2000 convertirse en:

Centro histórico y territorio de paz, privilegiado por su ubicación estratégica en el entorno regional, será un municipio educador, turístico y cultural, basado en un desarrollo

competitivo, sustentable y sostenible, con liderazgo regional, expresado en mejores niveles de calidad de vida de sus habitantes (POT 2000, pág. 9).

Teniendo en cuenta la información anterior se ilustra mediante un plano la localización de Chía en la región, para observar la cercanía que tiene el asentamiento con Bogotá y su importancia dentro de la región.

## Plano 2. Localización espacial de Bogotá y Chía en la región



Fuente: Plano elaborado por la autora del este estudio de caso, con base en (Secretaría Distrital de Planeación 2015)

La importancia de seleccionar Chía y no otros municipios aledaños a la ciudad capitalina se centran principalmente en la poca distancia que tiene Chía con Bogotá y su relación de servicios prestados durante el período. El interés de estudiar a Chía se basó en la importancia de este municipio dentro de la región y en el interés de observar su

transformación mediante diferentes aspectos permitirían dar como resultado nuevos procesos urbanos cercanos a la ciudad capitalina.

La pertinencia de esta investigación para los estudios urbanos se encuentra en el siguiente aspecto. Las ciudades colombianas han venido demostrando que sus territorios no son lo suficientemente grandes para desarrollar todas las actividades que la población demanda, permitiendo que estas busquen en sus lugares más cercanos o municipios circundantes la posibilidad de lograr alcanzarlos.

Al mismo tiempo, es pertinente al momento de entrar a describir y entender el impacto debido a un proceso urbanizador estimulado por la necesidad de algunas familias bogotanas en busca de nuevos territorios, en el cual sea posible la ocupación de nuevas áreas generando una mejor calidad de vida.

La organización del estudio se ha dividido en tres capítulos acordes a los objetivos específicos.

El primer capítulo se analizar el proceso de expansión urbana que experimentó la ciudad de Bogotá durante la década que va desde el año 2002 al 2012, teniendo en cuenta la transformación del municipio de Chía. El segundo capítulo analiza el sistema de movilidad y conectividad de Bogotá con Chía considerando la necesidad de cada uno de los territorios por mantenerse conectados, teniendo en cuenta la percepción de la población migrante desde Bogotá hacia Chía, observando la transformación de su calidad de vida. El tercer capítulo hace énfasis en el análisis de la consolidación del municipio de Chía como ciudad dormitorio, a partir de los cambios efectuados con la construcción de viviendas para familias de estrato socio-económico alto. El estudio de caso finaliza con una serie de conclusiones que resaltan los puntos más relevantes de los tres capítulos anteriores.

El objetivo de esta investigación es analizar el proceso de transformación de Chía a partir de expansión urbana de Bogotá y la migración poblacional de la ciudad en el período 2002-2012, a partir de tres objetivos concretos que permitirán la descripción de un proceso urbano.

El primero, analizar el proceso de expansión urbana de Bogotá hacia el norte de la Sabana, teniendo en cuenta la transformación del municipio de Chía durante el 2002-2012. El segundo, considerar el sistema de movilidad y conectividad de Bogotá con Chía



considerando la necesidad de cada uno de los territorios por mantenerse conectados y su deficiencia en cuanto a su conectividad vial, teniendo en cuenta la transformación de la calidad de vida de los habitantes. Por último, busca analizar la consolidación del municipio como ciudad dormitorio a partir de los cambios efectuados en Chía con la construcción de viviendas, para familias de estrato socio-económico alto analizando el crecimiento del área construida en el área urbana y el área rural de Chía, la localización de condominios y aumento del valor del suelo en Chía durante el 2002-2012.

El estudio de caso está desarrollado a partir dos enfoques para el desarrollo del trabajo: por un lado, literatura pertinente para la investigación, conceptos teóricos y documentación conceptual que permiten darle sustento a la experimentación y observación del fenómeno en los dos territorios, durante un período de diez años. Y por otro lado, el enfoque empírico sustentado en la realización de entrevistas a residentes de Chía y la observación de un fenómeno urbano y social de Bogotá y Chía.

Los conceptos teóricos y conceptuales del estudio de caso fueron rescatados de libros, publicaciones periódicas académicas, publicaciones periódicas no académicas, bibliografía referente a los conceptos, tesis de maestrías, información de las entidades distritales, planos, gráficas y tablas. La investigación empírica se basó principalmente en las experiencias, concepción y vivencias de algunos residentes del municipio de Chía procedentes de Bogotá, que buscaron en el territorio mejorar su calidad de vida.

Se realizaron 15 entrevistas a residentes de Chía que salieron de Bogotá durante el período desarrolladas durante el 16 de abril al 16 de mayo de 2015, de un rango de edad de 23 años hasta 50 años dentro de las cuales se encontraban amas de casas, estudiantes de universidad y trabajadores. Las personas entrevistadas fueron de estrato socio-económico alto de ingresos altos y con expectativas de vida alta. El trabajo de campo fue realizado en diferentes conjuntos cerrados de casas de lujo en Chía.

La encuesta constaba de tres partes: la primera de ellas, preguntas generales de la persona encuestada: nombre, edad, ocupación, núcleo familiar, dirección de residencia y teléfono. La segunda parte, se hacían 7 preguntas referentes a su vida antes de irse a vivir a Chía y la tercera parte, 18 preguntas referentes a su vida viviendo en Chía. Algunas de las preguntas realizadas eran de selección múltiple y otras de pregunta abierta.

Es importante mencionar que la muestra fue pequeña y por esto es muy indicativa a la hora de mostrar sus resultados, lo cual permitió entender en gran parte, el por qué algunas familias o habitantes de Bogotá decidieron salir hacia Chía, haciendo énfasis en tres temas centrales: movilidad, vivienda y calidad de vida, para dar cuenta de un fenómeno urbano y territorial en el municipio.

Luego de realizar las entrevistas se realizó un reporte de cada una de ellas donde se analizaba la información mediante un formato cualitativo, para dar como resultado la información que se brindará a lo largo del texto organizadas mediante categorías analíticas, que permitieron la organización de la información, dando como resultado diferentes conclusiones.

Las entrevistas complementaron la información suministrada a continuación que permiten describir y analizar un fenómeno urbano entre otros territorios, durante un período determinado y un problema urbano a partir de las migraciones poblacionales y la expansión urbana de la ciudad capital.

Este tipo de investigaciones, permiten adentrarse en las problemáticas y retos de las ciudades colombianas contemporáneas, teniendo en cuenta factores determinantes. En concordancia con lo mencionado, la pregunta central de esta investigación es: ¿Cómo se ha transformado el municipio de Chía frente a la expansión urbana de Bogotá durante el período 2002-2012?

## **1. PROCESO DE EXPANSIÓN URBANA: TRANSFORMACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHÍA (2002-2012)**

La finalidad de este capítulo es analizar el proceso de expansión urbana que experimentó la ciudad de Bogotá durante la década que va desde el año 2002 al 2012, alrededor de tres puntos: el primero de ellos, describe la expansión urbana de la ciudad capitalina hacia su zona norte. El segundo de ellos, analiza la transformación del municipio de Chía Cundinamarca. El tercero de ellos, las diferentes consecuencias del proceso de expansión urbana de Bogotá en Chía. Al finalizar de este apartado se cierra con una serie de lecciones alusivas al tema.

### **1.1. Expansión urbana: caso de Bogotá hacia su zona norte**

A mediados del siglo XX el desarrollo urbano de Bogotá llegó a ser uno de los más importantes en todo el país, teniendo en cuenta aspectos relacionados con el crecimiento poblacional, la cobertura de servicios públicos domiciliarios y la migración de habitantes de diferentes municipios de Colombia. De esta manera, la ciudad colombiana consolidó su primacía urbana a través de los tiempos generando cambios estructurales, convirtiéndola en un caso excepcional en América Latina.

La ciudad de Bogotá a partir de un desarrollo urbano caracterizado por un gran dinamismo comenzó a presentar muestras de un gran proceso de urbanización masiva, que conllevó a la creación de una compleja consolidación en la ocupación territorial de varias zonas urbanas y rurales, dando lugar al fenómeno de “expansión urbana” entendido como:

La disminución de tierras agrícolas, aumento en la congestión y tráfico, manejo de aguas y residuos, contaminación atmosférica, significativa pérdida de población en las áreas centrales, aumento de la segregación socio espacial de estratos altos, así también un aumento de los tiempos de viaje, producto del tendiente crecimiento periférico (Cerdeira Troncoso 2007, pág. 4).

## El fenómeno de expansión urbana de igual forma

Es la capacidad diversificadora en la población y en la estructura ocupacional y de ingresos. Esto es resultado de las necesidades sociales producto de aglomeraciones, que exigen una diversificación paralela a la producción, tanto de bienes como de servicios privados y públicos (Ramos Soto 2010, pág.271).

A raíz de lo anterior, el proceso de expansión urbana de Bogotá se puede analizar mediante dos dimensiones: la primera de ellas, a partir del crecimiento poblacional de Bogotá durante diez años; y la segunda de ellas, hace referencia al crecimiento del perímetro urbano de la ciudad.

La primera dimensión está relacionada directamente con el crecimiento poblacional experimentado en la ciudad de Bogotá, traducido en una ocupación del suelo que supuso en gran medida abarcar más territorio sobrepasando el límite urbano establecido por la ciudad, generando nuevas necesidades habitacionales, de servicios y económicas, que permitieron el diseño de nuevos instrumentos de gestión y planificación. La tabla número 1 hace referencia a la evolución poblacional que ha tenido la ciudad capitalina:

**Tabla 1. Crecimiento poblacional de la ciudad de Bogotá 2000-2010**

AÑO	POBLACIÓN
2000	6.302.880
2002	6.712.247
2005	6.840.116
2010	7.363.782

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (DANE 2015)

Bogotá ha tenido un crecimiento en su población durante diez años ya que, su población aumentó desde el año 2000 hasta el año 2010 en 1.060.902 habitantes equivalente a un porcentaje de crecimiento de 17%. En el año 2000 la ciudad incrementó su población en un 1%, mientras que para el año 2002 la población tuvo un porcentaje de crecimiento de 6% equivalente a 409.367 habitantes. Desde el año 2002 hasta el año 2005 el crecimiento poblacional se mantuvo en un porcentaje de crecimiento de 8%, aumentando su población en 127.869. Otra muestra del crecimiento de la población urbana de la ciudad,

se llevó a cabo desde el año 2005 al año 2010 donde en un lapso de 5 años aumentando su población en 523.666 habitantes equivalente a un porcentaje de crecimiento de 10%.

Se puede afirmar que el crecimiento poblacional de Bogotá, fue un factor determinante a la hora de desarrollar el proceso de expansión urbana hacia la zona norte de la ciudad; circunstancia como la escases de suelos, la falta de administración Distrital, la falta de equipamientos, infraestructura y vías de conectividad y accesibilidad, entre otros, condujeron a que la ciudad buscara nuevas oportunidades de urbanización en sus municipios más cercanos.

Es así que, el crecimiento poblacional es un tema que va directamente relacionado con el tema de expansión urbana en este caso, ya que el aumento de la población de la ciudad de Bogotá desarrolló diferentes necesidades sociales, ambientales, habitacionales, de servicios, salud, educación, recreación, etc. que obligó a la ciudad a buscar territorios donde desarrollar las necesidades de la población, por su falta de administración, falta de suelo para urbanizar y los diferentes problemas urbanos que la ciudad contaba para el 2002-2012.

Las necesidades desarrolladas por la ciudad a partir de la expansión urbana permitieron la creación de dinámicas urbanas, las cuales contribuyeron en gran medida a lo que se conoce hoy en día como crecimiento urbano incontrolado en su zona norte, que se puede entender como:

La expansión desproporcionada y sin control de una zona urbana hacia la zona rural circundante, lo que desemboca en esquemas de desarrollo mal planificados y de baja densidad. Este tipo de crecimiento urbano –también conocido como “extensión horizontal” o “urbanización dispersa”– es común tanto en los países de altos ingresos como en los de bajos ingresos. Se caracteriza por la dispersión de la población en zonas residenciales separadas, con manzanas largas y acceso deficiente, una excesiva dependencia del transporte motorizado y la ausencia de ejes bien definidos de actividad comercial (Unicef 2012, pág. 1).

El crecimiento urbano descontrolado bajo un modelo que fomenta la ciudad difusa conllevó a los habitantes de la ciudad capitalina a buscar nuevos territorios, que les permitieran suplir sus diferentes necesidades y actividades en un territorio consolidado y organizado, determinando una transformación urbana sin precedentes en el territorio norte de la ciudad.

Este crecimiento incontrolado y la expansión desproporcionada de la ciudad fue un factor que propició la ocupación del territorio más allá de los límites establecidos por la ciudad, en donde el fenómeno de expansión urbana del territorio hacia los municipios aledaños en la zona norte, han visto en ésta una oportunidad para su desarrollo progresivo especialmente municipios más cercanos a Bogotá como lo es Chía. Es posible entender, que “el proceso de urbanización actual de Bogotá ha creado una realidad urbana que supera la concepción clásica. La ciudad deja de ser un territorio delimitado y se ha transformado en complejas áreas urbanas” (Escudero Gómez 2000, pág. 1).

La segunda dimensión que ilustra el fenómeno de expansión urbana de Bogotá, hace alusión al crecimiento urbano de Bogotá.

El crecimiento en el perímetro urbano de la ciudad con la construcción masiva de equipamientos e infraestructura dentro de todas las localidades y zonas de la ciudad, se manifestaron mediante la búsqueda de nuevos suelos para la consolidación y ocupación del territorio para toda la población.

Se evidencia un incremento importante de expansión urbana de Bogotá que se manifiesta en dos zonas mayoritariamente.

La primera de ellas, se origina en la zona occidental de la ciudad donde se localizan los municipios de Funza, Mosquera, Soacha y Cota, incentivada en gran medida por las condiciones de vivienda, servicios y empleo. La segunda, es la zona norte donde se localizan principalmente los municipios de Chía, Sopló y Cajicá, motivados por la cercanía a la capital y por los múltiples vínculos económicos, que se fundamentan en la prestación de servicios y sus relaciones comerciales, fortaleciendo su rol económico, político, social y ambiental dentro de toda la región de la Sabana, considerada como como a la cuenca alta del Río Bogotá, la cual abarca una extensión cercana a las 425.000 hectáreas. Está ubicada sobre la Cordillera Oriental, prácticamente en el territorio central de Colombia, donde se localiza la capital del país a una altura promedio de 2600 metros sobre el nivel del mar. La Sabana de Bogotá es asiento de veintiséis municipios del Departamento de Cundinamarca y de una parte considerable del Distrito Capital. (Villarraga Orjuela 1992, pág. 1)

El proceso de ocupación del suelo de Bogotá hacia sus dos zonas, no fue un proceso planeado ni organizado, el proceso fue mudando de rural a urbano mediante un mecanismo

descontrolado y mal organizado, por parte de la ciudad y de los municipios más cercanos a ella. Este proceso de ocupación de suelos, se desarrolló mediante la urbanización legal o ilegal de zonas manifestándose a partir de la construcción de infraestructuras educativas, recreativas y residenciales.

Considerando lo anterior, el crecimiento urbano de la ciudad da cuenta de la transformación urbana del territorio durante varias décadas. En el año 2010 el Plan de Ordenamiento Territorial determinó que, el Distrito Capital contaba con un área total de 1.732 km<sup>2</sup> (173.200 ha), área rural de 122.256.000 (has), área urbana: 38.430.000 (has), suelo en expansión: 2.974 (has) (POT de Bogotá. Revisión y ajuste 2010).

Todo esto deja ver que, Bogotá dejó de ser un territorio delimitado y se ha transformado en complejas áreas urbanas, lo cual conllevó a un paso de lo rural a lo urbano dentro de Chía, generado por diferentes características que marcaron fuertemente el cambio.

El crecimiento de la ciudad, el cambio de uso y la creación de una urbanización escondida, fue generado por la necesidad de una parte de la ciudadanía bogotana a desplazarse en busca de nuevas oportunidades laborales, comerciales, económicas, sociales y políticas, favoreciendo a la aglomeración de actividades económicas cerca de la ciudad de Bogotá.

Este crecimiento, cumplió un papel protagónico en el proceso de expansión urbana hacia la zona norte, suponiendo un desafío para las administraciones distritales y municipales para proponer control y disponer de un modelo de ocupación del territorio, que vaya encaminado al desarrollo integral de los diferentes municipios aledaños a la metrópoli.

En este orden de ideas, resulta relevante definir los límites periféricos de la ciudad capitalina con el fin de coordinar y mitigar los impactos de la expansión urbana descontrolada de Bogotá. Se evidencia que, este tipo de procesos de expansión incide en concentración de población poco atendida, que carece de equipamientos e infraestructura útiles para sus actividades, y es necesario tener políticas de planificación que regulen la expansión de Bogotá hacia Chía las cuales mantengan una organización urbana y rural.

## 1.2. Transformación del municipio de Chía, Cundinamarca

Para abordar la transformación de Chía se tendrán en cuenta tres aspectos, que darán cuenta del creciente desarrollo urbano, territorial y poblacional del municipio, que describirán la transformación durante el período 2002-2012.

El primero de ellos, hace referencia al crecimiento poblacional acelerado del municipio; El segundo de ellos, al proceso migratorio de Bogotá hacia Chía, para dar a conocer el saldo migratorio teniendo en cuenta las entrevistas desarrolladas, la importancia de la calidad de vida y sus principales atractivos, que permiten describir la importancia que tiene Chía dentro del marco de la región; y el último aspecto, al crecimiento urbano de Chía observando cómo ha cambiado el perímetro urbano de Chía.

a. Crecimiento poblacional de Chía: El aumento poblacional de Chía está relacionado directamente con un crecimiento urbano significativo durante el 2002-2012, que le permitió al municipio desarrollarse como polo estratégico dentro de la región y además, establecer una relación con la ciudad capitalina. Chía durante el 2002-2012 experimentó una progresión urbana causada por su incremento poblacional, lo cual la UNICEF lo define:

El aumento (relativo o absoluto) en el número de personas que viven en los pueblos y las ciudades. El ritmo de crecimiento de la población urbana depende del aumento natural de dicha población y de los nuevos habitantes que adquieren estas zonas debido, por una parte, a la migración neta del campo a las ciudades y, por otra parte, a la reclasificación de los asentamientos rurales en ciudades y pueblos (UNICEF 2012, pág. 1).

Chía ha venido experimentado una evolución poblacional significativa en los últimos años por sus grandes desarrollos y su aumento en las actividades económicas, que ofrece el municipio generando diferentes cambios territoriales que le permitieron dinamizar algunos sectores importantes y desarrollar una dinámica demográfica en la región.

La siguiente tabla da a conocer el crecimiento poblacional del municipio de Chía equivalente a la población nativa del territorio en los años 2005, 2009, 2010 y 2011. El porcentaje de crecimiento del municipio durante un período de cuatro años, se estableció en % situándola como una de las más altas respecto a algunos municipios aledaños a Bogotá.



La siguiente tabla muestra el crecimiento poblacional de algunos municipios de Cundinamarca, en los años 2005, 2009, 2010 y 2011.

**Tabla 2. Población total de municipios de Cundinamarca en los años 2005, 2009, 2010 y 2011.**

MUNICIPIO	POBLACIÓN TOTAL MUNICIPAL 2005	POBLACIÓN TOTAL MUNICIPAL 2009	POBLACION TOTAL MUNICIPAL 2010	POBLACION MUNICIPAL TOTAL 2011
Cajicá	45.391	49.959	51.100	52.244
Chía	97.896	109.160	111.998	114.881
Cota	19.909	21.873	22.371	22.879
Sopó	21.223	23.384	23.937	24.489
Tabio	20.850	23.249	23.865	24.487
Tocancipá	24.154	27.191	27.941	28.732

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (Secretaría Distrital de Planeación 2011, pág.27)

Como se ha podido observar en la tabla 2, Chía se sitúa en el primer puesto respecto al crecimiento total de población de los demás municipios. Chía obtuvo una variación de población de 16.989 habitantes en un lapso de cuatro años. Del año 2005 al año 2009 aumentó su población en 12% equivalente a 11.264 de habitantes, mientras que para el año 2010 al año 2011 únicamente aumentó en un 3% correspondiente a 2.883. En síntesis, el crecimiento poblacional de Chía entre el año 2005 y 2011 aumentó su población total en 16.985, relativo a 17% de crecimiento poblacional.

El crecimiento poblacional de habitantes nativos en el municipio conllevó a buscar nuevas alternativas de empleo, salud, educación, infraestructura, entre otros, y a repensar la ciudad como un asentamiento organizado y planificado. De esta manera, la evolución poblacional de Chía evidenció un aumento en el número de hogares, aumento en la prestación de servicios públicos y la necesidad de desarrollar más infraestructura y equipamientos para toda la población nativa del municipio lo que condujo a un acelerado desarrollo urbano.

b. Migración de población de Bogotá hacia Chía: La migración poblacional de Bogotá hacia sus municipios aledaños de la Sabana siempre ha existido, pero durante el 200-2012 ha aumentado por razones sociales, urbanas y económicas de algunas familias bogotanas que los conllevaron a buscar nuevos asentamientos o territorios, en exploración de nuevas oportunidades y la posibilidad de aumentar su calidad de vida, lo cual podría explicarse de la siguiente manera:

Los problemas políticos, sociales, ambientales, culturales, personales y económicos, principalmente, se manifiestan como las causas más comunes por las cuales el individuo decide migrar. La búsqueda de mejores oportunidades de vida y de salir adelante es una constante que siempre está presente en la cotidianidad del ser humano. (Ruiz García 2002, pág. 10)

Es de suma importancia no dejar a un lado las demás causas por las cuales las personas o individuos deciden migran hacia otros territorios. En esta investigación, se observa que las familias migrantes de estratos socio-económico altos salieron de la ciudad capitalina en busca de una mejor calidad de vida, mejor precios en sus viviendas, más tranquilidad y bienestar familiar.

Es importante resaltar que el mencionado crecimiento poblacional hace alusión a la migración<sup>1</sup> poblacional, que ha recibido Chía originaria de Bogotá, que ha permitido el crecimiento en diferentes aspectos urbanos y rurales en el municipio.

La migración poblacional hacia Chía, fue motivada por la búsqueda de nuevas oportunidades familiares en cuanto a vivienda educación, finanzas y calidad de vida en familias de estratos socio-económicos altos, que contaban con la posibilidad de adquirir nuevas viviendas de altos costos y la posibilidad de lograr un equilibrio económico rápidamente. La siguiente tabla da a conocer el saldo migratorio de Bogotá hacia algunos municipios de Cundinamarca entre 2005 y 2012.

---

<sup>1</sup>La migración se entiende como el desplazamiento de personas que tienen como intención un cambio de residencia desde un lugar de origen a otro de destino, atravesando algún límite geográfico que generalmente es una división político-administrativa (Ruiz García 2002, pág. 19).

**Tabla 3. Evolución del impacto migratorio de Bogotá sobre los municipios de la Sabana 2005 y 2012**

MUNICIPIO	SALDO MIGRATORIO DE BOGOTÁ		
	Años	2005	2012
Cajicá		6.778	7.222
Chía		20.477	27.876
Cota		3.667	4.133
Funza		14.351	15.212
Mosquera		21.728	22.876
Sopó		1.488	2.212
Tabio		1.436	1.987
Tenjo		1.488	2.876
Tocancipá		3.453	3.998

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (ACIUR e Instituto de Estudios Urbanos 2000, pág. 12)

La tabla anterior, muestra que Chía ocupa el primer lugar de mayor migración poblacional desde Bogotá durante el período comprendido entre 2005 y 2012. La población migrante hacia Chía desde Bogotá aumentó 36% aproximadamente en siete años aumentando el saldo migratorio en 7.399 personas migrantes, propiciando un desarrollo urbano acelerado obligando al municipio a construir más infraestructura de vivienda, servicios, educación, y salud, que permitieran a la nueva población migrante desarrollar sus actividades.

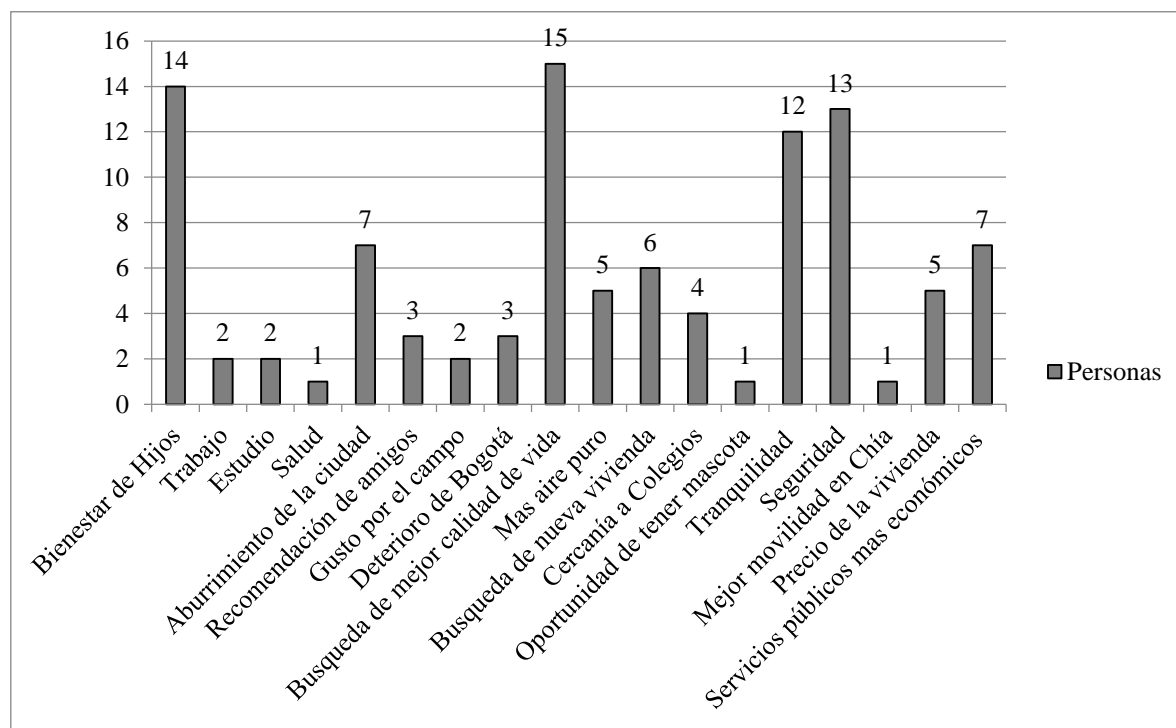
Estos datos dan cuenta que una parte de la población de Bogotá migró a Chía por cinco razones: localización espacial estratégica con su cercanía a la ciudad capitalina, menos congestión vial, más calidad de vida, crecimiento urbano y crecimiento económico del municipio principalmente.

Lo dicho hasta aquí supone, que el aumento de la población migrante hacia Chía ha permitido la consolidación de una aglomeración de personas, que obedece a necesidades humanas, al ser humano como ser social, al establecimiento de nuevas relaciones de producción y al intercambio dentro del territorio y la región.

Los datos anteriores sobre el salgo migratorio permiten afirmar que cada una de las personas migrantes de Bogotá hacia el municipio de Chía se fueron de la ciudad, en busca de nuevas oportunidades y la posibilidad de aumentar su calidad de vida. Todo esto permite conectar la parte conceptual con las situaciones que sucedieron en Chía al momento en que los migrantes de Bogotá buscan en el asentamiento una mejor calidad de vida.

Para ilustrar mejor la idea, se puede contrastar la información obtenida en las entrevistas realizadas para dar mejor entendimiento al tema, que dan cuenta de las causas principales por las cuales se fueron a vivir al municipio en búsqueda de una mejor calidad de vida. Como ya se mencionó las respuestas dadas a continuación no generalizan a todas y cada una de las personas que han migrado hacia Chía, únicamente hacen parte de los 15 entrevistados para el desarrollo de la investigación. En este sentido, las diferentes personas entrevistadas salieron de Bogotá durante el 2002-2012 por las siguientes razones:

**Grafica 1. Causas por las cuales las personas entrevistadas salieron de Bogotá hacia Chía**



Fuente: Grafica elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá)

Todo esto parece afirmar que las personas que salieron de Bogotá tuvieron razones concretas al momento de pensar en un nuevo territorio para comenzar una nueva vida, es importante resaltar que cada uno de los entrevistados tienen hijos pequeños de edades entre 1 a 10 años, donde se observa que no fue únicamente decisión de los padres salir de Bogotá, sino el factor “hijos” hizo tomar la decisión.

Todas las razones anteriores se justifican con la problemática de calidad de vida de los ciudadanos de la ciudad de Bogotá. Mediante la siguiente grafica realizada por Bogotá como vamos se ilustra la satisfacción con Bogotá como una ciudad para vivir en el 2012.

**Grafica 2. Satisfacción con la ciudad para vivir (por zonas)**

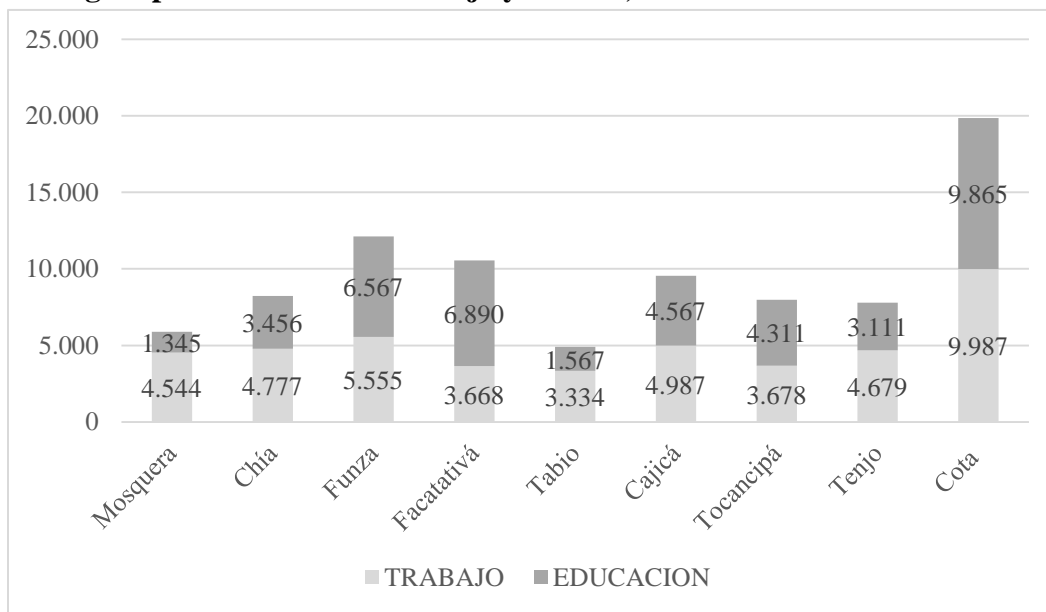


Fuente: (Informe de calidad de Vida Bogotá Cómo vamos 2012, pág. 110)

Chía comenzó a lograr un crecimiento económico, social, político, ambiental, etc. a raíz de las migraciones desde Bogotá, lo cual permitió convertirlo en un asentamiento atractivo, llamativo y estratégico dentro del marco de la región, con la consolidación de nuevos proyectos de infraestructura relacionados con vivienda, vías, renovación urbana, consolidación de zonas para espacio público, entre otros.

Todo esto se puede ver sustentado según el documento del VIII Seminario de Investigación Urbana y Regional titulado “Profundización de las relaciones de Metropolización de Bogotá con la Sabana” donde se observa, mediante un gráfico la población que realizó desplazamientos desde algunos municipios, incluyendo Chía hacia Bogotá por cuestiones de trabajo y estudio para el año 2005

**Gráfica 3. Desplazamientos diarios de personas de algunos municipios de la Sabana hacia Bogotá por cuestiones de trabajo y estudio, año 2005**



Fuente: Gráfica elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (ACIUR e Instituto de Estudios Urbanos 2000, pág. 15)

En la anterior gráfica se puede observar que Chía frente movilizó en total 8.233 personas hacia Bogotá por cuestiones de trabajo o estudio en el año 2005, posicionándola como el número cinco dentro de los municipios analizados en la gráfica. Algo semejante sucede con las entrevistas realizadas a las 15 personas, que muestran que 80% de los hombres entrevistados salen de Chía por cuestiones de trabajo diariamente y el 20% restante son mujeres que también salen a sus actividades laborales en la metrópoli.

La necesidad de la población de Chía por realizar sus actividades de trabajo y estudio en Bogotá establecieron una relación que evidencia que muchas de las personas siguen desarrollaron sus actividades de trabajo y estudio en la ciudad capitalina durante el año 2005. Esta relación estuvo compuesta por la sociedad, el medio físico de los dos asentamientos y la localización espacial de cada uno de ellos dentro de la región, lo cual propició el intercambio de bienes y servicios, que le permitió “superar la dicotomía entre lo urbano y lo rural, el reconocimiento de las interrelaciones y se aceptó que las ciudades, los centros urbanos menores y las áreas rurales hacen parte de un mismo sistema” (Gaviria Gutiérrez 2009, pág. 67).

Es así que esta relación consolidó un modelo de gestión territorial para cada uno de los territorios, y es por esto, que Chía sigue siendo una parte importante para Bogotá y Bogotá para Chía<sup>2</sup>, a partir de consolidar la relación directa, que logre mejor desarrollo urbano y rural, lo cual permita trabajar diferentes instrumentos y herramientas de gestión para el territorio.

c. Crecimiento urbano de Chía: El área total de Chía ha manifestado diferentes cambios al pasar de los años, configurando un nuevo modelo territorial y una dinámica de expansión urbana y rural rápida en comparación con algunos municipios de la Sabana. Se ha identificado, que el crecimiento urbano de Chía fue en gran parte por su crecimiento poblacional y por algunos usos de carácter metropolitano.

Se hace evidente, que el crecimiento del perímetro de Chía se convirtió en un fenómeno urbano dentro de toda la región de Cundinamarca, incidiendo en todo el desarrollo del territorio y su importancia en la Sabana norte. Este crecimiento del perímetro se desarrolló en zonas urbanas donde se aumentaron las hectáreas de suelo urbano para la consolidación de nueva infraestructura que beneficiaría a toda la población. Sin embargo, se ha desarrollado un problema de desorden espacial dentro del municipio, enfrentándose a inconvenientes de gestión y cooperación en todas las zonas.

Este fenómeno de crecimiento urbano acelerado del municipio se puede observar mediante la construcción de nuevas viviendas, la creación de nuevas actividades económicas, sociales y un aumento en la población igualmente acelerada. Muchas de las zonas rurales tuvieron una transición a zonas urbanas.

Con respecto a lo dicho, este crecimiento urbano se desarrolló mediante el fenómeno de urbanización del territorio, desarrollando dinámicas urbanas y rurales para el municipio y sus habitantes. Para mayor entendimiento, la urbanización puede ser entendida como:

---

<sup>2</sup> Tanto Chía, como los municipios aledaños a Bogotá, necesitan del intercambio tanto económico como social con la Ciudad Capital, ya que gracias a este intercambio de relaciones, el crecimiento y el desarrollo se ve beneficiado por ambas partes, y al unirse forman una fuerza rígida que da pie para generar una competitividad más resistente y con más calidad frente a otras (Bonilla Salazar y Colmenares Velásquez, 2005, pág. 19).

Proceso por el cual una sociedad cambia su forma de vida de rural a urbana; es decir, consiste en la acción de convertir en poblado una porción de terreno, o prepararlo para ello, trazando calles y plazas y dotándolas de alumbrado, alcantarillado y demás servicios municipales. En este sentido se explica la urbanización como el proceso mediante el cual, un gran número de personas se concentra permanentemente en áreas relativamente pequeñas, formando ciudades alrededor de todo el mundo (CICEANA 2000, párr.1).

El proceso de urbanización de Chía obedece a la presión por suelo de Bogotá, ya que se observa que en la ciudad de Bogotá hay escasez de suelo, es muy poco el suelo que permite la construcción de nuevas viviendas, de nuevos equipamientos, etc. La solución de la escasez se desplazó hacia Chía generando inconsistencias urbanas y rurales. Es por esto, que la presión de la ciudad por satisfacer todas las necesidades de la población la obligó a desplazarse hacia sus municipios aledaños.

Según el POT de Chía, el municipio contaba con un total de hectáreas de 7.923.00 en el año 2000, las cuales 608.28 Has hacían parte del perímetro urbano y 7.314.72 Has de la zona rural, lo cual permitía la construcción de vivienda, infraestructura y equipamientos urbanos. Sin embargo, para el año 2010 aumentó su perímetro urbano a 708.67 Has, y su total de hectáreas aumentó a 7.987.00, por las diferentes necesidades y nuevas dinámicas urbanas que surgían por la nueva población que llegaba al municipio.

La urbanización de Chía estuvo relacionada con diferentes actividades para el beneficio de sus habitantes y del sector público y privado de la región. Todas estas actividades permitieron que Chía representara un papel fundamental dentro de la región, convirtiéndola en un territorio proveedor de servicios, equipamientos y vivienda, posicionándolo como territorio estratégico dentro del departamento de Cundinamarca.

### **1.3. Consecuencias en Chía a partir del proceso de expansión urbana de Bogotá**

Se hace evidente que el proceso de expansión fue generado por factores urbanos, demográficos, políticos, sociales, ambientales, que trajeron para el municipio de Chía diferentes consecuencias, lo cual implicó mayor renta en el sentido de la transformación del suelo rural a suelo urbano, es decir, se contó con terrenos más atractivos para aquellos que están en busca de nuevas oportunidades sociales, laborales y económicas. En este sentido,



Chía ha necesitado desarrollar instrumentos de planificación física para poder organizar, reordenar y planificar el territorio. De este modo, se mencionan a continuación algunas de las consecuencias en Chía.

La primera consecuencia, fue el costo de la construcción de nuevos equipamientos de salud, educación, servicios, trabajo y de infraestructura vial que conllevó al municipio a gastar presupuesto público, para satisfacer las necesidades de la población municipal y flotante.

La segunda consecuencia, fue la necesidad de Chía de coordinar una relación económica con Bogotá que le permitió consolidarse como un municipio estratégico dentro del marco de la región, el cual prestara algunos servicios a la región, por medio del intercambio y las relaciones de comercio, relacionado con el uso eficiente de sus potencialidades urbanas y rurales.

La tercera consecuencia, está relacionada con la migración poblacional que ha salido de Bogotá en busca de una mejor calidad de vida y sus necesidades de vivienda, lo cual obligó a aumentar su red de servicios públicos a un costo muy alto para satisfacer las necesidades habitacionales de la población, en los diferentes condominios y conjuntos nuevos.

La última consecuencia, tiene que ver con la planificación urbana de Chía al enfrentarse con migración población que buscaba nuevas alternativas de vida en el territorio y las diferentes dinámicas urbanas, mediante diferentes instrumentos de planificación que permitieron organizar y planificar el territorio.

#### **1.4. Lecciones**

La expansión urbana de la ciudad de Bogotá fue una situación posiblemente indique la importancia y prevalencia de aspectos económicos, sociales, políticos, ambientales, poblacionales y de crecimiento que conllevaron a una serie de nuevos fenómenos en la zona norte de la ciudad. De esta manera, durante una década Bogotá consolidó hacia su zona norte un fenómeno urbano que permitió el crecimiento de algunos municipios.

Este fenómeno urbano permitió la consolidación de diferentes necesidades de la población y la falta de suelo para la construcción de nuevos equipamientos, infraestructura, nuevos servicios, nuevas redes viales, nuevas redes de acceso y de conectividad de un lugar a otro. La ciudad en esta medida sobrepasó sus límites urbanos y rurales en busca de nuevos territorios para la ocupación del suelo que supone en gran medida nuevas necesidades de servicios.

Bogotá necesitó de la expansión urbana para buscar nuevos suelos que le permitieran fortalecer sus demandas urbanas y de esta manera permitiera aumentar las diferentes dinámicas urbanas, conllevando a la ciudad a un crecimiento urbano incontrolado y desorganizado.

Se hace evidente que el crecimiento poblacional de Bogotá fue un factor determinante para el desarrollo del fenómeno de expansión urbana durante el período de estudio, el cual permitió conocer el acelerado crecimiento poblacional que se encontró directamente relacionado con la expansión hacia nuevos territorios.

El crecimiento poblacional acelerado de Chía aumentó significativamente en una tasa de crecimiento de 11,15%, creciendo su población aproximadamente en 16.968 habitantes lo cual conllevó al municipio a experimentar nuevas dinámicas territoriales. Todo este crecimiento poblacional, se dio gracias a la importancia territorial de Chía y por los diferentes servicios prestados a la población, resaltando su posición estratégica dentro de la región que lo mantiene como territorio atractivo y polo de crecimiento económico.

El saldo migratorio de Bogotá hacia Chía fue un proceso que permitió entender la importancia de Chía en el proceso y la relación de los dos territorios. La migración hacia Chía durante el 2002-2012 fue desarrollado por parte de la población bogotana que buscaban nuevos territorios para salir de los problemas de la ciudad, búsqueda de nuevos equipamientos, servicios e infraestructura de todo tipo, encontrar nuevas oportunidades de vida que permitieran aumentar la calidad de vida.

Chía fue el municipio que recibió más población durante el período por sus diferentes características urbanas y rurales que le ofrecían a la población nueva desarrollar sus diferentes actividades. Sin embargo, muchas de las personas que migración hacia Chía

siguen desarrollando sus actividades de trabajo y estudio en la ciudad, por la falta de infraestructura y equipamientos de educación y posibilidades de empleo en el territorio.

El crecimiento urbano del municipio fue motivado por el saldo migratorio que obligó al municipio a expandirse hacia sus zonas rurales en busca de nuevos espacios y ocupación del suelo, que permitieran desarrollarse territorialmente mediante un proceso organizado y planificado. El municipio aumentó su área en 708.67 hectáreas de suelo urbano por sus diferentes necesidades sociales, ambientales, económicas, habitacionales y geográficas, dando como consecuencia inconvenientes de gestión, organización y planificación.

De esta manera, la transformación del municipio de Chía durante el período 2002-2012 desarrolló consecuencias positivas y negativas dentro de los diferentes fenómenos urbanos y para su población que lo consolidaron como un territorio atractivo dentro de la región especialmente para la población de Bogotá y de algunas actividades. La transformación de Chía fue eje importante para la relación con Bogotá obedeciendo a diferentes patrones urbanos, rurales, poblacionales y de crecimiento.

Ahora bien, siguiendo con el orden de la investigación, el siguiente capítulo dará a conocer el sistema de movilidad y sus características, relacionado con la conectividad que tuvo Bogotá con Chía durante el 2002-2012 haciendo énfasis en el surgimiento de un problema de movilidad y accesibilidad de los territorios.

## **2. SISTEMA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ Y EL MUNICIPIO DE CHÍA: CONECTIVIDAD URBANA**

El propósito de este capítulo es analizar el sistema de movilidad y conectividad de Bogotá con Chía considerando la necesidad de cada uno de los territorios por mantenerse conectados, teniendo en cuenta la percepción de la población migrante desde Bogotá hacia Chía, observando la transformación de su calidad de vida, a partir de dos aspectos: el primero de ellos, describir el sistema de movilidad basado en documentación conceptual y teórica teniendo en cuenta la normatividad vigente y sus características; el segundo, consiste en describir la conectividad urbana que se establece entre Bogotá y Chía teniendo en cuenta el modelo de movilidad de los dos asentamientos, con ayuda de un soporte cartográfico y los resultados de las entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá; Y por último, una serie de lecciones pertinentes alusivas al tema.

### **2.1. Sistema de movilidad**

El concepto de movilidad está relacionado con la planificación de las ciudades y su necesidad de conectar los territorios, a partir de las demandas crecientes de cada uno de ellos; ésta planificación deberá consolidar un modelo de movilidad, que permita la conectividad y accesibilidad de las vías y redes, para lograr una funcionalidad urbana y rural, donde se garantice el flujo de vehículos, de carga y de personas eficazmente.

La planificación de las ciudades, ha permitido un desarrollo urbano que supone un impacto en el sistema de movilidad basado en la infraestructura vial la cual permite entender que:

Las exigencias de la movilidad y el diseño de sus posibles soluciones suponen un impacto decisivo sobre la estructura física de las ciudades, y se encuentran por tanto íntimamente vinculadas a la planeación urbana. La necesidad de reservar para el uso público de las vías comunes de movilidad y transporte y su adecuada distribución entre las diversas alternativas modales, constituye una parte integral de la planificación del desarrollo urbano (Lupano, y Sánchez, 2009, pág. 9).

Resulta fundamental mencionar que la función que tiene el sistema de movilidad en las ciudades y las regiones y su importancia en conectar la ciudad y sus municipios más

cercanos, lo cual permite desarrollar mecanismos de comunicación espacial y dinámicas urbanas basadas en la conectividad. El sistema de movilidad tiene la función de:

Conectar los sistemas viales, de transporte y de regulación y control del tráfico. Es el encargado de atender los requerimientos de movilidad tanto de pasajeros, como de carga dentro de las zonas urbanas, de expansión y finalmente, conectar una ciudad con la red de ciudades de la región y del resto del país (Isaza Guerrero 2008, pág. 74).

El sistema de movilidad dentro de los procesos urbanos requiere de productividad y competitividad para lograr ser un sistema organizado y planificado, el cual conlleve a un desarrollo territorial sostenible en el ámbito de la conectividad urbana, para lograr territorios más conectados mediante un sistema de movilidad organizado.

El sistema de movilidad se divide en tres subsistemas que ayudan a la coordinación, planificación y organización de la infraestructura vial, del transporte público, del peatón, etc. que se encuentran regulados por la normativa vigente de Bogotá por medio del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad en la ciudad capitalina. Cada uno de los subsistemas permite la organización y planificación de la movilidad.

El marco normativo que regula el sistema de movilidad en Bogotá está estipulado en primera instancia por el Plan de Ordenamiento Territorial que determina los medios de la ciudad, sus vías primarias y secundarias y la proyección de nuevas vías de movilidad. Además de esto, el POT

Determina los sistemas generales urbanos que componen la estructura básica y que definen su ordenamiento territorial en un modelo abierto y articulado a la región Bogotá - Cundinamarca, entre los cuales se define la estructura del sistema de movilidad. (Contraloría de Bogotá 2005, pág. 23)

Este instrumento de planificación (POT) determina la formulación de un Plan Maestro de Movilidad para la ciudad en el cual se enmarcan las políticas de movilidad, dentro de las cuales se fijan las determinaciones generales, la normativa para el sistema de movilidad. A partir de los dos instrumentos de planificación, se puede afirmar que el sistema de movilidad se expande más allá del límite del perímetro urbano, propiciando la coordinación entre los municipios más cercanos a Bogotá y la importancia de implementar

un sistema de movilidad planificado y organizado, que permita el desplazamiento de un municipio a otro. Al momento de expandirse sobrepasando el límite de la ciudad, el sistema de movilidad se convierte en parte fundamental para la conectividad y la movilidad el cual presta servicios para la región.

Es por esto que mediante una relación consolidada de conectividad entre los dos territorios fue posible los flujos de personas y de servicios, que permitieron la movilidad y conectividad dando como consecuencia un número de viajes por año, que dan cuenta de la movilización de personas que facilita la relación de la región con Bogotá.

De esta manera, se ilustra mediante una tabla los números de viajes que se realizaron en automóvil durante el 2006, 2008 y 2011.

**Tabla 4. Viajes a Bogotá de pasajeros de algunos municipios en vehículos 2006, 2008 y 2011**

MUNICIPIO	2006	2008	2011
Cajicá	46.548	48.817	52.244
Chía	100.813	106.355	114.881
Cota	20.386	21.377	22.879
Gachancipá	11.216	11.895	12.944
Sopó	21.748	22.841	24.489
Tabio	21.473	22.637	24.487
Tenjo	18.627	18.936	19.266
Tocancipá	24.936	26.434	28.732
Zipaquirá	103.721	107.918	114.161

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base (Alcaldía Distrital de Bogotá D.C 2011, pág. 63)

La anterior tabla, muestra algunos municipios con el número de viajes hacia Bogotá donde Chía se ubica en el primer lugar dentro de los 9 municipios analizados (2. Zipaquirá y 3. Cajicá). Todo esto es significativo porque el municipio ha experimentado un aumento en el número de viajes comprendidos durante los años 2006, 2008 y 2011 que evidencia un

desarrollo urbano acelerado manifestado por un crecimiento poblacional en cada uno de los asentamientos cercanos a Bogotá. El área de estudio ha experimentado un aumento de viajes a Bogotá desde Chía equivalente a 14% de crecimiento de viajes durante tres años diferentes, creciendo aproximadamente los viajes anuales en 14.068 del 2006 al 2011.

Sin embargo, la necesidad de consolidar nuevas redes de conectividad no llegaron a su creación total únicamente se evidenció mejora en la infraestructura vial y algunos arreglos en las vías principales y secundarias, lo que dificultó el desplazamiento de un lugar a otro, sin dejar de desarrollar desplazamiento hacia la ciudad capitalina.

La no consolidación de nuevas redes de movilidad y conectividad permitirían la generación de un modelo desorganizado y congestionado en cuanto a la movilización de personas en cualquier medio de transporte, y de esta manera sería necesario la coordinación de la planificación urbana entre las diferentes entidades territoriales donde el sistema de movilidad

Actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad (Contraloría de Bogotá 2005, pág. 25).

Esta conexión entre territorios permitiría desarrollar nuevas alternativas de transporte y movilización para cada uno de los sectores que requieren de intercambio y de la conectividad vial. Deberá ser el sistema de movilidad el eje estructurador de las relaciones de la región. El sistema de movilidad dentro de la región Bogotá con Chía debe convertirse en un eje estructurador de planificación a largo plazo, que prevea las diferentes dinámicas de movilidad, urbanas y rurales, que permitan la organización, proyección y movilización del municipio, para lograr dinámicas de movilidad que conlleven a un modelo más eficaz y planificado.

## **2.1. Conectividad urbana: Bogotá – Chía**

El crecimiento urbano de Bogotá se ha caracterizado por su gran dinamismo en las últimas décadas, que la han convertido en una de las grandes metrópolis de la región a raíz de su crecimiento y desarrollo urbano-rural. No obstante, los municipios circundantes como Chía, Sopó, Cajicá, Mosquera y Cota han experimentado nuevas dinámicas de crecimiento, a partir de los flujos poblacionales y su importancia, crecimiento económico de los municipios que les han permitido desarrollar relaciones con la ciudad para generar nuevos procesos urbanos.

De este modo, se han configurado modelos de accesibilidad y movilidad para aquellos habitantes de Bogotá y sus municipios más cercanos transformándose su calidad de vida, lo cual ha permitido que cada uno de los habitantes se desplace de un asentamiento a otro por medio de la conectividad. De esta manera, Bogotá permitió superar la barrera impuesta por la ciudad y el espacio al momento de iniciar con los diferentes movimientos de personas y al intercambio de bienes y servicios dentro de la región de la Sabana, especialmente Chía.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad no obedeció al ordenamiento del territorio y al control de la expansión urbana, dejando como consecuencia problemáticas urbanas, que fueron fuente de motivación para aclarar los límites de los municipios aledaños, para permitir la organización de los territorios y la posibilidad de mitigar el problema de movilidad y accesibilidad en la región, sin dejar a un lado, que “las grandes ciudades colombianas presentan un patrón de expansión irracional, acompañado por un proceso de deterioro y despoblamiento de sus zonas interiores” (CONPES 3305 2004, pág. 5). por lo cual fue necesario la adopción de un modelo de planeación de transporte basado en la expansión urbana y la planeación integral urbana, que propició la construcción de infraestructura vial limitada para la región y sus alrededores, incentivando el uso excesivo del vehículo particular por parte de habitantes de Chía y de los pobladores de los demás asentamientos.

Lo anterior repercutió en la transformación de la calidad de vida las familias migrantes hacia Chía, produciendo cambios en su calidad de vida por los largos tiempos de



recorrido que duraban movilizándose hasta la ciudad. Todo lo anterior, está relacionado con lo que explica el economista Roberto Camagni

Las decisiones públicas sobre la disposición de la red de comunicaciones y transporte, si (por una parte) dependen en gran medida de la presencia de una demanda de transporte proveniente de las actividades productivas y residenciales, ejercen, por otra parte, una fuerte influencia sobre la demanda misma en cuanto influyen en el tiempo o en el coste de transporte entre las distintas zonas y, por tanto, sobre el elemento distancia que aparece en cualquier formulación de la interacción espacial, en la del potencial económico espacial (Camagni 2005, pág. 92).

La conectividad y accesibilidad de la ciudad con Chía fueron parte de la creación de un modelo insuficiente para la movilización de personas y de servicios de los dos territorios y de toda la región, reforzando los problemas urbanos. En este sentido la planeación del transporte

Está atada a la planeación del uso de la tierra y desde luego de la planeación integral urbana. Cada alternativa de desarrollo físico-espacial de la ciudad genera un sistema de movilidad y viceversa, es así como la estructura del transporte existente puede generar un desarrollo urbano acorde al desenvolvimiento del sistema (SDT 2005, pág.30).

Lo anterior permite transpolar al objeto de este apartado que consiste en analizar el modelo de accesibilidad y movilidad entre Bogotá y Chía, durante el 2002-2012, observando las principales vías de acceso entre los dos territorios y su ineficiencia vial, con el fin de entender la transformación de la calidad de vida de las familias migrantes de Chía procedentes de Bogotá, bajo la creación de una escasa planificación de transporte para la conectividad que obedecen a un patrón de intercambio urbano.

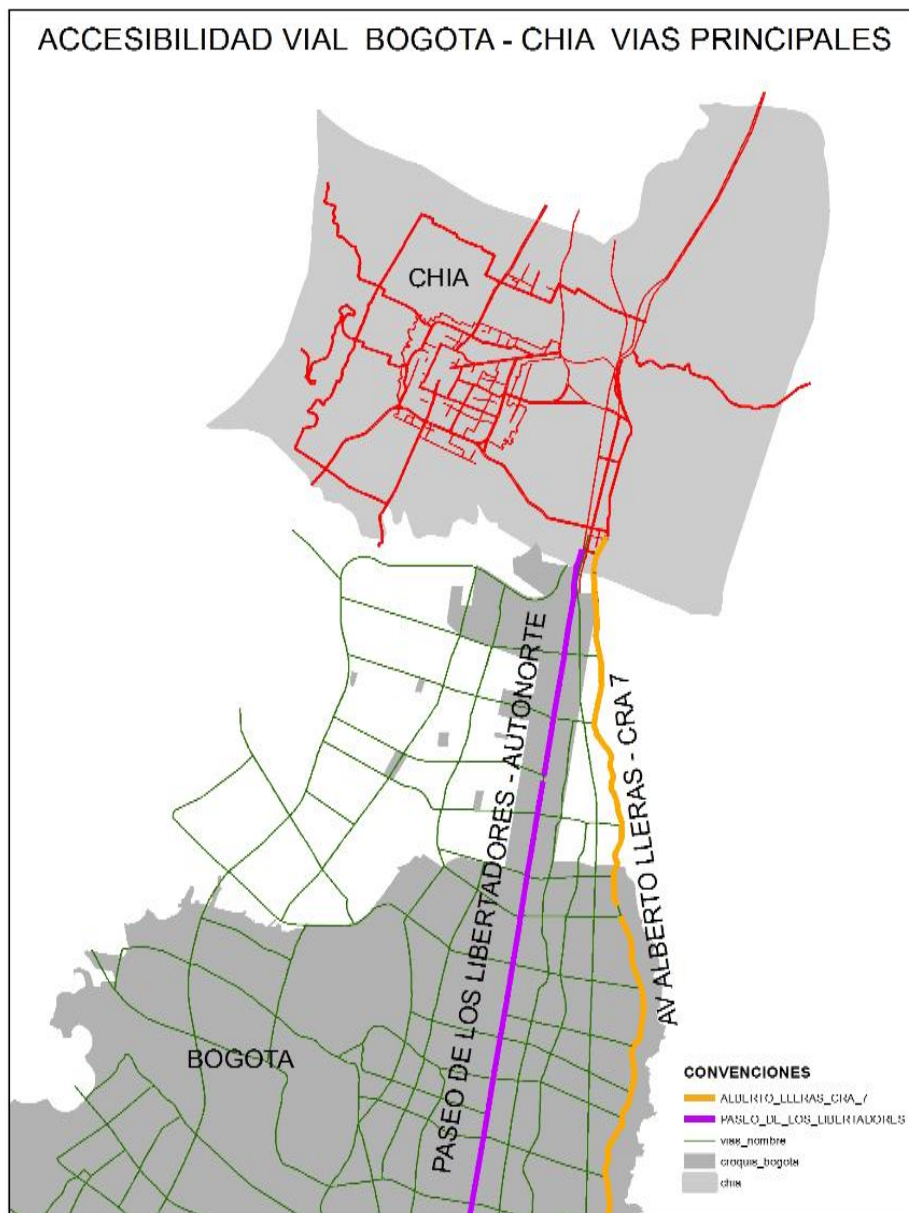
Se evidencian algunos aspectos geográficos de Bogotá y Chía respecto a los demás territorios cercanos y para esto es necesario ilustrar con un plano la localización especial de Bogotá y Chía realizado con ayuda del programa ArcGis, con información oficial proporcionada por la Secretaría Distrital de Planeación, los cuales dan muestra de la importancia con la región, la cercanía que tienen estos dos territorios y su posición estratégica dentro el marco de la región, y su necesidad de conectividad para las diferentes actividades.

Chía es uno de los municipios más cercanos a Bogotá, al igual que Cota, Funza, Sopó, Mosquera, la Calera y Soacha. Sin embargo, el que cuenta con más importancia

territorial y espacial dentro de la región es Chía, ya que únicamente lo separan aproximadamente 31 Km, su preponderancia en la zona a raíz de los significativos flujos poblacionales diarios, lo convirtieron en un territorio estratégico para Bogotá, mediante la constante relación de intercambio, la posibilidad amplia de encontrar nichos de especialización, que permitieron la conexión, acceso a funciones urbanas dinámicas, le permitieron posicionarse como un municipio predilecto en las relaciones con Bogotá y predilecto para algunos habitantes de Bogotá.

La relación vial y la conectividad de Chía y Bogotá con la región fue de suma importancia respecto a las vías principales que desarrollaron la conectividad y accesibilidad de los dos territorios, gracias a las dinámicas de mercado e intercambio, para el crecimiento de la economía, y el desarrollo regional y territorial. Mediante el siguiente plano se observa la infraestructura vial de Bogotá con Chía en el 2002-2012, donde se podrá identificar las dos vías de acceso al municipio las cuales conectaron no solo con Chía, sino con los demás municipios al norte de la capital.

## Plano 2. Sistema vial de Bogotá - Chía: Conectividad vial - vías principales



Fuente: Plano elaborado por la autora de este estudio de caso, con base en (Secretaría Distrital de Planeación 2015)

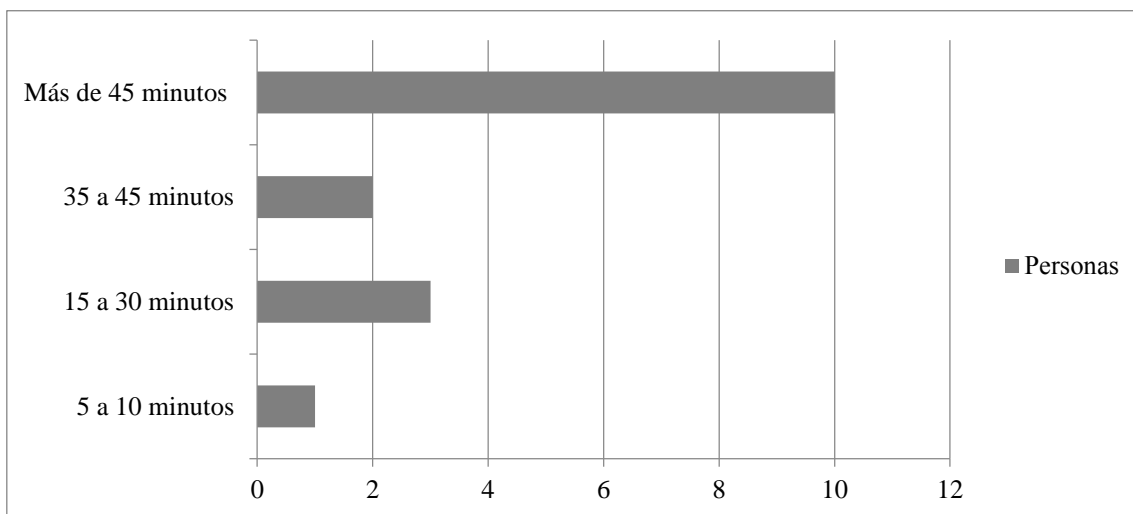
De esa manera, se puede observar las dos vías principales que conectaron a Bogotá con Chía durante el 2002-2012 en la zona norte de la ciudad: la Autopista norte y la Carrera Séptima, que permitieron el flujo de personas, de servicios y de carga de los territorios y de Bogotá con la región. Sin embargo, el no tener más vías acceso al municipio y la región

permitieron que se creara una elevada congestión vehicular por la deficiencia vial en la zona norte y una problemática de conectividad que se manifestó en trancones. Se puede manifestar que la congestión vehicular está relacionada con la disminución de la calidad de vida de las personas de los territorios mencionados anteriormente en tanto que

Los efectos perjudiciales de la congestión caen sobre todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en distintos aspectos (mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud mental, etc.). Por lo tanto, de una forma u otra, nadie queda inmune a sus consecuencias (Bull y Thomson 2002, pág. 118).

El deterioro de la calidad de vida a raíz de la congestión vial en el desplazamiento entre los dos territorios, se puede observar en los tiempos de recorrido que los habitantes de Chía soportan en su vehículo particular o en el servicio público a la hora de desarrollar sus actividades llegando a Bogotá, por la falta de buena infraestructura vial y de una planificación de transporte. Lo anterior, se puede ver relacionado con las diferentes entrevistas realizadas, donde se manifestó su inconformidad con el sistema de movilidad que tiene Chía con Bogotá y viceversa, alterando su tranquilidad y calidad de vida.

**Grafica 4. Tiempo que demoraban los residentes de Chía en desarrollar sus actividades**



Fuente: Gráfica elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá)

Según las entrevistas se puede decir que 10 de 15 encuestados demoran más de 45 minutos de su vivienda al trabajo, estudio o actividades varias en Chía (igual que cuando vivían en Bogotá), al igual que 3 de 15 encuestados se demoran entre 15 a 30 minutos. Únicamente una persona se demora de 5 a 10 minutos, ya que estudia al lado de la universidad. Dos encuestados demoran entre 35 a 45 minutos movilizándose. En este caso, los 15 entrevistado se movilizan en su vehículo particular o en servicio público.

De esta manera, se presenta una tabla realizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte (actual Secretaría de Movilidad) en el 2005 que ilustra los tiempos de desplazamiento promedio entre los dos territorios, y la participación que tienen estos trayectos entre los otros municipios con Bogotá.

**Tabla 5. Distancias promedio recorrida a Bogotá por algunos municipios de la región**

MUNICIPIO	DISTANCIA PROMEDIO
Cota	24.73
Chía	31,22
Funza	22.16
Sopó	33.80
Cajicá	29.42
Tocancipá	42.73
Tabio	38.18
Zipaquirá	41.73
Gachancipá	55.41
Tenjo	26.22

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (Alcaldía Distrital de Bogotá D.C 2005, pág. 22)

Según la anterior tabla Chía queda a tan solo 31 kilómetros de la ciudad de Bogotá que fueron conectados únicamente en la zona norte por dos vías de acceso primarias, que provocaron una congestión vial en las dos vías generando problemas de movilidad y conectividad para toda la región permitiendo la creación de un modelo de accesibilidad inestable y desorganizado.

### 2.3. Lecciones

El sistema de movilidad y su importancia con la conectividad urbana y rural de la región de la sabana norte, deberá convertirse en un eje estructurador de planificación a largo plazo, que permita la consolidación de nuevo sistema de movilidad, que brinde nuevas dinámicas de organización más eficaces y planificadas, en el cual la movilización o desplazamiento de un territorio a otro se convierta en una oportunidad de intercambio y de crecimiento económico para toda la región.

Un sistema de movilidad bien organizado y planificado permitiría para toda la región y en especial en la relación de Bogotá con Chía un desarrollo urbano y una consolidación de una ciudad región basada en la integración económica, política, social y cultural de los diferentes territorio, logrando de esta manera una estabilidad urbana y rural.

La conectividad entre Bogotá y Chía por sus diferentes actividades comerciales, habitacionales y de servicios es innegable, se hace evidente que la ubicación estratégica de Chía dentro de la región de la Sabana es parte fundamental para el desarrollo y progreso de los territorios más cercanos a él.

Teniendo en cuenta que, la conectividad que tienen los dos territorios y la necesidad de cada uno de ellos por lograr una infraestructura vial se ha quedado durante diez años paralizada y estativo, ha conllevado a un escaso modelo de conectividad y una insuficiente organización en cuanto al desplazamiento de personas de un lugar a otro. Es por esto, que es necesario la consolidación de un modelo de movilidad organizado y planificado para la región, que permita la generación de nuevas dinámicas urbanas.

Durante el 2002-2012 la conectividad y el sistema de movilidad de Bogotá con Chía presentaron una ineficiencia vial, constatado en la falta de vías de acceso y salida de los municipios, y los tiempos de desplazamiento, que alteraban la calidad de vida de los habitantes de Chía al momento de salir a desarrollar sus actividades a la ciudad capitalina.

La generación de un modelo de accesibilidad y de movilidad para Bogotá y sus municipios más cercanos, permitió buscar nuevas alternativas de movilidad por parte de los habitantes de Chía a causa de la insostenible infraestructura vial de la región.

El territorio no estaba preparado para movilizar tantos vehículos particulares, buses de servicio público y vehículos de carga que estarían en constante movimiento por el municipio, desplegando un modelo de conectividad congestionado y mal planificado.

Finalmente, el sistema de movilidad y conectividad de Chía con Bogotá y viceversa durante diez años ha provocado una congestión vehicular significativa de las vías principales que conectan los dos territorios, ocasionando el detrimento de la calidad de vida de las personas que se movilizan por la zona norte de Bogotá, demora en lo tiempo de recorrido, desgaste de los vehículos, contaminación y estrés.

Ahora bien, siguiendo con el orden de la investigación, el siguiente capítulo dará a conocer el tema de vivienda dentro de Chía y su transformación a partir de las nuevas viviendas construidas en el municipio. Se hará énfasis en la consolidación de Chía como ciudad dormitorio a partir de un nuevo fenómeno de construcción de viviendas.

### **3. CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS DE ESTRATOS ALTOS EN EL MUNICIPIO DE CHÍA (2002-2012)**

El último y tercer capítulo, tiene como objetivo analizar la consolidación del municipio de Chía como ciudad dormitorio, a partir de los cambios efectuados con la construcción de viviendas para familias de estrato socio-económico alto, considerando dos aspectos relevantes: El primero, el crecimiento del área construida en el área urbana y el área rural y la localización de condominios en el municipio y el aumento del valor del suelo en Chía durante el 2002-2012. Observando diferentes aspectos urbanos y rurales que conllevaron al municipio a una nueva planificación, incluyendo los resultados de las entrevistas realizadas. Luego de ello, se presentan las lecciones del apartado.

#### **3.1. Consolidación de Chía como ciudad dormitorio a partir de la migración poblacional de Bogotá**

La expansión de la ciudad capitalina hacia su zona norte produjo diferentes fenómenos urbanos y rurales, que permitieron que los municipios aledaños como Chía se consolidaran como parte fundamental para la región de la Sabana. Muchos de estos fenómenos, surgieron de los problemas de Bogotá y su necesidad de expandirse hacia nuevos territorios rurales, que prestaran de manera coordinada servicios a los habitantes.

Los nuevos fenómenos urbanos y rurales fueron en gran parte llevados a Chía, el cual ofrecía diferentes servicios relacionados con las necesidades poblacionales y su migración de población desde Bogotá, pero además, a partir del surgimiento de nuevos modelos de planificación.

A partir del surgimiento de un nuevo modelo territorial en Chía fue posible la consolidación de una “ciudad dormitorio” o “ciudad satélite” por sus diferentes características económicas, sociales y ambientales y por la necesidad de la ciudad en buscar nuevos territorios para desarrollar sus actividades. La ciudad dormitorio es:



Núcleo con características urbanas, cuyo funcionamiento es independiente (municipio propio habitualmente) en el que buena parte de su población trabaja en otra ciudad más o menos próxima, por lo que “únicamente” acude a dormir a su ciudad. Suelen acoger a población procedente de núcleos congestionados donde la calidad de vida es menor (Geografía Urbana 2001, pág. 6).

La ciudad dormitorio es un asentamiento ubicado en la periferia de una ciudad, donde se encuentran precios bajos del suelo, oportunidades económicas más rentables para cada uno de sus habitantes, atractivos sociales, ambientales, culturales y habitacionales, sin ser un territorio de empleo, educación y salud, lo que conlleva a cada uno de sus nuevos habitantes a desplazarse a otros municipios o a la ciudad, para desarrollar algunas actividades.

La ciudad dormitorio está articulada con sus habitantes y sus necesidades cotidianas, son los ciudadanos que utilizan la ciudad para dormir, ya que se produce una oportunidad de pasar el día trabajando o estudiando en la ciudad, para luego desplazarse al municipio donde llegan a dormir y compartir con sus familias.

El desplazamiento de las personas a otros municipios o a la ciudad por cuestiones de trabajo, estudio o diversas actividades, está relacionado con el sistema vial y el sistema de movilidad dentro de la región dentro de las cuales permitió la consolidación de Chía como ciudad dormitorio. Todo lo anterior, estaría relacionado con el transporte público y la conectividad de Chía con Bogotá lo cual expone que

La oferta de transporte público de Bogotá las rutas que provienen de las poblaciones vecinas, pues hacen uso de la malla vial de la ciudad y movilizan pasajeros de las denominadas “ciudades dormitorio” (Contraloría de Bogotá 2005, pág. 17).

Lo mencionado anteriormente puede ser transportado a Chía por dos razones principalmente. La primera ellas, el atractivo del municipio en cuanto a localización de actividades residenciales y de recreación, que hacen que abarque población interesada en desarrollar sus actividades de vivienda y familiares gracias a su ubicación y su cercanía con Bogotá, sin dejar de desarrollar sus actividades laborales y educativas en Bogotá; Y la segunda de ellas hace referencia, a la falta de oportunidades laborales y la falta de oportunidades de infraestructuras de salud, dentro del municipio, lo que permite desarrollar

un fenómeno de movilización hacia Bogotá, y además, la falta de oportunidades de infraestructuras de salud, que son parte fundamental para los migrantes que llegaron a Chía durante diez años.

A condición de la consolidación de Chía como ciudad dormitorio, se produjo diferentes problemáticas municipales, lo que conllevó a Chía durante el 2002-2012 a convertirse en muestra de un municipio especificado, polarizado, concreto y no completo para algunas actividades de la población, es por esto que “Chía es el dormitorio de los trabajadores de Bogotá, porque es más barato. Esto también ha llevado a que se encarezca la vivienda. Un lote barato no baja de 250 millones de pesos” (Gómez 2015, párr.15). lo cual ha obligado al territorio a buscar nuevas alternativas de desarrollo territorial y social para satisfacer todas las necesidades de la población, mediante un modelo económico estable y planificado.

En consecuencia de la consolidación de Chía como ciudad dormitorio, es necesario a continuación describir los cambios efectuados en Chía frente al tema de vivienda para dar claridad de la transformación del municipio.

### **3.2. Cambios del municipio de Chía frente a la construcción de nuevas viviendas de estrato socio-económico alto.**

La construcción de nuevas viviendas de estratos socio-económicos altos en Chía consolidó nuevos procesos urbanos conllevados bajo la presión de población migrante hacia el territorio en busca de nuevas alternativas de vivienda, generando mayores necesidades inmobiliarias en el municipio, principalmente en las zonas rurales y en algunas zonas urbanas, bajo la construcción de nuevos condominios o conjuntos de casas de lujo dentro y fuera del perímetro urbano de Chía. Estos procesos inmobiliarios de Chía

Fueron reforzados por una parte, por la iniciativa de urbanizadores privados, que en algunos casos han hecho parte de sectores cercanos a la administración municipal y por otra parte, por la Metropolización de Bogotá que contribuyó al origen de áreas suburbanas en las que prima la vivienda de baja densidad para estratos altos (Osorio Ardila 2011, pág. 14).

Dichos procesos fueron característicos durante el 2002-2012 donde elementos urbanísticos, arquitectónicos y espaciales permitieron la construcción de nuevas viviendas, que implicó la construcción y adecuación de nuevos equipamientos, nuevas vías y nueva infraestructura de todo tipo para satisfacer las necesidades que la población natal y nueva, requería para sus actividades cotidianas.

La relación del tema de vivienda con el crecimiento poblacional y la migración poblacional hacia Chía fueron factores significativos para construcción masiva de nuevos conjuntos de estrato alto, construidos en zonas rurales principalmente y algunas en zonas urbanas. Es por esto que “esta dinámica inmobiliaria que comenzó hace 10 años se acentuó en los últimos cinco, al punto de que los incrementos en el área construida superan el 80 por ciento, sobre todo en zonas que eran o son rurales” (Gómez 2015, Párr. 2).

Todas estas construcciones inmobiliarias, fueron aprobadas por la Alcaldía de Chía en el período del 2000 al 2014 por medio de licencias de construcción, que al parecer facilitaron ingresos, sin tener en cuenta, la generación de problemas urbanos, rurales, económicos, sociales, y ambientales que esto conllevaría.

Chía a raíz de las construcciones inmobiliarias masivas desarrolló un fenómeno urbano y rural, conocido hoy en día como segregación urbana. La segregación urbana cuenta con tres tipos diferentes

La primera referida a la oposición entre el centro (donde el suelo es más caro) y la periferia de la ciudad; la segunda sería la separación creciente entre las zonas de vivienda de las clases altas privilegiadas y las zonas de vivienda popular y la tercera la existencia de zonas desarticuladas, geográficamente distintas y cada vez más especializadas: zona de oficinas, zona industrial, zona de vivienda, etc. (Osorio Ardila 2011, pág. 18).

Para esta investigación fue relevante el segundo tipo de segregación urbana, donde se describe el caso de Chía y su relación con la segregación residencial del territorio, a partir de lo mencionado anteriormente. En consecuencia, se evidencia que la construcción de condominios o conjuntos inmobiliarios en Chía, promueven la separación de las zonas de las clases altas que llegan al municipio y las zonas tradicionales del municipio.

La segregación residencial es un concepto que se conoce desde el siglo XIX cuando se comenzaron a evidenciar en Europa diferencias sociales en cuanto al tema de vivienda,

entre los sectores de la sociedad al momento de construir viviendas o asentamientos en la ciudad. Cuando se habla de segregación residencial se refiere a: una cuestión de distancia física entre personas de distinta categoría social, y del aislamiento entre grupos a que esa distancia contribuye. (Sabatini y Cáceres 2004, pág. 11)

El municipio tuvo transformaciones respecto a aspectos urbanos, sociales y rurales incentivados por la construcción de viviendas de estratos socio-económicos altos, y por la aparición de los dos conceptos anteriormente nombrados.

En este sentido, para abordar la transformación de Chía frente a la construcción de nuevas viviendas se tendrán en cuenta dos aspectos. El primero de ellos, se refiere al crecimiento del área construida en el área urbana y el área construida en suelo rural de Chía durante 10 años y el segundo, ilustra la localización de condominios en Chía (2002-2012), que dan cuenta de la aglomeración urbana y de la segregación residencial, que se produjo a raíz de la construcción masiva de vivienda, y el incremento en el valor del suelo, como consecuencia de un fenómeno urbano-rural y social.

a. Crecimiento del área construida en el área urbana y el área rural de Chía: El desarrollo urbano regional y el crecimiento urbano es un tema que ha venido teniendo un peso muy significativo para las ciudades que hoy en Colombia, que de la mano del desarrollo sostenible y de un modelo económico permitieron la creación de diferentes asentamientos humanos del mundo.

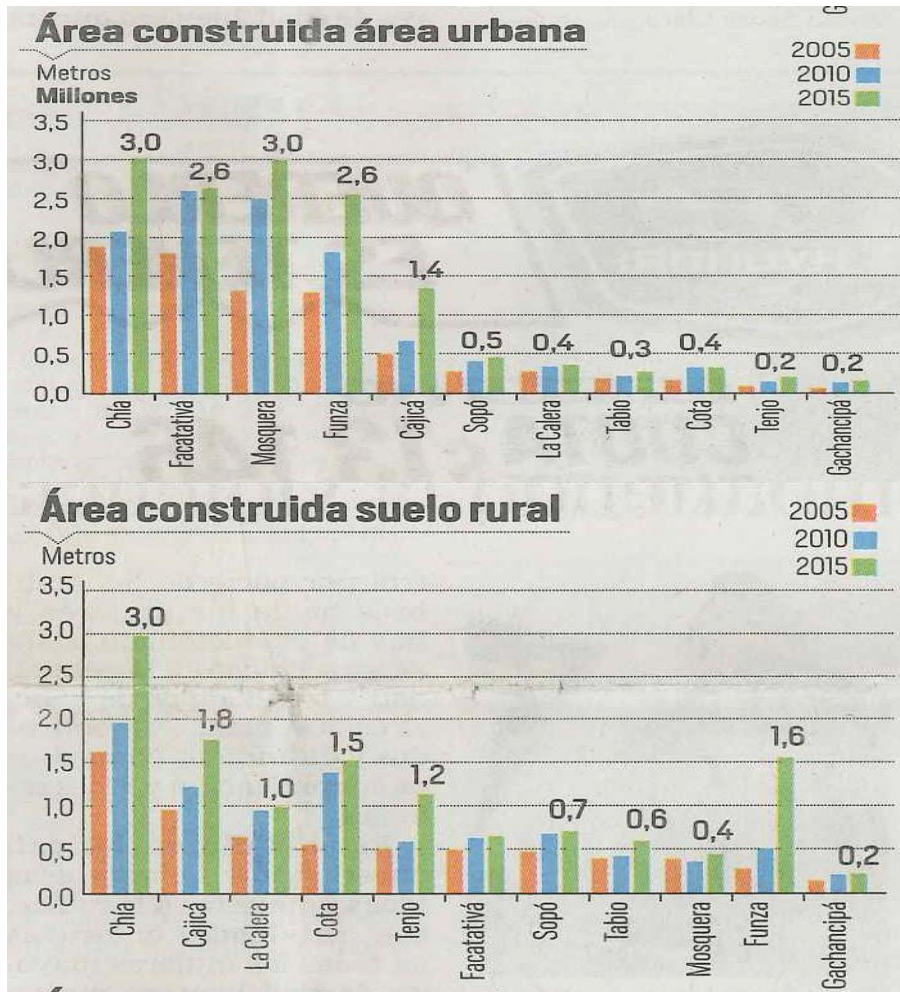
El crecimiento del área construida en las áreas urbanas y rurales de Chía a partir del año 2005 se produjo por tres posibles aspectos: el primero, por la escasez de suelo urbano en Bogotá; el segundo, por el alto costo del metro cuadrado en Bogotá; y finalmente, por el acelerado proceso de migración de Bogotá hacia Chía en busca de una mejor calidad de vida.

Los tres posibles aspectos fueron fortalecidos además por la posición espacial y localización de Chía dentro de la región, que lo convirtió en un municipio estratégico para las conexiones con Bogotá. Chía se transformó en un territorio atractivo para las personas que vivían en Bogotá y para algunos sectores de la economía y de la industria, motivados por sus bajos costos y por sus servicios. Sin embargo, el municipio a partir del año 2001

comenzó a desarrollar una aglomeración urbana significativa generando cambios en la planificación urbana, en las entidades públicas y privadas y en las condiciones de cada uno de los habitantes.

El crecimiento del área urbanizada en las zonas urbanas y rurales de Chía tuvo un incremento importante a la hora de compararse con algunos municipios de la Sabana, conllevando a la administración municipal a buscar soluciones urbanas-rurales, y mediante instrumentos de gestión mitigar el impacto de la construcción de viviendas, la segregación residencial y la aglomeración urbana de Chía.

**Grafico 2. Área construida en el área urbana y área construida en suelo rural en algunos municipios de la Sabana: 2005, 2010 y 2015**



Fuente: (Gómez 2015, El Tiempo)

Es posible observar en primer lugar, Chía es un caso excepcional dentro de toda la Sabana, posicionándolo como el primer municipio dentro de los demás, por su gran incremento en el área construida en su área urbana, el cual “incrementó desde el 2005 hasta el año 2015: 59% en tres años diferentes, a causa de la construcción inmobiliaria acelerada y la escases de suelo de la capital. En segundo lugar, el área construida en suelo rural incrementó un 84%: “de 12.598 propietarios que había en el 2005 se subió a 21.525 en el 2015” (Gómez 2015, parr.4). De esta manera, es posible mencionar que

Como efecto de desarrollo urbanístico, en 10 años el valor catastral de Chía saltó de 1,5 billones (2005) a 8,9 billones de pesos (2015), pasando a ocupar el puesto 12 entre los 20 municipios con los más altos valores catastrales del país. El primer lugar, lo tiene Bogotá, que vale catastralmente 449,9 billones (Gómez 2015, párr.5).

El crecimiento que tuvo Chía frente a la construcción de nuevas viviendas en conjuntos y condominios cerrados de baja altura, principalmente, hacen parte de estos conjuntos de casas grandes y lujosas, en las cuales se hace evidente el club house y de grandes zonas verdes con naturaleza, donde las familias lograron su tranquilidad y felicidad.

Se puede afirmar que Chía fue uno de los municipios con más crecimiento en su área urbanizada y su área de suelo rural, en comparación con algunos municipios de la región de la Sabana. Sin embargo, el municipio al obedecer al crecimiento de su área creó

Dinámicas externas a las tradiciones de gobierno, administrativas y culturales de la comunidad nativa pero a las cuales se les debe dar respuesta desde lo local por hacer parte del territorio del municipio. A largo plazo, esta falta de relaciones podría generar desconocimiento de estadísticas y de necesidades, acumulando rezagos con consecuencias negativas para el equilibrio que permite conservar los estándares de calidad de vida (Rodríguez Múnera, 2013, pág. 9)

Indiscutiblemente, este crecimiento en el área del municipio facilitó la creación de dinámicas inmobiliarias, urbanas y rurales que conllevaron al territorio a desarrollar algunas ventajas y desventajas económicas, sociales, políticas y ambientales, gracias sus bajos costos en los suelos rurales y la facilidad de acceder a licencias de construcción cómodamente.

b. Localización de condominios en Chía 2002-2012 y aumento del valor del suelo: La consolidación y construcción de nuevos conjuntos y condóminos en Chía, fueron promovidos por algunas familias que llegaron desde Bogotá en busca de nueva vivienda, con más comodidad, más grande y a un precio justo y asequible. Todo esto para afirmar que

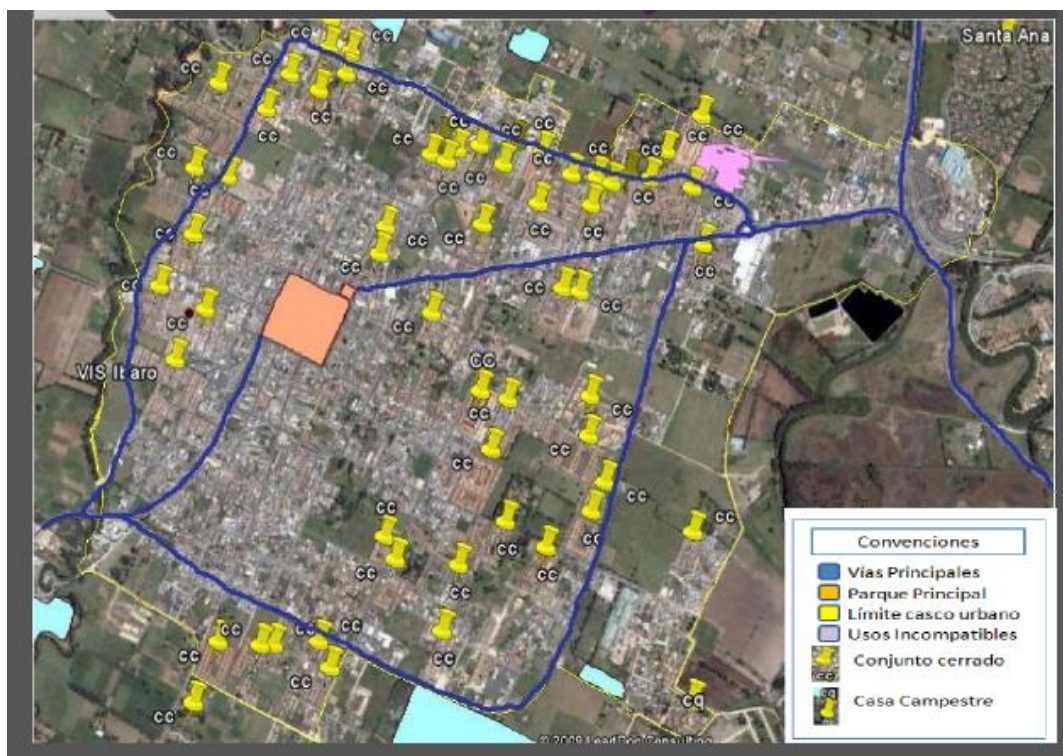
El municipio, se convierte en polo de atracción para la población de estratos altos, lo que determina unos modos de producción de vivienda segmentados: casas campestres, conjuntos cerrados, clubes de entretenimiento y actividades comerciales dirigidas (Mendoza Jaramillo 2009, pág. 13).

La consolidación de estos conjuntos y condominios campestres, condujeron a la creación de nuevas formas de urbanización y nuevas prácticas habitacionales, que obligaron a Chía a desarrollar infraestructura y equipamientos, que permitieron el desarrollo de un modelo de desarrollo organizado. Cada uno de esos conjuntos, prestaba para el 2002-2012 servicios exclusivos en sus zonas verdes y en sus equipamientos de recreación donde los habitantes podían disfrutar del aire libre y de la naturaleza. De esta manera, se puede decir que los conjuntos cerrados son urbanizaciones cerradas las cuales cuentan con una

Superficie variable (de 10 a 400 hectáreas aproximadamente), cuyos lotes como mínimo deben poseer 600 m<sup>2</sup>. Los proyectos cuentan con áreas comunes que comprenden alrededor del 40% de su superficie total, en donde están instalados equipamientos destinados a usos deportivos, recreativos y de servicios. Todos ellos poseen instalaciones tales como el club-house, salón de usos múltiples (Vidal-Koppman 2004, pág. 139).

Los conjuntos construidos durante el 2002-2012 fueron desarrollados en zonas urbanas y zonas rurales, dentro de los cuales contaban con servicios públicos domiciliarios brindados por la administración Distrital. A continuación, se ilustra mediante un plano los conjuntos cerrados de Chía y su localización en el municipio.

### Plano 3. Localización de conjuntos cerrados en Chía



Fuente: (Mendoza Jaramillo 2009, pág. 25)

La construcción de conjuntos cerrados se desarrolló en zonas urbanas principalmente en las cuales un 65% de las áreas urbanas se consolidaron mediante el modelo de ocupación por parte de nuevas viviendas y por parte de constructoras privadas, interesadas en los valores del suelo y las oportunidades que brindaban para la construcción.

Chía fue un caso excepcional durante diez años a raíz de la construcción masiva de conjuntos cerrados o de la urbanización cerrada mencionada anteriormente. Por esto, es de suma importancia dar a conocer mediante una tabla la ocupación por condominios en zonas urbanas de la Sabana durante el año 2002 y el año 2008.



**Tabla 6. Ocupación por condominios en zonas urbanas de la Sabana durante el año 2002 y el año 2008.**

MUNICIPIO	AÑO 2002		AÑO 2008	
	HAS	Participación %	HAS	Participación %
Mosquera	33.4	2,76%	33.4	1,69%
Funza	3.2	0,26%	77.4	3,91%
<b>Chía</b>	<b>472.3</b>	<b>39,02%</b>	<b>788.2</b>	<b>39,85</b>
Tocancipá	2.5	0,21%	45.5	2,30%
Cota	5.7	0,47%	24.2	1,22%
Cajicá	61.6	5,09 %	185.8	9,39%
Tenjo	94.6	7,82%	97.1	4,91%
Tabio	19.4	1,60%	19.4	0,98%
Sopó	156.9	12,96%	255.4	12,91%

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (Documento Técnico de soporte Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá 2011, pág. 26)

A partir de la tabla 8, se puede observar que Chía fue el municipio con más hectáreas y participación en la ocupación por condominios, en comparación con 9 municipios de la Sabana, seguido de Sopó. Para el año 2002 Chía la ocupación aumentó aproximadamente 0,83%, llegando a 39,85% para un total de 788,2 Has en zonas urbanas.

Es decir, el fenómeno de construcción de nuevas viviendas y la aparición de nuevas licencias de construcción durante el período de investigación fueron parte fundamental del desarrollo urbano y rural, que permitió consolidar el territorio como productor y constructor masivo de viviendas en conjuntos cerrados, para la nueva población que llegaba al municipio en busca de una mejor vivienda.

La Sabana norte de Bogotá específicamente en Chía fue fuente de consolidación de construcción de conjuntos de viviendas de estratos socio-económico alto. Todo esto, a raíz de la escasez de suelo de Bogotá y por la falta de solución frente a los problemas urbanos de la ciudad, relacionados con su crecimiento poblacional acelerado, que ha sobre pasado las diferentes proyecciones de población de la ciudad, consolidando a Chía como municipio predilecto, desarrollando a partir de esto nuevos entornos urbanos y rurales.

Las diferentes respuestas que dieron las 15 personas en las entrevistas realizadas, respecto al tema de vivienda y las principales diferencias con Bogotá: 13 de los 15 sí encuentran una gran diferencia entre el costo de la vivienda en Chía y la anterior en Bogotá por algunas razones centrales donde mencionan que en Chía el tamaño de la vivienda es mucho más grande a un precio asequible, los espacios son más grandes y el precio es acorde al tamaño, además de esto, todos los entrevistados comentan que el precio del metro cuadrado en Chía es mucho más barato que en Bogotá, y por ende, creció la construcción de conjuntos favoreciendo a la ciudadanía para comprar casa propia. Añaden que el costo de la vivienda permitió tener más zonas verdes donde se pueden desarrollar actividades de esparcimiento.

Todo esto está relacionado con el segundo punto a describir donde se da a conocer el aumento valor del suelo en el municipio en el 2002-2012. Durante el período, el valor del suelo aumentó elocuentemente, lo cual estuvo directamente relacionado con la construcción masiva de viviendas en conjuntos cerrados y la problemática de la ciudad capitalina frente a valores muy altos en la vivienda, lo cual generó problemas a la hora de comprar vivienda en Bogotá.

A continuación, se muestra mediante una tabla la variación real del precio del suelo en algunos municipios cercanos a Bogotá.

**Tabla 7. Valor del suelo en municipios de borde urbano: 2003, 2004, 2005 y 2008**

MUNICIPIO	Variación real \$/m2 2003	Variación real \$/m2 2004	Variación real \$/m2 2005	Variación real \$/m2 2008	Variación real 2005/2008
COTA	n.d	27.785	29.600	95.596	47,8%
MOSQUERA	23.506	26.868	29.375	78.952	39,0%
CHÍA	60.839	68.153	75.000	196.313	37,8%
LA CALERA	22.123	20.970	25.000	55.480	30,4%
FUNZA	39.960	41.154	41.500	90.688	29,7%

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (Secretaría Distrital de Planeación 2011, pág. 29)

Chía dentro de los cinco municipios analizados es el primero en la tabla ya que cuenta con el mayor aumento e incremento en el valor del suelo durante cuatro años diferentes, indicando que el valor del suelo aumentó \$135.474 lo cual significó una variación real del 37,8%.

A partir del crecimiento poblacional, económico, industrial, urbano, rural y de construcción, el municipio desarrolló una oportunidad para incrementar el valor del suelo y obtener ganancias a partir de la importancia en la región. A pesar del aumento en el valor del suelo y del m<sup>2</sup> en Chía, la compra de una vivienda durante el 2002-2012 era más asequible y más barato que comprar vivienda propia en Bogotá.

El aumento del metro cuadrado evidenció el proceso urbanizador de Chía mediante la construcción de conjuntos cerrados de viviendas y de infraestructura, promoviendo el interés de habitantes de Bogotá, por comprar e invertir en nueva vivienda a buenos precios que tuvieran buenos espacios y cómodos. Sin embargo

Esta situación generó por una parte grandes problemas de movilidad, infraestructura y equipamientos necesarios para atender a la población. Así mismo se produjo el aumento acelerado en los precios del suelo de los municipios más próximos a Bogotá. (SDP 2001, pág. 30)

La construcción de viviendas en conjuntos cerrados, el crecimiento de la población, el aumento en el precio del suelo y demás factores, permitieron que muchas personas que vivían en Bogotá llegaran al municipio en busca de nuevas opciones. Sin embargo, Chía siguió siendo parte fundamental de Bogotá en cuanto a trabajo, intercambio y estudio.

### **3.3. Lecciones**

La consolidación de Chía como ciudad dormitorio ha permitido mantener la relación de intercambio y la relación económica con Bogotá, que es necesaria para los dos territorios y para toda la región; la ubicación estratégica de Chía y su cercanía con la ciudad son factores incidentes en la consolidación del municipio. Si bien, Bogotá durante el 2002-2012 contaba con múltiples problemas urbanos, conllevó a que muchos de sus habitantes buscaran nuevas alternativas para su vida, en municipios aledaños, atractivos para sus actividades.

Tras diez años de cambios en Chía a partir de la construcción masiva de conjuntos cerrados de vivienda, nacieron los problemas urbanos y rurales, manifestándose bajo problemas de infraestructura de servicios públicos, de población, de equipamientos, de administración municipal, entre otros, que han conllevado a buscar un nuevo modelo territorial, que permitiera la organización y planeación del territorio, con ayuda de instrumentos de gestión eficaces y eficientes a la hora de reinventar el modelo del municipio.

A partir del nuevo modelo territorial de Chía el territorio se convirtió en un atractivo para la población de Bogotá y la población de otros municipios cercanos a él, ya que mediante su crecimiento económico, habitacional y de servicios, se convirtió en un llamativo urbano y rural para toda la región. Gracias que ha crecido su área urbana y rural, consolidó el tema de vivienda con la construcción de nuevos conjuntos cerrados de casas, la renovación del urbana y la construcción de nuevos equipamientos, y por esto, Chía a partir del año 2002 comenzó a tener más importancia dentro de toda la región.

Chía en gran parte trabajó de la mano de los diferentes instrumentos de planificación y gestión los cuales le permitieron mitigar los impactos sociales, ambientales, urbanos y rurales, a partir de la construcción masiva de vivienda en el municipio, lo que generó aglomeraciones urbanas, segregación socio-espacial y aumento en el índice de urbanización.

#### 4. CONCLUSIONES

La expansión urbana de la ciudad capitalina hacia su zona norte y la articulación con el municipio de Chía trajeron como consecuencia una transformación del municipio mediante nuevos fenómenos urbanos y la consolidación de dinámicas económicas, de movilidad y de vivienda. La necesidad de la ciudad por expandirse hacia el municipio aledaño fue obligada por la escasez de suelo urbano, su crecimiento poblacional y la necesidad de la ciudad por buscar nuevos territorios cercanos que permitieran el desarrollo de nuevas actividades urbanas.

El aumento de la población de la ciudad de Bogotá desarrolló diferentes necesidades sociales, ambientales, habitacionales, de servicios, salud, educación, recreación, etc. que obligó a la ciudad a buscar territorios donde desarrollar las necesidades de la población, por su falta de administración, falta de suelo para urbanizar y los diferentes problemas urbanos que la ciudad contaba para el 2002-2012

La transformación del municipio de Chía se centró en tres aspectos: el primero el crecimiento poblacional acelerado del municipio, el segundo el saldo migratorio desde la ciudad en busca de nuevas oportunidades relacionado con el aumento de la calidad de vida y finalmente, el extensión de las zonas urbanas y el incremento del perímetro urbano de Chía en la creación de nuevos equipamientos, infraestructura y de vivienda.

El crecimiento poblacional de Chía durante el 200-2012 aumentó en un 17% equivalente a 16.985 habitantes nativos en un lapso de diez años lo cual permitió analizar la población de Chía la cual evidenció un aumento en el número de hogares, ampliación en la prestación de servicios públicos y la necesidad de desarrollar más infraestructura y equipamientos para toda la población nativa del municipio lo que condujo a un acelerado desarrollo urbano.

Lo anterior, reafirma lo que dice la UNICEF en cuanto a la importancia del incremento poblacional de un territorio específico que conlleva a la creación de nuevos espacios y la ocupación de zonas urbanas para el desarrollo de dinámicas de urbanización y la reclasificación de las zonas.

El saldo migratorio desde la ciudad de Bogotá hacia el municipio de Chía fue desarrollado por diferentes causas sociales y económicas de cada uno de las personas que migraron hacia el municipio. Principalmente salieron de la ciudad por localización espacial estratégica con su cercanía a la ciudad capitalina, menos congestión vial, más calidad de vida, crecimiento urbano y crecimiento económico del municipio principalmente. Durante el período de estudio el saldo migratorio y el número de personas que salieron de la ciudad capitalina hacia el municipio aumentó en un 36% en diez años. Cada día llegan más personas de Bogotá a Chía en busca de nuevas oportunidades de vida las cuales necesitan de diferentes servicios para lograr un equilibrio social y urbano.

El aumento de las zonas urbanas y el incremento del perímetro urbano de Chía permitieron analizar la transformación del municipio el cual aumentó en 1% en sus hectáreas de zonas urbanas, ya que en el año 2000 contaba con un total 7.923.00 Has y para el año 2010 llegó a tener un total de hectáreas de 7.987.00. Este crecimiento urbano estuvo relacionado con la urbanización y el proceso urbanizador del municipio para la creación de infraestructura, equipamientos y vivienda que consolidaron un modelo de ocupación acelerado y un fenómeno de aglomeración en las zonas urbanas del municipio.

El sistema de movilidad y accesibilidad debió ser el eje estructurador del desarrollo urbano de dos territorios que permita la conexión de actividades y de servicios para lograr nuevas dinámicas de movilidad y de intercambio mediante la organización de los diferentes polos de desarrollo de la región.

La conectividad y movilidad de Bogotá con Chía permitió analizar el sistema de movilidad y su importancia en la transformación del municipio que necesitó de un plan de movilidad articulado con el Plan de Ordenamiento Territorial de Chía que facilitara la accesibilidad vial al territorio en 31 kilómetros de distancia. Sin embargo, las dos vías de acceso al municipio en la zona norte y la conectividad con la ciudad se quedó insuficiente a la hora del desplazamiento de personas y de servicios que se desarrollaba únicamente por la Carrera Séptima y la Autopista norte en el período 200-2012.

La insuficiente red vial de los dos territorios generó consecuencias negativas para los habitantes nativos y nuevos de Chía dificultando su movilización hacia la ciudad para desarrollar actividades de estudio, educación y salud, obligando a cada uno de los

habitantes a soportar trancones pasando cuatro horas diarias en un vehículo o en servicio público de transporte, alterando su calidad de vida y su tranquilidad en cuanto a la movilidad.

La transformación de Chía en cuanto al sistema de movilidad se centra principalmente en la búsqueda de nuevos mecanismo de conectividad vial que permitiera la movilidad y conexión con cogota y con toda la región de la Sabana norte. Sin embargo, la dificultad de la población para movilizarse dejó problemas de movilidad para toda la población de la región y la consolidación de un insostenible modelo de conectividad.

Las entrevistas realizadas permitieron observar la inconformidad de la nueva población del municipio en cuanto a la deficiencia vial de los asentamientos que han ocasionado efectos en la calidad de vida de cada uno de ellos y ha permitido que muchos no salgan del municipio a la ciudad.

Todo lo anterior se puede ver relacionado con lo que mencionan Bull y Thomson sobre los efectos perjudiciales que trae la congestión vehicular y la no articulación de un sistema de movilidad organizado y planificado. Estos efectos perjudiciales están relacionado con el detrimento de la calidad de vida de las personas de Chía que estuvieron obligadas durante el 2002-2012 a soportar mayor tiempo de desplazamientos, mayores gastos en los vehículos y un incremento en las horas de movilización.

Su importancia espacial y el recibimiento de población en Chía tal como lo explica el tercer capítulo, Chía se convirtió en una ciudad dormitorio donde los habitantes nuevos únicamente van a dormir y a desarrollar sus actividades en el municipio mientras que salen todos los días a trabajar y estudiar en la ciudad.

Esto resultó significativo en la transformación del municipio que permitió la ocupación de zonas urbanas nuevas para la construcción masiva de viviendas de estratos socioeconómico alto y el aumento del valor del metro cuadrado consolidando un fenómeno de construcción acelerado y una problemática municipal relacionada con la generación de nuevas necesidades en el municipio para la población nativa y la población nueva.

Lo anterior se puede reafirmar con lo que expone Mendoza Jaramillo respecto a la importancia de la consolidación de Chía como ciudad dormitorio que permitió que el municipio desarrollara atractivos económicos, sociales y espaciales dentro del marco de la

región y se convirtiera en polo de desarrollo para la construcción de nuevas viviendas para la población migrante de estratos altos en el municipio.

Para el desarrollo del estudio de caso se evidenció un vacío de mapas y cartografía alusiva al crecimiento urbano de la ciudad de Bogotá y del municipio de Chía los cuales permitirían observar con más claridad el aumento del área urbana de los dos territorios, durante el período de estudio 2002-2012 para ilustrar con más claridad un fenómeno urbano significativo referente al desarrollo de la ciudad y del municipio.

Gracias a las entrevistas realizadas a 15 residentes de Chía procedentes de Bogotá durante el 2002-2012 fue posible la recolección de datos cualitativos y cuantitativos que permitieron analizar el por qué y el cómo estas personas salieron de la ciudad en busca de una mejor calidad de vida transformando al municipio y las dificultades y problemáticas que este fenómeno trajo para el municipio y la población.

Finalmente, el fenómeno de expansión urbana de la ciudad, la transformación del municipio de Chía y la consolidación de un nuevo territorio estratégico en la región frente a diferentes necesidades de la población y del territorio deberán trabajar de la mano de los diferentes instrumentos de planificación y gestión que permitan comprender el territorio, la normativa, las necesidades, las consecuencias y el modelo de desarrollo que cada uno debe seguir para lograr de esta manera, la generación y consolidación de una ciudad región que permita la concentración de atractivos políticos, económicos, sociales, ambientales y culturales.



## BIBLIOGRAFÍA

Camagni, R. (2005) *Economía Urbana*. Barcelona: Antonio Bosch editor.

### Publicaciones periódicas académicas

Bull, A. y Thomson, I. (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL* (76). 109-121. Disponible en: [www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e\\_bull.pdf](http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf).

Gaviria Gutiérrez, Z. (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana. *Revista Soluciones de Postgrado EIA*, (3), 63-74. Disponible en: <http://repository.eia.edu.co/bitstream/11190/643/1/RSO00027.pdf>

Ramos Soto, A. L. (2010). Características de la marginalidad urbana: el caso del estado de Oaxaca. *Revista interdisciplinar*, (12), 261-272. Disponible en: <http://www.eumed.net/entelequia/pdf/2010/e12a14.pdf>

Ramírez Kuri, Patricia. (2005). La ciudad y los nuevos procesos urbanos. *Revista Sociología Urbana*, (6), 163-187. Disponible en: [http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAAahUKEwjlhs\\_BvobHAhUKqx4KHTDYAMk&url=http%3A%2F%2Fwww.culturayrs.org.mx%2Frevista%2Fnum6%2FRamirez.pdf&ei=FAC8VeWsCorWerCwg8gM&usg=AFQjCNFzrM4AVCvO24lrmz-XIajttOKXug&bvm=bv.99261572,d.dmo](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAAahUKEwjlhs_BvobHAhUKqx4KHTDYAMk&url=http%3A%2F%2Fwww.culturayrs.org.mx%2Frevista%2Fnum6%2FRamirez.pdf&ei=FAC8VeWsCorWerCwg8gM&usg=AFQjCNFzrM4AVCvO24lrmz-XIajttOKXug&bvm=bv.99261572,d.dmo)

Sabatini, F; Cáceres, G y Cerda, J. (Diciembre, 2004). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles

cursos de acción”. *Revista Eure*. Vol. XXVII N° 82, 21-42. Disponible en:  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19608202>

### **Publicaciones periódicas no académicas**

Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales-ACIUR e Instituto de Estudios Urbanos. (2000). *Profundización de las relaciones de Metropolización de Bogotá con la sabana*. 1-23. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Centro de Información y Comunicación Ambiental de Norte América- CICEANA (2000). *Saber más...Urbanización*. Ciudad de México: Centro de Información y Comunicación Ambiental de Norte América.

Escudero Gómez, L.A. (2000). *Las ciudades hoy: El modelo de transición urbana*, 1-14. España: Universidad de Castilla-La Mancha.

Gómez-Vela, M. y Sabeth, E. N. (2002). *Calidad de vida. Evolución del concepto y su influencia en la investigación y la práctica*. 1-6. Salamanca: Universidad de Salamanca.

Gómez, L. (2015, 20 de mayo). La construcción se disparó en municipios vecinos a Bogotá. (2015, 20 de Mayo). *Periódico El Tiempo*, pág.5.

Lupano, J. A. y Sánchez, R. J. (2009). *Política de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. 1-65. Santiago de Chile: Naciones Unidas – CEPAL.

Moreno Jaramillo, C.I, (2008). *La conurbación: rizoma urbano y hecho ambiental complejo*, 1-3. Medellín. Universidad Nacional de Colombia.

Pérez Preciado, A. (1999). *La expansión urbana de Bogotá, 1-20*. Bogotá: Instituto de estudios urbanos.

Preciado Beltrán, J. (1999). *Bogotá Región: Crecimiento urbano en la consolidación del territorio metropolitano, 1-18*. Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Rueda, S. (1998). *La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa, 1-20*. España.

Ruiz García, A. (2002). *Definiciones y concepto sobre la migración, 6-36*. Oaxaca: Coordinación Estatal de atención al migrante Oaxaqueño.

Vidal-Koppman, Sonia. (2004) *Transformaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX: la incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia, 20-22*. Río de Janeiro: Seminario Internacional da Red Ibero-Americana de Investigadores sobre Globalización y Territorio.

Villarraga Orjuela, H. (1992). *Movilidad residencial en el Área Metropolitana de Bogotá: movimientos migratorios recientes y Metropolitización, 1-34*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

### **Otros documentos**

Alcaldía Distrital de Bogotá D.C. - Cundinamarca, Secretaría Distrital de Planeación (2000). Plan de Ordenamiento Territorial. Disponible en:<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=3769>

Alcaldía municipal de Chía - Cundinamarca, Secretaría de Planeación (2000). Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Disponible en: <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/2pot%20-%20plan%20de%20ordenamiento%20territorial%20-%20%20chia%20-%20cundinamarca%20-%202000.pdf>

Alcaldía Distrital de Bogotá D.C.- Cundinamarca, Secretaría de Movilidad. (2005). Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá D.C., que incluye ordenamiento de estacionamientos. (Caracterización socioeconómica de Bogotá y la región). Disponible en: [http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx\\_archivos/ideofolio/02-MovilidadyDesarrolloSostenible\\_14\\_53\\_49.pdf](http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/02-MovilidadyDesarrolloSostenible_14_53_49.pdf)

Alcaldía Distrital de Bogotá D.C. - Cundinamarca, Secretaría Distrital de Planeación (2011). Actualización del Diagnóstico de la Región Capital: Bogotá, Cundinamarca. Disponible en: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/SeguimientoPoliticasaIntegracionRegional/Documentos/PA002-2ActualizacionDiagnosticoRegionCapital.pdf>

Alcaldía Distrital de Bogotá D.C.- Cundinamarca, Secretaría Distrital de Planeación (2011). Documento Técnico de soporte Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Disponible en: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT/QueEs/DTS.pdf>

Alcaldía municipal de Chía - Cundinamarca (2015). Información del municipio. Disponible en: <http://www.chia-cundinamarca.gov.co/>

Cerda Troncoso, J (2007). La expansión urbana discontinua analizada desde el enfoque de accesibilidad territorial aplicación a Santiago de Chile. (Tesis de maestría)

Disponible en:  
[http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/11616/1/JORGE%20CERDA%20TRONCOSO\\_TREBALL.pdf](http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/11616/1/JORGE%20CERDA%20TRONCOSO_TREBALL.pdf)

Contraloría de Bogotá D.C. (2005, Mayo). El transporte público individual colectivo, individual y masivo de pasajeros, el transporte intermunicipal y las terminales satélites en Bogotá. Disponible en:  
<http://www.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/Sectoriales/Direcci%C3%B3n%20Sector%20Movilidad/-%20El%20Transporte%20Publico%20Colectivo,%20Individual%20y%20Masivo%20de%20Pasajeros,%20el%20Transporte%20Intermunicipal%20y%20las%20terminales%20Satelites%20en%20Bogota.pdf>

Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES 3305 (2004). Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano. Departamento Nacional de Planeación – DNP. Disponible en:  
[https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/conpes/2004/Conpes\\_3305\\_2004.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/conpes/2004/Conpes_3305_2004.pdf)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE (2015). Condiciones de vida: Estadísticas de población. Disponible en:  
[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/.../1.xls](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/.../1.xls)

Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia-Unicef (2012). Definiciones, Disponible en:  
<http://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-Definiciones.pdf>

Geografía Urbana y Ordenación del Territorio. (2001). Demografía y ordenamiento del territorio. Disponible en:  
[http://iesadaja.centros.educa.jcyl.es/sitio/upload/VOCABULARIO\\_DE\\_GEOGRAFIA\\_HUMANA.pdf](http://iesadaja.centros.educa.jcyl.es/sitio/upload/VOCABULARIO_DE_GEOGRAFIA_HUMANA.pdf)

Gómez Zárate, G (2010). El espacio público como problema y asunto de las políticas públicas. Una reflexión sobre el espacio público en Bogotá durante el gobierno de Luis Eduardo garzón 2004-2008. (Monografía). Bogotá D.C. Disponible en: <http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/10554/7707/1/tesis370.pdf>

Isaza Guerrero, J. (2008). Conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional. (Tesis de maestría) Bogotá D.C. Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis20.pdf>

Lupano, J. A. y Sánchez, R. J. (2009). Política de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte.

Mendoza Jaramillo, A. (2009). Segregación socio espacial y fragmentación de la ciudad: Impacto de los conjuntos cerrados en Chía y ajustes al Plan de Ordenamiento Territorial. (Trabajo de pasantía) Bogotá D.C.

Osorio Ardila, G.A. (2011). Segregación residencial de pequeña escala: El caso de los barrios cerrados en la vereda Cerca de Piedra del municipio de Chía 1980-2005. (Tesis de maestría) Bogotá D.C. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6974/1/393265.2011.pdf>

Rodríguez Múnera, A.S. (2013). Análisis del impacto de la suburbanización dada por la presión de la vivienda de estratos altos en la sabana de Bogotá. Estudio de caso: la alteración del paisaje rural del municipio de Sopó, Cundinamarca. (Tesis pregrado) Bogotá D.C. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4763/1018422287-2013.pdf?sequence=1>

## ANEXOS

### **Anexo 1. Tabla de direcciones de conjuntos cerrados donde se realizaron las 15 entrevistas a residentes de Chía procedentes de Bogotá.**

Vereda Tiquiza, sector 4 esquinas, Conjunto Villas del Marañón, casas 17, 16, 15, 19, 23
Avenida 15 # 14-39
Carrera 15 # 19-60
Avenida Chilacos # 11-17 Conjunto Stanza casa 26, 22 y 20
Km 2 vía Chía-Cajicá, Conjunto Hacienda Fontanar, casa 49 y 48
Paseo de los Zipas # 26-80

Fuente: Tabla elaborada por la autora de este estudio de caso, con base en (Entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá)

### **Anexo 2. CD reportes de entrevistas realizadas a residentes de Chía procedentes de Bogotá durante el 2002-2012.**

