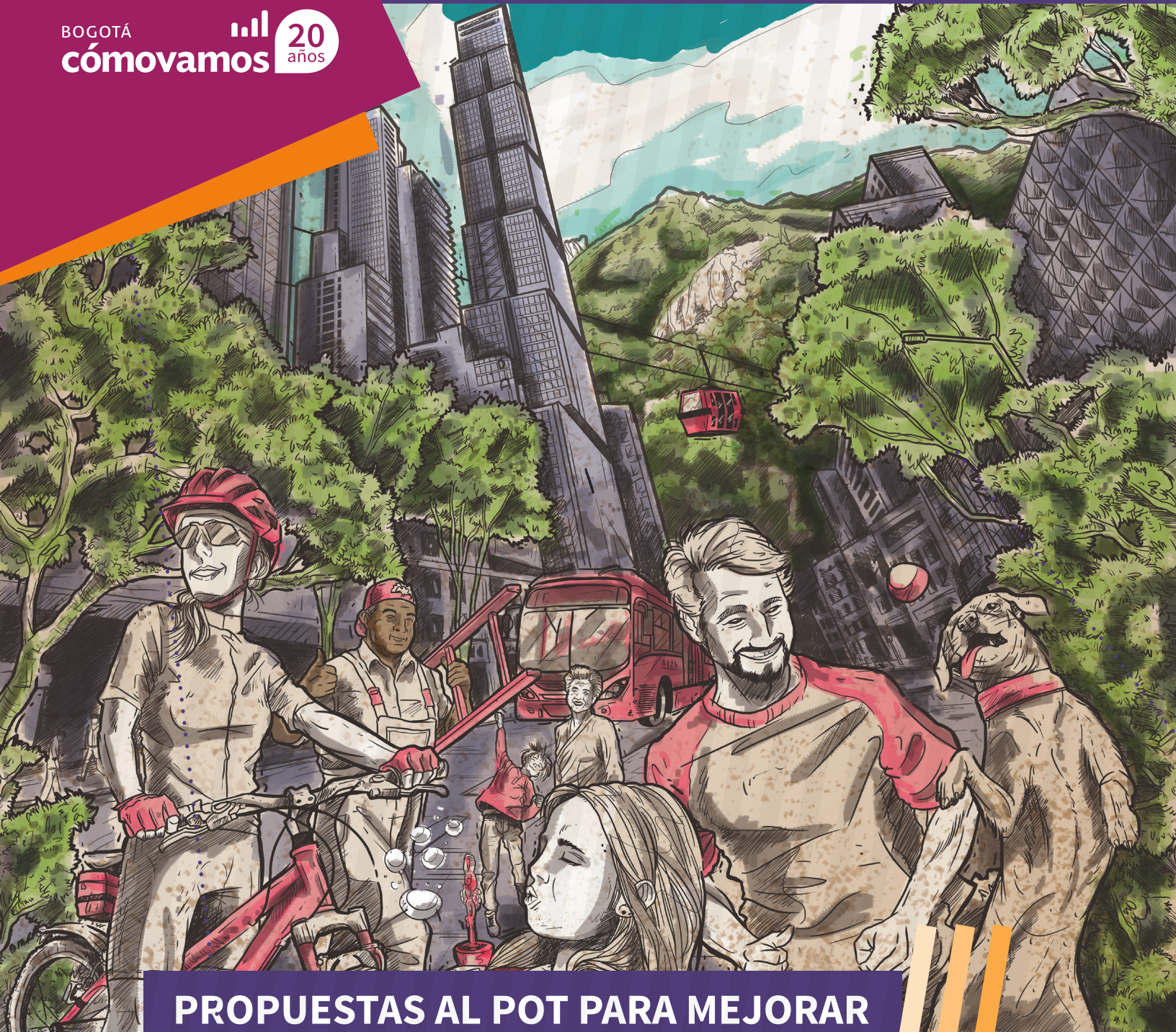


PROPUESTAS AL POT PARA MEJORAR
LA CALIDAD DE VIDA DE LOS BOGOTANOS

BOGOTÁ
cómovamos 20 años



PROPUESTAS AL POT PARA MEJORAR

LA CALIDAD DE VIDA DE LOS BOGOTANOS

www.bogotacomovamos.org



[bogotacomovamos](https://www.facebook.com/bogotacomovamos)



[@bogotacomovamos](https://twitter.com/bogotacomovamos)
[#CómoVamos](https://twitter.com/CómoVamos)

Fundación corona

EL TIEMPO



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

Cámara
de Comercio
de Bogotá

16 años

COMITÉ DIRECTIVO

Ángela Escallón Emiliani

Directora Ejecutiva
Fundación Corona

Padre Jorge Humberto Peláez S.J.

Rector
Pontificia Universidad Javeriana

Ernesto Cortés Fierro

Editor Jefe
El Tiempo Casa Editorial

Mónica de Greiff Lindo

Presidenta
Cámara de Comercio de Bogotá

Jorge Mario Díaz Luengas

Vicepresidente de Articulación Público Privada
Cámara de Comercio de Bogotá

COMITÉ TÉCNICO

Adriana Aldana

Asistente de Rectoría y Jefe de Protocolo
Pontificia Universidad Javeriana

Ernesto Cortés Fierro

Editor Jefe
El Tiempo Casa Editorial

Luz Patricia González Ávila

Directora de Gestión Pública Ciudadana
Cámara de Comercio de Bogotá

Mónica Villegas Carrasquilla

Gerente de Proyectos Sociales
Fundación Corona

EQUIPO BOGOTÁ CÓMO VAMOS

Omar Oróstegui Restrepo

Director

Carolina Bermúdez Olaya

Coordinadora Técnica

Andrea Linares Gómez

Coordinadora de Comunicaciones

María Lucía Rueda Echeverría

Coordinadora de Localidades

Daniel Eduardo Sandoval Casallas

Coordinador de Concejo Cómo Vamos

José William González Bonilla

Asistente Técnico

Carlos Alberto López Crispín

Asistente Administrativo

Ivonne Astrid Vinasco González

Secretaria

Contacto:

Calle 71 N° 11 -10 of. 703

Tel.: 2558005 – 7425432

@bogotacomovamos

Facebook.com/programabogotacomovamos

www.bogotacomovamos.org

LÍDERES POR ÁMBITO TEMÁTICO

Hábitat

Olga Ceballos

Departamento de Arquitectura
Pontificia Universidad Javeriana

Milena Rincón

Departamento de Arquitectura
Pontificia Universidad Javeriana

Sandra Caquimbo

Departamento de Arquitectura
Pontificia Universidad Javeriana

Juan Guillermo Yunda

Departamento de Arquitectura
Pontificia Universidad Javeriana

Movilidad

Omar Oróstegui Restrepo

Director
Programa Bogotá Cómo Vamos

Luis Ángel Guzmán García

Grupo de Sostenibilidad Urbana Regional (SUR) – Facultad
de Ingeniería
Universidad de los Andes

Seguridad

Julio César Vásquez

Director de Seguridad Ciudadana y Empresarial
Cámara de Comercio de Bogotá

Medio Ambiente

Mauricio González

Facultad de Estudios Ambientales y Rurales
Pontificia Universidad Javeriana

Juan David Amaya

Facultad de Estudios Ambientales y Rurales
Pontificia Universidad Javeriana

Ruralidad

Manuel Enrique Pérez

Facultad de Estudios Ambientales y Rurales
Pontificia Universidad Javeriana

Integración Regional

Mauricio Molina Rodríguez

Director de Gestión Regional
Cámara de Comercio de Bogotá

Juan Carlos Camelo

Director
Sabana Centro Cómo Vamos

Asesoría técnica y normativa

Ana María Henao González

Dirección de Gestión Pública y Ciudadana
Cámara de Comercio de Bogotá

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Puntoaparte
bookvertising

CONTENIDO

Presentación	Pág. 5
Propuestas y recomendaciones en hábitat	Pág. 6
Propuestas y recomendaciones en movilidad	Pág. 13
Propuestas y recomendaciones en seguridad ciudadana	Pág. 22
Propuestas y recomendaciones en medio ambiente	Pág. 32
Propuestas y recomendaciones en ruralidad	Pág. 40
Propuestas y recomendaciones en integración regional	Pág. 62
Sesenta recomendaciones al POT para mejorar la calidad de vida de los bogotanos	Pág. 72

PRESENTACIÓN

Cada 12 años tenemos la oportunidad de revisar, de manera general, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad. El más reciente fue concebido en el año 2000 y a lo largo de estos 5 lustros ha tenido avances normativos y modificaciones excepcionales, a través de decretos y proyectos de acuerdo, que han buscado ordenar la ciudad y reglamentar los usos del suelo en todo su territorio.

Este 2018 tiene un reto en particular: la vigencia del POT actual ha finalizado y la capital del país se prepara para discutir los aspectos relevantes que deben formar parte de este instrumento de planeación de carácter técnico y normativo.

Lo que se defina en los próximos meses tendrá implicaciones en el corto, mediano y largo plazo, es decir, el equivalente a 3 periodos de gobierno.

El POT determinará las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales que requiera la ciudad del futuro, tanto en el territorio urbano como en el rural.

En ese sentido, es preciso discutir hacia dónde debe crecer la ciudad, cuál debe ser el modelo de ocupación de su suelo y en qué zonas será posible la expansión, la densificación, la renovación urbana y la revitalización. Así mismo, hay que definir el tipo y cantidad de equipamiento urbano que requiere Bogotá en materia de servicios públicos, educación, movilidad, seguridad y medio ambiente, entre otros. Estas preocupaciones resultan fundamentales no solo para orientar y priorizar las inversiones del sector público, sino para regular la inversión privada en el desarrollo de proyectos de vivienda, comercio, servicios e industrias.

Con el ánimo de aportar a la discusión, Bogotá Cómo Vamos, en alianza con la Cámara de Comercio de Bogotá y la Pontificia Universidad Javeriana, se dio a la tarea de elaborar este documento, que recopila y prioriza insumos y recomendaciones para mejorar la calidad de vida de los bogotanos a través del POT.

Para cumplir con este propósito, en los últimos 6 meses organizamos varias mesas de trabajo con la participación de más de 80 personas, entre expertos, académicos y representantes de diversas organizaciones. Estos fueron seleccionados por su conocimiento en temas de ciudad y su experticia en planeación urbana. Los participantes se agruparon en seis ámbitos temáticos: medio ambiente, ruralidad, hábitat (servicios públicos y vivienda), movilidad, seguridad ciudadana e integración regional.

Este ejercicio estuvo sustentado en un proceso de discusión propositiva que garantizó la participación de todos los asistentes por medio de una metodología de trabajo colectivo.

Los resultados de las mesas de trabajo se consolidaron en los seis capítulos que conforman el presente documento, cada uno de los cuales cuenta con un breve diagnóstico del sector, cifras de referencia y estudios de apoyo, a fin de dimensionar las recomendaciones que acompañan cada ámbito de discusión.

Bogotá, abril de 2018

EQUIPO BOGOTÁ CÓMO VAMOS

PROPUESTAS Y

RECOMENDACIONES EN HÁBITAT*

INTRODUCCIÓN

El sector hábitat es uno de las áreas temáticas más importantes dentro del Plan de Ordenamiento Territorial. Este sector incluye las políticas públicas e instrumentos de planeación para el cumplimiento de los objetivos de las políticas distritales de Vivienda y Hábitat. Específicamente incluye aspectos como generación de vivienda de interés social y prioritario de calidad para la superación del déficit cuantitativo; acciones de mejoramiento integral de vivienda y barrios, y reasentamiento de población localizada en áreas de riesgo, para la superación del déficit cualitativo; y aspectos relacionados con la cobertura y calidad en la prestación de servicios públicos.

CONTEXTO

El objetivo de la Mesa de Expertos POT 2018, Sector Hábitat, es formular propuestas a los desafíos para el ordenamiento territorial del Distrito en materia de hábitat para los próximos 12 años. Igualmente, frente a los principios de ordenamiento del territorio que aparecen en la ley 388,

como la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular, y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

Según el último informe de calidad de vida en el Sector Hábitat de Bogotá Cómo Vamos (BCV), aún hay grandes retos en déficit cuantitativo como cualitativo de vivienda, en Bogotá hacen falta 220.000 viviendas y el déficit se concentra en las localidades de Santa Fe y Rafael Uribe Uribe (cuantitativo), Usme y Ciudad Bolívar (cualitativo). Las ocupaciones ilegales crecieron 74% entre 2009 a 2016, por ejemplo, subieron de cerca de 1.000 a más de 3.000 hectáreas en Ciudad Bolívar y de 300 a 700 hectáreas en Bosa. Esto refleja los grandes retos de la ciudad en esta materia. Por tanto, para el debate se utilizaron los datos de los informes de calidad de vida de BCV y de diferentes fuentes de información como la Secretaría Distrital de Hábitat (SDHT), el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y del SISBEN, así como diferentes artículos académicos de autores reconocidos en el medio como publicados en revistas indexadas.

* Este capítulo fue elaborado por el Grupo de Investigación: Calidad y Habitabilidad de la Vivienda del Departamento de Arquitectura de la Pontificia Universidad Javeriana. Docentes: Olga Ceballos, Juan Guillermo Yunda, Milena Rincón y Sandra Caquimbo.

Se agradece la participación y aportes en la mesa técnica de los siguientes expertos: Alejandro Florián de Corprovisionarios; Carolina Blanco de la Universidad de Los Andes; Humberto Molina de la Pontificia Universidad Javeriana; Jean Francois Jolly de la Pontificia Universidad Javeriana; y María Catalina García de la Universidad Externado de Colombia.

RECOMENDACIONES

Expansión de la ciudad y mitigación del déficit cuantitativo de vivienda:

1. Planes Parciales de Desarrollo (PPD):

Durante la vigencia del Decreto 190 se destaca un incremento en el desarrollo de nuevas viviendas subsidiadas (VIS y VIP) a través de los PPD en áreas periféricas, principalmente del sur de la ciudad; y en áreas centrales a través del uso de predios fiscales. Sin embargo, la continuación del fenómeno de urbanización y densificación ilegal demuestra que es necesario mejorar estos instrumentos de planificación. La localización de los proyectos está frecuentemente desconectada de los sistemas de transporte masivo, y el diseño urbano de muchos PPD tiene deficiencias. Los nuevos entornos urbanos son mono-funcionales en vivienda (el 81% del área licenciada en tratamiento de desarrollo es para uso vivienda)¹, las manzanas son muy grandes y desestimulan la circulación peatonal; las calles frecuentemente son pavimentadas sólo con cerramientos y no estimulan la vitalidad urbana; y las unidades de vivienda son poco flexibles.² Por ende, se recomienda modificar los PPD para que contribuyan no solo a la generación de vivienda sino también a la generación de entornos urbanos sostenibles y de calidad en las periferias de la ciudad. Según UN-Hábitat,³ un entorno urbano sostenible debe te-

ner estándares urbanos adecuados para todos y asegurar una distribución equitativa de los costos, beneficios y oportunidades del desarrollo económico, respetando la herencia cultural, la diversidad social y el medio ambiente.

De igual manera, se recomienda que el nuevo POT establezca incentivos para desarrollar diseños urbanos y arquitectónicos de mayor calidad, creatividad y desarrollo científico para el bienestar del usuario final y no solamente del promotor inmobiliario. Para esto, se propone que el nuevo POT estimule la implementación de estrategias como el desarrollo de concursos de diseño urbano o la implementación de estándares de diseño urbano sostenible en los PPD. Algunos ejemplos internacionales se encuentran en los sistemas LEED-ND de Estados Unidos de América,⁴ BREEAM-Communities del Reino Unido,⁵ y CASBEE-UD de Japón.⁶

2. Operaciones Estratégicas y Planes Parciales de Renovación Urbana (PPRU):

El Decreto 190 de 2004, priorizó 10 operaciones estratégicas: Centro, Anillo de Innovación, Fontibón – Aeropuerto Eldorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral, Nuevo Usme – Eje Integración Llanos, Río Tunjuelo – Centalidad Danubio, Delicias /Ensueño – Integración Sur, Integración Norte – Centralidad Toberín – la Paz, Centalidad Suba, Centralidad Corabastos y Quirigua – Bolivia. Durante su vigencia dichas operaciones y los

¹ Ortíz, “Planes de Ordenamiento Territorial. Caso de Estudio: POT Bogotá”.

² Contreras-Ortiz, “SISTEMA URBANÍSTICO EN BOGOTÁ”; Pérez, “La calidad del hábitat para la vivienda de interés social. Soluciones desarrolladas entre 2000 y 2007 en Bogotá”; Cubillos-González, “Vivienda social y flexibilidad en Bogotá. ¿Por qué los habitantes transforman el hábitat de los conjuntos residenciales?”; Fique-Pinto, “La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos”; Cuervo y Jaramillo, “Dos Décadas de Política de Vivienda En Bogotá Apostando Por El Mercado”.

³ Contreras-Ortiz, “SISTEMA URBANÍSTICO EN BOGOTÁ”; Pérez, “La calidad del hábitat para la vivienda de interés social. Soluciones desarrolladas entre 2000 y 2007 en Bogotá”; Cubillos-González, “Vivienda social y flexibilidad en Bogotá. ¿Por qué los habitantes transforman el hábitat de los conjuntos residenciales?”; Fique-Pinto, “La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos”; Cuervo y Jaramillo, “Dos Décadas de Política de Vivienda En Bogotá Apostando Por El Mercado”.

⁴ USGBC, LEEDv4.0 Neighborhood Development.

⁵ BRE Global Limited, BREEAM Communities. Technical Manual SD202 - 1.2: 2012.

⁶ JSBC, CASBEE for Urban Development. Technical Manual.

PPRU han tenido una aplicación muy limitada y problemática. En 14 años apenas tres operaciones estratégicas se han formulado y de 19 PPRU que han tenido determinantes, solo 10 PPRU han sido aprobados (Proscenio, Estación Central, Pedregal, Clínica Shaio, Triángulo de Fenicia, Triángulo de Bavaria, Bavaria Fábrica, La Sabana, Ciudadela Nuevo Salitre y Ciudad CAN), de los cuales 8 se aprobaron en los últimos 4 años, y tan solo uno está en etapa de construcción. Igualmente el área licenciada en tratamiento de renovación urbana sólo corresponde al 4% del total.⁷ En el caso de los PPRU de iniciativa privada, se han presentado grandes problemas en la gestión de tierras ante propietarios, y con los trámites administrativos ante las entidades.⁸ Se recomienda reevaluar la herramienta PPRU para hacerla más efectiva y se convierta en el principal medio para la generación de vivienda en zonas estratégicas desaprovechadas, vivienda de interés social en zonas centrales, y para el mejoramiento del espacio público en zonas con déficit o deterioradas.

Para esto se recomienda que en este nuevo POT el sector público tenga un rol más activo en la formulación de proyectos de renovación para garantizar su ejecución. Por ejemplo, a través de un fortalecimiento del Comité Distrital de Renovación Urbana como una instancia interinstitucional asesora de la Secretaría Distrital de Planeación, con la cual se busca orientar y coordinar la definición de políticas, programas, lineamientos, formulación y adopción de proyectos de renovación urbana, en especial de Planes Parciales, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el POT.

Igualmente, a través del establecimiento de nuevas herramientas específicas de planeación y gestión como la financiación por captura del incremento en el impuesto predial;⁹ e incentivos al desarrollo de vivienda de interés social en los PPRU a cambio de bonos de densidad en zonas cercanas a estaciones de transporte masivo.¹⁰

3. Crecimiento urbanización ilegal: Ante la continuidad y crecimiento de la urbanización ilegal en la periferia de la ciudad, se recomienda desarrollar nuevos instrumentos de control, monitoreo y potenciar las estrategias existentes. Se recomienda igualmente hacer este monitoreo en todas zonas de la ciudad. De tal manera, las acciones desarrolladas en torno al monitoreo de las ocupaciones ilegales, deben aportar no solo a un registro sistemático de esta dinámica, sino a la formulación e implementación de políticas que brinden la posibilidad de atender las necesidades socio-económicas de la población que se localiza en los asentamientos de origen informal. También, aportar a la formulación de proyectos estratégicos que brinden posibilidades de integración de estas zonas a la ciudad en todas sus dimensiones.

4. Densificación de la ciudad central: Frente a la intensa densificación legal e ilegal en las áreas centrales de la ciudad se recomienda armonizar la normativa de edificabilidad en algunas Unidades de Planeación Zonal (UPZ) con los objetivos estratégicos de la ciudad. En algunos casos la normativa de las UPZ no correspondió con el modelo de ordenamiento establecido por el POT y

⁷ Cálculos propios basados en: Ortíz, “Planes de Ordenamiento Territorial. Caso de Estudio: POT Bogotá”.

⁸ Mayorga-Lamouroux, “Limitaciones en la gestión de planes parciales en áreas de renovación urbana en la ciudad de Bogotá, D.C.”

⁹ Dye y Merriman, “Tax Increment Financing: A Tool for Local Economic Development”.

¹⁰ Waintrub, Greene, y Ortúzar, “Designing incentive packages for increased density and social inclusion in the neighbourhood of mass transit stations”.

con el desarrollo de las diferentes centralidades.¹¹ Después de 14 años aún hay UPZ que no se han formulado, como por ejemplo las UPZ del entorno del Aeropuerto El Dorado (UPZ 77 Zona Franca, UPZ 76 Fontibón San Pablo, UPZ 75 Fontibón, UPZ 115 Capellanía y UPZ 117 Aeropuerto El Dorado), y en algunas UPZ la normativa perjudicó la calidad de vida de la ciudad. Por ejemplo, la normativa de densificación excesiva de la UPZ 13 Los Cedros formulada en 2005 llevó al colapso de la red de alcantarillado de la zona y produjo serios problemas de movilidad.¹² Sin embargo, la normativa de las UPZ también tuvo consecuencias positivas como la generación de soluciones de vivienda con ubicación central y la revitalización de áreas estratégicas como el caso de la UPZ 93 Las Nieves. Se recomienda ajustar la herramienta para garantizar una densificación sostenible y que los intereses generales prevalezcan sobre los particulares.

5. Repartición equitativa de cargas y beneficios:

Se recomienda reestructurar el instrumento de cobro por plusvalías al desarrollo y redesarrollo urbano a agentes privados. A pesar de su importancia el instrumento en su diseño actual ha demostrado ser difícil de calcular, no es transparente, se presta para pleitos judiciales y la captura de valor es poco significativa.¹³

6. Utilización de estudios de caso locales y participación ciudadana:

Las deficien-

cias de los PPD y PPRU basadas en el modelo español, demuestra que es necesario también tener herramientas de planeación y desarrollo urbano en el nuevo POT que sean más cercanas a los procesos tradicionales de urbanización del contexto local; y de acuerdo al estudio de casos locales de proyectos de vivienda social exitosos del pasado. Por ejemplo, la experiencia en el desarrollo de vivienda de bajo costo en colaboración con las comunidades en Bogotá a lo largo del siglo XX, por parte de entidades públicas como por parte de asociaciones comunitarias de vivienda.¹⁴ De esta manera las herramientas legales de desarrollo urbano serán más comprensibles y participativas frente a la ciudadanía, en todos los niveles ingresos y a lo largo de toda la ciudad.

7. Continuidad y fortaleza institucional:

Se recomienda a futuro diseñar estrategias y políticas para que los proyectos del nuevo POT tengan continuidad a pesar de los futuros cambios de administración local.

8. Simplificar la normativa urbana:

Se recomienda eliminar las normas redundantes para hacer la gestión del desarrollo urbano para los sectores público y privado más efectiva. También, se recomienda en el nuevo POT evitar la reglamentación excesiva y de requerirse establecer tiempos para su expedición, o más bien propender por medidas para la ejecución de proyectos urbanos específicos.

¹¹ Yunda, “Juntos Pero No Revueltos”.

¹² Gómez, “En Cedritos, las redes de servicios no dan abasto”; Cante, “Las vías de cedritos llegaron al límite”; Aguilera-Jiménez, “Densificación en Cedritos se hizo de forma desordenada”.

¹³ Borrero-Ochoa, “Experiencias Internacionales e Instrumentos para el Desarrollo Urbano.”

¹⁴ Ceballos, “El urbanismo progresivo en Bogotá, un hito de producción de vivienda de bajo costo.”; Goossens y Meneses, “Experimentaciones en vivienda estatal. La obra del Instituto de Crédito Territorial en Bogotá, 1964-1973”.

Calidad de vida en la ciudad consolidada, mitigación del déficit cuantitativo, reasentamiento de población en situación de riesgo y servicios públicos:

9. Mejora del entorno urbano en las centralidades: Se recomienda que el nuevo POT reconozca e incentive la renovación y mejora del entorno urbano en las numerosas centralidades y ejes de comercio y servicios que se han generado progresivamente a través de la densificación de la ciudad. Por ejemplo, los residentes de numerosos barrios a lo largo de la ciudad han sufrido por el incremento del ruido y congestión en barrios de origen residencial, en UPZ como la 100 Galerías, 99 Chapinero, 88 El Refugio, 44 Américas entre otras.¹⁵ Estas nuevas centralidades proveen áreas de comercio y servicios, además de oportunidades económicas en lugares cercanos a la residencias. Por lo tanto, se sugiere establecer acciones de mitigación de impactos que contribuyan a la convivencia entre usos y con ello no perjudicar a las comunidades locales que habitan el territorio con anterioridad.

10. Aumentar la autonomía en el planeamiento y control urbanístico de la norma urbana en las Localidades: Las alcaldías locales son la principal institución para acercar el POT a la ciudadanía y resolver rápidamente sus problemáticas. Por ende, se recomienda en el nuevo POT desarrollar herramientas para fortalecer la planeación local desde las localidades y potencien su efectividad en el control urbanístico.

11. Prevención de la nueva ocupación de áreas recuperadas: Se recomienda acompañar los procesos de reasentamiento con intervenciones de espacio público para prevenir la nueva ocupación de áreas recuperadas en riesgo por deslizamiento o inundación.

12. Armonización entre el desarrollo urbano y la infraestructura de servicios públicos: El intensivo desarrollo urbano por densificación predio a predio ha llevado a la saturación de la red de alcantarillado en zonas centrales de la ciudad.¹⁶ Por esto el nuevo POT debe coordinar el desarrollo urbano tanto en PPRU como a través de densificación de la ciudad consolidada con la disponibilidad de servicios públicos.

¹⁵ “La pelea por la Zona G”; Monroy, “Vecinos protestan por el ruido”; Peña y La Rotta, “Queremos dormir tranquilos”; “Residentes de Galerías marcharon por el ruido excesivo de los bares”.

¹⁶ SDP, “Expediente Distrital 2016. Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 190 de 2004”.

REFERENCIAS

- Aguilera-Jiménez, Laura. “Densificación en Cedritos se hizo de forma desordenada”. *El Tiempo*. el 15 de septiembre de 2014.
- Borrero-Ochoa, Oscar. “Experiencias Internacionales e Instrumentos para el Desarrollo Urbano.” presentado en Seminario Internacional: Ordenamiento Territorial en Colombia: Alcances y retos de los planes de ordenamiento territorial, Bogotá D.C., el 30 de agosto de 2017.
- BRE Global Limited. BREEAM Communities. Technical Manual SD202 - 1.2: 2012. Hertfordshire: BRE Global Limited, 2012. www.breeam.com.
- Cante, Karen. “Las vías de cedritos llegaron al límite”. *El Tiempo*. el 10 de septiembre de 2013.
- Ceballos, Olga. “El urbanismo progresivo en Bogotá, un hito de producción de vivienda de bajo costo.” En *Vivienda Social, miradas actuales a retos recientes*, editado por Doris Tarchópulos Sierra, 67–82. Bogotá D.C.: CEJA, 2003.
- Contreras-Ortiz, Yency. “Sistema urbanístico en Bogotá: reglas, prácticas y resultados de los planes parciales de desarrollo 2000-2015”. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 9, núm. 17 (el 1 de junio de 2016): 122–41. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu9-17.subr>.
- Cubillos-González, Rolando Arturo. “Vivienda social y flexibilidad en Bogotá. ¿Por qué los habitantes transforman el hábitat de los conjuntos residenciales?” *Bitácora Urbano Territorial* 10, núm. 1 (2006): 124–35.
- Cuervo, Nicolás, y Samuel Jaramillo. “Dos Décadas de Política de Vivienda En Bogotá Apostando Por El Mercado”. *DOCUMENTOS CEDE. UNIVERSIDAD DE LOS ANDES-CEDE*, el 2 de noviembre de 2009. <https://ideas.repec.org/p/col/000089/006651.html>.
- Dye, Richard, y David Merriman. “Tax Increment Financing: A Tool for Local Economic Development”. *Land Lines*, Lincoln Institute of Land Policy, enero de 2006.
- Fique-Pinto, Luis Fernando. “La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos”. *Bitácora Urbano Territorial* 2, núm. 13 (el 18 de enero de 2011): 73–89.
- Gómez, Yolanda. “En Cedritos, las redes de servicios no dan abasto”. *El Tiempo*. el 24 de septiembre de 2012.
- Goossens, Maarten, y Jaime Enrique Gómez Meneeses. “Experimentaciones en vivienda estatal. La obra del Instituto de Crédito Territorial en Bogotá, 1964-1973”. *Revista INVI* 30, núm. 84 (el 21 de enero de 2015): 121–48. <https://doi.org/10.4067/invi.v0i0.872>.
- JSBC, ed. CASBEE for Urban Development. Technical Manual. IBEC, 2014.
- “La pelea por la Zona G”. *El Espectador*. el 6 de julio de 2015.
- Mayorga-Lamouroux, Jennifer. “Limitaciones en la gestión de planes parciales en áreas de renovación urbana en la ciudad de Bogotá, D.C.”, 2012. <http://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/2067>.
- Monroy, Mario. “Vecinos protestan por el ruido”. *El Tiempo*. el 23 de agosto de 2008. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3064993>.
- Ortiz, Andrés. “Planes de Ordenamiento Territorial. Caso de Estudio: POT Bogotá”. *Cámara de Comercio Chapinero*, el 30 de agosto de 2017.

- Peña, María, y Santiago La Rotta. “Queremos dormir tranquilos”. *El Espectador*. el 25 de agosto de 2008.
- Pérez, Alex Leandro Pérez. “La calidad del hábitat para la vivienda de interés social. Soluciones desarrolladas entre 2000 y 2007 en Bogotá”. *Revista INVI* 26, núm. 72 (el 18 de septiembre de 2011): 95–126.
- “Residentes de Galerías marcharon por el ruido excesivo de los bares”. *El Tiempo*. el 11 de junio de 2016. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16617568>.
- SDP. “Expediente Distrital 2016. Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 190 de 2004”. Bogotá D.C.: SDP, 2017.
- UN-Habitat. *International Guidelines on Urban and Territorial Planning*. Nairobi: UN-Habitat, 2015.
- USGBC. *LEEDv4.0 Neighborhood Development*, 2016.
- Waintrub, Natan, Margarita Greene, y Juan de Dios Ortúzar. “Designing incentive packages for increased density and social inclusion in the neighbourhood of mass transit stations”. *Habitat International* 55 (el 1 de julio de 2016): 133–47. <https://doi.org/10.1016/j.habitat-int.2016.03.006>.
- Yunda, Juan Guillermo. “‘Juntos Pero No Revueltos’: The Influence of the Social Stratification System on Urban Densification Patterns in Bogotá, Colombia”, 2017. <https://doi.org/10.15781/T2BR8MN55>.

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES

EN MOVILIDAD*

INTRODUCCIÓN

Conocer cómo funciona la estructura urbana y el sistema de movilidad es fundamental para comprender cómo estos elementos inciden en el desarrollo del territorio. Ciudades bien conectadas, con infraestructuras adecuadas y un transporte intermodal, coherente con las dinámicas económicas y sociales de la ciudad, permite satisfacer las necesidades de viajes y, facilita que los desplazamientos sean más eficientes en el uso del tiempo y los recursos disponibles.

Para cumplir con este propósito la administración distrital cuenta con diferentes instrumentos de política pública, siendo el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) el más importante, pues desde allí se estructuran objetivos y políticas para la estructura funcional, la cual incluye el sistema de movilidad y los subsistemas que lo componen (vial y de transporte), los cuales se concretan a través de proyectos estratégicos que se desarrollarán en el corto, mediano y largo plazo (12 años).

En este sentido, el POT tiene la posibilidad de concebir el sistema de movilidad de acuerdo con la estructura socioeconómica y espacial de la ciudad actual, y con las nuevas dinámicas que se desarrollarán en las áreas de expansión y zonas de renovación urbana en la próxima década.

El objetivo de este capítulo es brindar propuestas y recomendaciones para el POT, que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en materia de movilidad a través de una mayor conectividad en la ciudad y la región, de tal manera que se tengan en cuenta los instrumentos de gestión de suelo con las demandas asociadas a la integración y la equidad en el acceso al sistema de movilidad.

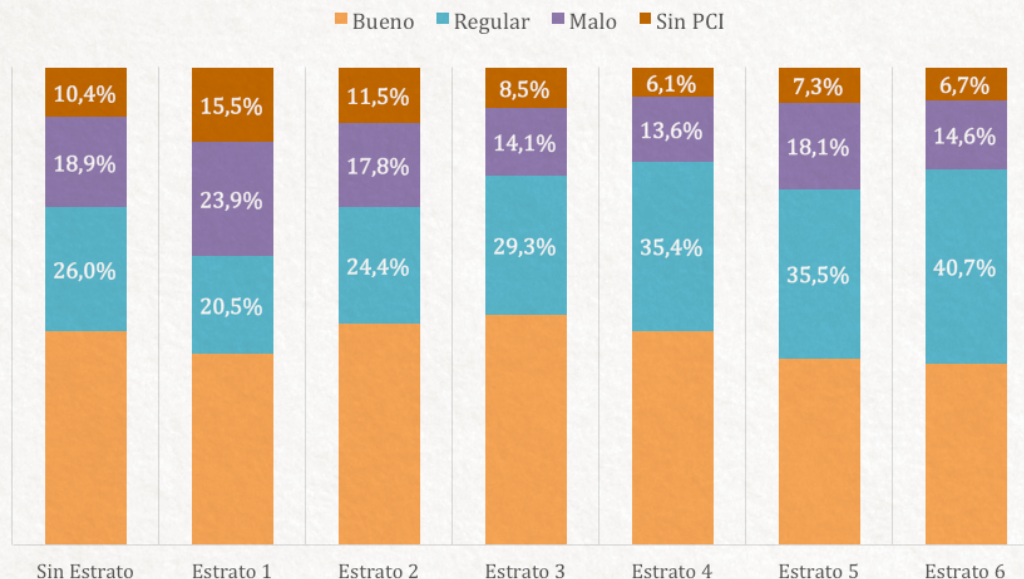
CONTEXTO

La capital del país ha concentrado la actividad económica de la región, aglomerando el 90% del empleo (Guzman, Guzmán, & Nates, 2017). En este sentido, el sistema de movilidad debe estar orientado al desarrollo territorial y sostenible de la ciudad y la región, garantizando conectividad, equidad y accesibilidad desde las zonas residenciales hasta los centros de trabajo.

Una de las principales falencias en la ciudad está asociada a la funcionalidad y la distribución espacial del sistema de movilidad. En Bogotá, el desarrollo de los corredores viales no ha correspondido al progreso en los desarrollos del territorio, lo cual ha generado problemas asociados a la conectividad y la gestión del tráfico, especialmente en las zonas periféricas (Wessels, Pardo, & Bocarejo, 2012).

* Se agradece la participación del Dr. Luis Ángel Guzmán del Grupo de Sostenibilidad Urbana Regional (SUR) – Facultad de Ingeniería Universidad de los Andes, quien lideró la mesa técnica, así como los aportes de los siguientes expertos: Erick Vergel de la Universidad del Rosario; Jorge Enrique Franco de la Sociedad Colombiana de Ingenieros; José Stalin Rojas de la Universidad Nacional de Colombia; María Fernanda Ramírez de la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito; Mauricio Rico de Corposéptima y Nicolás Rincón de la Pontificia Universidad Javeriana.

Gráfica No. 1. Estado de la malla vial total por estrato, 2016



Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano

En el año 2016 se construyeron apenas 3,61 km-carril de acuerdo con la información del IDU, distribuido entre la red intermedia y local. Este bajo nivel de ejecución muestra que no existió ningún avance en la red troncal durante ese año. Para ese mismo periodo, el 15% de la malla vial total se encontraba en mal estado; 29% en estado regular; el 47% en buen estado, y el 9% restante se encontraba sin información. Debido a un cambio en la metodología que aplicaba el IDU para establecer el conteo y clasificación de la infraestructura, no es posible establecer en cuánto han cambiado estos porcentajes respecto al año 2015.

La ampliación de la malla vial no ha correspondido al desarrollo de los usos de suelo, lo que genera problemas de accesibilidad, principalmente en la periferia de la ciudad. Adicionalmente, tampoco se ha cumplido con lo proyectado en el POT anterior (Decreto 190 de 2004), pues no se adquirió el porcentaje de suelo para cumplir con la proyección vial proyectada. De acuerdo con la Secretaría de Planeación Distrital, de los 2.635 km/carril, ya se ha ocupado casi la mitad de las reservas viales (48%) con construcciones (SDP, 2017, pág. 66).

Por otra parte, los patrones de viajes demuestran que los desplazamientos en Bogotá, tienen como destino principal el borde oriental de la ciudad. Entre más bajo es el nivel socioeconómico de un hogar, los desplazamientos para actividades (diferente al trabajo) se concentran dentro de la misma localidad, debido a la alta presencia de comercio local e informal en estas zonas (principalmente en Suba y Ciudad Bolívar) (Guzman & Bocarejo, 2017).

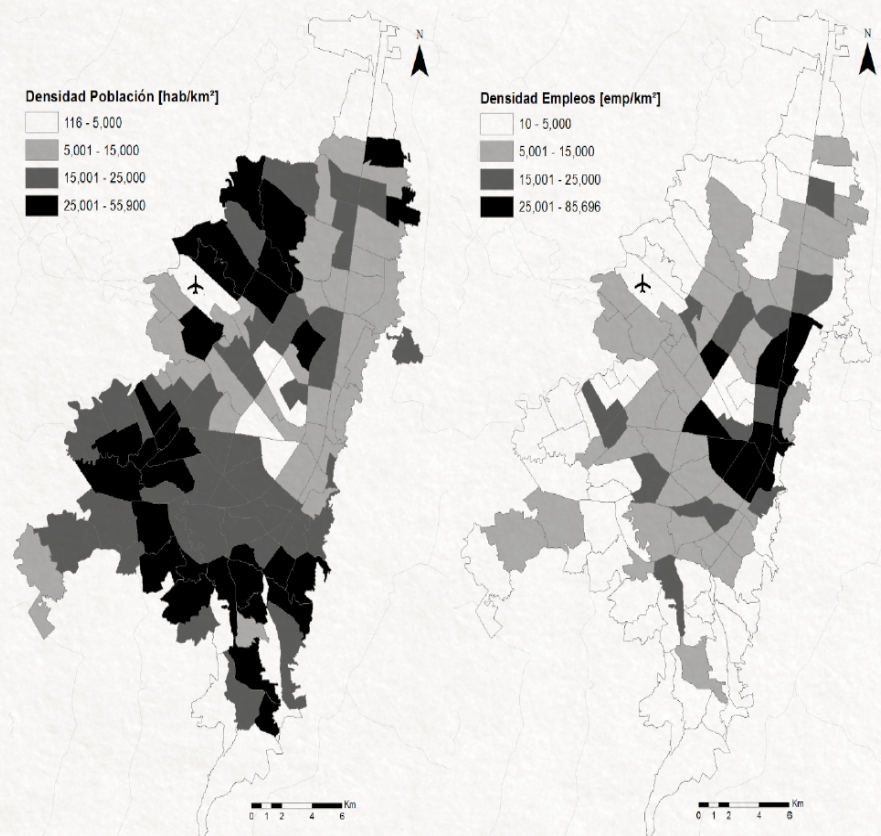
En Bogotá, el 82% de los hogares de la ciudad gana menos de \$1,200.000 el mes (datos 2011). En la región, la situación es más grave, puesto que esta cifra llega al 95% de los hogares. Son estos hogares de menores ingresos los que se localizan en las partes más alejadas de los centros de empleo. Estudios recientes muestran que gran parte de los hogares de bajos ingresos están localizados a más de 10 km o 65 min/viaje del centro expandido de la ciudad (Guzman, Guzmán, & Nates, 2017).

Una persona que viva en zonas de ingresos bajos y que tenga a su disposición un automóvil, en promedio se tarda 46% más que una perso-

na ubicada en zonas de altos ingresos. Adicionalmente, los viajes en un hogar de bajos ingresos (al trabajo, 66 min), son en promedio 8% más largos

que los de ingresos medios (61 min) y 40% más que los de ingresos altos (47 min) (Guzman, Guzmán, & Nates, 2017, pág. 20).

Mapa No. 1. Densidad de población y empleo en Bogotá.



Fuente: Tomado de Guzmán, & Nates, 2017 (pág. 7)

Frente a modos de desplazamiento, de acuerdo con la última Encuesta de Movilidad, realizada en el año 2015, en Bogotá se efectúan alrededor de 14,8 millones de viajes diarios con una duración mayor a 3 minutos (31% a pie, 24% TPC y SITP, 14% Transmilenio, 11% automóvil, 4,7% moto, 4,3% bicicleta y 4,5% taxi), y cerca de 13 millones

de viajes diarios de más de 15 minutos (27% TPC y SITP, 21% a pie, 15% Transmilenio, 13% automóvil, 5% moto, 5% bicicleta y 5% taxi). Específicamente, el transporte público (TransMilenio, TPC, SITP y Alimentador) tiene una participación del 38,6%, en el primer caso, y sube a un 44,6% del total de viajes para Bogotá en el segundo caso.

Gráfica No. 2. Tiempos promedio de desplazamiento, 2015.



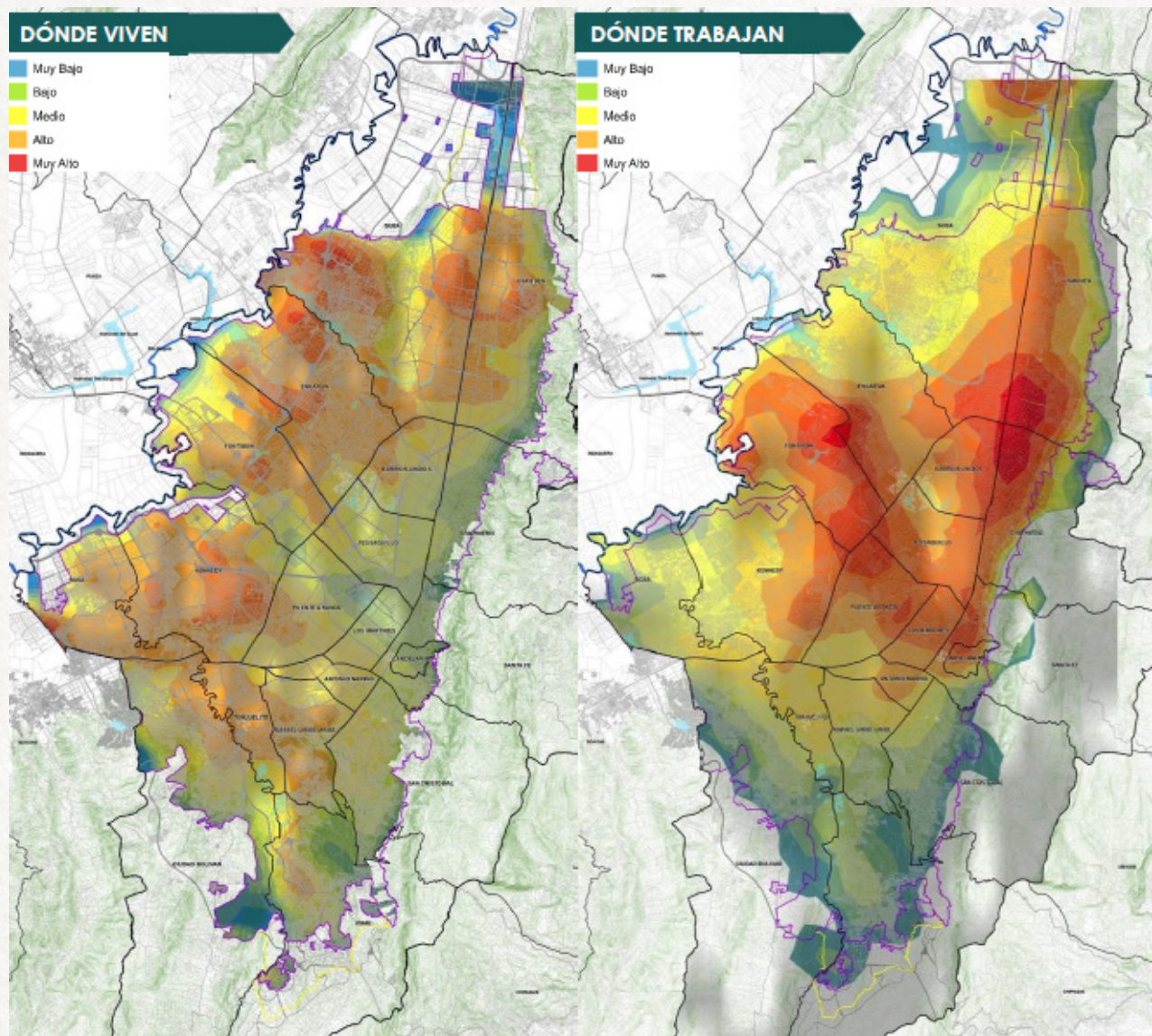
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Así mismo, el tiempo de desplazamiento medio en Bogotá ha venido aumentando progresivamente, llegando a un promedio de 53 minutos en el año 2015, de acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad. Esto implica que en promedio, una persona gastó casi 2 horas diarias en viajar (ida y vuelta). Viajar en transporte público colectivo consume en promedio 1,5 veces más tiempo que en automóvil y casi el doble que en motocicleta. Estas diferencias, hacen que el transporte público sea menos competitivo frente a los modos de transporte particular, y el transporte no motori-

zado, que ha empezado a tener protagonismo en los desplazamientos de la ciudad.

El aumento en los tiempos de viaje ha afectado la satisfacción con los servicios de transporte en la ciudad. De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana de Bogotá Cómo Vamos, en 2017 el 65% de las personas encuestadas afirmó que sus trayectos habituales fueron más demorados con respecto al año anterior. En la zona sur oriente, la percepción alcanza el 70%, mientras que en el sur occidente de la ciudad, es del 77%.

Mapa No. 2. Desequilibrio territorial entre las áreas de alta concentración de actividades económicas y las áreas con predominio residencial en Bogotá.



Fuente: Tomado de SDP, 2017. Diagnóstico general del POT Bogotá.

En resumen, la población con menores ingresos se concentra en las zonas periféricas de la ciudad, y los tiempos de desplazamiento al trabajo son mayores, frente a los tiempos registrados por los hogares de ingreso medio y alto. La estructura espacial desigual de Bogotá está afectando la calidad de vida de sus habitantes, particularmente a aquellos con menores ingresos, al aumentar los tiempos de

desplazamiento, limitando el acceso a otras zonas de la ciudad, lo cual también impacta la calidad del aire (Wessels, Pardo, & Bocarejo, 2012).

La distribución espacial del empleo y la ubicación de la población también tiene una incidencia directa en el costo de transportarse y en la capacidad de los hogares de menores recursos para poder moverse.

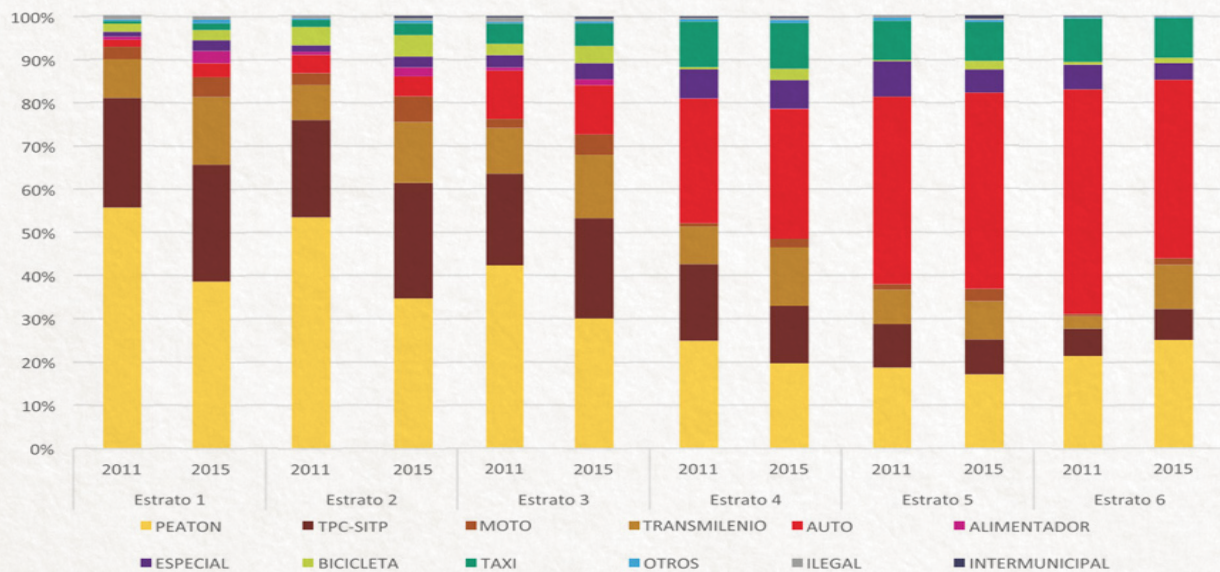
La movilidad puede contribuir a mejorar las condiciones de vida de las personas, facilitando el acceso a las oportunidades que le ofrece la ciudad. El análisis de movilidad equitativa muestra varios aspectos importantes con base en la comparación de las Encuestas de Movilidad del Distrito, realizadas en 2011 y 2015:

- El número de personas que se mueve a pie ha disminuido en un 18% pasando de 3'186. 483 en 2011 a 2'623.036 en 2015.
- El porcentaje de personas que usa bicicleta en viajes mayores a 15 minutos se ha incrementado en un 30% entre 2011 (441.135) y 2015 (575.356).
- Existe una baja accesibilidad de las personas de menores ingresos al transporte público

co, hecho que se refleja en que “la población de bajos ingresos, gasta en transporte público proporcionalmente 2,3 veces más que la población de altos ingresos. El tiempo de viaje promedio para personas de estrato 6 es de 40 min, mientras que en estrato 1 es de 77 min.” (SDP, 2017, presentación pág. 69).

- Como se evidencia en la gráfica No. 3 se presenta un alto índice de motorización de automóviles en los estratos altos, es decir a medida que el nivel socioeconómico es mayor, se incrementa la participación de personas que se movilizan en automóvil. En contraste, se presenta un mayor uso del transporte público en estratos bajos.

Gráfica No. 3. Partición modal por estrato en Bogotá, 2011-2015.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Encuesta de Movilidad 2015.

Una apuesta del nuevo POT consiste en aumentar la accesibilidad y la conectividad entre zonas residenciales periféricas y las zonas donde se concentra el trabajo y el estudio, no solo en el borde

oriental como se mencionó anteriormente, sino en toda el área urbana, para garantizar una mayor equidad en el sistema de movilidad.

RECOMENDACIONES

A continuación, se presentan las recomendaciones en materia de movilidad a tener en cuenta para el nuevo proyecto del POT para Bogotá.

Acceso a transporte público

Una distribución espacial y funcional enfocada en el acceso equitativo al transporte incide directamente en el mejoramiento de los patrones de los viajes a la ciudad. Si se tiene en cuenta que el 90% de los usuarios de Transmilenio pertenecen a los estratos 1, 2 y 3, el POT debe enfocar sus proyectos estratégicos para mejorar el acceso al sistema

Por lo anterior, un sistema de transporte público asequible y de calidad, debería ser una prioridad. Es este sentido se recomienda:

Transporte público

- Priorizar y promover los Desarrollos Orientados al Transporte Sostenible – DOTS con proyectos de densificación y renovación urbana en los corredores de transporte masivo nuevos y actuales de la ciudad.
- Priorizar en el programa de ejecución los proyectos de movilidad relacionados con la expansión del transporte público en las zonas periféricas tales como: construcción de nuevas infraestructuras viales o mejoramiento de las actuales, paraderos, señalización, entre otros.
- Los proyectos de vivienda tanto de expansión urbana como de densificación, deben garantizar una buena infraestructura y equipamientos en movilidad, en particular aquellos destinados al transporte público, zonas especiales de carga y movimiento masivo de pasajeros, patio talleres zonales, áreas de espera para que los buses puedan permanecer parqueados en espera de inicio de ruta sin afectar la movilidad peatonal y vehicular.
- Garantizar áreas en la ciudad para la infraestructura de parqueaderos de buses de transporte público, y así evitar ubicarlos en las zonas periféricas.
- La gestión de los usos del suelo debe priorizar la expansión del sistema masivo de transporte a las periferias de la ciudad. Por lo tanto, la infraestructura de transporte público masivo que se desarrolle para los próximos años, debe considerar el número de personas que se concentrarán en los proyectos urbanos del borde de la ciudad (ejemplo: lagos de Torca, Ciudad Río, Ciudad lagos del Tunjuelo), pues las distancias frente a donde se concentra el empleo y los tiempos de desplazamiento pueden ser mayores. Se recomienda, ampliar infraestructura y capacidad de las rutas al final de las troncales, con el fin de no afectar la operación de otras estaciones intermedias.

Transporte no motorizado

- Fortalecer la interconexión de las vías y carriles exclusivos destinados para los desplazamientos en bicicleta, con equipamiento para parqueo en vía y zonas de descanso.
- Mejorar la infraestructura peatonal de la ciudad, priorizando su seguridad vial frente a otros modos de transporte, con andenes adecuados, y pasos seguros bien señalizados, con las respectivas ayudas auditivas y visuales. Adicionalmente, se recomienda que contemple espacios y equipamientos adecuados para zonas de espera de transporte público, en especial en paraderos con alta demanda.

Movilidad regional

El sistema de movilidad de la ciudad tiene influencia directa en el desarrollo territorial y en el medio ambiente. Por lo anterior, Bogotá y sus vecinos, deben reconstruir la relación transporte-territo-

rio, para poner a la región en la senda del desarrollo sostenible. Por lo tanto, se recomienda:

- Generar espacios de interlocución para que las decisiones que se tomen en el POT no generen asimetrías entre los usos del suelo en Bogotá y de los municipios aledaños. La integración debe pensarse mediante proyectos estratégicos que permitan la articulación en temas de movilidad. Ejemplo: el REGIOTRAM, la ALO, la ampliación de la Autopista Norte, entre otras.
- Priorizar programas de ejecución proyectos de infraestructura que contribuyan a mejorar la conectividad de Bogotá con la Región, tales como: la prolongación de la Calle 63 desde la Avenida Circunvalar hasta la Transversal de la Sabana, la ampliación de la Calle 13, entre otras.
- Generar infraestructuras estratégicas para la movilidad regional destinando y habilitando suelo para las terminales satélites de transporte intermunicipal, garantizando la conexión de las rutas de transporte masivo y SITP zonal con zonas de interconexión regional. Esto debe incluir zonas de parqueo masivo en los bordes de la ciudad, para que los residentes de municipios vecinos dejen sus vehículos y se desplacen en los sistemas de transporte público (Transmilenio, RegioTram, Tren Sabana Norte).

Instrumentos de gestión del suelo

Se debe hacer uso de los instrumentos de financiación y de gestión del suelo, para el desarrollo de proyectos de movilidad en la ciudad. Por lo tanto, se recomienda:

- Reconocer la importancia de la renovación urbana integral como un pilar para hacer más eficientes los desarrollos urbanos y así poder incentivar una mejor movilidad en la ciudad.

- Desarrollar instrumentos que permitan la captura de valor y por ende faciliten la financiación de obras de infraestructura de transporte que requiere la ciudad.

Proyectos estratégicos articulados

La planeación del desarrollo territorial, así como la planeación y el diseño del sistema de movilidad, deben hacerse de forma integrada y coordinada. Se recomienda:

- Determinar las zonas donde se puedan localizar las terminales de carga y establecer las condiciones para su adecuado funcionamiento. Estructurar una política de carga urbana en la ciudad, que incluya soluciones para el cargue y descargue en zonas residenciales y de uso mixto, que no afecten la movilidad peatonal ni vehicular de la ciudad.
- Incluir en las propuestas los proyectos de infraestructura vial y de transporte necesarios para la ciudad actual y futura, ejemplo: el Metro, las troncales de Transmilenio pendientes, nuevas vías y mejoramiento de las actuales para la ciudad, regiotram, el tren hacia el norte de la ciudad y su integración.
- Desarrollar mecanismos de articulación para mejorar la planeación entre los proyectos de movilidad y sus impactos en el entorno urbano, pues la construcción de grandes obras de movilidad (troncales de Transmilenio y Metro) tienen un impacto urbano amplio, en términos de espacio público, medio ambiente, desarrollo inmobiliario, entre otros.
- Evaluar los avances y limitaciones que ha tenido el plan maestro de movilidad, los lineamientos del nuevo y actualizar las propuestas del nuevo POT con dicho plan.

REFERENCIAS

- Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). Reporte anual 2015. Observatorio de Movilidad.
- Guzman, L. Á., & Bocarejo, J. P. (2017). Urban form and spatial urban equity in Bogota, Colombia. World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai (págs. 4495-4510). Shangai: Elsevier B.V.
- Guzman, L. Á., Guzmán, A., & Nates, E. (2017). El sistema de movilidad de Bogotá y sus implicaciones en el territorio. XII Congreso Colombiano de Transporte y Tránsito (págs. 1-26). Bogotá: Universidad de Los Andes.
- Secretaria Distrital de Planeación. (2017) Diagnóstico general del POT Bogotá. http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2016/diagnostico_general
- Secretaria Distrital de Planeación. (2017) Revisión general Diagnóstico general del POT Bogotá. (presentación)
- Wessels, G., Pardo, C., & Bocarejo, J. P. (2012). Bogotá 21 – Hacia una Metrópoli de Clase Mundial Orientada al Transporte Público. Bogotá D.C.: Editorial Scripto.

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES EN SEGURIDAD*

INTRODUCCIÓN

El POT en Bogotá, establece unas reglas de juego y criterios orientadores, a manera de carta de navegación del Distrito; en un ejercicio de planeación que pretende enfrentar los retos del desarrollo sin descuidar la mejora de la calidad de vida de sus habitantes y los desafíos del crecimiento y de la competitividad frente a las otras ciudades colombianas. Esta herramienta constituye un soporte muy importante para orientar las inversiones públicas y privadas, a corto, mediano y largo plazo, en el Distrito capital.

La calidad de vida de los bogotanos no sólo tiene que ver con el acceso eficaz y eficiente a servicios de salud y educación, con el goce de un medio ambiente limpio y puro, con el disfrute de un techo digno, con poder movilizarse rápidamente en la ciudad, o el contar con espacios cómodos, numerosos y agradables de esparcimiento, recreación y deporte. También hay un factor importante para este propósito y tiene que ver con la posibilidad de vivir en un entorno de plena convivencia y de seguridad para desarrollar sus actividades diarias sin la angustia del raponazo, del fleteo, del acto agresor.

En últimas: un ambiente de seguridad ciudadana mejora la calidad de vida de los bogotanos.

La importancia del POT para una ciudad como Bogotá, y su objetivo de procurar mejores condiciones de vida para sus habitantes, se torna indispensable la participación ciudadana con el aporte y debate de propuestas e ideas que se constituyan en insumos para la construcción colectiva del nuevo POT, liderada por la Administración Distrital. Y, en temas de seguridad, consideramos valiosa la opinión de expertos para este propósito, en aspectos tales como el uso del suelo y el espacio público, en relación con los equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia requeridos por el Distrito. Esta ha sido la razón por la cual el programa Bogotá Cómo Vamos y la Cámara de Comercio de Bogotá han realizado este ejercicio cuyos resultados se consignan en este Documento con destino a la Administración distrital y en espera que sus conclusiones y recomendaciones sean tenidas en cuenta como un aporte de la sociedad civil a esta gran tarea de facilitar una mejor ciudad para los bogotanos.

* Este capítulo fue elaborado por la Dirección de Seguridad Ciudadana y Empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá. Director: Julio César Vásquez.

Se agradece la participación y aportes en la mesa técnica de los siguientes expertos: Iván Mauricio Gaitán de la Universidad Militar Nueva Granada; German Duarte (Mayor) de ADESEC; José Saavedra de Empresas Colombianas de Seguridad ECOS; Laura Flórez de Cámara de Comercio de Bogotá; Manuel Fernando Moscoso Rojas del Departamento Nacional de Planeación; Omar Hanggi de la Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia y Paola Palmariño de la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia.

CONTEXTO

Según la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, el actual Plan de Ordenamiento Territorial - POT tiene una gran limitante en lo que tiene que ver con el uso del suelo que sólo permite ejercer una actividad específica; y en una ciudad en continuo crecimiento cuyas dinámicas de convivencia, de seguridad y de justicia se multiplican y obligan a utilizar suelos y terrenos en sitios estratégicos para implementar allí equipamientos o instalaciones, pues esta limitante se constituye en un gran obstáculo que imposibilita una atención adecuada a estas problemáticas. Para la Secretaría, es claro que existe una desarticulación entre lo ordenado por el respectivo Plan Maestro y los lineamientos o directrices que, en materia de seguridad, convivencia y justicia, traen el Plan Distrital de Desarrollo y el Plan Integral de Seguridad, Convivencia y Justicia, PISCJ. Este último, en materia de seguridad y convivencia es una herramienta clave para la administración, y su desarrollo y aplicación debe encontrar en el nuevo POT un aliado y complemento, antes que un obstáculo normativo; en lo que tiene que ver con infraestructura, uso del suelo y espacio público.

Esta anotación inicial de la Secretaría se traduce en que el nuevo POT debe permitir la asignación o construcción de bienes inmuebles destinados como equipamientos de seguridad (CAI), Convivencia y Justicia (Casas de Justicia), en diversas zonas de la ciudad escogidas bajo criterios técnicos y rigurosos de pertinencia, utilidad y beneficio para la comunidad en términos de seguridad y convivencia y siguiendo los lineamientos del PISCJ. Naturalmente, asumiéndose que se activarían acciones de mitigación en el entorno y en el espacio público, para neutralizar el ruido, aglomeración de personas, y demás situaciones que pueden presentarse y que pueden o no afectar el entorno de dichas instalaciones.

De este planteamiento se desprende que la ubicación de predios a manera de equipamientos

de seguridad o de justicia, debe realizarse bajo criterios que tengan en cuenta el grado de conflictividad social o de ocurrencia de delitos, el número de población beneficiada, etc; según el tipo de necesidades determinadas en los territorios por parte de la Secretaría de Seguridad Distrital. Se deben tener en cuenta también las características propias de cada Localidad en el Distrito, pues estas tienen contextos diferentes y condiciones de ocurrencia de delitos también diferentes, por lo cual es necesario que el nuevo POT tenga criterios bastante flexibles en lo que atañe al uso del suelo con destino a instalar o acondicionar equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia.

Existe una deficiencia para poder localizar los equipamientos en seguridad en el territorio a pesar de la existencia de un Plan Maestro de equipamientos en Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia: No hay usos del suelo para estos, y no son tan fáciles de ubicar en el territorio, debido al impacto que pueden generar en el entorno (la gente quiere equipamientos en seguridad, pero no los quieren en frente de sus residencias).

De los 7.800 equipamientos que tiene la ciudad, el 9% tiene que ver con servicios urbanos básicos¹⁷, dentro de los cuales se encuentran los de seguridad y convivencia que a continuación se relacionan: 19 Estaciones de Policía, 156 Centros de Atención Inmediata CAI y 4 Fuertes de Carabineros, entre otros¹⁸. Dentro de los proyectos planteados en el Plan Maestro, PM, pertinentes con equipamientos de seguridad en el Distrito, había 77 proyectos y solo se ejecutaron 36, representando una ejecución del 47%, según información suministrada por la Secretaría Distrital de Planeación en el Diagnóstico del POT, presentada a la Cámara de Comercio de Bogotá en el mes de mayo del 2017.

Por otro lado, para contextualizar de mejor manera la situación delictiva en la ciudad, se considera importante traer a colación la siguiente gráfica que nos muestra la evolución de los delitos de mayor impacto en la ciudad, con la variación del año 2015 a 2016

¹⁷ Secretaría Distrital de Planeación. Diagnóstico del POT. Mayo de 2017.

¹⁸ Secretaría de Seguridad. Febrero de 2018.

Tabla No. 1. Resumen de los indicadores de los delitos de mayor impacto en Bogotá

Delito	Número de casos 2016	Número de casos 2015	Variación % (2016-2015)
Homicidio Común*	1.302	1.372	-5%
Lesiones en Accidentes de Tránsito	7.250	7.631	-5%
Muertes en Accidentes de Tránsito*	591	556	6%
Violencia Interpersonal*	27.250	28.243	-4%
Hurto a Personas**	37.846	27.506	38%
Hurto a Establecimientos**	4.355	3.623	20%
Hurto a Residencias**	3.639	5.905	-38%
Hurto a Vehículos**	5.751	5.564	3%
Piratería Terrestre**	34	14	143%
Hurto a Bancos**	29	27	7%

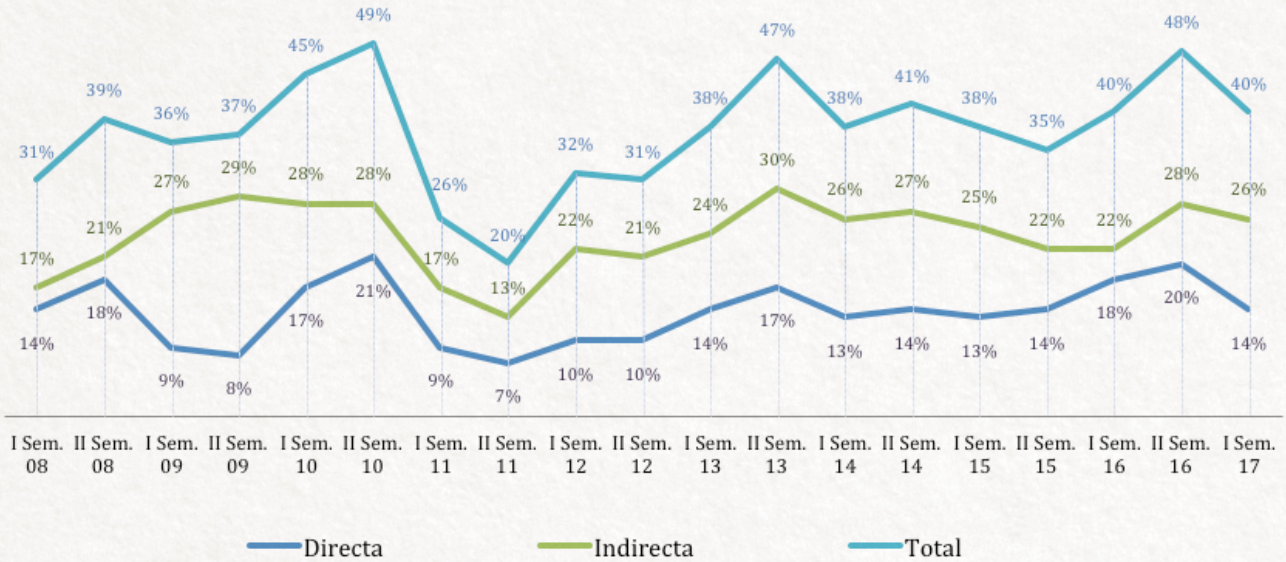
* **Fuente:** Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Datos extraídos de la publicación Forensis en 06/2017

** **Fuente:** Policía Metropolitana de Bogotá. Datos extraídos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativa (SIEDCO) en 09/2017 Cálculos: Dirección de Seguridad Ciudadana, Cámara de Comercio de Bogotá

Con respecto al homicidio común, las localidades Bosa, Kennedy, Usme, San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe presentaron el aumento más considerable. El 81% de los casos sucede en la vía pública, seguido por el lugar de residencia con un 8%. En Kennedy, Rafael Uribe Uribe, Teusaquillo, Suba, Bosa, y Chapinero se presentaron las mayores reducciones en hurto a personas entre 2015 y 2016.

De acuerdo con la Encuesta de Percepción y Victimización de la CCB para el primer semestre de 2017, la victimización directa fue del 14%, presentando una disminución de 4 puntos con respecto al mismo periodo del año pasado, mientras que la victimización indirecta aumento 4%, llegando al 26%. El 77% de las personas que afirmaron ser víctima de algún delito fueron objeto de hurto a personas, seguido por lesiones personales con el 7%.

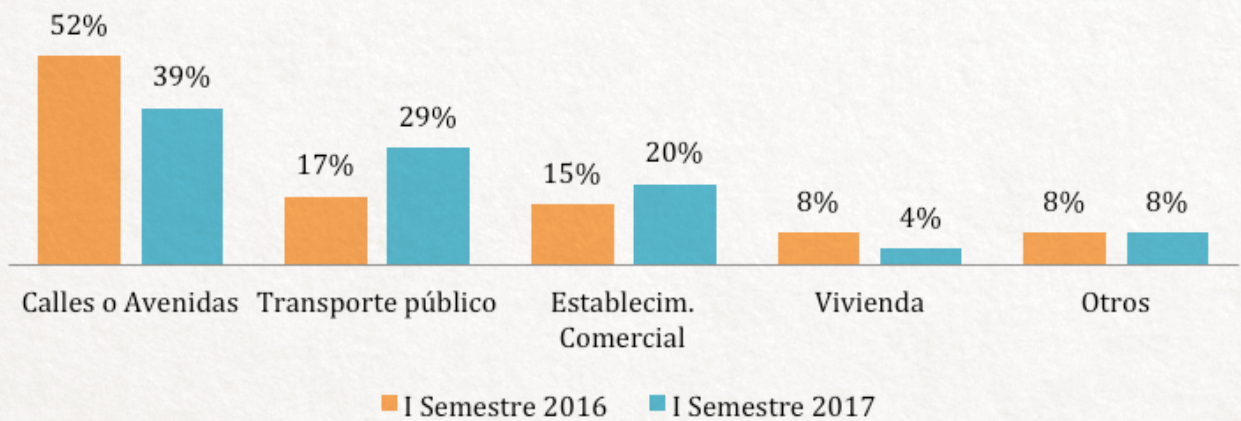
Gráfica No. 4. Victimización directa, indirecta y total en Bogotá, 2008- 2017



Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio.

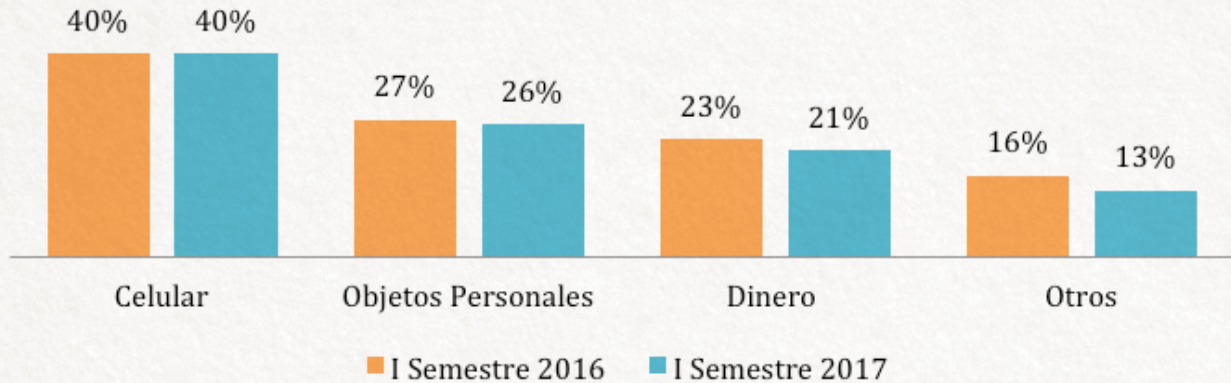
El 39% de las víctimas de hurto fueron abordadas en el transporte público. Al 40% de las víctimas les hurtaron el celular en las calles de la ciudad, mientras que el 29% hurtaron el celular.

Gráfica No. 5. Hecho del hurto en Bogotá, primer semestre 2016 -2017.



Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio.

Gráfica No. 6. Elementos hurtados, comparativo primer semestre 2016 -2017



Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio, primer semestre 2017

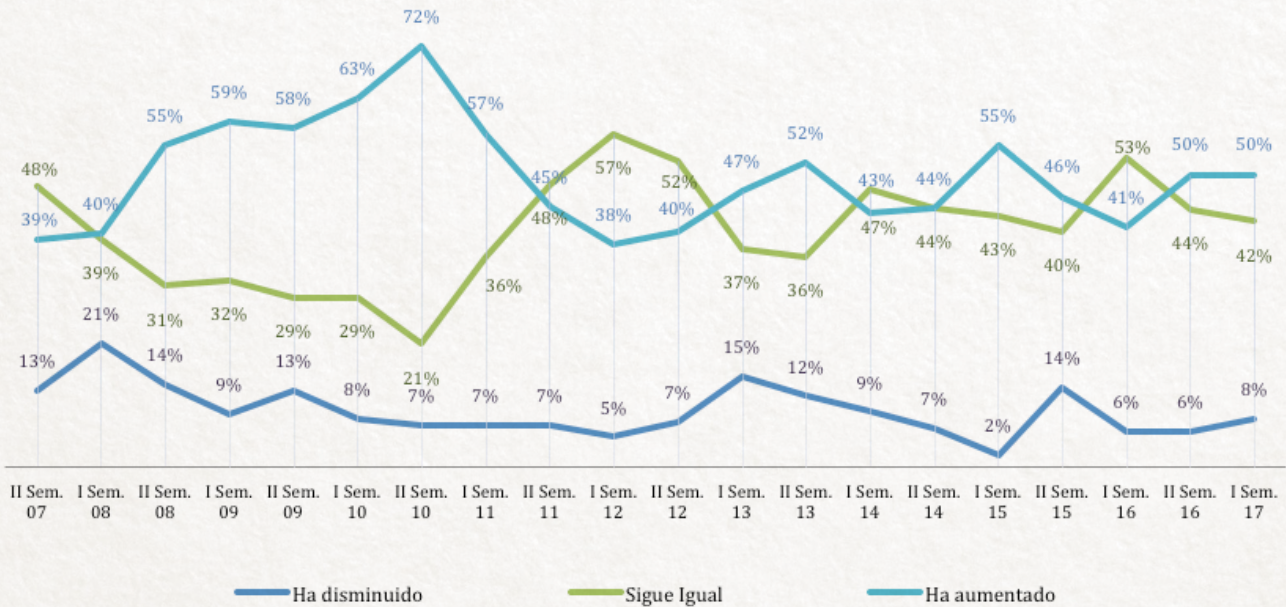
Objetos Personales: Documentos, billeteras, joyas, cartera, bolso, maleta, ropa.

Otros: electrodomésticos, computador, partes de carro, objetos varios de la casa, muebles, implementos del hogar, bicicleta.

En temas de percepción, la Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio de Bogotá nos muestra que la mitad de los encuestados considera que la inseguridad ha aumentado en la ciudad, y solo un 8% cree que ha mejorado. La percepción de inseguridad es más alta en el transporte

público (50%), en la calle (42%) y en establecimientos comerciales (42%). El 25% de las personas encuestadas afirmó que el lugar más inseguro son los puentes peatonales, seguido por las calles (23%) y los potreros (21%). Cerca de la mitad tiene como mayor preocupación el hurto a personas.

Gráfica No. 7. Percepción semestral de inseguridad en Bogotá, 2007- 2017.



Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio.

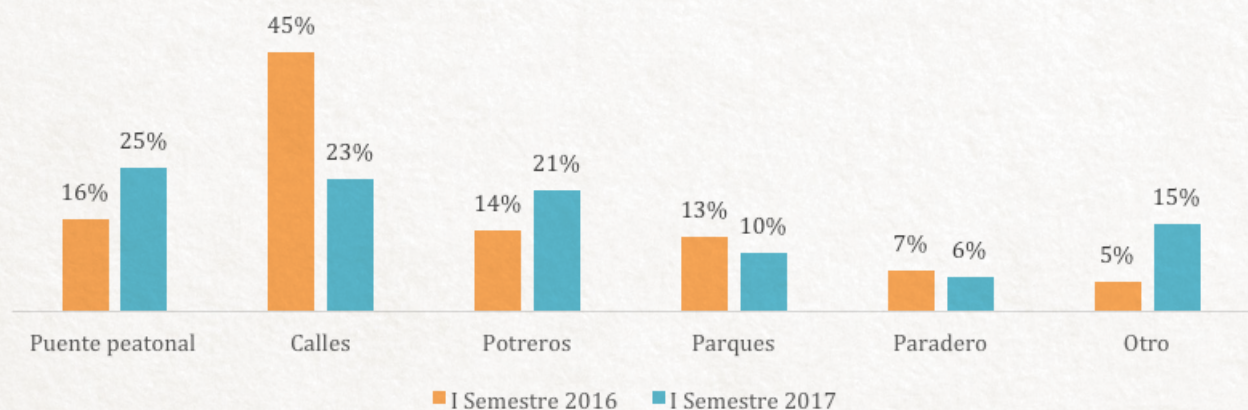
Tabla No. 2. Percepción de inseguridad en los espacios de la ciudad, 2016- 2017

¿Usted cree que la inseguridad en...?	Ha aumentado		Sigue igual		Ha disminuido	
	I- 2017	I- 2016	I- 2017	I- 2016	I- 2017	I- 2016
Transporte Público	50%	36%	43%	54%	7%	10%
Calles	42%	39%	50%	54%	8%	7%
Espacios para Recreación (parques)	39%	29%	51%	57%	10%	14%
Espacio Público con establecimientos comerciales	42%	32%	48%	58%	10%	10%
Eventos culturales o deportivos	30%	17%	57%	66%	13%	17%
Centros Comerciales	33%	11%	54%	71%	13%	18%

Percepción líder: Se relaciona con la inercia de que las cosas siguen igual

Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio, primer semestre 2016 y 2017.

Gráfica No. 8. Percepción de inseguridad en los espacios públicos de Bogotá, comparativo del primer semestre 2016 – 2017.



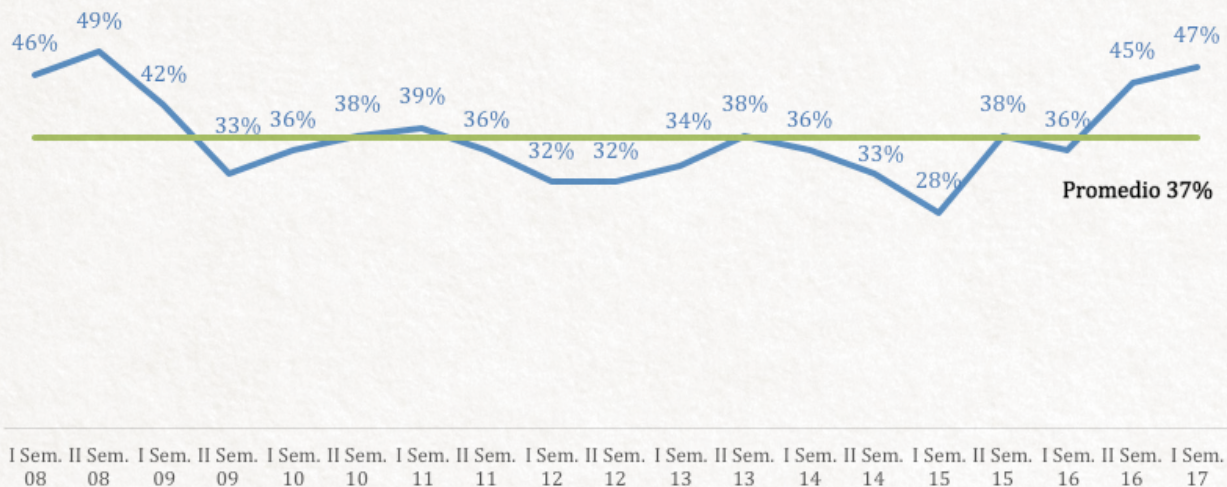
Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio, primer semestre 2016 y 2017.

Otros: puentes vehiculares, ciclovías y ciclorutas

A diferencia de la percepción de seguridad en la ciudad, en el barrio el índice de satisfacción con la seguridad es del 47% presentando un aumento

del 11% con respecto a 2016, y 10 puntos porcentuales por encima de la media histórica.

Gráfica No. 9. Percepción de inseguridad en el barrio en Bogotá, 2008- 2017



Fuente: Encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio, primer semestre 2017.

Creemos que los indicadores aquí citados y las anotaciones realizadas, ayudan a entender la importancia de que las orientaciones y criterios plasmados en el nuevo POT en asuntos de equipamientos urbanos y rurales pertinentes con seguridad y justicia, deban estar alineadas con los proyectos y políticas públicas de la Administración Distrital plasmados ya en el Plan de Desarrollo y en el Plan Integral de Seguridad,

Convivencia y Justicia, PISCJ, que, como se dijo anteriormente, es la carta de navegación del Distrito en estos temas territoriales. De la identidad y coherencia que guarden estos instrumentos de planeación y de desarrollo de Bogotá, depende que se pueda proporcionar a los bogotanos mejores condiciones de vida en estos tópicos, como es uno de los objetivos de todo Plan de Ordenamiento Territorial.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones para el POT de Bogotá se formulan en torno a dos elementos fundamentales: i) La facilidad para localizar equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia en la ciudad y ii) La innovación en el diseño del espacio público. Lo anterior, con el fin de reducir los indicadores de inseguridad, mejorar los niveles de percepción de seguridad en la ciudad y con ello la calidad de vida de los Bogotanos.

La facilidad para localizar equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia en la ciudad

Ante la dificultad de localizar los equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia en la ciudad a pesar de contar con un Plan Maestro desde el año 2003 modificado en el 2007 como se mencionó anteriormente, por las limitaciones de usos del suelo debido a una planeación de zonificación (residencial neta, residencial delimitado con comercio y servicios, entre otros), es necesario que el POT de Bogotá, incorpore los compromisos suscritos a nivel internacional frente a la Nueva Agenda Urbana, en la cual se promueve la mezcla de usos o usos mixtos en la planeación integral de las ciudades, para reducir los tiempos de desplazamiento de la población y con ello mejorar la calidad de vida en la ciudad.

En el marco de esa mezcla de usos, es importante que el POT promueva el desarrollo de nodos de equipamientos en la ciudad que permitan combinar diferentes infraestructuras con el fin de acercar los servicios urbanos a los Bogotanos, ejemplo equipamientos de seguridad y transporte en los portales de TransMilenio, con el fin de facilitar las denuncias por delitos generados en el sistema, pero a su vez también, contribuir con la detención y traslado de las personas que cometen dichos delitos.

Por otro lado, la mezcla de usos también podría facilitar la ubicación de los predios o inmuebles en el territorio para el desarrollo de equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia por

manzanas o medias manzanas, y para ello es fundamental evaluar y establecer criterios para mitigar los impactos que este tipo de infraestructuras generan sobre otros usos como el residencial y sobre el entorno (hacinamiento o aglomeración de personas, ruido, parqueaderos, entre otros).

La falta de disponibilidad de suelo en la ciudad para el desarrollo de los equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia ha afectado el cumplimiento del Plan Maestro, ya que como se mencionó anteriormente de los 77 proyectos propuestos sólo se ejecutaron 37, es decir, el 47%. Por lo anterior, es importante que el Distrito revise la relación del número de equipamientos en las localidades frente al comportamiento del delito, para que el nuevo POT de la ciudad facilite la localización de dichos equipamientos en las localidades donde se requieren, frente a la realidad actual, a través del análisis de estadísticas de criminalidad y su georreferenciación. Sin embargo, también es importante que el Distrito en el marco de este instrumento de planeación de largo plazo (12 años) proyecte las necesidades de infraestructura futuras frente al crecimiento que va tener la ciudad con la construcción de Ciudad Norte, Ciudad Río, Ciudad Tunjuelo, entre otras, propuestas en el Plan de Desarrollo 2016 – 2020 “Bogotá Mejor para Todos”.

Frente al tema de infraestructura, es importante que el nuevo POT incorpore nuevos usos del suelo en los equipamientos de Seguridad ciudadana, Defensa y Justicia, frente a servicios que hoy no están contemplados en el Decreto 190 de 2004, tales como: los Centro de Traslado por Protección, los Centros de Atención Especializada (CAE) y Centro Integral de Justicia, entre otros. Así como también, incluir equipamientos para otras autoridades de policía, como las inspecciones de policía.

También, es necesario flexibilizar la norma urbanística en el POT de la ciudad, frente a los lineamientos y condiciones específicas de localización y construcción de los equipamientos de Seguridad ciudadana, Defensa y Justicia existentes en el territorio, con el fin de continuar con su permanencia y así consolidarse en dicho lugar, lo cual contribuirá a acercar los servicios urbanos a la comunidad, mitigando los impactos que sobre el

entorno puedan generar. Sin embargo, es fundamental que el POT incorpore la exigencia del reforzamiento estructural de dichos equipamientos con el fin de salvaguardar la vida de los usuarios de dichas instalaciones y la de los vecinos.

Por otro lado, es indispensable que el POT facilite la localización de los centros especializados en atención de denuncia en zonas residenciales, con el fin de acercar al ciudadano a los canales institucionales de atención, lo cual implica también adoptar medidas para la innovación de tecnologías, que permitan realizar las denuncias en espacios virtuales, y desde el anonimato. Así como también, es fundamental territorializar las estadísticas en materia de seguridad, para localizar los equipamientos en las zonas más críticas, mediante el establecimiento de usos del suelo mixtos en el territorio, planteado anteriormente. Por ejemplo, los centros de denuncia se deben concentrar donde más se concentra el delito.

Así mismo, es fundamental la generación de espacios de coordinación y articulación de las diferentes entidades del nivel nacional, departamental y distrital, así como también con la Policía Metropolitana, que tienen relación con los equipamientos de Seguridad ciudadana, Defensa y Justicia, con el fin de identificar, prever o planear y evaluar las necesidades que frente a dichos equipamientos se requieren en la ciudad. Por ejemplo, la ciudad presenta un déficit de CAI del 3,11% y de Fuertes de Carabineros de 33%¹⁹. Sin embargo, para los CAI, una vez construidos deben contar con el pie de fuerza necesario para poder operar en la zona. Ante esto Bogotá presenta un déficit, ya que es la ciudad con la menor proporción de policías por cada 100.000 habitantes con una tasa de 232 agentes, frente a ciudades como Bucaramanga que tiene 650 policías. Por lo anterior, la ciudad requeriría 9.000 policías para superar el desbalance²⁰.

También, es importante incorporar en el POT la posibilidad de instalar equipamientos de Segu-

ridad Ciudadana, Defensa y Justicia periféricos, en coordinación con la Policía Metropolitana, la Policía de Cundinamarca y el Ejército Nacional (Sumapaz), para garantizar seguridad en las vías de acceso a la ciudad (Chía, Cajicá, Choachí, entre otras).

Frente a los Fuertes de Carabineros, en Bogotá existen 4, a pesar de que el Plan Maestro de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia planteó la construcción de 6 fuertes. En Usme, por ejemplo, se requiere un fuerte de carabineros el cual actualmente no cuenta con los estándares urbanísticos para prestar el servicio. Por lo anterior, se requiere incluir en el nuevo POT la flexibilidad en los usos del suelo para la construcción de este tipo de equipamientos en la ciudad.

En cuanto a los equipamientos de penalización y reeducación, es importante pensar en la ampliación de las cárceles incluida la Distrital, debido a la evolución y expansión de la ciudad, así como del crimen y el hacinamiento de las cárceles y en ese sentido, es importante que en el POT se incluyan las acciones de mitigación de impactos en el entorno de las cárceles existentes y evaluar con las entidades competentes, la posibilidad de relocalización de dichos equipamientos en zonas periféricas de la ciudad, así como también, de los batallones y guarniciones militares, con el fin de generar parques o equipamientos tales como Bibliotecas, Colegios, entre otros o promover proyectos de renovación urbana con vivienda, comercio y servicios en esas zonas céntricas de la ciudad, donde actualmente se localizan dichos equipamientos.

Finalmente, es fundamental la articulación de los Planes de Desarrollo de los diferentes niveles de gobierno y el POT, para que los instrumentos de planificación y de gestión del suelo, así como la definición de los proyectos y las inversiones o fuentes de financiación se coordinen y desarrollen de acuerdo con las nuevas necesidades que sobre estos equipamientos se están generando en la ciudad. Tam-

19 El Plan Maestro proyectó la construcción de 161 CAI y hoy existen 156 en la ciudad. Información suministrada por la Secretaría de Seguridad. Febrero 2018.

20 Ibid.

bién, es importante que en dichas inversiones y mecanismos de financiación se incluyan recursos de mantenimiento y adecuación de equipamientos que ya se encuentran en el territorio.

La innovación en el diseño del espacio público

Frente al tema de espacio público, es importante abordarlo desde varios ámbitos: el primero, desde la ocupación del espacio público (vías) para el parqueo de vehículos y en ese sentido se recomienda que en el marco de la mezcla de usos que se plantee en el nuevo POT, se promueva y habilite la localización de parqueaderos públicos en la ciudad, principalmente en zonas de concentración de comercio y servicios, lo anterior con el fin de disminuir los indicadores de seguridad en la ciudad, ya que en zonas como por ejemplo La Castellana, en donde la construcción de parqueaderos no se permite, incentiva al parqueo en vía y con ello posibilita el hurto a los vehículos.

El segundo, desde el aprovechamiento del espacio público 24 horas y en ese sentido se propone una Bogotá nocturna que promueva el desplazamiento de carros de valores, entrega materiales de construcción, y transporte de bebidas y alimentos en la jornada nocturna, lo cual permitirá crear un esquema de seguridad específico para estos servicios, el desarrollo de actividades económicas y con ello el aprovechamiento del espacio público por parte de los ciudadanos con espacios culturales, lo que a su vez incidirá

en convertir a Bogotá en una ciudad cosmopolita que funciona las 24 horas del día y con ello garantizar no solo la seguridad de día, sino también en la noche y la madrugada, con la instalación de más CAI móviles en la ciudad, que responda a las necesidades de seguridad de la población.

Finalmente, el tercero desde el urbanismo y en ese sentido se sugiere fortalecer los contratos de administración de los espacios públicos (cesiones tipo A), para que la comunidad administre y realice el mantenimiento de estas áreas en la ciudad. Además, la densificación de la ciudad para concentrar el recurso humano y económico de la seguridad en un solo lugar; la revitalización y construcción de nuevos espacios públicos con la definición de lineamientos, criterios y elementos de diseño urbano innovadores en temas de iluminación, visibilidad, mobiliario urbano, entre otros, con el fin de mejorar la seguridad en la ciudad.

REFERENCIAS

- Secretaría Distrital de Planeación. Diagnóstico del POT. Mayo de 2017
- Cámara de Comercio de Bogotá. Encuesta de Percepción y Victimización I Semestre de 2017.
- Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Forensis” 06/2017
- Policía Metropolitana de Bogotá. “SIEDCO”. 09/2017
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Aportes modificación POT

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES

EN MEDIO AMBIENTE*

INTRODUCCIÓN

Como marco general de trabajo se establecen los principios generales para la política ambiental en Colombia. De acuerdo con la Ley 99 de 1993 “El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo”. Se recoge el concepto de desarrollo sostenible como “el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades” (Artículo 3, ley 99 de 1993).

En relación con el ordenamiento del territorio en Colombia, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, se establece que, en la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial, los municipios y el distrito debe tener en cuenta determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía, de acuerdo con la Constitución y las leyes. En el caso, las principales determinantes se encuentran las relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales, la prevención de amenazas y riesgos naturales (Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo, 2014).

Dicha ley define el ordenamiento territorial como “un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas” (Ar-

tículo 5, ley 388 de 1997) y determina que debe disponer de instrumentos eficientes para “regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales” (Artículo 5, ley 388 de 1997). En el mismo sentido se define el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, como: “...el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo”. (Artículo 9, ley 388 de 1997) (Camara de Comercio de Bogotá, 2018).

La Facultad de Estudios Ambientales y Rurales de la Pontificia Universidad Javeriana, muestra una misión dirigida a la formación integral, al estudio y solución de problemas ambientales y rurales en el marco del desarrollo sostenible. Se caracteriza por desarrollos conceptuales y metodológicos centrados en la relación sociedad naturaleza y la comprensión y búsqueda de solución a problemáticas en ámbitos territoriales a diferentes escalas y niveles de análisis. Igualmente busca el trabajo con diferentes actores sociales para la comprensión de las complejas realidades territoriales. En este marco de trabajo, presenta una serie de recomendaciones con el fin de identificar los desafíos que debe afrontar Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá en temática.

* Este capítulo fue elaborado por la Facultad de Estudios Ambientales y Rurales de la Pontificia Universidad Javeriana. Docentes: Mauricio González y Juan David Amaya.

Se agradece la participación y aportes en la mesa técnica de los siguientes expertos: Diana Maya de la Pontificia Universidad Javeriana; Eduar Martínez de la Silla Vacía; Iván Darío Solano consultor independiente y Jesús Emilio Peinado consultor independiente.

PROCESO DE CONSTRUCCIÓN PARTICIPATIVA

La identificación y desarrollo de las recomendaciones que en medio ambiente se hacen en este documento de cara a la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, se desprenden de un proceso participativo que fue liderado por la Facultad de Estudios Ambientales y Rurales de la Pontificia Universidad Javeriana. El principal propósito de ese trabajo fue el identificar y priorizar conjuntamente con los diversos actores, elementos ambientales relacionados con la sostenibilidad y calidad de vida de la ciudad de Bogotá, que deben ser incorporados como determinantes en la formulación del POT de la ciudad. Elementos que corresponden con dimensiones, variables y en general insumos de carácter ambiental que pueden ser considerados prioritarios para guiar los procesos de toma de decisiones alrededor de los lineamientos y disposiciones que adoptará el POT de Bogotá.

Para tal propósito, se llevaron a cabo dos talleres con expertos que involucraron investigadores y consultores en temas de sostenibilidad, conservación, participación, y desarrollo a escalas rurales y urbanas, entre otros temas. Con estos grupos de expertos se abordaron como preguntas orientadoras:

1. ¿Cuáles son los temas críticos y conflictos más sensibles en materia ambiental que deben ser atendidos por el POT de Bogotá?
2. ¿Dónde se están manifestando los conflictos más importantes en materia ambiental en la ciudad?
3. ¿Quiénes pueden ser considerados actores claves en la generación o resolución de estos conflictos?
4. ¿Cómo se pueden abordar estos conflictos desde lineamientos y disposiciones que puedan ser integrados en el POT de Bogotá?
5. La metodología utilizada en ambas mesas de trabajo fue la discusión abierta de cada uno de los temas, pero apoyada mediante el uso de la Visualización Móvil y el Meta-plan. Este trabajo permitió precisar la discusión y tener una síntesis concertada a través de un grupo de recomendaciones que son presentadas a continuación.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que en el tema ambiental se hacen en el marco del proceso de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, se enmarcaron en una serie de lineamientos generales de orden superior que se considera deben guiar la visión de largo plazo del POT de Bogotá. Sobre esta base se definieron una serie de recomendaciones específicas ordenadas en 6 temas considerados prioritarios.

Lineamientos generales POT Bogotá

La dimensión ambiental debe ser reconocida en el POT de Bogotá como la base del bienestar y calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Las prioridades y requerimientos por un ambiente sano en la ciudad no pueden ser abordadas en el POT como un elemento subordinado a las demandas sociales y económicas de la ciudad, por el contrario, deben ser vistas como el principal factor de desarrollo humano y competitividad.

La base biofísica y ambiental debe ser incorporada en el POT de Bogotá, como el principal determinante de la planeación y el ordenamiento del territorio.

Es necesario construir y proyectar la dimensión ambiental en el marco del POT de Bogotá sobre la base de la experiencia de lo que tuvo o no éxito en el POT que hasta la fecha ha regido en la ciudad. En tal sentido, es importante construir de manera adaptativa sobre lo ya construido.

La dimensión ambiental contenida en el POT de Bogotá debe ser coherente y armónica con el territorio en el que se inserta la ciudad a escala regional. Esto implica que el POT debe estar guiado por

una visión territorial sistémica donde se reconocen las conexiones sociales y ecológicas expresadas desde las interacciones entre el hombre y la naturaleza, la interdependencia de los sistemas ecológicos y sociales, y la necesidad por una articulación clara entre políticas y normativas a escala regional.

Es necesario que la construcción e implementación del POT en lo ambiental esté guiado por una visión que trascienda lo restrictivo e incorpore elementos que den mayor participación a la comunidad urbana en la planificación, manejo y apropiación del territorio.

Una comunicación transparente y oportuna deberá guiar los procesos que expliquen los alcances que en lo ambiental tendrá el POT de Bogotá. Es necesario que con el POT se defina una estrategia de comunicación que de manera pedagógica sea capaz de comunicarle esto a toda la ciudadanía.

Es indispensable la evaluación y monitoreo de las disposiciones que sean finalmente incluidas en el POT en términos ambientales. La construcción de una línea base, así como indicadores de éxito y efectividad sobre metas concretas ambientales en el POT, deben ser la base para procesos de futuras revisiones, así como el principal mecanismo de rendición de cuentas de todos los actores responsables de la aplicación de este instrumento.

Recomendaciones en temas prioritarios

1. Modelo de crecimiento urbano

- Las proyecciones de expansión de la ciudad de Bogotá hacia el borde sur y el borde norte requieren ser abordadas de manera integral por el POT, debido a los efectos ambientales que este crecimiento tendrá sobre ecosistemas terrestres y acuáticos, así como aquellos con vocación agrícola con gran valor en la provisión de bienes y servicios críticos para el bienestar y la calidad de la vida en la ciudad. En tal sentido, se hace necesario que el POT incorpore lineamientos y disposiciones que eviten y

mitiguen la pérdida, fragmentación y degradación potencial de bosques, humedales y ríos que puede potenciar el riesgo de numerosos asentamientos de la ciudad a eventos relacionados con el cambio climático y otros fenómenos como procesos de inundación y remoción en masa. Igualmente, la pérdida de suelos con gran valor para la soberanía alimentaria de numerosos sectores de la ciudad, particularmente en la localidad de Usme. De esta forma, el POT de la ciudad como estrategia para suplir la creciente demanda y déficit de vivienda, debe privilegiar un ordenamiento alrededor de la preservación, ampliación y recuperación de ecosistemas críticos para la calidad de vida, como humedales y rondas de ríos y quebradas, las cuales juegan un papel fundamental en la prevención y mitigación de dichos riesgos.

- Es prioritario que el POT de Bogotá privilegie el crecimiento urbano de la ciudad mediante procesos que permitan una densificación en altura, específicamente en sectores con alta cobertura de servicios públicos y movilidad que maximicen el espacio habitable, aseguren el bienestar humano y reduzcan las inequidades ambientales en los bordes de la ciudad. Estas densificaciones en altura deberán abordar de manera efectiva medidas que eviten el creciente relleno urbano de la ciudad, generando instrumentos y estrategias que permitan mantener e incrementar las coberturas de áreas verdes por habitante a los estándares internacionales recomendados como factor de bienestar humano.
- Los riesgos y conflictos ambientales que los procesos de expansión y densificación de la ciudad puedan traer, deben abordarse en el POT desde una visión regional y no de manera fragmentada en cada uno de los municipios de la Sabana de Bogotá. Esta visión integral de planeación y ordenamien-

to de todo el territorio debe darse sobre la importancia de la base ambiental sobre la cual se definirán una serie de usos del suelo que deberán ser compatibles con su función ecológica y social.

2. Estructura Ecológica Principal

- La Estructura Ecológica Principal-EEP que define la base biofísica y ecológica sobre la que confluyen la base social y económica de la ciudad, debe seguir siendo el principal determinante de la planificación y el ordenamiento territorial de Bogotá. Sin embargo, es necesario que el nuevo POT de Bogotá contemple una serie de lineamientos y disposiciones que potencien el papel de la EEP en la planificación urbana en temas como: a) una protección y manejo efectivo de los espacios actualmente incluidos en la EEP, b) una ampliación en la cobertura y representatividad ecosistémica de los espacios que se encuentran dentro de la EEP, c) una mayor conectividad entre los espacios de la EEP que potencie las dinámicas e interacciones ecológicas entre sus componentes, d) una gestión coordinada que contemple una armonización entre el POT, la EEP y otros instrumentos de planificación y gestión del territorio, e) una mayor apropiación social de estos espacios mediante el desarrollo de instrumentos o equipamientos que permitan potenciar su función social y f) una mayor inversión que potencie un manejo efectivo de estos espacios así como el cumplimiento de sus objetivos ambientales.
- Es necesario que el POT defina lineamientos y disposiciones que mantengan y potencien la protección de los cerros orientales y su relación con todos los bogotanos. Esta relación debe reducir la presión que sobre este importante referente ambiental de ciudad se sigue presentando. Esto implica resolver la incertidumbre jurídica sobre este territorio y lograr una protección y manejo efectivo que asegure su restauración estructural y funcional, particularmente enfocada en evitar nuevas construcciones en el futuro y manejar las existentes de manera que se cumplan una serie de normas que sean compatibles con la función ambiental de este territorio.
- La preservación, ampliación y recuperación de ecosistemas críticos para la calidad de vida de la ciudad, como los humedales y rondas de ríos y quebradas, debe ser prioridad en el POT de Bogotá. Particularmente, en esta materia es necesario que el POT defina lineamientos que permitan ampliar la ronda de estos elementos como principal estrategia para enfrentar los efectos proyectados por el cambio climático, así como re-alinderrar, restituir y restaurar una buena parte de ellos de forma que se potencien sus funciones ecológica y social alrededor de temas como el control y la mitigación de riesgos derivados de la variabilidad climática, la recreación pasiva y el mantenimiento de la biodiversidad nativa.
- La restauración, preservación y manejo efectivo de elementos como la reserva Thomas Van der Hammen en el borde norte de la ciudad, así como la delimitación definitiva y preservación de la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del Río Bogotá debe ser considerados elementos estratégicos integrado a la EEP de la ciudad. Igual debe contemplarse que el potencial de ecológico y social de este espacio debe promoverse priorizándolo sobre usos del suelo que puedan poner en riesgo el papel que este espacio puede jugar en el bienestar humano de los bogotanos. Cualquier intervención, re-delimitación o sustracción del área deberá hacerse en el marco de lineamientos que el POT ofrezca para asegurar que sus funciones sociales y ecológicas serán preservadas y potenciadas. Dichas de-

cisiones deben darse de cara a la ciudad, construidas de manera participativa, empleando el mejor conocimiento científico disponible, teniendo en cuenta el principio de precaución y construyendo una estrategia que potencie la sostenibilidad ambiental del territorio a largo plazo.

3. Gestión del agua

- En relación con la conservación y protección del medio ambiente y de los recursos naturales, el agua es uno de los que se destaca como articulador de todas las actividades humanas y de los ecosistemas. Es así como el manejo de la cuenca hidrográfica del Río Bogotá se establece como el determinante superior al Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, Ley 388 de 1997 y decreto 1640 de 2012. En este contexto, existe una debilidad de articulación entre el POT de Bogotá y el plan de ordenación y manejo de cuenca POMCA del Río Bogotá, asociada también a problemas de articulación entre niveles de gobierno. Es así como los determinantes ambientales del orden nacional y regional deben aparecer vinculados o al plan de ordenamiento territorial y, en este sentido responder a ellos. Especialmente se deben tratar temas como permitir zonas de inundación, gestionar las descargas de contaminación y potenciar la función territorial de los humedales. Históricamente estos temas no han podido ser abordados de manera armónica.
- Los graves problemas de la calidad en todas las corrientes de agua de la ciudad resultan en un limitante para el desarrollo sostenible de la ciudad. En las riveras de las corrientes los habitantes no disfrutan de una calidad de vida adecuada debido a la alta contaminación. Es así como se debe priorizar la descontaminación de las corrientes superficiales antes del desarrollo de edificaciones nuevas en el área de

influencia y respetar las zonas de inundación identificadas en el plan de ordenación y manejo de cuenca.

- En relación del aprovisionamiento de agua, de acuerdo con la zonificación hidrográfica de Colombia (IDEAM - Instituto de Hidrología, 2013), gran parte del agua consumida en la ciudad de Bogotá proviene de un transvase de la cuenca del Río Guatiquía. Esta situación, y los altos niveles de contaminación en las corrientes superficiales, muestran una baja disponibilidad de fuentes de agua superficial para la ciudad de Bogotá en la cuenca que se asienta.
- El Segundo Informe de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el Mundo, (UNESCO, 2006) establece que son los sistemas de gobierno y administración los que determinan quién obtiene una determinada clase de agua, cuándo y de qué manera; y deciden quién tiene derecho al acceso al agua y servicios conexos. Igualmente, señala que esos sistemas no pueden limitarse únicamente a los gobiernos, deben incluir a los poderes públicos locales, al sector privado y a la sociedad civil en general. Complementariamente deben considerar elementos como dinámicas demográficas, de salud, seguridad alimentaria, desarrollo económico, ordenamiento territorial y expansión urbana, recursos financieros destinados al agua y la conservación de los ecosistemas estratégicos (Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo, 2014).

4. Calidad del aire

- En el país la contaminación atmosférica se ha constituido en uno de los principales problemas ambientales. El deterioro de la calidad del aire ha propiciado que se incrementen los efectos negativos sobre la salud humana y el medio ambiente (Ministerio de

Ambiente-Vivienda y Desarrollo Territorial, 2010). En Bogotá, las zonas con más afectación por la alta contaminación del aire son cercanas a las estaciones de medición del aire en la Sevillana y Kennedy (Bogotá cómo vamos, 2017). Es así como se espera que, una vez diagnosticadas las áreas y las principales fuentes de contaminación, se procure gestionar o reubicar las actividades que mayor impacto producen tanto en calidad del aire como en ruido (Ministerio de Ambiente-Vivienda y Desarrollo Territorial, 2010). En este sentido, hay grandes oportunidades, debidas a que las dinámicas económicas, urbanas y ambientales, han generado una tendencia, en los últimos años, a la relocalización industrial y de servicios logísticos fuera de la ciudad, hacia la región de influencia

5. Infraestructura verde

- Se hace necesario que el POT reconozca de manera más directa el papel que en la calidad de vida de las ciudades juegan diferentes tipos de áreas verdes (parques metropolitanos, parques de bolsillo) y otros tipos de infraestructuras verdes como el arbolado urbano, los techos y fachadas verdes, las huertas urbanas comunitarias, entre otros. En tal sentido, el POT debe atender y reducir el déficit actual de áreas verdes por habitante, no solo en cantidad de acuerdo con los estándares internacionales, sino también en calidad. Una calidad que debe integrar el valor ecológico y social que tienen estos espacios, potenciando aquellos aspectos estructurales que promuevan la multifuncionalidad de estos espacios.
- El déficit de áreas verdes y arbolado debe ser prioritariamente abordado desde una perspectiva de distribución y acceso justo y equitativo, de manera que se promuevan disposiciones que planifiquen y ordenen el

territorio urbano con mayor equidad social y justicia ambiental. Por tal motivo, es prioritario que el POT defina una línea de base, así como indicadores de evaluación y seguimiento asociados a la cantidad y calidad de áreas verdes y el arbolado urbano presente en la ciudad, al igual que sobre su distribución y acceso por parte de la ciudadanía.

- La red de infraestructuras verdes de la ciudad debe planificarse y gestionarse desde el POT de manera articulada a la red de espacios incluidos en la EEP de la ciudad. Esto implica la necesidad de generar una sinergia positiva en las funciones ecológica y social de estas redes de manera que puedan complementarse.
- El POT debe generar lineamientos para mantener e incrementar la red de infraestructuras verdes la ciudad, representada tanto en áreas verdes y arbolado urbano, como en infraestructuras verdes como techos y fachadas verdes, jardines, huertas privadas y comunitarias, entre otras. Para tal fin, deben incluirse disposiciones que prioricen estos elementos en las cesiones urbanísticas que pueden compensar el déficit actual de estos espacios en grandes partes de la ciudad. Igualmente, se recomienda impulsar incentivos fiscales o normativos que favorezcan su preservación frente a los procesos de densificación urbana o las compensaciones a través de nuevas infraestructuras verdes de manera que permitan potenciar una serie de beneficios de manera justa y equitativa.
- Es importante fortalecer la política de eco-urbanismo, mediante su articulación con el código de construcción para incentivos fiscales y normativos para la construcción de áreas verdes, mitigando impactos ambientales. Esto implica la necesidad de generar un nuevo modelo de ciudad en el que estos espacios verdes y el arbolado ur-

bano sea un eje principal que contribuya a mejorar la calidad del aire, proveer recreación y reducir la vulnerabilidad a fenómenos asociados al cambio climático.

6. Movilidad sostenible

- Las formas de movilidad en la ciudad y entre esta y la región, deben ser vistas como elementos fundamentales y transversales al medio ambiente de la ciudad. Particularmente teniendo en cuenta que la mayoría del parque automotor (Carros, buses camiones, entre otros) en el que se mueve la ciudad, funciona a partir de combustibles fósiles. Esto impacta de manera negativa la calidad del aire de la ciudad y con ello la calidad de vida de la ciudadanía. Fenómeno que además profundiza la inequidad teniendo en cuenta que el grado de contaminación en términos de material particulado (PM10 y PM2.5) no afecta de manera homogénea el territorio urbano. Es necesario que el POT ofrezca lineamientos y disposiciones que promuevan usos del suelo y equipamientos que incentiven el uso de medios alternativos de transporte, desde la movilidad a pie a un uso extendido de la bicicleta en la ciudad. Particularmente ofreciendo espacio público que incentive el uso de estos medios a través de andenes y ciclorutas que tengan prioridad en el POT.
- Es necesario abordar en el POT el desarrollo de disposiciones que incentiven medios masivos de transporte que empleen energías limpias, de manera que mitiguen el impacto generado por el material particulado que en el ambiente urbano descarga principalmente la flota de buses del SITP y Transmilenio. De igual forma es necesaria una transición en el que se contemplen normas que mediante filtros y un menos contaminantes contribuyan a dar solución a la mala calidad del aire en ciertos sectores de la ciudad.

7. Manejo integral de residuos sólidos

- La problemática generada por una creciente generación de residuos sólidos en una ciudad como Bogotá, requiere que el POT aborde de manera integral una serie de disposiciones que permitan: a) solucionar el conflicto generado por el relleno sanitario de Doña Juana, de manera que se priorice sobre su ampliación, la optimización de procesos que reduzcan de manera más sostenible este problema. b) es necesario que procesos que puedan llevar a su potencial expansión, logren compatibilizar los usos del suelo permitidos en su entorno de manera que den mayor coherencia a la ordenación de este territorio, b) Potenciar los procesos de aprovechamiento y reciclaje mediante usos del suelo que garanticen en diversas partes de la ciudad parques de tratamiento que reduzcan los problemas que al final de la cadena terminan transmitiéndose al territorio donde está insertado este relleno.

8. Construcción sostenible

- Como características básicas asociadas con la construcción sostenible en la ciudad de Bogotá, se establecen como problemáticas la baja calidad del paisaje urbano, los altos consumos de energía en iluminación, la refrigeración y ventilación por problemas de diseño y construcción ineficiente de las edificaciones. A estos se adiciona la escasa identidad cultural en el urbanismo y la arquitectura en la ciudad, y la escasa cultura del mantenimiento de las edificaciones (Alcaldía Bogotá, 2014). En la actualidad, existen gran variedad de prácticas sostenibles asociadas a la construcción, tales como la reutilización del agua, la implementación de techos verdes, el uso de ecomateriales, los desarrollos bioclimáticos, los sistemas urbanos de drenaje sostenibles, etc. Cada uno de ellos aporta a diversos problemas

relacionados con la sostenibilidad urbana y pueden ser un marco de trabajo para el plan de ordenamiento territorial.

- Se destaca el problema de impermeabilización del suelo debido a la escasez de áreas libres en las edificaciones y espacios públicos. Esta problemática se vincula con otro tipo de temas prioritarios para la ciudad, como la necesidad de áreas verdes urbanas y que debe ser tenida en cuenta directamente en la configuración del territorio de la ciudad. De esta manera se puede permitir la continuidad del ciclo del agua.

9. Gestión del riesgo

- Acorde con el artículo 1 de la Ley 1523 (Congreso de Colombia, LEY 1523 DE 2012, 2012) la gestión del riesgo es un “proceso social orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres, con el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible”. En este sentido, el componente ambiental debe ser en el POT un determinante para la formulación de los planes de gestión de riesgo, y esto según el Decreto 1807 de 2014 debe incorporarse en los planes de ordenamiento territorial.
- Como recomendación, es importante que se recojan los diferentes estudios de las entidades Distritales relacionadas con la gestión del riesgo y que los resultados de estos

puedan incorporarse en los lineamientos de ordenamiento territorial. La entidad líder en la temática en la ciudad de Bogotá es el IDIGER, que se encarga de orientar y coordinar acciones para la reducción del riesgo de desastres, el manejo de emergencias y la adaptación al cambio climático. Actualmente se tienen escenarios de riesgo por aglomeraciones de público, construcciones, incendios forestales, inundación, movimientos en masa, sísmico y tecnológico. Una de las estrategias del Plan de Ordenamiento Territorial, podría enfocarse a complementar los análisis por los riesgos de este tipo, de manera que el modelo de ocupación del territorio responda a prevenir y disminuir los impactos que estos generan.

REFERENCIAS

- Cámara de Comercio de Bogotá. (2018). Marco normativo general. Retrieved from <http://recursos.ccb.org.co/ccb/pot/PC/files/1MarcoGeneral.html>
- IDEAM - Instituto de Hidrología, M. y E. A. (2013). Mapa de Zonificación Hidrográfica. Colombia. Escala 1:100.000. Año 2013.
- Ministerio de Ambiente-Vivienda y Desarrollo Territorial. (2010). Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire. Dirección de Desarrollo Sectorial Sostenible. <http://doi.org/978-958-57674-9-2>
- Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo. (2014). Guía Técnica para la formulación de los POMCAS.
- UNESCO. (2006). El agua, una responsabilidad compartida. 2° Informe de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el mundo (resumen).

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES EN RURALIDAD*

INTRODUCCIÓN

Los espacios y pobladores rurales en el ámbito del ordenamiento y planeación territorial de la ciudad de Bogotá, han permanecido, en el contexto de su desarrollo, bajo limitadas condiciones de reconocimiento y representación de sus prácticas productivas, como de su papel en el ámbito del uso y conservación de los recursos naturales. Es claro además que la organización del espacio económico en la ciudad, es íntimamente complementaria con su expansión, el asunto es que aquel fenómeno de diferenciación entre las periferias de los centros urbanos, usualmente representada por asentamientos humanos marginales, áreas de uso agrícola, reservas forestales y fuentes hídricas, se hace hoy cada vez más extensiva e incremental, y con ello, la formación de campos de fuerza que se confrontan por el acceso, uso, transformación y control del suelo presente en enclaves territoriales que se apartan de las lógicas de la planeación urbana convencional. (Benton-Short Lisa and Rennie Short, J.2013)

Para el caso de los países en desarrollo, en particular para América Latina y el Caribe, se ubica una población rural aproximada para el año de 2015 de 120.297.401 habitantes, una de cada dos personas que viven en zonas rurales es pobre

(53%), en tanto que una de cada tres se encuentra en condición de pobreza extrema (30%). La situación no parece tan promisorio, más aún si se observa la tendencia de largo plazo, por ejemplo, en los últimos treinta años: la situación apenas ha mejorado en 7 puntos porcentuales en el caso de la pobreza (de 59,8 a 52,8 %) y menos de 3 puntos para la indigencia (32,7 a 30 %). (CEPAL, 2005 & FAO, 2013)

Esta población, que hace parte del 70% de los pobres en el mundo, vive de la agricultura como principal fuente de ingresos y de trabajo. Pero el agotamiento y la degradación de la tierra y del agua afectan gravemente su capacidad de cultivar alimentos, además, este declive obedece a las medidas proteccionistas adoptadas por los países desarrollados con respecto a sus propios sectores agrarios.

Las trayectorias descritas hacen evidente bastos procesos de densificación, marcados por la creciente segregación urbana y un desplazamiento sensible de sectores populares que se movilizan hacia las periferias, generando incluso áreas construidas exclusivamente para el sector terciario, e incorporación de nuevos estratos sociales mediante la construcción de grandes conjuntos

* Este capítulo fue elaborado por la Facultad de Estudios Ambientales y Rurales de la Pontificia Universidad Javeriana. Docente: Manuel Enrique Pérez.

Se agradece la participación y aportes en la mesa técnica de los siguientes expertos: Deivis Suárez Rivero de la Fundación Universitaria Agraria de Colombia; Erika Paola Salazar de la Fundación ATUCA; Jesús Emilio Peinado consultor independiente; Manuel José Amaya consultor independiente; Manuel Riaño consultor independiente; y Yira Tatiana Onzaga de Fundación ATUCA.

residenciales de alto *standing* con densidad muy baja (condominios cerrados) en los sectores periféricos de la ciudad. Espacios que se caracterizan por la sobre-elevación de las construcciones, que se combinan con encadenamientos de ocupación clandestina en sitios inadecuados, como son los casos de São Pablo en Brasil, las localidades de Usme, Ciudad Bolívar y el municipio de Soacha al sur de la Ciudad de Bogotá en Colombia, o Delhi en la India. (Dureau, F; Dupont, V; Lelièvre, É; Lévy, J-P y Lulle, T. 2002)

No obstante, a lo anterior, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) y la FAO (2014) confirman que la agricultura urbana y periurbana está muy difundida en la región. Se practica, por ejemplo, en un 40 % de los hogares de Cuba y en el 20 % de los de Guatemala y Santa Lucía. En las principales ciudades y municipios del Estado Plurinacional de Bolivia, 50.000 familias son productoras de alimentos. En Bogotá, cerca de 1.300 familias producen alimentos para consumo doméstico. En Haití, 25.500 familias cultivan 260 hectáreas de tierra en Puerto Príncipe y sus alrededores. (FAO, 2014)

Entre las capitales, la “más verde” es La Habana, donde 90.000 residentes se dedican a alguna forma de agricultura, ya sea cultivando huertos caseros o trabajando en granjas pecuarias comerciales de la ciudad. Quito es otra de las que destacan, ya que según el último recuento, contaba con 140 huertos comunitarios, 800 huertos familiares y 128 huertos escolares. (FAO, 2014)

Los agricultores urbanos provienen de todos los grupos de edad y orígenes sociales. La mayoría, sin embargo, proceden de familias de bajos ingresos y practican la agricultura como una manera de reducir su gasto en alimentos y de obte-

ner más ingresos por la venta de sus productos. En 16 de los 23 países estudiados, los agricultores urbanos o periurbanos obtenían algunos ingresos con esta actividad. (FAO, 2014)

Las mujeres son la fuerza motriz de la agricultura urbana en muchos países, especialmente en el Caribe, Bolivia, Colombia, el Ecuador, Honduras y Nicaragua. Una elevada proporción de las familias de agricultores urbanos están a cargo de una mujer: el 90 % en Managua, el 86 % en Haití, el 70 % en la Ciudad de Belice y el 25 % en Quito. (FAO, 2014)

El más grave problema que presentan estas actividades productivas periféricas de las ciudades es que se encuentran localizadas en el límite de asentamientos informales, están sometidas a la sobreexplotación de los acuíferos por los usuarios domésticos e industriales circundantes que han provocado un grave deterioro en el suministro y la calidad del agua. Los pequeños agricultores tienen un acceso limitado a los mercados de la ciudad, carecen de las tecnologías necesarias para agregar valor a sus productos y están expuestos a riesgos para la salud por el uso excesivo de productos agroquímicos.

En este sentido cobran valor e importancia las dinámicas sociales y ambientales que tienen los pobladores y espacios rurales de la ciudad, al momento de definir las prioridades y orientaciones de su Plan de Ordenamiento Territorial.

En este orden de ideas, este documento recoge los principales aportes que realizan las comunidades rurales que habitan en la periferia de la Ciudad de Bogotá, además de la discusión con un grupo de expertos de la Facultad de Estudios Ambientales y Rurales, como de especialistas convocados por Bogotá Cómo Vamos, en torno a la

pregunta: ¿Cómo deben armonizarse al POT de la ciudad de Bogotá, los territorios rurales que se ubican en jurisdicción de las localidades que integran el Distrito Capital?

Presentamos en seguida, un contexto general sobre las características demográficas y territoriales de los espacios rurales en el distrito capital, sistematizamos las principales recomendaciones e ilustramos criterios preventivos que este tema merece, en razón a su importancia estratégica para el desarrollo y sostenibilidad de la ciudad.

CONTEXTO

La ciudad de Bogotá concentra una población aproximada a los 7.306.650 habitantes. Se encuentra subdividida en 20 localidades: (1) Usaquén, (2) Chapinero, (3) Santa Fe, (4) San Cristóbal, (5) Usme, (6) Tunjuelito, (7) Bosa, (8) Kennedy, (9) Fontibón, (10) Engativá, (11) Suba, (12) Barrios Unidos, (13) Teusaquillo, (14) Los Mártires, (15) Antonio Nariño, (16) Puente Aranda, (17) La Candelaria, (18) Rafael Uribe, (19) Ciudad Bolívar y (20) Sumapaz. La extensión total de la ciudad cubre 163.575 hectáreas, con una densidad de 152 personas por ha.

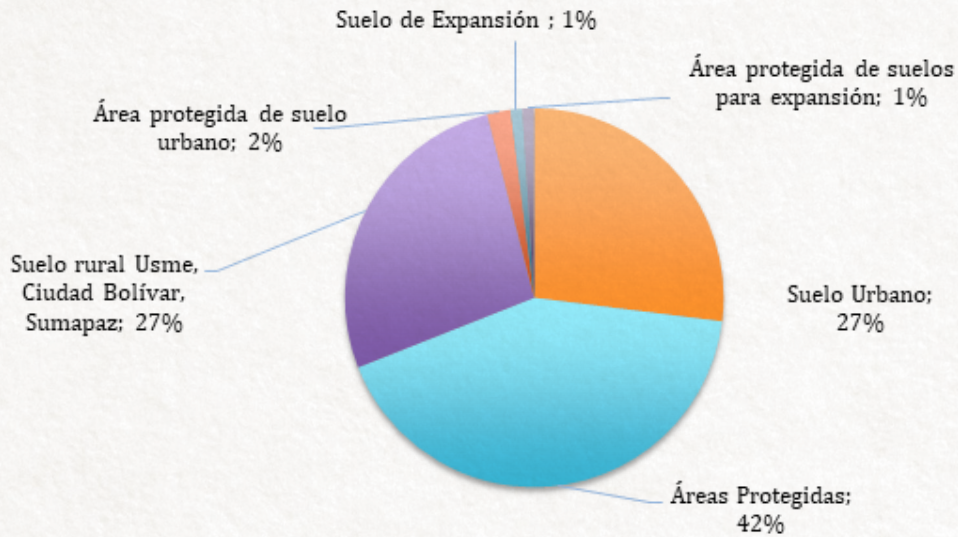
La huella urbana comprende 48.047 hectáreas (28%). Las 124.035 hectáreas restantes corresponden al espacio comprendido por áreas rurales, 53.335 Hectáreas (43%), áreas de protec-

ción 33,484,45 Hectáreas (27%) y de expansión de la ciudad 2480 Hectáreas (2%) (Decreto 619 del 2000)

Conforme a recientes estudios, el Instituto Marron para la Gestión Urbana de la Universidad de Nueva York, el Departamento Nacional de Planeación (2017), la Subdirección del Desarrollo Social y el Sistema de Información Geográfica de Bogotá, se logra establecer que el suelo urbano (48.047 ha), está compuesto de un estimado del 70% de espacios urbanos edificados, 8 % de áreas suburbanas edificadas, 2% de zonas rurales edificadas y un 10% de espacios abiertos edificados.

Sobre los datos registrados, se confirma que el suelo rural de la ciudad de Bogotá es de 48.029 hectáreas, distribuidas en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Sumapaz al sur, y Suba al norte. Contiene además 73.445 hectáreas de Áreas Protegidas. En este sentido y conforme a que las vinculaciones del espacio rural se encuentran en los límites del perímetro urbano, lugar en que se localizan recursos de biodiversidad en condiciones de protección, se aprecia que el espacio físico y social del territorio que mayoritariamente refleja la estructura del paisaje en la ciudad de Bogotá, corresponde aproximadamente a un 69% (112,866,75 Ha.) de áreas rurales con vocación agrícola enlazada a zonas de protección de estructura ecológica relativamente estable, y a un 31% (50.708 Ha.) corresponde al suelo urbano.

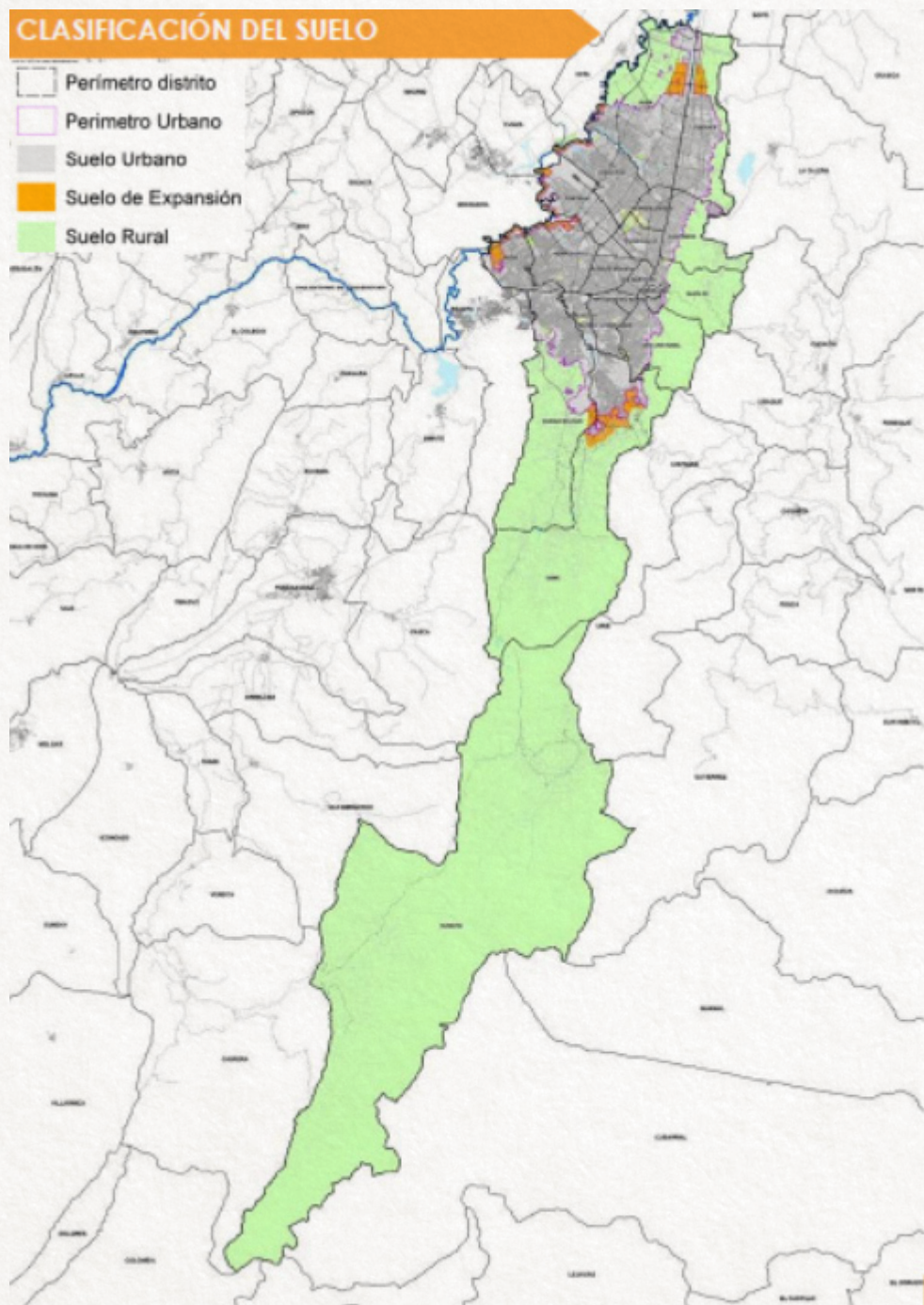
Gráfica No. 10. Proporciones Usos de Suelo en la Ciudad de Bogotá (2017)



Área y tipo de suelo	Extensión
Suelo rural (Usme, Suba, Ciudad Bolívar, Sumapaz)	48.029
Áreas protegidas en suelo rural	73.445
Suelo urbano	48.047
Área protegida en suelo urbano	4.219
Suelo de expansión	1.896
Área protegida en suelo de expansión	1.106

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Instituto Marron para la Gestión Urbana de la Universidad de Nueva York y el Departamento Nacional de Planeación (2017) Subdirección del Desarrollo Social y el Sistema de Información Geográfica de Bogotá, Decreto 619 del 2000.

Mapa No. 3. Clasificación del Suelo Rural y Urbano en la Ciudad de Bogotá



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. Bogotá Mejor para Todos. Ver: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2016/diagnostico_general

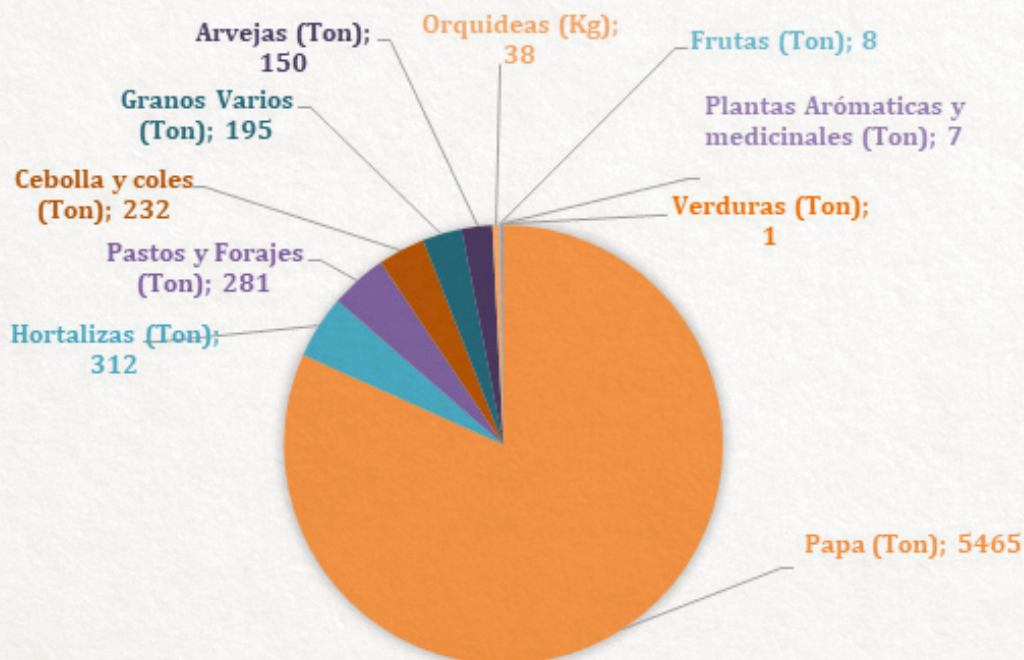
Usos del suelo y población en zonas rurales de Bogotá

En lo que concierne a las actividades agropecuarias, el Censo de la Ruralidad de Bogotá del año 2013, determinó que en las 1.306 fincas que componen este territorio, el 52 % tiene por lo menos un animal bovino, y que el 49 % tiene sembrado algún tipo de cultivo. Sobre las actividades pecuarias, el inventario ganadero total fue de 5.223 cabezas de ganado, de las cuales predomina el sistema de producción lechero (55%) y de doble propósito (33 %). Respecto a las actividades agrícolas, la producción de alimentos fue de 6.315 toneladas, de las que sobresalió el cultivo de papa, en sus distintas variedades, participando en un 83% del total

de producción. Al indagarse por el uso y la distribución del suelo rural, el 49 % de las hectáreas pertenecientes a las fincas censadas correspondieron a pastos, 20 % a bosques naturales, 13 % a vegetaciones no nativas y 13 % a cultivos.

No obstante al tema productivo, el gran aporte de la ruralidad distrital a la producción alimentaria de la ciudad y del centro de país, está en su oferta hídrica. Sin embargo, mediante el trabajo de campo que se ha realizado en la zona, se logró definir que existe una producción agrícola variada, entre los que se destacan los siguientes cultivos:

Gráfica No. 11. Tipo de Cultivos Zonas Rurales de Bogotá. Toneladas/Año. 2013



Fuente: Pérez, M 2011. Ajustado a datos Censo Ruralidad 2013. Secretaria Distrital de Desarrollo Económico (2015).

En la ruralidad de Bogotá existen 4.221 viviendas, un total de 4.353 hogares y 16.787 personas (0,22% del total de la población de Bogotá). El promedio de hogares por vivienda es de 1,03 y de 3,9 personas por hogar. Las localidades de Ciu-

dad Bolívar y Usme concentran el mayor número de personas; ambas representan 62% del total de la población rural; Ciudad Bolívar con 5.234 habitantes y Usme con 5.205.

Tabla No. 3. Viviendas, hogares y personas por localidad. Bogotá rural. 2013

Localidad	Viviendas		Hogares		Personas		Hogares por vivienda	Personas por Hogar
	Total	%	Total	%	Total	%	Promedio	Promedio
Usaquén	49	1,2	54	1,2	204	1,2	1,10	3,8
Chapinero	192	4,5	196	4,5	745	4,4	1,02	3,8
Santa Fe	185	4,4	205	4,7	801	4,8	1,11	3,9
San Cristóbal	122	2,9	125	2,9	533	3,2	1,02	4,3
Usme	1.333	31,6	1.320	30,3	5.205	31	0,99	3,9
Suba	311	7,4	312	7,2	1.216	7,2	1,00	3,9
Ciudad Bolívar	1.267	30	1.368	31,4	5.234	31,2	1,08	3,8
Sumapaz*	762	18,1	773	17,7	2.848	17	1,01	3,7
Total general	4.221	100	4.353	100	16.787	100	1,03	3,9

Fuente: Censo Ruralidad de Bogotá 2013. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.

* No se aplicó el censo en el corregimiento de San Juan y las veredas según división administrativa de la localidad. En Sumapaz, el dato de viviendas y hogares es producto de la expansión estadística que se hizo con el dato de Personas, del Diagnóstico Local de Participación Social del Hospital Nazareth

De acuerdo con la información recolectada por el censo de ruralidad, el tipo de vivienda en la que habitan 96% de los hogares corresponde a una casa. Asimismo, 34% de las viviendas dispone de tres cuartos y 25% de dos.

En detalle, las condiciones de tenencia de la vivienda y el terreno registran una información similar. Sin embargo, se evidenció que no todas las personas que realizan algún tipo de actividad agropecuaria la desarrollan en territorios de su propiedad. En otras palabras, una vivienda puede ser propiedad de una persona, y el terreno de otra.

Por otra parte, con los resultados del Censo se pudo establecer las condiciones de la vivienda con relación a la calidad del material predominante en las paredes exteriores y pisos de la misma. De este modo, el 81% de las viviendas rurales en Bogotá cuenta con materiales exteriores de buena calidad, que corresponden a ladrillos o bloques. Contrario a esto, el 19% de las viviendas restantes tiene materiales diversos que son de carácter transitorio o precario: madera burda, zinc, bareque, tapia, guadua, etc. Ejemplo de lo anterior, se percibe en Quiba Baja, vereda de Ciudad Bolívar, casas construidas en plástico, lata o madera, y en Santa Fe rural se evidencian casas en ruinas y terrenos con muestras de cimientos de viviendas.

En el caso de los pisos, el 6% de las viviendas de la ruralidad en Bogotá presenta insuficiencia

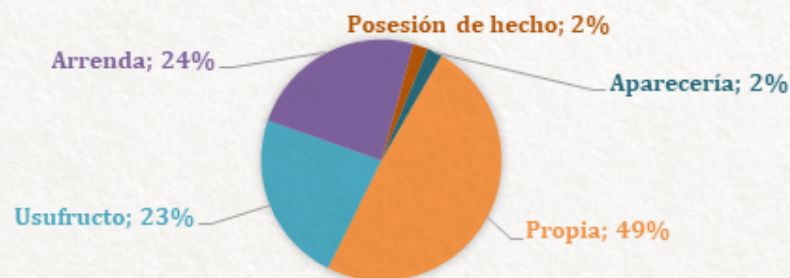
en la calidad de los mismos, pues su material predominante es la arena y la tierra. Por otra parte, el 56% del total de las viviendas tiene pisos con predominio de cemento o gravilla, siendo ésta última la característica más predominante.

Tenencias de terrenos en zonas rurales de Bogotá

Según los resultados del Censo 2013, en la ruralidad del Distrito prevalecen fincas con extensiones relativamente medianas y pequeñas. Efectivamente, 66% de las fincas objeto de la investigación (habitadas) tiene un tamaño inferior a cinco hectáreas, siendo las localidades de Ciudad Bolívar y Usme las que presentan un mayor número de predios en esta condición.

Adicionalmente, otra de las características de estas fincas consiste en que la mayoría de los productores censados son propietarios del predio. Mientras 49% de los productores rurales afirmó que la finca o predio rural era de su propiedad, 24% afirmó estar en arriendo y 23% en usufructo. Estas dos últimas categorías de tenencia presentan diferencias según localidad, dado que en Usme, Sumapaz y Ciudad Bolívar predomina el arrendamiento, mientras que en Suba y Usaquén es más frecuente las fincas en condición de usufructo (Gráfica No 12).

Gráfica No. 12. Tenencia de la finca o predio rural en la ruralidad de Bogotá. 2013



Fuente: Censo Ruralidad de Bogotá, 2013

En cuanto al área de los suelos ocupados por las fincas, el ejercicio de depuración de información estimó que estas ocupan 6.820 hectáreas que escasamente representan 5,6% del suelo rural de Bogotá. Según esta distribución de uso, se percibe una marcada tendencia en las fincas al uso de pastos y praderas (49,5%), que son utilizados regularmente en el sistema productivo agrario por la actividad ganadera para el pastoreo. En todas las localidades, excepto en la localidad de Santa Fe, las fincas presentan áreas con pastos y praderas para la actividad agropecuaria.

En la localidad de Santa Fe predomina en las fincas bosques naturales nativos, la mayoría localizados en la vereda conocida catastralmente como Hoya de Teusacá, y popularmente como el Verjón Alto.

Por otra parte, la actividad agrícola se concentra principalmente en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar y Sumapaz. En toda la ruralidad de Bogotá el uso del suelo de las fincas censadas ocupa un área de 887 hectáreas en cultivos agrícolas (13%).

Como particularidad, en Usme 24% del total del uso del suelo de las fincas presenta una marcada presencia de vegetación no nativa, lo que implica alteraciones y conflictos que afectan tanto el rendimiento productivo como la capacidad ambiental de la zona. Un ejemplo que ilustra esta situación se encuentra en la vereda el Hato, donde las fincas combinan actividades agrícolas con plantaciones forestales de pinos.

En el Censo también se indagó sobre las actividades económicas realizadas en las fincas. En este sentido, se encontró que si bien predomina la actividad ganadera, los productores rurales del Distrito combinan su quehacer diario con la actividad agrícola y la cría de especies menores.

Las condiciones de vida en las zonas rurales de Bogotá

Es de notoria dependencia que los trabajos de mayor relevancia en la zona rural de Bogotá están ligados a labores agrícolas, asunto que empieza a verse altamente afectado por las tasa de envejecimiento y disminución de la población joven. Un dato significativo para la zona Ciudad de Bolívar, reportado por el Hospital Vista Hermosa, en estimación al Índice demográfico de dependencia indica que:

- En la localidad por cada 100 personas en edad de trabajar hay 51,6 personas dependientes en edades inactivas. Las Unidades de Planeación Zonal con mayor razón de dependencia son la UPZ Monteblanco con 67,8, Tesoro 57,1 y Rural Ciudad Bolívar 56,3 personas en edades inactivas.
- La estimación del Índice de juventud para el año 2014 indica que el 26% del total de la población de la localidad son personas de 15 a 29 años de edad, al comparar con el año 2005 (28%) se observó disminución en la población joven.
- Con respecto al Índice de infancia, se puede decir que en el año 2014 el 29% del total de la población de la localidad son personas de 0 a 14 años de edad, al comparar con el año 2005 (34%) se observa que ha disminuido la población infantil.

Otro de los indicadores respecto a condiciones de vulnerabilidad socio económica en el sur de la ciudad, revela que:

- El porcentaje de población bajo línea de pobreza para la localidad Ciudad Bolívar fue de aproximadamente el 29%. En comparación con otras localidades se observaron marcadas diferencias si se tiene en cuenta que en Ciudad Bolívar y Usme los porcentajes fueron de aproximadamente el 29% y en Santafé, San Cristóbal y Bosa de alrededor del 23%, mientras que en otras localidades como Chapinero, Engativá y Suba, las cantidades relativas fueron muy inferiores, 9,1%, 9,0% y 8,1%, respectivamente. La localidad con menor cantidad de pobres fue Teusaquillo (4,3), seis veces menos que en Ciudad Bolívar (29,3).
- Se presenta un desastre Ambiental y Sanitario desde el 27 de septiembre de 1997 por el deslizamiento de más de un millón de toneladas de basura y represamiento de las aguas del río Tunjuelo, manifestación reprimida brutalmente por la policía.
- La licencia ambiental única otorgada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) para la zona VIII del relleno sanitario (Resolución 2133 de 2000) no tuvo en cuenta la voz de los pobladores.
- Presión por el gobierno de la ciudad al reconocimiento y definición del área del Basurero Doña Juana en el plan de ordenamiento territorial de Bogotá (POT) y de la zona de reserva para la expansión - (300 hectáreas) - Decreto 610 de 2000, nuevamente sin la debida concertación con los pobladores de Área de Influencia del Basurero- AIB.
- Diagnóstico social de la zona de expansión del relleno realizado por la UAESP en el año 2005 en la que prácticamente se amenazaba de desalojo a los campesinos por vías administrativas.
- Paro de las comunidades y bloqueos en el ingreso del basurero motivados por la expectativa de compra de predios para su expansión (2005) e impactos a salud de los pobladores del AIB.

Sobre condiciones de discapacidad, el informe del reporte del Hospital Vista Hermosa reporta que:

- Para el año 2014 desde el ámbito familiar se han identificado e intervenido 6363 familias con personas con discapacidad a través de las visitas domiciliarias realizadas por los terapeutas de los equipos territoriales, durante la ejecución de las visitas el profesional realiza acciones de empoderamiento en derechos, informa sobre mecanismos para la exigibilidad de derechos, practicas protectoras, activación de rutas intersectoriales y realiza canalización a los servicios de salud. Las UPZ que más se encuentran afectadas por alteraciones permanentes por etapa de ciclo y por sexo, son Lucero con un 28%, Jerusalén con un 20% e Ismael Perdomo con un 19%.

Los efectos mayores en el desequilibrio en la calidad de vida de la zona están especialmente causados por el Rellano Sanitario Doña Juana y la explotación de materiales para la construcción de los antecedentes de la situación señalan que:

Un efecto similar lo ha producido en el sur de la ciudad la explotación minera, la explotación enfocada en la fabricación de ladrillos y extracción de grava, que a su vez es utilizada para producir cemento. El monopolio de esta industria es de las empresas Holcim, Cemex y la Fundación San Antonio. Quienes se encuentran exhortadas, me-

dianate una medida preventiva de la Secretaría Distrital de Medio Ambiente, a detener sus actividades en la cuenca del río Tunjuelo. (Ver: <https://www.elespectador.com/noticias/politica/mineria-estaafectando-localidades-de-usme-y-ciudad-bol-articulo-576966>)

Es claro que esta situación revela zonas no compatibles para desarrollar minería, en el borde sur de la ciudad, además de las zonas que colindan con los cerros orientales, porque es una actividad altamente impactante y riesgosa para una mega-ciudad de más de 7 millones de habitantes localizada en un ecosistema de interés nacional, con una destinación agropecuaria y forestal.

Estos acontecimientos amenazan la sostenibilidad de las familias que habitan los espacios rurales, el conflicto se presenta por las tendencias del desarrollo urbanístico sobre la ciudad. Por otro lado, el Distrito y las multinacionales cementeras, libran una batalla jurídica en torno a la responsabilidad por las inundaciones de 2002, que dejaron 25 millones de metros cúbicos de agua contaminada en las minas de las industrias de Cemex y Holcim.²¹

La presión de estos dos casos de impacto ambiental, expresan una clara influencia de la expansión urbana sobre espacios rurales y sus entornos naturales. Es un asunto que obedece al interés por parte de estas industrias, para acaparar más suelo rural y ampliar mediante este mecanismo la periferia de la ciudad.

La Política Pública de Ruralidad Distrital y el despliegue de emprendimientos rurales en la ciudad

Estas zonas han logrado una relativa preservación de sus territorios consecuencia de la constitución de la “Política Pública de Ruralidad Distrital”, campo de acción y administración local que realza la necesidad de establecer acuerdos con otros entes territoriales, actores económicos y sociales de la región, dirigidos a la integración urbano-rural y regional, y a las demás acciones relacionadas con el medio rural del Distrito. Esta disposición reglamentaria se plantea como uno de sus principales objetivos, la protección del patrimonio ambiental donde se destaca el agua, la diversidad biológica, el oxígeno, la energía y los alimentos, que son indispensables y benefician a las poblaciones urbanas y rurales. Esta política fue aprobada por el gobierno distrital mediante el Decreto 327 del 25 de julio de 2007, con lo cual se convierte en el instrumento que rige a todas aquellas áreas rurales contenidas dentro del límite administrativo del territorio Distrital.²²

La incidencia de la Política Pública de Ruralidad Distrital, fortaleció y desplegó alternativas diversas de desarrollo, entre ellas los servicios turísticos, agro-productivos, de gestión ambiental, y asociativos. A partir de un rastreo a las iniciativas productivas, han persistido una gama variada

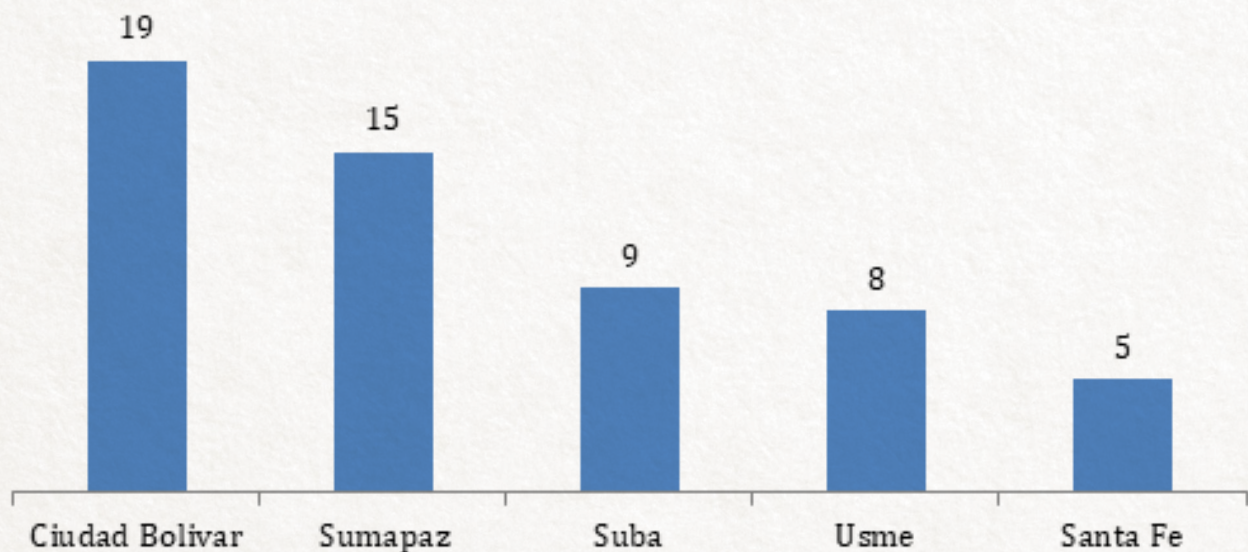
21 La tragedia de un río que se niega a morir. <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-tragedia-de-un-rio-se-niega-morir> Consultado: 24 de agosto de 2008.

22 Los ejes y programas de la Política Pública de Ruralidad Distrital son : i) Territorialidad, con los programas de: Manejo de áreas protegidas del Distrito Capital; Conservación del territorio rural; Hábitat y calidad de vida para los asentamientos humanos rurales del Distrito; Servicios públicos para el mejoramiento de la calidad de vida de la población rural; Ciencia, investigación y tecnología rural; Control de procesos de expansión urbano y pacto de borde; Reciprocidad urbano-rural en el uso y manejo del territorio rural y el Programa de integración regional. ii) Desarrollo humano y sostenible, productividad y seguridad alimentaria, con los programas de: Seguridad hídrica y cultura del agua; Productividad y reconversión agropecuaria sostenible; Seguridad alimentaria y complementariedad y autoabastecimiento; Productividad y reconversión tecnológica para la agroindustria sostenible; Servicios productivos y Protección integral de la familia campesina y de los habitantes rurales. iii) Identidad y culturas campesinas, con los programas de: Fortalecimiento de las culturas campesinas e interculturalidad y, Igualdad de oportunidades para las Mujeres. iv) Institucionalidad Democrática: Desarrollo institucional para la ruralidad distrital; Gestión de riesgo para las aéreas rurales del Distrito; Creación y fortalecimiento de redes sociales y Tratamiento de conflictos territoriales rurales. Decreto 327 del 25 de julio de 2007.

de sistemas microempresariales, entre los que se destacan 56 emprendimientos de este tipo. Las localidades de Ciudad Bolívar y Sumapaz presentan el mayor número de casos, 19 y 15 respectivamente. La localidad que presenta menor número es la de Santa Fe con 5 iniciativas. Por su parte Suba y Usme presentan rasgos intermedios en los casos identificados. En estos casos se destacan actividades vinculadas a mercados agrícolas y no agrícolas. Dentro de los cuales se encuentran los ámbitos de la producción de alimentos, el turismo y el sector artesanal. (Pérez, M. 2011)

Según los resultados obtenidos en terreno, se deduce que los sectores agrícola y pecuario, son los que presentan mayor frecuencia, 41.1% y 32,1% respectivamente. Las experiencias dirigidas al sector social y comercial tienen una importante participación dentro de la distribución, 12,5% y 7,1% respectivamente. El sector turismo y artesanal muestran el menor número de casos. Para un detalle de las formas de reproducción de ingresos provenientes de actividades rurales pueden consultarse los siguientes gráficos y tablas:

Gráfica No. 13. Número de iniciativas productivas identificadas por localidad con registro comercial



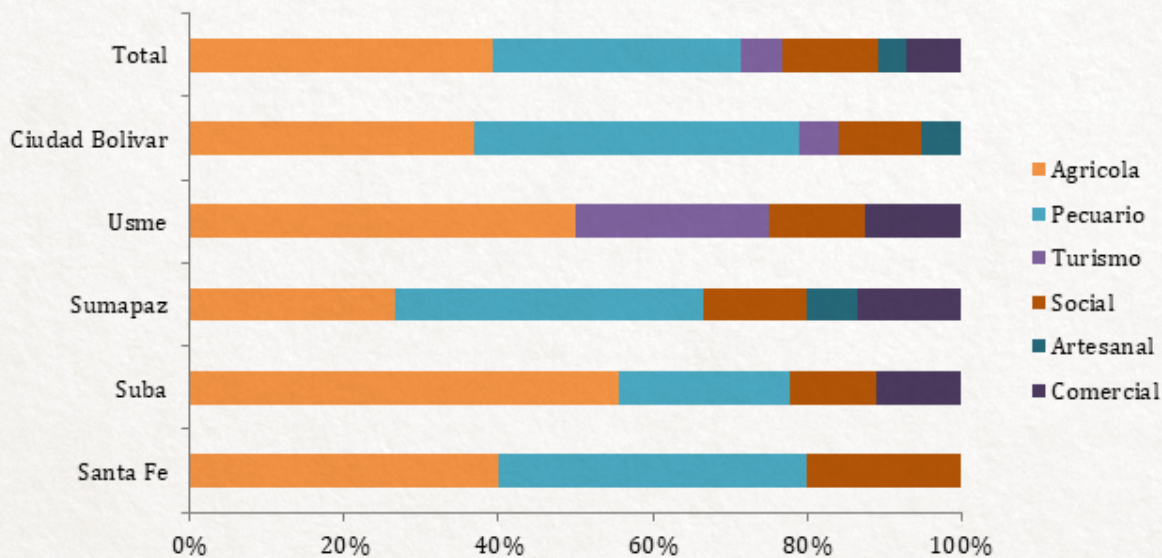
Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011.

Tabla No. 4. Orientación de las iniciativas productivas según sector productivo, por localidad

Localidad	Sector Productivo						Total
	Agrícola	Pecuario	Turismo	Social	Artesanal	Comercial	
Santa Fe	2	2	0	1	0	0	5
Suba	5	2	0	1	0	1	9
Sumapaz	4	6	0	2	1	2	15
Usme	4	0	2	1	0	1	8
Ciudad Bolívar	7	8	1	2	1	0	19
Total	22	18	3	7	2	4	56
	39,3%	32,1%	5,4%	12,5%	3,6%	7,1%	100%

Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011

Gráfica No. 14. Participación de cada localidad en los sectores productivos



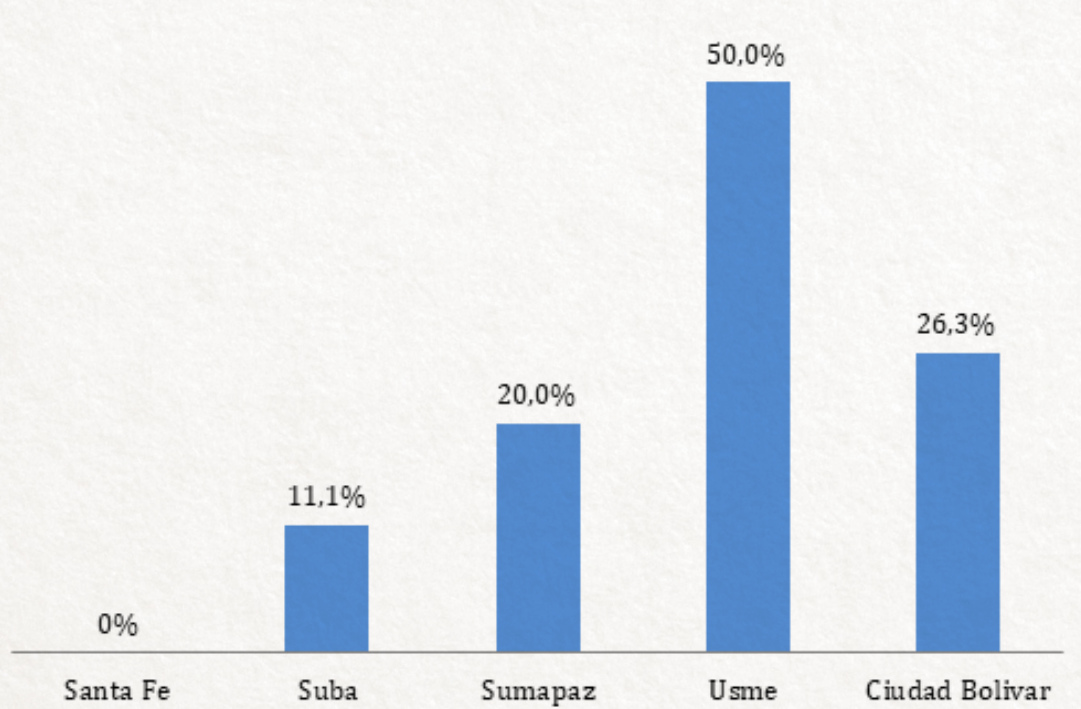
Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011

Tabla No. 5. Iniciativas productivas con registro comercial

Localidad	Iniciativas productivas identificadas	Iniciativas con registro comercial (NIT)	%
Santa Fe	5	0	0%
Suba	9	1	11,1%
Sumapaz	15	3	20,0%
Usme	8	4	50,0%
Ciudad Bolívar	19	5	26,3%
Total	56	13	0,232

Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011

Gráfica No. 15. Iniciativas productivas con registro comercial



Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011.

Tabla No. 6. Emprendimientos productivos y de conservación de recursos naturales por Localidad

Localidad	Emprendimientos productivos y de conservación	Localidad	Emprendimientos productivos y de conservación
Santa Fe	Porcicultura con procesamiento de abonos	Usme	Asocristalina E.S.P.
	Sistema orgánico agricultura orgánica		Cooperativa Productora y Comercializadora de Abonos y Productos Agrícolas Orgánicos. COPROAGROUSME
	Porcicultura trampa de solidos		Corporación Integral Eclipse “Corpoeclipse”
	Granja integral auto sostenible		Cooperativa de Trabajo Asociado Farmaverde
	Proyecto de arborización nativa		Granja Buenavista
Suba	Surcos Verdes SAT. Agricultura Orgánica		Lácteos La Morita
	Biotech		Lácteos y Conservas Los Soches
	Cultivo casero		Fuerza Juvenil Rural Semillas de Agua
	Sueños de Juventud Rural		Lácteos Santa Mónica
	Producción polifacética del Sr. Mauricio Salazar		Granja Avícola San Alejo
	Promotores Ambientales		Lácteos Castilblanco
	Ganadería de la Sra. Emperatriz Quevedo		Lombricultivo de Diana Zapata
	Productos de soya		Ensilajes
Agricultura de la Sra. Rosario Pinilla	Fresas Orgánicas Mochuelo		
Cultivo Agrícola “Elevar la capacidad de mejoramiento”	Ecotemática		
Sumapaz	Asosumapaz	Ciudad Bolívar	Asopasquilita
	El Cochinito Sumapaceño		Fresas Andrea
	Maxi Aseo		Productores Asociados del Campo. PROASCAMPO
	Finca La Argelia		Asociación de Productores Agropecuarios Ambientales Rurales. ASOPROAM
	La Esperanza		Producción de Huevo Semi-Criollo Gallinas Felices
	Finca Los Pinos		Hortalizas Orgánicas Carrero
	Unidades productivas de personas en condición de discapacidad. El Nuevo Horizonte		Productores Agropecuarios Lecheros de Pasquilla. PRO-ALPAQ
	Proyectos Productivos Pedagógicos		Corazón Verde
	Finca Mesetas		Producción de Huevos Antonio Torres
	Finca La Primavera		Ganaderos Asociados del Campo. GANACAMPO
	José Domingo Gutiérrez		Asolecheros de Santa Rosa
	Productores Campesinos de Sumapaz. PROCAMSU		Telares Santa Rosa
	Cooperativa de Trabajo Asociado. Brisas del Sumapaz		
	Fundación Ambiental Campesina Oro Azul de Sumapaz. FACOAS		
	Red de Tejedoras de Peñalisa		Jóvenes en Acción para Mochuelo Alto. JAPAMA

Fuente: Tomado de Pérez, M. 2011

La información suministrada manifiesta que los principales factores internos que orientaron el desarrollo de las iniciativas fueron:

- Creación de espacios ocupacionales frente a la ausencia de condiciones reales de empleabilidad. En algunos casos las iniciativas se originan en la ausencia de oportunidades para la vinculación a los mercados laborales y de ingresos económicos suficientes para cubrir las necesidades básicas de las personas.
- Abastecimiento familiar. Dado que las personas no contaban con recursos para asegurar sus condiciones materiales, la implementación de la iniciativa también resultaba ser una alternativa para abastecerse de alimentos y víveres de consumo interno.
- Aumento de la productividad. En otros casos, las iniciativas son el resultado del interés de las personas por mejorar los procesos productivos que llevaban a cabo. En general antes de formalizar estos procesos, las personas manifiestan que realizaban actividades con bajo nivel de “racionalidad”. La implementación de estas iniciativas les permitió mejorar las estrategias de comercialización y producción, y su nivel de rentabilidad en bienes y servicios ofertados.

Cabe destacar ante esta compleja realidad, que existen otros avances en la formulación de políticas en materia ambiental y rural, en este sentido es notable, pero muy poco conocidas y aplicadas las disposiciones de:

- Política para la gestión de la conservación de la biodiversidad.
- Política para el manejo del suelo de protección en el Distrito Capital.

- Política pública distrital de educación ambiental.
- Política pública de humedales del Distrito Capital.
- Política de producción sostenible para Bogotá
- Política Distrital de salud ambiental
- En proceso de formulación: La política pública de eco-urbanismo y construcción sostenible.

Una labor importante en defensa del territorio rural en la ciudad lo vienen liderando sus pobladores, en especial el proceso urbano - campesino y popular, de las veredas y barrios de la Cuenca del Río Tunjuelo. En ello se desarrollan permanentemente múltiples audiencias públicas movilizaciones, así mismo de recoger el conocimiento elaborado por diversos ciudadanos y académicos de Bogotá que se han indignado ante una situación como la mencionada que junto a incontables jornadas de trabajo en asambleas, caminatas y conversatorios por las veredas y barrios, en los extremos de Bogotá, esto acompañado de lecturas, encuentros de saberes, se realizaron con compromiso y participación activa permanente de la población, no solo por la no expansión, sino también, por el reconocimiento de la deuda social que tiene el gobierno distrital y regional con este territorio.

Una experiencia notable la han producido las mujeres rurales, quienes mediante diversos esfuerzos organizativos han formalizado acciones de interlocución con el gobierno de la ciudad, en el marco de proyectos para el abastecimiento de alimentos, la protección de las fuentes hídricas, el diseño e implementación de alternativas al desarrollo, como el turismo rural y comunitario, las producción de hortalizas bajo principios agroecológicos, entre otros. En el siguiente Cuadro No. 1 se detallan estas acciones colectivas, que fueran apoyadas en su momento por la Secretaria Distrital de la Mujer:

Cuadro No. 1. Formas asociativas por localidades lideradas por mujeres rurales. Bogotá 2016

Ciudad Bolívar	Usme	Suñá	Chapinero	Santa Fe	Sumapaz
<ul style="list-style-type: none"> Asociación de campesinos para el desarrollo de Pasquilla (Asopasquillita) Cultivadoras de Vida Organización Las Quimbanas 	<ul style="list-style-type: none"> Agrupación "Chacuas" de Mujeres Campesinas Corporación sembradoras de identidad Corporación Mujer y Tierra Colectivo Las Margaritas Colectivo Manos Creando 	<ul style="list-style-type: none"> Colectivo de Mujeres campesinas de la ruralidad de Suñá - Chorrillos 	<ul style="list-style-type: none"> Colectivo de Mujeres Verjón Bajo 	<ul style="list-style-type: none"> Colectivo de Mujeres Verjón Bajo 	<ul style="list-style-type: none"> Comité veredal de Mujeres de las Animas Red de Comités Veredales de Mujeres de Sumapaz Comité Veredal de Mujeres de Betania Comité Veredal de la Unión

Fuente: Elaboración propia a partir de datos Secretaria Distrital de la Mujer. 2016

No obstante, a lo anterior la propuesta actual del POT, según el Diagnóstico de la Secretaria Distrital de Planeación (2017), se considera hacer uso del suelo rural y de áreas correspondientes la Estructura Ecológica Principal de la ciudad para desarrollos inmobiliarios, las zonas proyectadas para este fin son:

- Lagos de Torca, uso de 1.800 Ha para el desarrollo inmobiliario de 110.000 viviendas.
- Ciudad norte, uso de 3.700 Ha para la construcción de 384.000 viviendas.
- Ciudad Río Bogotá, sobre 2,459 Ha la construcción de 180.000 viviendas.
- Lagos del Tunjuelo, uso de 431 Ha para la construcción de 66.000 viviendas.
- Plan Zona de Usme, uso de 600 Ha para construir 50.00 viviendas.
- Cierre del borde sur, uso de 740 ha para el desarrollo urbanístico de 80.000 viviendas.

El problema es la preocupante incertidumbre con la suspensión del Plan de Ordenamiento Territorial que dejó la pasada administración de la ciudad, "Bogotá más Humana (2011-2015)". De hecho, el panorama que se muestra en la actualidad, desde la perspectiva del gobierno de la ciudad es el de activar las bases del Plan de Ordenamiento (2006-2010) en el que se privilegian megaproyectos de vivienda en la periferia de la ciudad, amenazando áreas de conservación, reservas forestales y zonas rurales.

RECOMENDACIONES

El énfasis de las distintas recomendaciones que se surten de esta mesa de trabajo se centra especialmente en dos aspectos primordiales: conciliar las políticas distritales de ruralidad con las demás políticas distritales y algunas de alcance nacional, y unificar las diferentes instancias de coordinación de Políticas y Programas de urbano-rurales en el Distrito capital.

En términos de la estrategia de i) conciliar las políticas distritales de ruralidad y las demás políticas estimadas como compatibles en su desa-

rollo, ilustramos a continuación un mapeo de sus posibles instancias, tanto normativas como de políticas, mediante lo cual se puede realizar un

ajuste del tema de ruralidad en la discusión del POT para Bogotá:

Gráfica No. 16. Vínculos de la Política Pública de Ruralidad Distrital con políticas afines en su desarrollo.



Fuente: elaboración propia a partir de aportes de Peinado Solano, Jesús Emilio. Bogotá, 2 de marzo de 2018. “Aportes a la discusión sobre ruralidad, ambiente y el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial- POT del Distrito Capital de Bogotá”.

En cuanto a la ii) compatibilidad entre la políticas, lineamientos y estrategias implicadas en el orden nacional como distrital, podemos distinguir en el siguiente gráfico, el mapeo de direccionamientos interinstitucionales, que son de vital importancia para armonizar las diferentes instancias de coordinación para el desarrollo de las políticas y programas para

el ordenamiento territorial del ámbito rural, como del enlace necesario con un iii) proceso coherente y combinado entre los diversos sistemas, comités, consejos, comisiones, unidades y mesas que se han creado en torno al favorecimiento de la gestión administrativa en favorecimiento de la territorialidad urbano-rural en la ciudad de Bogotá:

Trabajo con especialistas convocada por Bogotá
Cómo Vamos:

iv) Incorporar en el marco general de POT la figura de **Zona de Reserva Campesina** (ZRC) u otras figuras de gestión social (**Pactos de Borde**) a fin de frenar el avance de la frontera urbana y desarrollar con ello:

- Dotación de Plazas de Mercado Local para la distribución de la producción campesina.
- Estrategias de economía campesina mediante tecnologías limpias (agroecología, labranza mínima, entre otras);
- Asistencia técnica integral (Escuelas de Campo de Agricultores ECA)

v) Incorporar **infraestructura dotacional para el acceso a servicios públicos** que aseguren el bienestar y la calidad de vida de las **viviendas rurales**. Preservando **la Red de Acueductos Veredales** como figura de ordenamiento comunitario especial en el acceso al recurso hídrico.

vi) Ante el Hallazgo Arqueológico de la Hacienda El Carmen (Localidad de Usme) y su conectividad con el borde sur de la ciudad, incorporar en el POT el **Plan de Manejo Arqueológico** con las dotaciones necesarias para el fomento de corredores ecológicos y turístico-comunitarios, a fin de generar una oferta cultural para la ciudad con criterios de conservación de la cultura campesina.

vii) Integrar en el POT la **escala de las Economías Campesinas de la Ciudad a la Gerencia para la Planeación y el Desarrollo Rural del Distrito**, a fin de consolidar sus vínculos

para la región, en términos de su oferta ambiental, turística y alimentaria.

Criterios preventivos²³:

- Llevar a cabo un diagnóstico de trazabilidad de los alimentos producidos en la zona rural de Bogotá (calidad de agua; características físico-químicas, así como bióticas del suelo).
- Fortalecer la participación institucional de organizaciones autogestionadas con criterios productivos y empresariales por los propios pobladores rurales.
- Promover a las organizaciones de mujeres para el fomento de mercados campesinos en la ciudad a fin de consolidar agro-redes y nutri-redes locales de producción campesina y de su inclusión a mercados urbanos de alimentos.

El conjunto de las propuestas y criterios preventivos que recoge este documento, conducen a un debate de fondo y que tiene coherencia con las ideas que desde las organizaciones campesinas, vienen planteándose en torno a siete temas que se dejan para el debate, en torno a las orientaciones que en esta materia, adopte el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital:

1. Garantizar Derechos de Propiedad de la Tierra (Propietarios, tenedores, poseedores, y ocupantes de buena fe exentos de culpa);
2. Cerrar las brechas de la expansión inmobiliaria sobre las localidades que tienen suelo rural y de conservación;

²³ Otros elementos a tener en cuenta más allá del POT

3. Definir los límites de sostenibilidad de las actividades agro-productivas, especialmente en las localidades de Suba, Chapinero y Santa Fe, combinando en ello acciones de fortalecimiento al pago por servicios ambientales.
4. Para el caso de la Localidad del Sumpaz, allí debe mantenerse un tratamiento especial, en cuanto a la implementación de la figura de Zona de Reserva Campesina y su integración regional;
5. Para los casos de las Localidades de Usme y Ciudad Bolívar, conforme a su extensión y población en términos de los usos agropecuarios de la economía campesina que la sustenta, las comunidades proponen crear la Localidad número 21 y allí proyectar un desarrollo rural vinculado al área urbana distrital;
6. Destinar mayores recursos de inversión a zonas rurales, a fin de consolidar agro-redes y nutri-redes de producción campesina y de su inclusión a mercados urbanos de alimentos. En ese contexto se propone integrar a la proyección de la Gerencia para la Planeación y el Desarrollo Rural del Distrito, la escala de estas economías campesinas locales, consolidando sus vínculos para la región, en términos de su oferta ambiental, turística y alimentaria;
7. Creación de la Secretaria Distrital de Asuntos Rurales con funcionarios idóneos en el

campo de la planeación agrícola, zootecnia, medicina veterinaria, agroecología, geografía rural, conservación y uso de biodiversidad, como de la gestión ambiental con enfoque territorial para el ordenamiento urbano-rural.

En síntesis, la integración de los territorios rurales al desarrollo de la ciudad de Bogotá implica un ejercicio de concertación amplia, que comprometa a la administración pública con las organizaciones campesinas en la construcción de propuestas concertadas de su ordenamiento. Del mismo modo convenir el mapeo de pactos territoriales que definan las formas de interacción y cooperación de los niveles gubernamentales, las organizaciones campesinas y los sectores privados, a fin de priorizar decisiones mancomunadas. De esta manera se avanzará en otorgar importancia a la creación de nuevas formas de institucionalidad y el alcance de consensos en la definición de lineamientos públicos que asuman el compromiso en la gestión y cumplimiento de los intereses pactados y proyectados en el POT de la ciudad.

En definitiva, este no es un asunto solamente de trascendencia político administrativa, debe reflejarse en sistemas de información geográfica que localice las prioridades del ordenamiento, y sea esta la carta de navegación de la gestión pública y del desarrollo de las inversiones del gobierno distrital, para las periferias urbano-rurales que componen a la ciudad de Bogotá.

REFERENCIAS

- Benton-Short, L and Rennie-Short, J. (2013). *Cities and Nature. Critical Introductions to Urbanism and the City*. Routledge. 2nd Edition.
- CEPAL. (2005). Boletín demográfico Demographic Bulletin. AMÉRICA LATINA: PROYECCIONES DE POBLACIÓN URBANA Y RURAL 1970-2025. Recuperado de: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/8/22688/BD76.pdf>
- Dureau, F; Dupont, V; Lelièvre, É; Lévy, J-P y Lulle, T. (2002). *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional*. Alfaomega
- FAO. (2013). *Pobreza rural y políticas públicas en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Fao. Recuperado en: [En: http://www.fao.org/3/a-i3069s.pdf](http://www.fao.org/3/a-i3069s.pdf)
- FAO. (2014). *Las Ciudades más Verdes en América Latina*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). Puede descargarse en: <http://www.fao.org/ag/agp/greenercities/pdf/GGCLAC/Ciudades-mas-verdes-America-Latina-Caribe.pdf>
- Hernandez, A y Julio, M. (2014) *Territorios ambientales de Bogotá. Historías de Acción Colectiva*. Bogotá Humana
- Instituto Marron para la Gestión Urbana de la Universidad de Nueva York y el Departamento Nacional de Planeación de Colombia (2017) <http://atlasexpansionurbanacolombia.org/>
- Peinado, J. (2015) *La Andragogía, las Buenas Prácticas Agrícolas- BPA y otras Estrategias Claves para el Desarrollo Rural en Colombia con énfasis en Cundinamarca*. Incoder en liquidación, Dirección Territorial Cundinamarca, Programa de Adecuación de tierras. Bogotá D.C., Diciembre de 2015. Presentación.
- Peinado, J (2013). *Revisión, Evaluación y Seguimiento a la Política Pública de Ruralidad y Medio Ambiente en Bogotá D.C.: Primera Aproximación*. Personería Delegada para la Protección del Medio Ambiente y Asuntos Rurales y Agrarios en Bogotá D. C. Bogotá, Abril de 2013. Presentación.
- Pérez, M & Clavijo, N. (2012) *Experiencias y enfoques de procesos participativos de innovación en agricultura*. FAO. En: <http://www.fao.org/docrep/017/i3136s/i3136s.pdf>
- Pérez, M (2011) *Pobladores y Espacios Rurales en la Ciudad de Bogotá. La voz de los actores locales*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá (SDDE) (2015). *Cuadernos de Desarrollo Económico. Principales resultados del Censo de ruralidad*. DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SOCIOECONÓMICOS Y REGULATORIOS. SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2014) *Así se viven los Cerros. Experiencias de habitabilidad*. En: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Noticias2015/SDP_lanza_publicacion_Asi_se_viven_los_Cerros_Experiencias_d/Experiencias-de-habitabilidad-cerros.pdf
- Secretaria Distrital de Planeación. (2017) *Diagnóstico general del POT Bogotá*. http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2016/diagnostico_general

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES EN INTEGRACIÓN REGIONAL*

INTRODUCCIÓN

El departamento de Cundinamarca y Bogotá constituyen una región de gran importancia en el contexto del país. En ella tienen asiento la capital de Colombia, Bogotá y 116 municipios. Es el principal centro político y administrativo del país, el principal núcleo económico, competitivo, empresarial y laboral, así como el más importante centro logístico, de conectividad y de tecnologías de información y comunicación.

En la región tiene asiento la mayor aglomeración de población y de actividades productivas, con tendencia de crecimiento permanente, por lo que se estima que en 2025 vivirán en ella más de 12 millones de personas. Esto significa que el departamento, Bogotá y los municipios tendrán que gestionarse como un espacio habitable, próspero, innovador, incluyente y sostenible, que entienda y viva su rol como articulador regional y global.

Para lograrlo, Bogotá y Cundinamarca tienen enormes desafíos para planificar y ordenar el territorio, asegurar la sostenibilidad ambiental y el abastecimiento hídrico, calificar el capital humano, masificar el acceso a tecnologías de información y comunicación, fortalecer la infraestructura de vías, solucionar el déficit cuantitativo

y cualitativo de vivienda, dotar a los municipios de equipamientos vitales, garantizar la seguridad, ampliar la capacidad logística y generar una cultura ciudadana participativa, propositiva y solidaria, acorde con las posibilidades de desarrollo de la región.

En este marco, cobra especial importancia el entorno metropolitano de La Sabana de Bogotá, conformado por la capital y más de 20 municipios, en donde se presentan fuertes y marcadas interrelaciones en aspectos como la economía de la región, las dinámicas demográficas, la movilidad cotidiana, los servicios públicos, la estructura ecológica y el uso del suelo, entre otras.

Todo lo anterior exige priorizar las acciones que conduzcan a fortalecer la integración regional, en el entendido de que somos “un solo territorio”, donde se requiere trabajar conjuntamente a partir de una visión compartida de desarrollo futuro, de una agenda programática común y de la articulación entre las entidades territoriales que conforman la región, para lograr que aumente el bienestar y prosperidad de todas las personas que habitan y se relacionan con ese territorio.

* Este capítulo fue elaborado por Dirección de Gestión Regional de la Cámara de Comercio de Bogotá. Director: Mauricio Molina Rodríguez. Se agradece la participación y aportes en la mesa técnica de los siguientes expertos: Paola Gómez de la Secretaría Distrital de Planeación; Eduardo Restrepo de Secretaría Distrital de Planeación; Santiago Higuera de Secretaría Distrital de Planeación; Juan Guillermo Plata de la Secretaría Distrital de Planeación; Diego Velandia de la Universidad de los Andes; Juan Carlos Garzón de Universidad Nacional de Colombia; Diego García de Región Administrativa y de Planeación Especial RAPE; Juan Carlos Camelo de Sabana Centro Cómo Vamos y Natalia Pineda de Sabana de Centro Como Vamos.

CONTEXTO

Bogotá y los municipios de Cundinamarca comparten muchos aspectos, además de su ubicación geográfica, lo que se refleja en un crecimiento poblacional importante, llegando a duplicar en los últimos 30 años la población²⁴ y expandiendo el área urbana casi 30 veces en los últimos 50 años²⁵. Ese crecimiento poblacional y esa expansión urbana se caracterizan por:

- El crecimiento urbanístico no es ni ha sido organizado y, en la mayoría de los casos, no contempla la integración con los municipios vecinos ni la armonización de sus esquemas de ordenamiento del suelo.
- Los grandes movimientos poblacionales al interior del territorio, así como la adopción de visitantes que vienen de otros lugares del país, genera una dinámica social y económica muy característica para la región.
- La localización productiva y comercial se ubica en los mismos corredores de carga y movilización.
- Se comparten los mismos ecosistemas, destacando los páramos de Guerrero y Sumapaz, las mismas fuentes hídricas para el suministro de agua, así como la misma responsabilidad en el manejo y recuperación de las cuencas hídricas.
- La dinámica económica y social demuestra que diariamente los ciudadanos mantienen relaciones entre los municipios y la ciudad, así como entre ellos mismos.
- El sistema educativo y de formación para el trabajo presenta una dinámica centralizada, localizándose en apenas 7 municipios y en la capital, promoviendo una interrelación más estrecha entre Bogotá y los municipios.

Algunos datos que reflejan la realidad de Bogotá y Cundinamarca, referidos especialmente a la capital y 25²⁶ municipios circunvecinos, se detallan a continuación:

- Entre los años 2000 y 2010, el perímetro urbano se multiplicó en varios municipios: Funza y Tocancipá, casi 3.7 veces; Cota y Mosquera, casi 3.4 veces; La Calera, casi 2.7 veces; Bojacá, Chía, Gachancipá, Sibaté y Tenjo, casi 1.9 veces²⁷.
- Entre los años 2011 y 2014, experimentamos grandes movimientos poblacionales dentro del territorio: 148.344 personas cambiaron de residencia entre los municipios del entorno, número que supera la población de Chía (123.673)²⁸; las 19.671 personas que llegaron a Bogotá procedentes de los municipios del entorno superan

24 Fuente DANE

25 Secretaría Distrital de Planeación (2013), El Distrito Capital de Bogotá y su apuesta de integración regional en el marco de la Bogotá Humana.

26 Arbeláez, Bojacá, Cabrera, Cajicá, Chía, Chipaque, Choachí, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, Granada, Gutiérrez, La Calera, Madrid, Mosquera, Pasca, San Bernardo, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tabio, Tocancipá, Zipaquirá

27 Secretaría Distrital de Planeación, DIRNI (2014), con base en “Región Metropolitana de Bogotá: Una visión desde la ocupación del suelo”

28 DANE, Encuesta Multipropósito, 2014

a los inmigrantes de cualquier otro municipio del país, exceptuando aquellos que provienen de Barranquilla (19.676)²⁹; 19.281 personas cambiaron de residencia desde y hacia el entorno (sin Bogotá)³⁰

- El entorno metropolitano concentra gran parte de la actividad económica de la región y del país: contamos con el principal aeropuerto de Colombia y uno de los principales de América Latina; el territorio aporta el 28% del PIB (toda Cundinamarca y Bogotá aportan el 31%)³¹; el 35% de las empresas del país se localizan en Bogotá y el entorno, de las cuales el 29% en Bogotá y el 4.5% en Cundinamarca³²
- Diariamente se desplazan 1.352.272 viajes intermunicipales en el entorno metropolitano, de los cuales más 520.000 tienen como origen o destino a Bogotá³³
- El territorio es habitado alrededor de una misma cuenca hidrográfica: el 95% de los habitantes de la Cuenca Hidrográfica del río Bogotá se concentra en los municipios del entorno metropolitano: 80% en Bogotá y 15% en 19 municipios³⁴

Todo lo anterior, plantea el imperativo de crear una identidad compartida; la idea de ser un solo territorio implica que la tradición individualista dis-

minuya y se convierta en una oportunidad para el crecimiento sostenible de una sola región. Un gran reto es pensar, planificar y actuar como un solo territorio integral, sostenible y próspero.

En ese sentido, la Ley 614 de 2000 establece la obligatoriedad de conformación del comité de integración territorial, como un mecanismo de integración, coordinación y armonización de las diferentes entidades competentes en materia de ordenamiento del territorio, para la implementación de los planes de ordenamiento territorial, entre los municipios de un mismo departamento que conformen un área metropolitana y en aquellos municipios y distritos que tengan un área de influencia donde habite un número superior a 500 mil habitantes³⁵.

En respuesta a lo anterior, Bogotá y municipios circunvecinos, crearon en el 2015 el Comité de Integración Territorial (CIT), donde la Cámara de Comercio de Bogotá ejerce como secretaria técnica, el cual tiene como propósito concertar la visión estratégica de desarrollo futuro de las entidades territoriales que lo conforman, definir una agenda programática común que defina y precise los proyectos y normas de escala regional que se deben incluir para los próximos 12 años, y articular la implementación de los Planes de Ordenamiento Territorial. Hoy el CIT está conformado por la Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, 22 municipios³⁶, la CAR y Corporinoquia, y cuenta con el respaldo de organizaciones del orden nacional y de aliados estratégicos públicos y privados.

29 Ibid

30 Ibid

31 DANE, Cuentas nacionales 2014

32 Cámara de Comercio de Bogotá, Balance de la Economía de la región Bogotá – Cundinamarca, 2016

33 Fuente: encuesta de movilidad 2011, Cálculos: DIRNI – SDP. Cartilla “Somos un Solo Territorio”, convenio SDP, U Sabana, CCB, 2017

34 Secretaría Distrital de Planeación, a partir de información contenida en el Expediente del Fallo sobre el Río Bogotá, 2014

35 Artículos del 1 al 3 de la Ley 614 de 2000.

36 Los municipios que conforman el CIT son: Bojacá, Cajicá, Chía, Choachí, Cota, Facatativá, Fusagasugá, Funza, Granada, La Calera, Madrid, Mosquera, Pasca, Sesquilé, Sibate, Soacha, Sopó, Tabio, Tocancipá, Ubaque, Zipacón y Zipaquirá

Frente al primer propósito, en el marco del CIT se logró la concertación de una visión estratégica de desarrollo futuro del área de influencia³⁷, que señala: “En el 2030, el área de influencia del CIT será una región reconocida en el ámbito nacional e internacional por la integración y optimización de las potencialidades de cada municipio, en torno a un desarrollo ambiental y alimentario sustentable, planificada estratégicamente, con una institucionalidad sólida en torno a una economía de servicios, agroindustrial, turística, industrial y logística, que nos permita ser competitivos, tecnificados e innovadores. Con una sociedad comprometida con la generación de su identidad y arraigo cultural, participativa y consciente de su responsabilidad social, con un sistema de movilidad y transporte interconectado y articulado para toda la región, logrando así mayor calidad de vida, reflejada en el bienestar y felicidad de su población”.

A partir de dicha visión, los integrantes del CIT establecieron, por consenso y de manera colectiva, siete líneas estratégicas para la definición de la agenda programática común, a saber: 1 – Territorio con desarrollo sostenible; 2 – Gobernanza regional; 3 – Territorio interconectado y articulado; 4 – Territorio con sostenibilidad ambiental y seguridad alimentaria; 5 – Territorio competitivo e innovador; 6 – Territorio equitativo; 7 – Ciudadanía con identidad regional.

Para cada una de estas líneas estratégicas, los miembros del CIT priorizaron proyectos de corto, mediano y largo plazo, orientados todos a enfrentar los principales retos regionales y aportar a la productividad, competitividad, desarrollo y sostenibilidad de la región.

A la luz del proceso de formulación del POT, se suscribieron Acuerdos Técnicos de Ordena-

miento Territorial Regional, en las subregiones de oriente, sur, centro y occidente, de los cuales se resaltan como proyectos estratégicos para la región los siguientes:

- Aspectos ambientales: i) Consolidar la estructura ecológica regional que integre los corredores ecológicos viales y los cuerpos de agua de toda la Sabana de Bogotá. ii) Dar cumplimiento a la Sentencia del Río Bogotá.
- Conectividad regional: i) RegioTram (trenes regionales) del centro y norte; ii) Transmilenio hasta Sibaté y Siberia; iii) Construcción de una terminal intermodal para occidente que integre el Regiotram, Transmilenio y los buses intermunicipales; iv) Dar continuidad a las vías de Bogotá hacia la región tales como: la Autopista Norte, carrera séptima, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Boyacá, calle 170. Ampliación de la Vía Bogotá–Choachí y su conexión con la Perimetral de Oriente y construcción de la Calle 63 hasta el Aeropuerto Eldorado II; v) Conformación de una autoridad metropolitana de transporte público que administre y articule el transporte intermunicipal.
- Equipamientos regionales: i) Nodo de servicios regionales; ii) Nodos logísticos de abastecimiento de productos alimenticios en Oriente y en La Sabana; iii) Plataforma logística en Soacha; iv) Creación del SENA regional de Chía y sedes de universidades en Chía–Cajicá–Zipaquirá; construcción del Centro de Ciencia, Tecnología e Innovación de Cajicá y del Centro de Educación Supe-

37 Artículo 4 de la Ley 614 de 2000. “Se entenderá por área de influencia el territorio conformado por la capital de departamento o municipio principal y municipios circunvecinos, en los cuales se presenten hechos que hagan indispensable la implementación conjunta de los planes de ordenamiento territorial tales como fenómenos de conurbación, relaciones estrechas en el uso del suelo o relaciones estrechas en la prestación de servicios públicos. La definición del área de influencia deberá hacerse en consenso ente los municipios que cumplan con las características para su conformación”.

rior en Funza para Sabana Occidente y v) Las terminales de transportes en Soacha, Zipaquirá y La Calera.

- Servicios públicos: i) PTAR Canoas; ii) Definición de las áreas para la disposición final de residuos sólidos de carácter regional.

Un hecho a destacar son las iniciativas conjuntas que han logrado planificarse y cofinanciarse entre el Gobierno Nacional, Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y/o municipios, como la PTAR Canoas, obras de infraestructura vial, construcción de parques naturales regionales y el Regio-Tram (ya mencionado), todas relacionadas con asuntos estratégicos de la región.

Otro avance importante en materia de integración regional es que en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1454 de 2011, que promueve procesos asociativos entre entidades territoriales para la conformación de alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo autónomo y autosostenible de las comunidades³⁸, Bogotá, Cundinamarca, Boyacá, Meta y Tolima crearon la Región Administrativa y de Planificación Especial – RAPE en el año 2014, con el propósito de impulsar y articular planes regionales de desarrollo económico y ambiental en su territorio. La RAPE busca como la entidad que lidera el proceso de regionalización en el centro del país, con el propósito de alcanzar un desarrollo económico, ambiental y social, que genere mayores índices de inversión y competitividad en los cinco territorios asociados.

Las funciones de la RAPE son:

1. Propender por la coherencia y articulación de la planeación regional.

2. Asesoría técnica en asuntos de carácter regional.
3. Promover la generación de capacidades de gestión.
4. Incorporar la dimensión regional en los Planes de Ordenamiento Territorial - POT y los Planes de Desarrollo Departamental - PDD.
5. Planificación y Gestión de los recursos naturales.
6. Gestionar recursos financieros nacionales, de cooperación y privados- APP.
7. Formular y Ejecutar proyectos de interés regional.
8. Asumir competencias delegadas por sus socios y el Gobierno Nacional

La RAPE Región Central define los siguientes ejes estratégicos:

- Competitividad y proyección internacional
- Infraestructura de transporte, logística y servicios públicos
- Seguridad alimentaria y desarrollo rural
- Sustentabilidad ecosistémica
- Gobernanza y buen gobierno

Las iniciativas de integración regional mencionadas y otras, como la Asociación de Municipios de

38 Artículos del 9 al 20 de la Ley 1454 de 2011.

Sabana Centro y Región Vida³⁹, los procesos que incorporan y los logros que ya han alcanzado, evidencian una voluntad política e institucional de trabajar en forma articulada por resolver problemas críticos y comunes en el territorio; así mismo, han contribuido de manera significativa a la construcción de confianza y a demostrar que el trabajo mancomunado es definitivamente la vía que se debe recorrer.

Estos procesos de integración regional deben tener continuidad, consolidarse y complementarse, pues aún son muy jóvenes e incipientes, bastante vulnerables y dependen en esencia de esas voluntades políticas.

RECOMENDACIONES

Gestión estratégica de la ciudad región

Como elemento orientador de los procesos de transformación requeridos, que es fundamental considerar en el proceso de formulación del POT de Bogotá, se deben tener en cuenta experiencias internacionales de ciudades - regiones que han dado saltos significativos en vías de crecimiento y desarrollo.

Al analizar los casos de Barcelona, Bilbao, Ciudad de México, Madrid y Toronto, entre otros, se identifican como principales aprendizajes de la gestión estratégica de ciudades y regiones, los siguientes:

- Las ciudades – regiones gestionan estratégicamente su desarrollo, con *visión de futuro y objetivos de largo plazo* para orientar las decisiones y acciones de los agentes económicos, sociales, políticos y ciudadanos.
- Hacen de la *calidad de vida* un atributo y un objetivo de política.
- Logran *consensos en temas estratégicos* para gestionar su desarrollo con visión global y acción local, en articulación entre el sector público y el sector privado.
- Definen su *vocación productiva y la especialización inteligente del territorio* para innovar, crecer y generar riqueza, en un entorno que fortalece el mercado interno y el posicionamiento internacional, en condiciones de formalidad.
- Consolidan *ecosistemas de innovación para la transformación productiva de las empresas*, incorporando elementos como plataformas de innovación, mejoramiento del sistema educativo, estímulos para la investigación y desarrollo de productos y servicios, desarrollo de mecanismos financieros para respaldar el capital de riesgo y facilidades para el registro de patentes
- Construyen *entornos favorables* para generar riqueza, construir una infraestructura de servicios de calidad atractiva para la localización empresarial, aumentar la prosperidad de los habitantes, reducir las brechas sociales y contar con un talento humano calificado.
- Promueven el *equilibrio* entre el Estado, la sociedad civil y el mercado y desarrollan *esquemas de gobernanza* a partir de la confianza, la cooperación, la eficiencia y el diálogo colaborativo.
- Las *“ciudades prosperas se encuentran en regiones prosperas”*, por lo que desarrollan procesos de integración y articulación re-

³⁹ Región Vida es un acuerdo de voluntades promovido por la Gobernación de Cundinamarca, en el cual participan 10 municipios de Cundinamarca que están localizados en la cuenca media del Río Bogotá.

gional, para potenciar las ventajas competitivas del territorio, maximizar la dotación de factores productivos existentes y lograr sinergias para gestionar el desarrollo regional.

Recomendaciones relacionadas directamente con la Integración Regional:

- Incorporación en el POT de Bogotá de la visión de desarrollo futuro de la región, construida colectivamente en el marco del Comité de Integración Territorial, CIT. Dicha visión establece: *“En el 2030, el área de influencia del CIT será una región reconocida en el ámbito nacional e internacional por la integración y optimización de las potencialidades de cada municipio, en torno a un desarrollo ambiental y alimentario sustentable, planificada estratégicamente, con una institucionalidad sólida en torno a una economía de servicios, agroindustrial, turística, industrial y logística, que nos permita ser competitivos, tecnificados e innovadores. Con una sociedad comprometida con la generación de su identidad y arraigo cultural, participativa y consciente de su corresponsabilidad social, con un sistema de movilidad y transporte interconectado y articulado para toda la región, logrando así mayor calidad de vida, reflejada en el bienestar y felicidad de su población”*.
- Así mismo, incorporar en el POT de Bogotá los acuerdos regionales de armonización de POT ya reseñados, en temas ambientales, de movilidad, servicios públicos y equipamientos, que contribuyan al modelo de

desarrollo territorial integral y en el ordenamiento territorial de los municipios.

- Tener en cuenta actores y figuras relevantes y consolidadas en la región como la Gobernación de Cundinamarca, la RAPE, los municipios de la cuenca del Río Bogotá, Asociación de Municipios del Centro de la Sabana, miembros del CIT, entre otros.
- Dado que la Gobernación de Cundinamarca ha avanzado en la formulación de sus lineamientos departamentales, el modelo de ocupación de la región y en general la visión debería concertarse también entre el POT Bogotá y los lineamientos departamentales.
- Hacer el proceso de forma participativa, de forma que la priorización de proyectos o programas de impacto regional que haga el POT Bogotá sea legítimo y apropiado por los ciudadanos y grupos de interés.
- La planeación territorial debe ser coordinada, proyectada al largo plazo, sostenible, y orientada a los resultados. En ese sentido, es importante evaluar como la presencia de inmigrantes puede generar cambios sociales en la región.

Recomendaciones relacionadas con la estructura de Gobernanza Regional

- Es importante participar activamente en la definición e implementación de una estructura de gobernanza regional, de largo plazo

y vinculante, que permita la participación de los diferentes niveles de gobierno de la región, así como de diferentes actores privados, con el fin de tomar decisiones y acciones supramunicipales en el territorio y generar presupuestos supramunicipales para el desarrollo de proyectos conjuntos entre Bogotá y los municipios vecinos, dando sostenibilidad a los acuerdos de armonización de los POT.

- Fomentar integración entre las diferentes escalas de integración regional: RAPE (supra departamental), regional (departamental), metropolitana (área de influencia del CIT).
- Es importante contar con la presencia y participación de la Gobernación de Cundinamarca como máxima autoridad dentro del departamento, en el marco de los proyectos y programas que adelantan conjuntamente Bogotá y los municipios vecinos. También es fundamental incluir al gobierno nacional para la toma de decisiones y asignación de los presupuestos necesarios para el desarrollo de proyectos regionales o departamentales.

Recomendaciones relacionadas con el ordenamiento territorial

- Es importante que los Planes de Ordenamiento Territorial del nivel municipal y distrital reflejen las opiniones y necesidades de los ciudadanos, definan vocaciones relacionadas con esas necesidades, consideren metas comunes, y aseguren que los proyectos o las necesidades que surjan sean consideradas, estén mejor planeadas

y puedan contar con los recursos necesarios para su atención o implementación.

- Los Planes de Desarrollo de la ciudad y del departamento deben articularse con el POT, por lo tanto, en la formulación de este último debe pensarse en lógica de indicadores de gestión y resultados y en general el programa de ejecución debería construirse pensando en que será a través de los planes de inversión de los Planes de Inversión que el POT se implementará.
- Se debe trabajar de una forma más supra regional que desde el ámbito municipal; lo anterior considerando las diferentes vocaciones económicas que vienen presentando los municipios, donde se evidencia el desarrollo industrial, turístico, de comercio y de servicios.

Recomendaciones relacionadas con la inclusión en el POT de Bogotá de los proyectos estratégicos de la agenda programática de la región, ya concertados en el marco del Comité de Integración Territorial, CIT

Incorporar proyectos estratégicos relacionados con Movilidad

- Construcción de un Modelo de Ocupación Territorial alrededor del Sistema Aeroportuario El Dorado, a partir de la coordinación y articulación de los tres niveles de gobierno: nación, departamento y municipios vecinos el desarrollo del entorno del aeropuerto Eldorado I y II.
- Desarrollo de un sistema de transporte multimodal regional, que garantice el acce-

so y la cobertura. En ese sentido, se debe conectar a Bogotá con sus municipios aledaños. Este sistema debería contemplar el metro, los corredores férreos regionales, los aeropuertos, el transporte fluvial y el transporte privado.

- Estructuración de la red de ciclorrutas subregional, a partir de la ciclorrutas construidas y proyectadas en la ciudad y los municipios vecinos.
- Construcción y ampliación de vías perimetrales regionales, que mejoren la movilidad de la capital y del territorio de La Sabana.
- Gestión de la infraestructura de transporte, prestación de servicios y fortalecimiento institucional que permita la puesta en marcha de corredores logísticos regionales.

Incorporar proyectos estratégicos relacionados con equipamientos

- Definición de normas de uso de suelo en los bordes de la ciudad y municipios, que contribuyan a la localización, entre otros, de equipamientos de centros de educación superior y salud.
- Construcción de un centro de acopio regional y su articulación con Bogotá.
- Creación de una red de centrales de abastos con diferentes sedes a nivel nacional, para evitar los sobrecostos en tiempo y dinero al realizar la distribución de los alimentos. Esto posibilitaría tener un mayor desarrollo de infraestructura vial y de oferta laboral para los municipios de la región.

- Desarrollo de un sistema inteligente de carga y de pasajeros en un nivel superior al municipal.

Incorporar proyectos estratégicos relacionados con la vocación económica

- Incorporación de las vocaciones productivas priorizadas para la región en los POT de Bogotá y de los municipios, donde cada uno debe privilegiar sus potencialidades.
- Integración de las zonas industriales de la región.
- Impulso al desarrollo de industrias sostenibles de alto valor agregado, en especial el turismo, soportados en una comunidad regional del conocimiento, que dinamicen la economía y, con ello, generen bienestar económico y social reduciéndose así las disparidades entre los territorios de la región. Esto mediante el posicionamiento de la región central como un destino turístico.

Incorporar proyectos estratégicos relacionados con el manejo ambiental

- Descontaminación y recuperación del Río Bogotá, que deberá consolidarse como eje de ordenamiento territorial y desarrollo regional.
- Gestión integral del recurso hídrico; protección de cuencas, nacederos y tamaño de las rondas.
- Promoción de proyectos de servicios públicos, tales como acueductos subregionales.
- Plan regional de manejo integral de residuos sólidos

- Celebración de acuerdos regionales para mejorar la calidad del aire en la región, principalmente sobre la generación de partículas (PM 2,5 y PM10).
- Protección de los páramos que superan la jurisdicción de Bogotá, que incluya acciones de reconversión productiva en ecosistemas de páramo.
- Implementación de sistemas de incentivos a las acciones de restauración ecológica en ecosistemas estratégicos y de corredores biológicos (áreas protegidas, RNSC, Humedales, nacederos).

REFERENCIAS

Comité de Integración Territorial - CIT. (2017). Memorias de las jornadas de armonización de POT de Bogotá y los municipios del área de Influencia del CIT. Informe final de la consultora Gloria Bolaños Castillo.

Secretaria Distrital de Planeación. (2017) Diagnóstico general del POT Bogotá. http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2016/diagnostico_general

60 RECOMENDACIONES AL POT PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS BOGOTANOS

EN HÁBITAT

1. Mejorar los **instrumentos de planificación y gestión del suelo** ante el continuo crecimiento del fenómeno de urbanización y densificación ilegal de la ciudad.
2. Modificar los PPD para que contribuyan no solo a la generación de vivienda sino también a la generación de **entornos urbanos sostenibles y de calidad** en las periferias de la ciudad. Los nuevos entornos urbanos son mono-funcionales en vivienda, las manzanas son muy grandes y desestimulan la circulación peatonal; las calles frecuentemente son paramentadas sólo con cerramientos y no estimulan la vitalidad urbana; y las unidades de vivienda son poco flexibles.
3. Evaluar el **impacto de los Planes Parciales de Desarrollo** (PPD), pues si bien se han convertido en la principal fuente de generación de VIS y VIP, no están siendo competitivos frente a la oferta informal.
4. Reevaluar la herramienta de Planes Parciales de Renovación Urbana PPRU para hacerla más efectiva y se convierta en el principal medio para la **generación de vivienda en zonas estratégicas desaprovechadas**, vivienda de interés social en zonas centrales, y para el mejoramiento del espacio público en zonas con déficit o deterioradas.
5. Garantizar un rol más activo del sector público en los Planes Parciales de Renovación Urbana -PPRU mediante el desarrollo de **proyectos urbanos integrales con modalidades innovadoras** de gestión y financiamiento.
6. Promover la **densificación en las centralidades y corredores de Transporte Masivo**, mitigando los efectos negativos (ruido y congestión) a través de mejoras en infraestructura y control urbanístico.
7. Coordinar el desarrollo urbano tanto en PPRU como a través de densificación de la ciudad consolidada con la disponibilidad de **servicios públicos**.
8. **Simplificar la normativa urbana**, eliminando las normas redundantes para hacer la gestión del desarrollo urbano para los sectores público y privado más efectiva. También, se recomienda en el nuevo POT evitar la reglamentación excesiva y de requerirse establecer tiempos para su expedición, o más bien propender por medidas para la ejecución de proyectos urbanos específicos.
9. Ante la continuidad y crecimiento de la urbanización ilegal en la periferia de la ciudad, se recomienda **desarrollar nuevos instrumentos de control, monitoreo** y potenciar las estrategias existentes
10. Acompañar los **procesos de reasentamiento** con intervenciones de espacio público para prevenir la nueva ocupación de áreas recuperadas en riesgo por deslizamiento o inundación.

EN MOVILIDAD

11. Aumentar la **accesibilidad** y la **conectividad** entre **zonas residenciales periféricas** y las zonas donde se concentra el **trabajo y el estudio**, no solo en el borde oriental, sino en toda el área urbana, para garantizar equidad en el sistema de movilidad.
12. Reconocer la importancia de la **renovación urbana** como un pilar para hacer más eficientes los usos del suelo y así poder garantizar una **mejor movilidad** en la ciudad.
13. Priorizar y promover los Desarrollos Orientados al Transporte Sostenible – DOTS con proyectos de **densificación y renovación urbana** en los **corredores de transporte masivo** nuevos y actuales de la ciudad.
14. Garantizar que los **proyectos de vivienda** cuenten con una buena **infraestructura y equipamiento en movilidad**. Es importante considerar el número de personas que se localizarán en los proyectos urbanos del borde de la ciudad (ejemplo: lagos de Torca, Ciudad Río, Ciudad lagos del Tunjuelo), pues las distancias frente a su lugar de trabajo y los tiempos de desplazamiento serán mayores.
15. Fortalecer la **interconexión** de las vías y **carriles exclusivos** destinados para los desplazamientos en **bicicleta**, con equipamiento para parqueo en vía y zonas de descanso.
16. Mejorar la **infraestructura peatonal** de la ciudad, priorizando su seguridad vial frente a otros modos de transporte, con andenes con tamaños adecuados, y pasos seguros bien señalizados, con las respectivas ayudas auditivas y visuales. Adicionalmente se recomienda que dichos andenes contemplen un espacio o equipamiento adecuado para zonas de espera de transporte público, en especial en paraderos con alta concentración de personas.
17. Garantizar áreas en la ciudad para la construcción de infraestructura de movilidad tales como **parqueaderos** de buses de **transporte público**, y así evitar ubicarlos en las zonas periféricas.
18. Generar infraestructura estratégica para la **movilidad regional** destinando y habilitando suelo para las terminales satélites de transporte intermunicipal, garantizando la conexión de las rutas de transporte masivo y del SITP con zonas de **interconexión** regional, habilitando zonas de **parqueo** masivo en los bordes de la ciudad para que los residentes de municipios vecinos dejen sus vehículos y se desplacen en los sistemas de **transporte público**.
19. Desarrollar instrumentos que permitan la **captura de valor** y por ende faciliten la **financiación de obras** de infraestructura vial y de transporte que requiere la ciudad.
20. Determinar las zonas donde se pueden localizar las **terminales de carga** y establecer las condiciones para su adecuado funcionamiento. Estructurar una política de carga urbana en la ciudad, que incluya soluciones para el cargue y descargue de mercancías en zonas residenciales y de uso mixto que no afecten la movilidad peatonal ni vehicular de la ciudad.

EN SEGURIDAD

21. Facilitar la **mezcla de usos, para facilitar la instalación de equipamientos de seguridad** ciudadana, defensa y justicia y en ese sentido desarrollar nodos de equipamientos por manzanas o medias manzanas que permitan combinar diferentes infraestructuras con el fin de acercar los servicios urbanos a los bogotanos.
22. Flexibilizar la **localización** o instalación de equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia, **de acuerdo con el comportamiento del delito**, la evolución de las cifras de criminalidad, concentración de población, etc.
23. Incorporar en el POT **equipamientos de seguridad ciudadana**, Defensa y Justicia **periféricos** en coordinación con la Policía Metropolitana, la Policía de Cundinamarca y el Ejército Nacional (Sumapaz), para garantizar seguridad en las vías de acceso a la ciudad (Chía, Cajicá, Choachí, entre otras).
24. Facilitar la localización de los **centros especializados en atención de denuncia** en **zonas residenciales**, con el fin de acercar al ciudadano a los canales institucionales.
25. Proyectar las **necesidades de infraestructura** futuras frente al crecimiento que va a tener la ciudad con la construcción de **Ciudad Norte, Ciudad Río, Ciudad Tunjuelo**, entre otras.
26. **Articular los Planes de Desarrollo de los diferentes niveles de gobierno** y el POT, para que los instrumentos de planificación y de gestión del suelo, así como los proyectos y las inversiones se coordinen y desarrollen de acuerdo con las necesidades de la ciudad. También, es importante que en dichas inversiones se incluyan recursos de mantenimiento y adecuación de equipamientos que ya se encuentran en el territorio.
27. Garantizar que la **definición de los proyectos y las inversiones** se realice de manera coordinada y conforme a las necesidades de equipamientos de seguridad ciudadana, defensa y justicia que requiera la ciudad.
28. Promover y habilitar espacios para la **construcción y operación de parqueaderos públicos** en zonas de la ciudad que así lo requieran, con el fin de evitar la ocupación del espacio público y el hurto a vehículos.
29. Facilitar el **aprovechamiento del espacio público las 24 horas del día** (Bogotá nocturna), que promueva el desplazamiento de carros de valores, entrega materiales de construcción, y transporte de bebidas y alimentos en la jornada nocturna, lo cual permitirá crear esquemas de seguridad específicos para estos servicios, así como también, el desarrollo de actividades económicas y espacios culturales, y con ello garantizar la seguridad de día y de noche a través de la instalación de CAI móviles.
30. Definir lineamientos, criterios y elementos de diseño urbano innovadores en temas de **iluminación, visibilidad, mobiliario urbano**, entre otros, con el fin de mejorar la seguridad en el espacio público.

EN MEDIO AMBIENTE

31. Privilegiar un ordenamiento alrededor de la **preservación, ampliación y recuperación de ecosistemas críticos** para la calidad de vida de la ciudad, como los humedales y rondas de ríos y quebradas
32. Valorar los **impactos del crecimiento urbano sobre ecosistemas terrestres y acuáticos**, así como agrícolas con gran valor en la provisión de bienes y servicios críticos
33. Generar **instrumentos y estrategias** que permitan mantener e incrementar las **coberturas de áreas verdes por habitante** a los estándares internacionales recomendados como factor de bienestar humano.
34. Definir una estrategia clara de relación de la ciudad con los **cerros orientales**
35. Fortalecer la **articulación** entre el **POT** de Bogotá y el plan de ordenación y manejo de cuenca **POMCA** del Rio Bogotá
36. Darle prioridad a la preservación, ampliación y recuperación de **ecosistemas críticos** para la calidad de vida de la ciudad, como los humedales y rondas de ríos y quebradas.
37. Considerar como un elemento estratégico integrado a la EEP la **reserva Thomas Van der Hammen** en el borde norte de la ciudad para garantizar su restauración, preservación y manejo efectivo. Cualquier intervención, re-delimitación o sustracción del área deberá hacerse en el marco de lineamientos que el POT ofrezca para asegurar que sus funciones sociales y ecológicas serán preservadas y potenciadas.
38. Potenciar la **función territorial de los humedales** para mitigar las inundaciones.
39. Impulsar **prácticas sostenibles** asociadas a la **construcción**, tales como la reutilización del agua, la implementación de techos verdes, el uso de ecomateriales, los desarrollos bioclimáticos, los sistemas urbanos de drenaje sostenibles, entre otros.
40. Complementar los análisis de **riesgos** (aglomeraciones de público, construcciones, incendios forestales, inundación, movimientos en masa, sísmico y tecnológico) de manera que el modelo de **ocupación del territorio** responda a prevenir y disminuir los impactos que estos generan.

EN RURALIDAD

41. Articular la Política Distrital de Ruralidad con las Políticas Distritales urbanas.
42. Conciliar la Política Distrital de Ruralidad con Políticas Distritales de Seguridad Alimentaria y el Plan de Gestión para el Desarrollo Rural Sostenible con el POT.
43. Consolidar la cohesión de instancias de coordinación para el desarrollo de las políticas y programas en el Ordenamiento Urbano – Rural en las periferias del Distrito Capital
44. Incorporar en el marco general de POT la figura de **Zona de Reserva Campesina** (ZRC) u otras figuras de gestión social (**Pactos de Borde**) a fin de frenar la frontera urbana.
45. Desarrollar la dotación de Plazas de Mercado Local para la distribución de la producción campesina.
46. Incorporar la infraestructura dotacional para el acceso a servicios públicos que aseguren el bienestar y la calidad de vida de las viviendas rurales.
47. Preservar la Red de Acueductos Veredales como figura de ordenamiento comunitario especial en el acceso al recurso hídrico.
48. Incorporar en el POT el Plan de Manejo Arqueológico y dotaciones necesarias para el fomento de corredores ecológicos y turístico-comunitarios, a fin de generar una oferta cultural para la ciudad con criterios de conservación de la cultura campesina.
49. Integrar en el POT la escala de las Economías Campesinas de la Ciudad a la Gerencia para la Planeación y el Desarrollo Rural del Distrito, a fin de consolidar sus vínculos para la región, en términos de su oferta ambiental, turística y alimentaria.
50. Definir los límites de sostenibilidad de las actividades agro-productivas, especialmente en las localidades de Suba, Chapinero y Santa Fe, combinando en ello acciones de fortalecimiento al pago por servicios ambientales.

EN INTEGRACIÓN REGIONAL

51. Incluir los aprendizajes de otras figuras de integración territorial para garantizar una gestión Estratégica de la ciudad.
52. Incorporar en el POT la visión de desarrollo futuro de la región, construida colectivamente en el marco del Comité de Integración Territorial.
53. Incorporar los acuerdos regionales de armonización de POT: Aspectos ambientales, conectividad regional, equipamientos regionales, servicios públicos.
54. Garantizar la concertación entre el POT y los lineamientos departamentales de Ordenamiento Territorial.
55. Fortalecer la gobernanza regional con una participación activa en la definición e implementación de una estructura de gobernanza regional, de largo plazo y vinculante, que articule las diferentes escalas de gobierno.
56. Articular el POT con los Planes de Desarrollo de la ciudad, por lo que el POT debe incorporar indicadores de gestión y resultados, ajustados a los planes de inversión
57. Incluir en el POT los proyectos estratégicos de la agenda programática de la región, concertados en el marco del CIT:
 - Construcción de un Modelo de Ocupación Territorial alrededor del Sistema Aeroportuario El Dorado
 - Desarrollo de un sistema de transporte multimodal regional, que garantice acceso y cobertura
 - Construcción y ampliación de vías perimetrales regionales
 - Gestión de infraestructura de transporte, prestación de servicios y fortalecimiento institucional que permita la puesta en marcha de corredores logísticos regionales
58. Definir las normas de uso de suelo en los bordes de la ciudad y municipios, que contribuyan a la localización de equipamientos de: educación superior, salud, acopio y red de centrales de abastos, entre otros.
59. Garantizar la gestión integral del recurso hídrico; la protección de cuencas, nacedores y tamaño de las rondas.
60. Promover proyectos de servicios públicos, tales como acueductos subregionales.

BOGOTÁ
cómovamos  **20**
años

www.bogotacomovamos.org



bogotacomovamos



@bogotacomovamos
#CómoVamos