

2.3

Una ciudad para el empleo y las oportunidades

Bogotá contará con un habilitador fundamental de la transformación y mejora de la productividad que facilitará el esfuerzo, el talento y la capacidad del empresariado bogotano para generar el empleo y los ingresos que los habitantes necesitan.

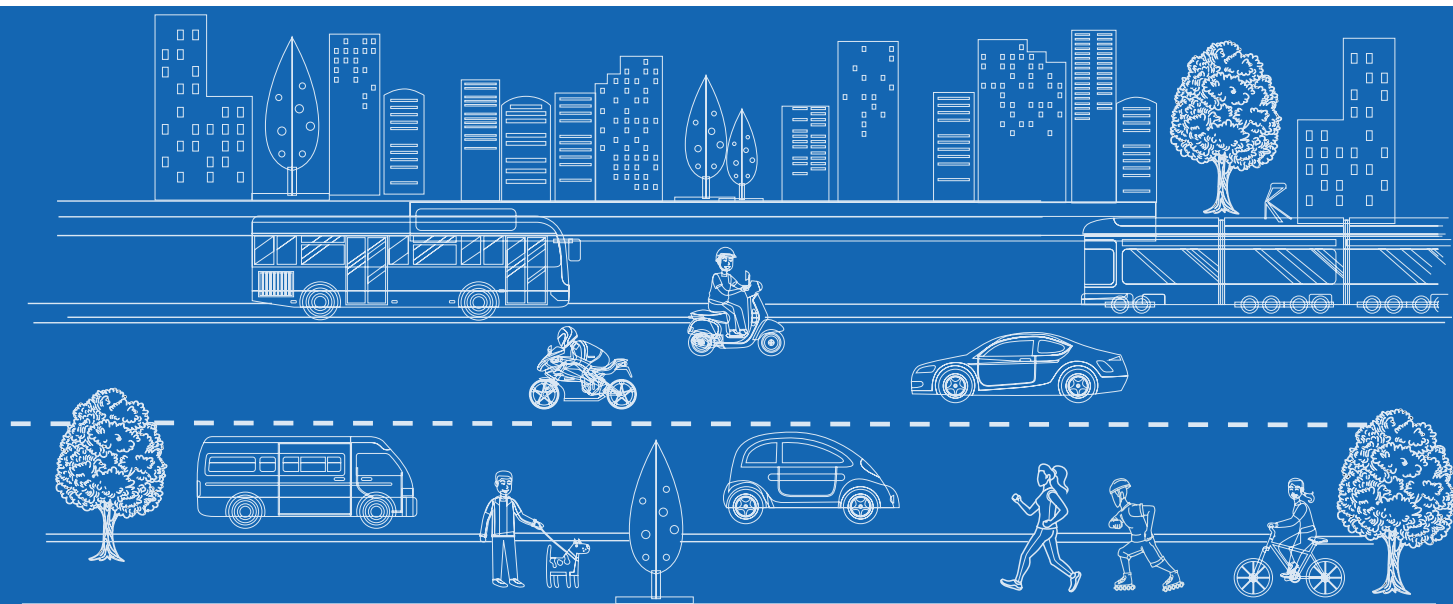
El ordenamiento territorial impulsa la productividad y la competitividad de la ciudad, así como el empleo de calidad.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

Alfredo Bateman¹

Secretario de Desarrollo Económico



➔ Solo en el 2023 apoyamos el talento de los emprendimientos locales con 80 ferias Hecho en Bogotá, a las que se han vinculado a más de 2.400 productores y productoras de la ciudad. Al fondo, Alfredo Bateman, secretario de Desarrollo Económico; Catalina Valencia, secretaria de Cultura; Claudia López, alcaldesa de Bogotá.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

¹ Se agradecen los excelentes aportes de la Dirección de Estudios de Desarrollo Económico de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, en especial a María Catalina Bejarano, María Camila Lozano, Wady Pardo, Omar Correa, Laura Katalina Muñoz, Juliana Aguilar Restrepo, Andrés Arévalo y Adriana González.

² Estimaciones propias con base en OCDE, Cuentas Nacionales Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)-DANE.

Bogotá es la ciudad de Colombia que tiene los mayores niveles de productividad del país y los mejores indicadores de mercado laboral en términos de ocupación e informalidad. Sin embargo, está aún lejos de los niveles de productividad del promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (51.000 dólares vs. 92.000)² y tiene aún enormes desafíos en su mercado laboral, respecto al acceso a un empleo formal de mujeres, el desempleo juvenil o el acceso de diferentes grupos poblacionales a oportunidades de empleo e ingresos.

Los resultados del desempeño económico de las ciudades dependen, por un lado, de las condiciones macroeconómicas en las que se insertan sus países y, por el otro, de una serie de elementos del ámbito local y de las políticas urbanas y regionales, que son claves para la productividad, siendo tal vez la más importante de ellas la relacionada con el ordenamiento territo-

rial y la gestión del suelo. Estos son el principal instrumento de mejora de las condiciones económicas de las ciudades.

El elemento que refleja fielmente la eficiencia en el funcionamiento de una ciudad es la duración de los viajes. Los tiempos de desplazamiento son el resultado de la eficiencia y calidad de los sistemas de transporte masivo y de sus modos y estructuración. Un buen sistema de transporte se nota en menores tiempos de viaje que suplen las necesidades de desplazamiento de la ciudadanía y facilitan la conexión entre las personas y el sector productivo.

Esos tiempos de viaje también son el resultado de la estructura espacial de la ciudad —es decir, de la forma en que se distribuyen sus viviendas, equipamientos y fuentes de empleo—, razón por la cual también dependen de su ordenamiento territorial y de las dinámicas socioespaciales y de localización. Si la distribución de las viviendas, equipamientos y empleos fuera homogénea, habría una cercanía espacial entre todos los despla-



mientos que se requieren cotidianamente (de la casa al trabajo, de la casa al colegio, del trabajo a la universidad, de la casa al hospital, etc.) y los tiempos de viaje serían menores. Esta es la ambición de propuestas urbanísticas como la de Carlos Moreno, con la ciudad de los quince minutos, o de Lauchlin Currie³, con la propuesta de ciudades dentro de las ciudades⁴, solo para poner dos ejemplos de autores muy relacionados con Colombia.

Sin embargo, las viviendas, los equipamientos y el empleo no suelen distribuirse de manera homogénea en el espacio, y esto es así por diferentes razones, algunas de carácter económico y social, otras por definiciones de política pública y del mismo ordenamiento territorial. Las razones de esa distribución espacial las podríamos agrupar en dos: primero, la segregación socioespacial y, segundo, la existencia de economías de aglomeración.

En el primer caso, las dinámicas de los precios del suelo, de las políticas de hábitat e, incluso, la historia de exclusión y desigualdad de nuestras ciudades (que se manifiestan por ejemplo en la existencia de los estratos). Estas desigualdades hacen que haya una distribución espacial de la vivienda tradicionalmente segmentada por clases sociales: las clases con mejor capacidad de pago se ubican en lugares con adecuada dotación de equipamientos y servicios y además son cercanos a las fuentes de generación de empleos; mientras que las clases más populares se ubican en las periferias con inadecuada cobertura de equipamientos y espacio público y están alejadas de las fuentes de empleo.

En el segundo caso, la cercanía entre las personas y las empresas en el territorio genera productividad, que es la razón misma de la existencia de las ciudades como forma predominante de asentamiento en el siglo XXI. Las poderosas fuerzas económicas de la aglomeración y las ganancias de productividad generadas por el hecho de estar juntos llevan a que la actividad económica y, por lo tanto, el empleo en el territorio no se distribuyan de manera homogénea (como po-

dría ocurrir en las sociedades de cazadores-recolectores), sino que, por el contrario, se concentren.

No obstante, no todas las actividades económicas tienen las mismas economías de aglomeración. Podemos hablar de la existencia de dos tipos de economías que se pueden y deben potenciar, y que son complementarias entre sí. Por un lado, las economías de aglomeración que tienden a concentrar empleos y empresas espacialmente, y, por el otro, las economías de proximidad que aprovechan la cercanía y la conveniencia para impulsar su demanda, como puede ser el caso de las tiendas de barrio y las panaderías, entre otros.

En resumen, los tiempos promedio de desplazamiento y sus diferencias entre sectores y clases sociales dependen básicamente de los sistemas de transporte, del estado de la segregación socioespacial y de las economías de aglomeración. Todas estas condiciones y realidades pueden, en una u otra medida, ser afectadas por los instrumentos del ordenamiento territorial (véase el diagrama “Relaciones funcionales de la estructura urbana y los tiempos de viaje”, p. 163).

Hoy Bogotá tiene una combinación de factores que hacen que sean muy elevados los tiempos de desplazamiento promedio, lo que no solo tiene enormes repercusiones en la calidad de vida, sino enormes costos económicos y pérdidas de productividad. El costo total de la congestión en Bogotá superó los us \$ 600 millones, lo que se traduce en casi us \$ 2 millones diarios (cerca del 1% del PIB de la ciudad)⁵. Además, estos tiempos de viaje se distribuyen de manera desigual entre localidades y clases sociales, mientras que el 20 % de las localidades⁶ (Los Mártires, Barrios Unidos, Antonio Nariño y Teusaquillo) tienen unos tiempos de desplazamiento de entre veintiséis y treinta minutos por trayecto al trabajo, el 45 % (nueve localidades) presentan tiempos entre 46 y 62 minutos, con una brecha de 36 minutos entre la localidad con mejor y peor tiempo de viaje⁷.

³ Moreno, Carlos, *La revolución de la proximidad: de la ciudad mundo a la ciudad de los 15 minutos* (Alianza Editorial, 2023).

⁴ Currie, Lauchlin, *La política urbana en un marco macroeconómico* (Bogotá: Banco de la República, 1982).

⁵ Banco Interamericano de Desarrollo. *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: Características, costos y mitigación* (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021).

⁶ De acuerdo con el diagnóstico del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 “en Bogotá el tiempo de desplazamiento (por localidad) se ha incrementado desde 2014, pasando de 62,5 minutos a 67,1 minutos para el 2018 y un leve aumento de 0,8 minutos entre 2018 y 2019: Alcaldía Mayor de Bogotá. *Plan de Desarrollo Distrital: 2020-2024* (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

Relaciones funcionales de la estructura urbana y los tiempos de viaje



Para conocer
más acerca
de estas
transformaciones
en marcha,
consulta:



“ **Una de las características fundamentales del POT Bogotá Reverdece es que reconoce explícitamente el papel del ordenamiento territorial como factor de productividad y competitividad de la ciudad y sus empresas, y se propone como objetivo fundamental promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos**”.

Esa realidad es precisamente la que, en términos económicos, busca transformar el POT y cuyos cambios sentarán las bases de la productividad futura de la ciudad y la preparará para los desafíos de la economía moderna. También habilitarán las condiciones para la generación de empleos formales en la cantidad y calidad que se requieren.

Este capítulo pretende mostrar los canales de transmisión y los instrumentos contenidos en el POT que harán posible (en la medida en que sean realmente implementados) que Bogotá y sus empresas incrementen significativamente la productividad y se generen en los próximos doce años cerca de un millón de empleos formales. El contenido se concentra en aquellos instrumentos del POT que tienen mayor capacidad de modificar las condiciones y determinantes enunciados, aunque muchos más instrumentos (podría decirse que todos) tienen la capacidad de generar impactos económicos.

Una de las características fundamentales del POT Bogotá Reverdece es que reconoce explícitamente el papel del or-

denamiento territorial como factor de productividad y competitividad de la ciudad y sus empresas, y se propone como objetivo fundamental “Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos. Se busca cualificar las zonas de aglomeración económica existentes y asegurar la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de las empresas y las posibilidades de una cohabitación de actividades productivas y residenciales” (artículo 5).

En ese sentido, este capítulo se concentrará, por un lado, en la capacidad que tienen los Planes Maestros (véase el diagrama “Instrumentos del ordenamiento territorial que impactan la productividad y el empleo de la ciudad”, p. 165) de modificar las estructuras económicas de proximidad y de aglomeración mediante variaciones en las estructuras funcionales de la ciudad, tanto sus estructuras continuas —por ejemplo los sistemas de transporte—, como sus estructuras discontinuas —por ejemplo la vivienda o los equipamientos sociales y del cuidado—. Además, se enfocará en los instrumentos y la reglamentación que tienen un mayor impacto en la estructura socioeconómica y productiva de la ciudad y, por ende, en la atracción y relocalización del tejido productivo de la ciudad y el empleo, como es el caso de las Actuaciones Estratégicas (AE), las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y sus proyectos detonantes; o, como señala el POT, “todas aquellas áreas del Distrito que prestan Grandes Servicios Metropolitanos, las áreas de aglomeración especializada y diversificada, las Áreas de Desarrollo Naranja-Distritos Creativos y el resto de las áreas de producción tradicional...” (artículo 100).

**Los planes maestros:
las piezas para aumentar la eficiencia
de la economía espacial**

Según el POT, los Planes Maestros son: “instrumentos que articulan las políticas, objetivos, estrategias, metas y pro-

⁷ Secretaría Distrital de Planeación y Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Resultados Encuesta Multipropósito 2021 (Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación y Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2022).



yectos de la planeación sectorial con la estrategia de ordenamiento territorial y tienen como objetivo asegurar la cualificación del hábitat y de las infraestructuras para los soportes territoriales”; es decir, son los instrumentos que definen la planeación de los principales sistemas urbanos de la ciudad y que le brindan el soporte funcional y de servicios.

El POT prevé en ese sentido tres planes maestros: (1) Plan de Movilidad Sostenible y Segura; (2) Plan del Hábitat y Servicios Públicos, y (3) Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. Estos planes tienen la capacidad de modificar los sistemas urbanos y, en consecuencia, cambiar las conexiones y los flujos de la población en la ciudad para acercar los equipamientos y acortar así la distancia física de los desplazamientos haciéndolos más eficientes.

El Plan Maestro de Movilidad: la apuesta por la productividad en el mediano y largo plazo⁸

Tal vez el principal costo de la aglomeración es la congestión del transporte. En términos económicos, la congestión se reduce por la vía de los tiempos, el tamaño efectivo del mercado laboral y el tamaño del mercado; “[...] la eficiencia de una ciudad es una función del tamaño efectivo del mercado laboral, y este tamaño de mercado laboral es en sí mismo una función del tamaño total de la ciudad, pero también de su expansión y de la velocidad a la cual los viajes en la ciudad son hechos⁹”.

Como parte fundamental del Modelo de Ocupación del Territorio (MOT), el sistema de movilidad¹⁰ tiene como objetivo consolidar la ciudad, asociando las tres escalas territoriales. A nivel regional, fomenta actividades y relaciones territoriales entre Bogotá y los municipios aledaños; a nivel distrital y local, busca el equilibrio territorial e igualdad social, logrando una ciudad de proximidad donde los tiempos de desplazamiento no superen los treinta minutos en modos de transporte público limpios y sostenibles.

⁸ Para profundizar sobre las apuestas del POT para promover una movilidad limpia y sostenible, se puede consultar el capítulo “POT Bogotá Reverdece: un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá de los quinientos años” de este libro.

⁹ Prud’homme, Rémy y Chang-Woon Lee, *Ciudades, infraestructura y desarrollo económico* (Bogotá: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2011).

¹⁰ El sistema de movilidad multimodal sostenible busca reemplazar el antiguo paradigma basado fundamentalmente en troncales de buses, por uno más ecológico y eficiente que tenga en los modos férreos su eje estructurante. La propuesta incluye una red de cinco líneas de metro, alimentadas por siete cables eléctricos, corredores verdes de alta y mediana capacidad, una red de ciclo, infraestructura y conexión a nivel regional con al menos dos RegioTram.



➔ La inversión pública en ferias como Hecho en Bogotá puede fomentar la compra de marcas locales y la oferta de productos y servicios de pequeños comercios en lugares emblemáticos como el Parque de la 93, en la localidad de Chapinero. Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

Junto con la histórica inversión en educación realizada por esta administración, la inversión en infraestructura para la movilidad es la principal apuesta por la productividad futura de la ciudad. Esa doble inversión permitirá un acceso más igualitario a las oportunidades de trabajo, en la medida en que más personas puedan tener la formación adecuada para conseguir un empleo y la oportunidad de hacerlo en menos de treinta minutos de desplazamiento en transporte público desde su lugar de residencia.

El Plan Maestro de Movilidad tiene importantes consecuencias económicas, además del potencial de dinamizar procesos económicos espaciales por dos vías. Por un lado, modifica los tiempos de viaje, aun cuando no lo hace de manera homogénea. Los mismos ejes de transporte masivo y los orígenes-destino definidos por las estaciones benefician de manera particular ciertos flujos e interdependencias en el territorio, lo que consolidará y potenciará ciertas zonas de la ciudad.

Por ejemplo, la línea 1 del Metro fortalecerá las dinámicas territoriales y las interdependencias funcionales entre el suroccidente de la ciudad y el centro ampliado; y la línea 2 hará lo propio entre el centro ampliado y el noroccidente. Los cables eléctricos, rutas circulares y cicloinfraestructura permite a su vez interconectividad de proximidad dentro de las UPL y conexión con los corredores de alta demanda, sean de metro o de TransMilenio. Esto mejorará significativamente la calidad de vida y la productividad de la población, que hará uso de estas infraestructuras; también, consolidará las dinámicas de aglomeración económica que concentran el tejido empresarial y, con ello, las fuentes de generación de empleo en el centro ampliado¹¹, pero también en las nuevas zonas más periféricas, mejor servidas y conectadas gracias a la red multimodal de transporte.

Por otra parte, los principales ejes de transporte masivo y, en particular, los asociados con los modos férreos¹² tie-

nen la capacidad de fortalecer las dinámicas productivas y económicas alrededor de las estaciones. Tradicionalmente, se identifica la capacidad que tienen las estaciones de potenciar usos comerciales en torno a ellas dada la demanda garantizada por los flujos de personas.

Sin embargo, también existe una importante oportunidad de fortalecer los tejidos productivos en torno a dichas estaciones y donde ya pueden existir corazones productivos en diferentes niveles de consolidación, lo que, por un lado, potenciará economías de proximidad en aquellas estaciones ubicadas más en la periferia; y, por otro lado, ayudará a afianzar ciertos corazones productivos fuera del principal eje de aglomeración de la ciudad, además de algunas zonas ya aglomeradas, como puede que suceda con las estaciones del metro de la línea 1 que estarán sobre la Caracas. Finalmente, ciertas infraestructuras, como los patio-talleres, tienen el potencial de generar y propiciar nuevas aglomeraciones productivas que, al encontrarse en la periferia de la ciudad, tienen una gran capacidad de generar empleo en zonas altamente deficitarias.

El Plan Maestro de Hábitat y Servicios Públicos: propiciar la mixtura social y los soportes para la localización productiva

Una forma de acercar las fuentes de trabajo a la población es tratando de descentralizar las fuentes de empleo, pero también aumentando la mezcla social y la producción de vivienda social en las zonas de aglomeración productiva ya consolidadas.

Bogotá, producto de la tradición de zonificación intensiva con la que por muchos años se ordenó el territorio, presenta una diversidad de usos predominantemente baja, con excepción del ecosistema productivo de la ciudad, el denominado siete¹³, en el que se mezclan entre dos y tres usos por sector catastral o barrio, de acuerdo con el análisis de diversidad de usos realizados para este territorio¹⁴.

¹¹ Autores como Krugman, Fujita, Thisse, Venables, entre otros, han argumentado cómo existe una relación de equilibrio vital entre las economías de aglomeración y los costos de transporte que asumen las empresas y los clientes para acceder a los mercados. Fujita y Thisse (1996) en su texto *Economías de aglomeración* muestran cómo "la mera existencia de un nodo de transporte importante puede bastar para atraer a las empresas dentro de la misma zona urbana". Fujita, Masahisa, "Economics of Agglomeration", *Journal of the Japanese and International Economies* (1996). De hecho, a partir de una revisión de literatura realizada en el mencionado artículo, los autores logran concluir que, con la eficiencia y la disminución de los costos de transporte, se genera un incentivo poderoso para la concentración espacial de las empresas (fuerza centripeta), que reduce sus costos fijos, mejora su localización con respecto a su mercado de clientes particular y, en vez de competir por precios, se genera una diferenciación de productos.

¹² Los modos férreos tienen la particularidad de que rompen la relación entre distancia y tiempo. En un modo continuo como el vehículo particular, sobre un eje vial, siempre mayor distancia es mayor tiempo. En un metro o un RegioTram, alguien que esté a mayor distancia a su destino, pero más cercano a la estación, podrá demorarse menos tiempo que alguien que está a menor distancia física a su destino, pero más lejos de la estación.

¹³ El eje nororiental del llamado Centro Ampliado, y el eje de la 26 y la 13 entre el centro y el aeropuerto.

¹⁴ Dato obtenido del cálculo del índice de Shannon para la ciudad a escala de sector catastral.



“ El Plan Maestro de Hábitat tiene la capacidad de robustecer las economías de proximidad, no solamente al propiciar la mixtura de usos del suelo en los proyectos de vivienda y en los instrumentos de los diferentes planes parciales, sino combinando sus usos al interior de las mismas edificaciones”.

El nuevo modelo de ordenamiento del territorio a partir de la mixtura y la complementariedad que plantea el POT busca revertir esta tendencia promoviendo las áreas receptoras de actividad económica, las áreas de actividad receptoras de vivienda de interés social en cercanía de las aglomeraciones y el ecosistema productivo y la mixtura de usos en las áreas de proximidad (antiguas zonas de uso residencial neto).

De esta manera, el Plan Maestro de Hábitat y Servicios Públicos se convierte en una herramienta eficaz para concretar la visión de mixtura, al acercar la vivienda a los grandes centros de productividad y, por consiguiente, mejorar las condiciones de acceso al empleo, consolidando así tejidos económicos continuos y complementarios entre el gran corazón productivo de escala urbana y las actividades económicas de soporte a la vida.

Por otra parte, el Plan Maestro de Hábitat y Servicios Públicos debe garantizar las condiciones de prestación de los servicios públicos de las diferentes actividades económicas. Por ejemplo, allí serán fundamentales los servicios de energía

en las zonas industriales o de almacenamiento de datos, o los servicios de telecomunicaciones e internet en zonas como el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad (CTIB). Dichas características o condiciones diferenciales de los servicios públicos enviarán señales para la localización de ciertas actividades económicas en ciertas zonas de Bogotá.

Finalmente, el Plan Maestro de Hábitat tiene la capacidad de robustecer las economías de proximidad, no solamente al propiciar la mixtura de usos del suelo en los proyectos de vivienda y en los instrumentos de los diferentes planes parciales, sino combinando sus usos al interior de las mismas edificaciones. Aumentar el número de metros cuadrados de uso comercial y productivo en los primeros pisos es un ejemplo de cómo se puede concretar esto.

El Plan Maestro del Sistema Distrital de Cuidado y Servicios Sociales: inclusión económica para las mujeres y combate a la segregación

El Plan Maestro del Sistema Distrital de Cuidado tiene, en términos económicos, un gran potencial para propiciar las economías de proximidad y para lograr cerrar las brechas aún existentes de oportunidades económicas para las mujeres¹⁵. De acuerdo con los datos de la Encuesta Multipropósito de Bogotá del 2021, en UPL como Usaquén, Chapinero y Teusaquillo, por ejemplo, que presentan las brechas en la tasa de ocupación entre hombres y mujeres más bajas, esta se encuentra entre 12,7 y 14,3 puntos porcentuales, mientras que en UPL como Lucero y Edén la brecha se encuentra entre 23,3 y 26,8 puntos porcentuales.

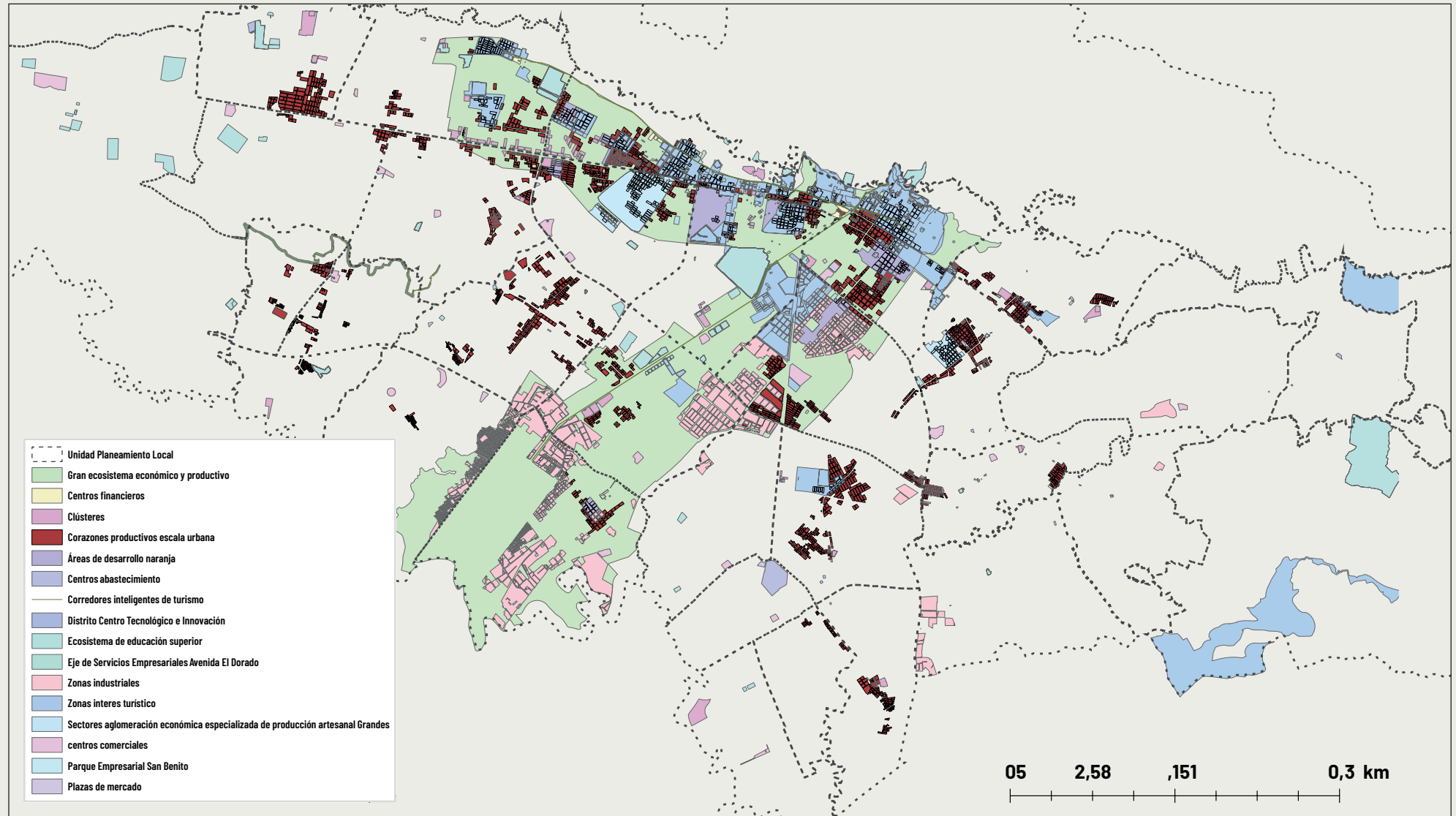
La distribución espacial de las Manzanas del Cuidado y los equipamientos del sistema dotará de servicios y atención especialmente a las mujeres cuidadoras, les liberará tiempo y carga del cuidado, propiciará cambios culturales para una mejor distribución del cuidado, facilitará los procesos formativos

En el barrio San Felipe, de Barrios Unidos, se evidencian los efectos positivos de potenciar los corazones productivos y las aglomeraciones especializadas y diversificadas.

Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

¹⁵ Para ver cómo el POT permite desplegar el Sistema Distrital de Cuidado en Bogotá se puede consultar el capítulo 4 de este libro.

Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación (Eseci)



Fuente: elaboración propia con datos de la cartografía oficial del POT.

de las mujeres y además facilitará su acceso a los programas de generación de empleo e ingresos.

La igualdad de oportunidades para el acceso al mercado laboral de las mujeres no solamente es una prioridad por criterios básicos de justicia y equidad, sino también por razones económicas: se trata de aprovechar el potencial creativo y productivo de cerca de un millón de mujeres que se dedican a labores de cuidado no remuneradas.

Además, dotar a la ciudad de equipamientos y servicios sociales (educación, salud, integración social, entre otros), con una perspectiva de cerrar las brechas existentes en las UPL, facilitará que los flujos sociales se movilicen en un rango de tiempo de treinta minutos o menos.

Esos equipamientos —que están pensados para ofrecer, de manera híbrida, la mayor cantidad de servicios sociales posibles— tienen un potencial de ser, en sí mismos, fuentes de generación de empleo de proximidad y de fomentar dinámicas económicas complementarias en sus zonas de influencia. La mejor distribución de equipamientos y servicios sociales ofrecerá una importante fuente de empleos de proximidad en la ciudad.

Las UPL y las AE: la concreción de proyectos para las economías de aglomeración y proximidad

Las AE y los proyectos asociados a las UPL —y, en particular, aquellos que permiten potenciar los corazones productivos y las aglomeraciones especializadas y diversificadas (véase el mapa “Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación”, p. 170) previstas en la estructura socioeconómica¹⁶— tienen el potencial de generar las condiciones para el crecimiento económico en los próximos años, así como enfrentar de mejor manera los desafíos de la economía moderna y lograr un tejido más diverso y complejo.

Hoy la distribución del tejido empresarial y el empleo en la ciudad refleja una fuerte concentración en el denomina-

“ En diez de las treinta y tres UPL de Bogotá se generan más empleos que los que su población demanda, mientras que en Chapinero las empresas generan diez veces más empleos que los que la población que habita la UPL necesita, y en trece de las treinta y tres UPL las empresas generan menos del 20% del empleo que la población demanda”.

do centro ampliado y en el eje de la 26 y la 13 hacia el occidente de la ciudad. Mientras en diez de las treinta y tres UPL de Bogotá se generan más empleos que los que su población demanda¹⁷, y en Chapinero las empresas generan diez veces más empleos que los que su población requiere, y en trece de las treinta y tres UPL las empresas generan menos del 20 % del empleo que su población necesita.

Como se ha afirmado, no se trata de pretender una distribución homogénea del empleo, pero la dinámica misma de las economías de aglomeración hace que estas se desborden en el territorio y se constituya un modelo policéntrico que puede ser potenciado¹⁸.

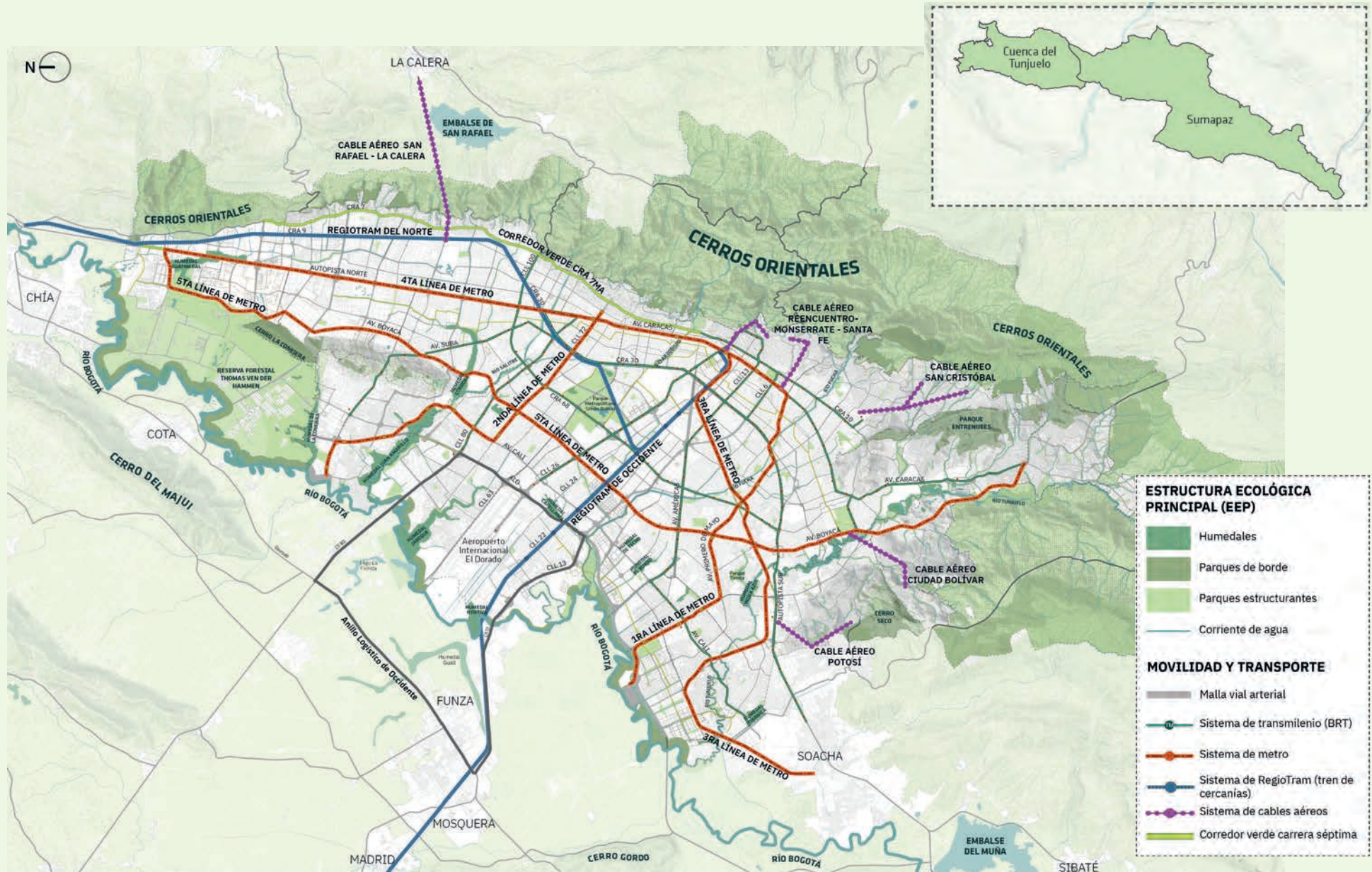
Desde esta perspectiva, el POT pretende facilitar y propiciar nuevas fuentes de empleo, principalmente formal, a partir de: (1) la consolidación de las dinámicas económicas y sus economías de aglomeración diversificadas en el eje de concentración de empleo de la ciudad; (2) potenciar corazones productivos de aglomeración especializada para concretar el modelo policéntrico en materia económica de la ciudad, y (3)

¹⁶ En particular, aquellos asociados a los descritos en el artículo 570 del POT en el marco del Programa Territorios Productivos, Competitivos e Innovadores. El programa busca promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos. Se apuesta por el impulso a proyectos que generen actividades económicas asociadas al emprendimiento, la creatividad, la innovación y la cultura, que se complementa con las áreas residenciales donde se interactúa a partir del sistema de movilidad.

¹⁷ Dato obtenido a partir de las proyecciones de población por UPL de la Secretaría Distrital de Planeación y la GEIH.

¹⁸ Bateman, Alfredo y Javier Martínez, *Economías de aglomeración: la distribución espacial de Bogotá* (Bogotá: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2011).

Sistema de Movilidad. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



Fuente: elaboración propia con datos de la cartografía oficial del POT.

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

desarrollar corazones productivos incipientes y economías de proximidad particularmente en las UPL deficitarias en empleo.

Es importante destacar el rol de las AE en el proceso de generación de empleo futuro de la ciudad. Estas actuaciones son “intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos masivos de transporte con estrategias urbanas de renovación y revitalización urbana, para concretar el modelo de ocupación territorial” (artículo 491).

Las AE permitirán concretar el modelo de ordenamiento territorial en áreas específicas y especiales de la ciudad, muchas de las cuales tienen un gran potencial económico y de atracción de actividades económicas y del empleo (véase el mapa “Sistema de Movilidad. POT Bogotá Verdece 2022-2035”, p. 172), y serán receptoras de una enorme inversión pública, sobre todo de la red Metro y otros modos de transporte masivo. Además, la comprensión integral de las AE facilita la lectura espacial de las señales e incentivos de localización en Bogotá.

Así, por ejemplo, la AE ZIBO, que contiene el Campus de Innovación, será la zona de la ciudad donde se generen condiciones urbanísticas, movilidad y conectividad que la convertirán en la mejor zona para la localización de actividades económicas asociadas a la ciencia, la tecnología y la innovación, en una zona por la que pasarán, además de las troncales cercanas ya existentes, el RegioTram de Occidente y la tercera línea del Metro, que viene desde Soacha hasta el centro de la ciudad por el antiguo corredor férreo del sur.

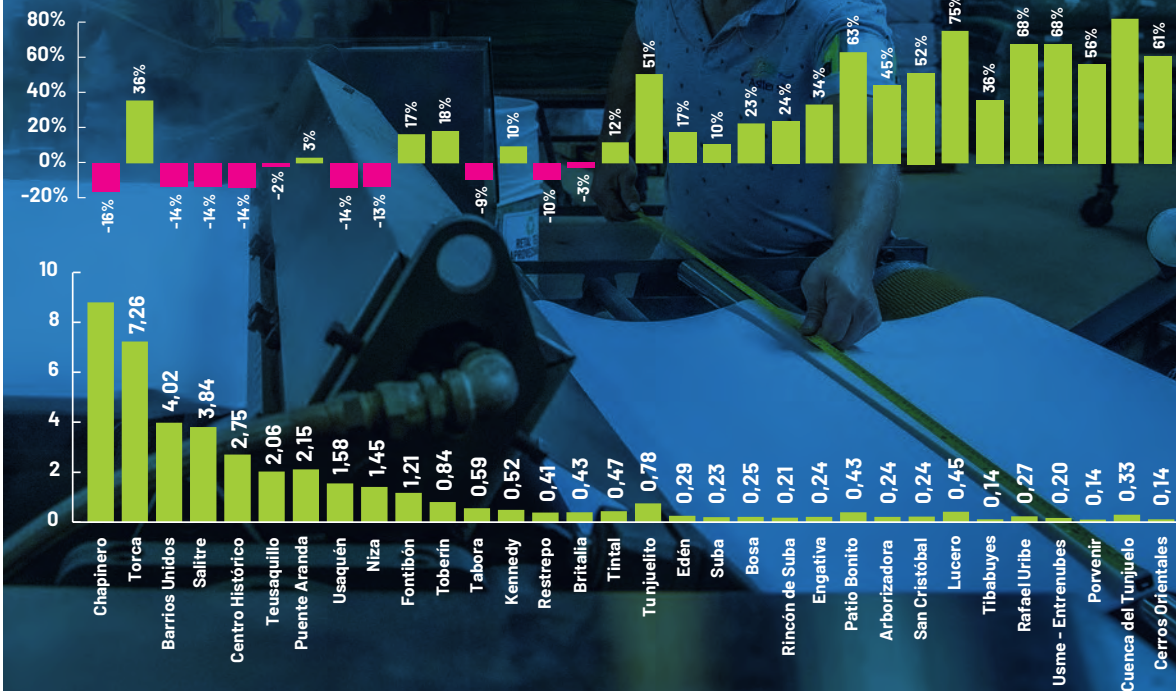
Asimismo, la AE Chucua La Vaca permitirá recualificar y revitalizar el entorno de Corabastos y propiciar las condiciones para actividades de mayor valor agregado, mientras se concerta con la Región Metropolitana la relocalización de la Central de Abastos de alimentos en una zona de la región que sea más propicia para su funcionalidad; o las actuaciones estratégicas asociadas al aeropuerto (Distrito Aeroportuario Fontibón y Engativá) que

Estimaciones del crecimiento de la población ocupada para Bogotá al 2034

Crecimiento Ocupados Bogotá (2022-2034)		Delta	Porcentaje (%)	TO	T Desempleo
Escenario Alto	Mediana Oc/PET	910.509	24%	65%	7%
Escenario Bajo	Mediana Crec Oc/PET	552.558	14%	60%	14%
Escenario Medio	Promedio	731.533	19%	62%	10%

Fuente: elaboración propia con datos de la GEIH de Bogotá.

Distribución proyectada del empleo por UPL en Bogotá al 2034



Fuente: elaboración propia a partir de las proyecciones de población por UPL de la Secretaría Distrital de Planeación y con datos de la GEIH. Las variaciones corresponden a lo esperado con respecto al 2022.

→ La ciudad tiene aún enormes desafíos en su mercado laboral, en términos de acceso a un empleo formal de mujeres y el desempleo juvenil.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“La no implementación del POT perpetuaría fenómenos económicos como la menor participación femenina en el mercado laboral y la deficiencia de ingresos para sectores económicos más desfavorecidos”.

aprovecharán el potencial logístico y de conexión internacional de la economía bogotana, solo por poner algunos ejemplos.

Escenarios de implementación del POT en la productividad y la generación de empleo

La implementación de los instrumentos mencionados posibilitará la movilización de factores de productividad que tendrán un impacto clave en el crecimiento de los ocupados en Bogotá (véase la tabla “Estimaciones del crecimiento de la población ocupada para Bogotá al 2034”, p. 173). En otras palabras, del grado de implementación del POT dependerán, en buena medida, las condiciones y escenarios de crecimiento de la economía de la ciudad, de su productividad y de la capacidad de incrementar las tasas de ocupación, la creación de empleo formal y la reducción de las tasas de desempleo.

Se han planteado tres escenarios de resultados económicos que corresponden a tres grados diferentes de implementación del POT. La no implementación del POT perpetuaría fenómenos económicos como la menor participación femenina en el mercado laboral y la deficiencia de ingresos para sectores económicos más desfavorecidos, además, empeoraría las condiciones de desempleo de la ciudad, siendo incapaz de absorber de manera adecuada el crecimiento poblacional. En ese escenario tendencial, solo se crearían en

Bogotá, al 2034, poco más de medio millón de empleos, y la tasa de desocupación podría llegar al 14 %.

En un escenario de implementación medio se espera aumentar el número de ocupados en 730.000 personas aproximadamente, se podrían incrementar unos dos puntos la tasa de ocupación, y se mantendrían las tasas de desempleo de los últimos años, que rondarían el 10 %.

En un escenario alto de implementación del POT se darían las condiciones para una transformación económica acorde a las exigencias del siglo XXI y se estarían generando plazas de empleo potenciales para 910.000 personas, logrando bajar las tasas de desempleo de la ciudad a un histórico 7 %.

En términos de la distribución espacial del empleo, Bogotá pasaría de una estructura de concentración del empleo altamente sectorizada, con tiempos elevados de desplazamiento al trabajo, a una que, aun reconociendo la importancia de la aglomeración en el sistema económico urbano, fuera capaz de generar empleo en la proximidad e incorporaría en la fuerza laboral a personas que hoy se encuentran en labores de trabajo no remunerado o excluidas de las oportunidades de empleo formal y de calidad.

De implementarse plenamente el POT, esta tendencia empezaría a revertirse en alguna medida. La ciudad no busca desconocer las fuerzas de la aglomeración, por el contrario, una implementación eficaz del POT posibilitaría el empleo en proximidad y fortalecería las dinámicas de aglomeración, generaría un mayor equilibrio espacial para ofrecer a los ciudadanos mayores y mejores fuentes de empleo y un sistema de transporte que conecte las oportunidades económicas a unos tiempos que no afecten la productividad de la ciudad y la calidad de vida de la población, es decir, a unos treinta minutos, un poco menos de la mitad del tiempo promedio que nos tomamos hoy. Se necesita ejecutar plenamente el POT para que, como se dice popularmente, Bogotá deje de estar lejos de Bogotá.



“ La ejecución de los Planes Maestros, las Actuaciones Estratégicas y las UPL hará posible un modelo de ocupación territorial que, sin perder la aglomeración y la especialización, sea más equitativo en la distribución de oportunidades de empleo y cuidado”.

La gráfica “Distribución proyectada del empleo por UPL en Bogotá al 2034” (p. 173) muestra este cambio de tendencia. Las áreas de actividad receptoras de actividad económica (que coinciden principalmente con las zonas deficitarias de empleo), la ejecución de los Planes Maestros, las Actuaciones Estratégicas y las UPL harán posible un modelo de ocupación territorial que, sin perder la aglomeración y la especialización, sea más equitativo en la distribución de oportunidades de empleo y cuidado.

Las UPL con mayor déficit de empleo son las que presentan las mayores tasas de crecimiento del trabajo y, aunque ese crecimiento no es homogéneo entre todas las UPL, se mantienen los patrones estructurales de localización de la actividad económica y se consolida una estructura policéntrica en la ciudad.

En definitiva, Bogotá y su entorno metropolitano y regional tienen en la implementación del POT Bogotá Verdece una gran oportunidad de articular la planeación espacial de la ciudad y su ordenamiento territorial y gestión del suelo, con la planeación económica y social, posibilitando una apuesta de ciudad en el mediano y largo plazo, en el que, como lo plantean los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, no se deje a nadie atrás.

El Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá Región (CTIB): modelo de ciudad para vivir, trabajar, producir, aprender y divertirse

El origen del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá Región (CTIB) se encuentra en la necesidad de impulsar la competitividad de la ciudad, transformando su economía en una sociedad que genere valor agregado a partir del conocimiento. En tal sentido, Bogotá se ha propuesto conformar un campus de innovación diverso, regenerativo, reverdecido, flexible, inteligente y singular. Un proyecto urbano que mantenga las actividades económicas y moradores actuales al mismo tiempo que atrae empleo a partir de la consolidación de un nodo de servicios urbanos articulado con el tejido empresarial, la academia y el sector público.

El corazón del campus comprende un área de 247 hectáreas en el centro de la ciudad articulada con las AE ZIBO y Reencuentro. Conecta la principal aglomeración de conocimiento del país con las zonas empresariales del occidente y norte de la ciudad, lo que le permite posicionarse como un nodo estratégico para incorporar valor a las dinámicas productivas regionales, mediante la ciencia, la tecnología y la innovación.

Es un proyecto de ciudad para facilitar el encuentro y la interacción entre actores (empresas, academia, sector público y ciudadanía) que aceleren el intercambio de ideas para conectar sus necesidades con servicios especializados de ciencia, tecnología e innovación; promoverá un entorno urbano multifun-

Propuesta base para el ordenamiento territorial del Campus de Innovación de Bogotá



Fuente: Consorcio Mazzanti + Gensler.

Con el Campus de Innovación se consolidará un modelo de ciudad inteligente que combinará los principales ecosistemas circundantes con las diferentes dinámicas urbanas existentes en la búsqueda de una gestión de ciudad con mejores condiciones de habitabilidad, así como ambientalmente más justa para todos los bogotanos, gracias a la generación de sinergias entre las empresas, la academia, el sector público y la ciudadanía a partir de la conexión de sus necesidades con servicios especializados de ciencia, tecnología e innovación (CTEI).

→ **Visión a futuro del Campus de Innovación, iniciativa para impulsar la competitividad de la ciudad y transformar su economía por una que genere valor agregado a partir del conocimiento.**

Foto: Consorcio Mazzanti + Gensler.



cional dotado de elementos tractores y facilitadores del desempeño empresarial, de emprendimiento de alto valor agregado e innovación, y de calidad de vida en la ciudad y la región; estará caracterizado por espacios ricos en experiencias humanas para todas las edades, con usos mixtos, espacios públicos reverdecidos y opciones multimodales de transporte; y se sustentará en estrategias urbanas y arquitectónicas para adaptar a la ciudad al cambio climático y comunicar a

sus habitantes con datos e información que mejorarán su experiencia.

Con el Campus de Innovación se consolidará un modelo de ciudad inteligente que combinará los principales ecosistemas circundantes con las diferentes dinámicas urbanas existentes en la búsqueda de una gestión de ciudad con mejores condiciones de habitabilidad, así como ambientalmente más justa para todos los bogotanos, gracias a la generación de sinergias entre las empresas, la academia, el sector público y la ciuda-

danía a partir de la conexión de sus necesidades con servicios especializados de ciencia, tecnología e innovación (CTEI).

Para tal fin, se expedirán directrices de ordenamiento territorial para el campus que permitan: (1) potencializar espacios a partir de su preservación de forma total o parcial, promoviendo su re-uso y el mejoramiento de sus condiciones y (2) transformar áreas que requieran una renovación total para cumplir con los principios del POT. De manera específica, el reto principal del campus será conectar las dinámicas urbanas de los costados norte y el sur de la Avenida de las Américas y del futuro RegioTram de Occidente y tercera línea del Metro (barrios Centenario y Cundinamarca con los barrios del Recinto Ferial, Ortezal y El Recuerdo), mediante una propuesta de usos, equipamientos e infraestructuras de primer nivel.

Además, el campus estará dotado de un portafolio de servicios orientado a incentivar la cultura de innovación; fortalecer las habilidades y competencias que les permitan a las empresas adaptarse a las condiciones cambiantes del entorno; poner a disposición mecanismos de financiación de iniciativas innovadoras, y desarrollar estrategias que establezcan la conexión con mercados locales e internacionales para el comercio y la inversión.

Gracias al POT se están creando las condiciones institucionales para avanzar hacia un campus productivo, que generará valor a partir del conocimiento, potenciará el talento humano de la ciudad y de la región y ofrecerá las mejores condiciones de vida para los ciudadanos y la sostenibilidad del territorio. Bogotá, como capital de la innovación, tendrá en el campus un laboratorio para consolidar un modelo de ciudad inteligente y de emprendimiento de alto valor agregado e innovación que responda a los retos del siglo XXI.



El POT pretende facilitar y propiciar nuevas fuentes de empleo, a partir de la consolidación de las dinámicas económicas y sus economías de aglomeración diversificadas.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan Distrital de Desarrollo: 2020-2024. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020.
- Banco Interamericano de Desarrollo. *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación*. Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.
- Barrios, María Candelaria y María Ángeles Martínez. "El valor del tiempo en los desplazamientos al trabajo, una estimación en el caso de Cádiz". *Estudios de Economía Aplicada* (1999): 5-16.
- Bateman, Alfredo y Javier Martínez. *Economías de aglomeración: La distribución espacial de Bogotá*. Bogotá: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2011.
- Currie, Lauchlin. *La política urbana en un marco macroeconómico*. Bogotá: Banco de la República, 1982.
- Fujita, Masahisa. "Economics of Agglomeration". *Journal of the Japanese and International Economies*, 1996.
- Moreno, Carlos. *La revolución de la proximidad: de la ciudad mundo a la ciudad de los 15 minutos*. Alianza Editorial, 2023.
- Prud'homme, Rémy y Chang-Woon Lee. *Ciudades, infraestructura y desarrollo económico*. Bogotá: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2011.
- Secretaría Distrital de Planeación y Departamento Administrativo Nacional de Estadística. *Resultados Encuesta Multipropósito 2021*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación y Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2022.

Los corazones productivos de las localidades como avances en la gestión económica espacial

Tal vez la estrategia que mejor refleja la particularidad de las políticas de desarrollo productivo a escala urbana, así como la confluencia de las políticas económicas con las realidades espaciales de la ciudad, es la apuesta por reconocer y potenciar los llamados corazones productivos de las localidades.

Los corazones productivos de las localidades son aquellos barrios de la ciudad que tienen una alta presencia de actividad económica y que les dan el carácter y vocación productiva a sus entornos territoriales. Esos corazones productivos son de dos tipos: los especializados (que son la concentración de unidades productivas de los mismos sectores o cadenas) y los diversificados (mezcla y diversidad de actividad productiva de diferentes sectores o actividades económicas).

Los corazones productivos especializados son aquellos cuyo nombre del barrio ya evoca el tipo de negocios y actividad productiva que se encontrará. Tal vez el mejor ejemplo es el barrio Restrepo, pues solo con el nombre se identifica que allí se localizan unidades productivas relacionadas con la cadena de calzado y marroquinería. Los corazones productivos diversificados son zonas donde hay una muy alta densidad de unidades de pro-

ducción, pero de múltiples sectores económicos, como ocurre en general en el denominado Centro Ampliado.

La identificación de los corazones productivos¹⁹ no solamente facilita conocer las realidades económicas de los territorios, sino que en Bogotá ha permitido ser más pertinentes en las intervenciones de política pública en materia económica y participar integralmente con el fin de lograr un mayor impacto. Tener alta densidad de unidades productivas en un polígono determinado facilita la llegada institucional, la definición de estrategias que superen las soluciones genéricas y la coordinación interinstitucional en el territorio.

La identificación de los corazones productivos, por ejemplo, permitió durante la pandemia concentrar los esfuerzos de la Secretaría de Gobierno y las alcaldías locales en aquellas zonas donde se concentraba la mayor cantidad de empresas y empleos de sus respectivos territorios, facilitando la comunicación de los programas y los impactos de estos.

Así mismo, permite superar las intervenciones individuales sobre las unidades productivas de manera aislada y, más bien, propicia intervenciones que privilegian bienes públicos y servicios comunes que benefician al conjunto de las unidades productivas que comparten el territorio y no solo algunos de los seleccionados en los programas.

En ese contexto, por ejemplo, la Secretaría de Desarrollo Económico intervino zonas como la de Restrepo, el 12 de Octubre, el Siete de Agosto, Venecia-Alquería o San Felipe, por mencionar algunos ejemplos. Este último barrio es tal vez una muestra de lo que las intervenciones espaciales pueden generar en los corazones productivos.

¹⁹ "Herramienta de focalización empresarial", Cuaderno de Desarrollo Económico 45, Bogotá, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, noviembre del 2020.

En un barrio como San Felipe, la confluencia de estrategias tiene el potencial y la posibilidad de acompañar los esfuerzos de las y los empresarios. Allí se han presentado estrategias como Barrios Vitales de la Secretaría de Movilidad, que ayudaron a pacificar el tráfico y a que el entorno territorial llame al encuentro y la interacción; la declaratoria como Distrito Creativo y las acciones del sector cultura; activaciones comerciales, estrategias integrales de seguridad, fortalecimiento empresarial y estrategia 24 horas, entre otras.

Con ese énfasis espacial en Bogotá se le habrá ayudado a conseguir empleo formal a más de 160.000 personas gracias a la ruta Bogotá Trabaja, lo cual es 15 veces mayor que la suma de lo logrado por las dos administraciones anteriores; se habrán fortalecido y financiado más de 100.000 micronegocios de la ciudad para apoyar sus procesos de crecimiento; se habrán intervenido más de 3.000 unidades productivas de alto impacto fortaleciendo a Bogotá como Capital de la Innovación; y se habrán consolidado más de 9.000 unidades productivas de la ruralidad y del abastecimiento alimentario que potencian los vínculos urbano-rurales y cierran las brechas con la ruralidad bogotana.

→ **El sector del Restrepo, especializado en cueros, es uno de los corazones productivos de la ciudad.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.





2.4

Nuestro territorio y nuestra identidad

Por primera vez, en un plan de ordenamiento territorial, se contemplan todas las manifestaciones culturales —la savia del territorio—: el patrimonio material y el inmaterial, además de los encuentros que surgen gracias a las iniciativas de Es Cultura Local y entre los agentes de la cultura en los Distritos Creativos.

Las artes producen transformaciones en el territorio impulsadas por estrategias como el Festival Es Cultura Local.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:**Catalina Valencia**

Secretaria de Cultura,
Recreación y Deporte

Patrick Morales

Director Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura

**Los patrimonios y la cultura**

Guillermo Otálvaro recuerda con precisión el momento y lugar en que, de la mano de su padre, se inició como sastre: el 4 de octubre de 1964, en la carrera 6 n.º 11-78. Desde entonces acompañó a su papá, y aprendió con él, hasta que decidió independizarse. Don Guillermo hace parte de una larga tradición de artesanos dedicados a la confección de vestidos que cobró fuerzas sobre todo a principios del siglo xx, a medida que crecían los barrios de Las Nieves y La Catedral, y se consolidaba el centro administrativo de Bogotá.

Desde 1964 su taller, además de su local comercial, se sumó a muchos que se ubicaron en el puro corazón de Bogotá, algunos en inmuebles emblemáticos —como los edificios Campos, Vásquez y Tejada—, en el Pasaje Hernández y en los alrededores de la carrera 9 entre la calle 10 y la Avenida Jiménez. En cualquier caso, siempre ha trabajado y comer-

ciado ahí en el centro, donde se siente cómodo y donde se acumulan los más entrañables recuerdos de su vida y de su oficio como sastre. Y por primera vez la importancia de su oficio cobró un carácter protagónico en un plan de ordenamiento territorial, nuestro POT Bogotá Reverdece; ahora la preocupación por su conservación y permanencia en el tiempo constituye una parte central de la ejecución de este nuevo instrumento que valora el patrimonio material e inmaterial de la ciudad, los entornos barriales y el habitar próximo como elementos ordenantes del territorio.

Hay muchísimos más ejemplos de oficios tradicionales que conforman la riqueza patrimonial y la identidad de los bogotanos, en el centro y por toda la ciudad urbana y rural. Sin necesidad de alejarnos, en el mismo sector del centro de Bogotá, abajo de la Plaza de Bolívar, se dan cita también lugares importantes para la memoria y la identidad de los bogotanos, como los sombrereros de la calle 12, o si nos adentramos en

Para conocer
más acerca
de estas
transformaciones
en marcha,
consulta:



La Candelaria, específicamente en el barrio La Catedral, se encuentran congregados —entre las carreras 5 y 6, y las calles 11 y 12— muchos artesanos de la joyería (ison más de 150 locales!). Y si seguimos subiendo, como si quisiéramos tomar camino hacia Monserrate, y llegamos al barrio Las Cruces, en el marco de su plaza nos podemos encontrar con la Barbería Clásica de Hernán Baquero que, al desempeñarse como barbero —y continuar así el legado familiar— ha tenido la oportunidad de conservar también la memoria histórica del sector.

Como referente cercano a la adopción del POT, el Centro Histórico de Bogotá, declarado como patrimonio cultural de la Nación desde 1963, adoptó mediante Resolución 088 de abril del 2021 del Ministerio de Cultura el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), Plan que se constituyó en una de las fuentes que dio soporte a la inclusión de la Estructura Integradora de Patrimonios en el POT.

No solamente en el centro de Bogotá se ejercen los oficios tradicionales —desde ya significativos para el POT de la ciudad—: también podemos hablar, por ejemplo, de los zapateros del barrio Restrepo, un barrio que se ha moldeado especialmente desde los años cincuenta por diversas migraciones desde municipios de Cundinamarca y los departamentos de Boyacá, Quindío, Santander, Cauca, Caldas y Tolima. Estas migraciones, asentadas acá, respondieron a una demanda cada vez mayor y relativamente reciente de calzado: basta pensar que fue a finales de los años treinta del siglo pasado que tuvo que decretarse el uso obligatorio de calzado, y así se fomentó directamente esta industria y los zapatos se convirtieron en un bien de primera necesidad.

Sin embargo, no hay que olvidar que el nuevo POT, además de dirigir la mirada a estos oficios usualmente invisibles para la norma, tiene en cuenta todas las manifestaciones culturales y ancestrales arraigadas en la capital —y que nutre la memoria de los bogotanos—, es decir, los patrimonios material, natural y arqueológico que ya cuentan con una larga tradición en



↑ **Hernán Baquero preserva un legado familiar como dueño de la Barbería Clásica y la memoria histórica del barrio Las Cruces.**

Foto: Camilo Ara.

➔ **El Cabildo indígena en Suba es una demostración del tejido que han construido los pueblos indígenas alrededor del agua, la cultura y la vida en la ciudad.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



“Patrimonios en plural”

la legislación de Colombia y que la Constitución de 1991 compila como uno de los principios rectores de un país plural y diverso culturalmente.

Como parte de la implementación del POT y de la consolidación de la EIP, el 20 de junio del 2023 la alcaldesa Claudia López Hernández, sus secretarios de Planeación y de Gobierno, y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural suscribieron un acta de compromiso con el Pueblo Muisca con el propósito de reconocer e incluir el Sistema de Sitios Sagrados que reporta modelos de ocupación del territorio milenarios y que son el testimonio de complejas estrategias de cómo interpretamos y valoramos las huellas del territorio que hoy habitamos.

Pese a que siempre se ha sabido que, como sociedad, nos reconocemos en los íconos patrimoniales, nunca hasta ahora nos habíamos planteado de una manera tan rigurosa la pregunta sobre cómo incorporar los patrimonios y determinados aspectos de nuestra cultura en el ordenamiento territorial, más allá de lo relacionado con los caminos históricos, lo material o los inmuebles. ¿Cómo no hacemos esta pregunta? ¿Cómo no considerar también importantes las formas de habitar en los barrios en su vida cotidiana, tanto la plaza de mercado de La Perseverancia como los platos, las bebidas y la muy suculenta oferta gastronómica que por tantos años se ha ofrecido ahí? Asimismo, ¿cómo no atender a la importancia de cada uno de los quince humedales de Bogotá —su extraordinaria biodiversidad— y no prestarle atención a cada una de las actividades, encuentros y recorridos que propician sus senderos y recodos?

Ahora, con la formulación y la adopción de este POT nos pusimos el reto de elevar el patrimonio cultural a nivel de estructura del territorio, con la finalidad de proponer unos programas y proyectos que sirvan para planear mejor nuestra ciudad a partir del reconocimiento de sus valores, sus tradiciones, sus prácticas, y la multiplicidad de culturas que habitan y definen el carácter de la ciudad. Todos los saberes

“ Barrios que narran décadas de lucha y procesos de movilización social que hoy les dan sentido a colectivos organizados alrededor de la defensa de humedales, de las rondas de río, del espacio público, de equipamientos que son valorados como victorias territoriales y que definen liderazgos que, en el proceso de participación del POT, coincidieron en el reconocimiento y la protección de la escala barrial”.

que, siguiendo una tradición, hemos usado para fabricar con nuestras manos, esos lugares o espacios en los que asiduamente nos damos cita, esas actividades gracias a las cuales nos comunicamos mejor con los otros, estrechamos vínculos y forjamos los lazos que tejen nuestra sociedad y que nos ayudan a pensar el territorio, nuestro territorio, están presentes y protegidos a través del POT de Bogotá.

Este tejido patrimonial está presente en todo el suelo urbano y rural, y no es un hecho únicamente relacionado con el Centro Histórico: se manifiesta en los barrios de la ciudad autoconstruida, barrios que narran décadas de lucha y procesos de movilización social que hoy les dan sentido a colectivos organizados alrededor de la defensa de humedales,



➔ **Las barrios de Bogotá necesitan inversiones y acompañamientos que hagan una lectura territorial que visibilice su diversidad. Aspecto del sector tradicional de La Candelaria y, al fondo, Las Cruces.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

de las rondas de río, del espacio público, de equipamientos que son valorados como victorias territoriales y que definen liderazgos que, en el proceso de participación del POT, coincidieron en el reconocimiento y la protección de la escala barrial. Esta tarea implica procesos de descentralización de la noción de lo patrimonial, de democratización en cuanto a los procedimientos para reconocer lo que se valora como patrimonio cultural, entendiendo que nuestros patrimonios son vivos, cercanos, no necesariamente monumentales.

No sobra reiterar: las innovaciones del POT, en este sentido, tienen unos antecedentes en las normas nacionales. Las bases para que ahora consideremos nuestros patrimonios culturales esenciales para configurar la estructura de la ciudad se pueden rastrear en la Constitución de 1991, en la Ley 388 de 1997 (la ley vigente de ordenamiento territorial) y la Ley 397 de 1997 (la ley general de cultura). La Constitución de 1991 dejó claro el principio de que este es un país plural en lo cultural, político y religioso, y lo hizo con el propósito de darles la palabra a comunidades que históricamente habían estado al margen de las grandes decisiones de la política pública, en particular, las relacionadas con la gestión del territorio. Este propósito significa el reconocimiento de las distintas maneras como se habitan los territorios, entendiendo, por ejemplo, que la vivienda no es un producto estándar que debe ser igual en todas las regiones del país. Al respecto, hoy la nación legisla sobre la vivienda de interés cultural (vic) y, así, Bogotá reconoce la multiplicidad de hábitats locales como medio para fortalecer los valores del arraigo, asumiendo que los asentamientos humanos dejan huellas que son la memoria que nutre el carácter y las identidades bogotanas.

Esta apertura es reciente y forma parte de las políticas que buscan consolidar un país en paz, con justicia y equidad territorial. Esta búsqueda requiere avivar la capacidad de escucha del gobierno distrital, por lo que el POT propone profun-

“ El patrimonio cultural ha dejado de ser considerado únicamente como lo material, los inmuebles o los muebles, los paisajes o los lugares de importancia ceremonial; hoy, el patrimonio, lo valorado por comunidades diversas, se entiende como parte de un proceso social, de lo que anima la vida cotidianamente y que integra lo material, lo inmaterial y la naturaleza próxima”.

dizar en la comprensión y las intervenciones de escala local, la valoración de lo próximo como reconocimiento a comunidades diferenciadas culturalmente, que han consolidado sus barrios con mucho esfuerzo. Estas comunidades necesitan inversiones y acompañamiento que hagan una lectura territorial que visibilice el arraigo y la protección de la vida barrial e, incluso, la vida rural, que es otro de los modos en que los bogotanos viven su ciudad (hablamos de Sumapaz, por supuesto, que es la mayor parte del territorio de la ciudad).

“Pues a mí, yo eso lo entendí en parte porque uno a veces no les pone mucho cuidado a esas cosas porque a usted nunca le preguntan que es sumapaceña y yo lo entendí cuando viví en Bogotá porque te tienes que presentar y decir yo soy



➔ **Los trabajadores del campo también hacen parte del patrimonio y la identidad de Bogotá en localidades rurales como Sumapaz.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

de Sumapaz, y nadie conoce Sumapaz, ¿qué significa ser de Sumapaz? Significa ser campesino, trabajar, que le guste el campo, desde lo más mínimo y populista que es montar caballo y tener ganado, que es lo que conocen los de la Bogotá urbana, porque para mí ser una mujer del campo es ser una mujer que tiene como esa vocación de servir, de ayudar a las personas, que le gusta la ruralidad, que ese sea su ambiente, su lugar de paz, y sobre todo que entienda y conoce su entorno, para mí es muy importante que la gente conozca su historia y la del lugar de donde viene, que sepa qué es ese territorio y qué es hasta para ti, y eso lo entendí cuando empecé a estudiar, entonces ¿qué es Sumapaz? Sumapaz es una localidad rural ¿y eso dónde queda? Eso queda en tal y encuentras tal cosa, allá está el frailejón, hay una laguna, están tales ambientes y así vives, que los perros duermen afuera, pero, ¿por qué? Porque son perros, todas esas cosas son identidades campesinas y son cosas que cambian mucho las perspectivas de la gente que vive en Bogotá, yo creo que eso lo aprendí tarde, pero lo aprendí” (Geraldine Rubiano, joven lideresa de la cuenca del río Blanco, 2022).

De acuerdo con el modelo territorial propuesto y ya teniendo claro que Bogotá se ordena mediante las áreas de superior jerarquía ambiental y los patrimonios culturales, se avanza en acciones que interpretan la manera como se vive en los barrios de acuerdo con valores propios. Este hecho da lugar a las acciones del cuidado que tienen el propósito de ampliar los espacios para el encuentro de los extraños, desde parámetros de respeto y responsabilidad cívica: más y mejores lugares para el ejercicio de la democracia local y ámbitos para el fortalecimiento del vínculo social y la vida productiva de escala vecinal.

Por lo tanto, el modo en que pensamos la cultura y el patrimonio se ha ampliado; de hecho, ya no hablamos del patrimonio sino de los patrimonios. El patrimonio cultural ha dejado de ser considerado únicamente como lo material, los inmuebles o

los muebles, los paisajes o los lugares de importancia ceremonial; hoy, el patrimonio, lo valorado por comunidades diversas, se entiende como parte de un proceso social, de lo que anima la vida cotidianamente y que integra lo material, lo inmaterial y la naturaleza próxima. A la par, el concepto de cultura también se ha expandido: desde los años sesenta se empezaron a incorporar otras expresiones que se consideraron dignas de peso simbólico, expandiendo el significado de cultura, pues resultaban cruciales para las sociedades. Nos referimos específicamente a la cultura popular, las culturas ancestrales, la cultura de masas, los patrimonios y las memorias de sectores marginales y actividades en otros ámbitos creativos como por ejemplo el diseño y las artes gráficas. Junto con los reclamos de los sectores populares, que denunciaban una exclusión de sus culturas a partir de distinciones de clase y de nivel socioeconómico, emergen también los reclamos feministas y de los sectores étnicos y comunitarios, mostrando cómo en el campo social de la cultura se expresan exclusiones desde las diferencias de género, etnia y sexualidad¹.

¿Cómo no darle la importancia que merece, por ejemplo, al Festival de la Chicha, la Vida y la Dicha en La Perseverancia (aunque este mismo barrio no esté —aún— declarado como bien patrimonial)? O ¿cómo no reconocer en los Cerros Orientales una parte vital de la memoria, no solo ambiental, sino emocional de los bogotanos? El POT viene a ensanchar nuestra mirada y a entender y llenar este vacío, pues las prácticas culturales de la población determinan y estructuran el territorio, y son un elemento clave para comprenderlo, entender sus usos e identidad —es decir, cómo podemos habitarlo— para asegurar su variabilidad y sostenibilidad.

Entendiendo que los valores del patrimonio cultural no solo son evidentes en las áreas centrales de la ciudad, el POT, como parte de los desafíos propuestos, reitera la trascendencia de avanzar en la comprensión de espacios

¹ García-Canclini, Néstor, *Las culturas populares en el capitalismo* (Ciudad de México: Editorial Nueva Imagen, 1982), 18.





La alcaldesa Claudia López y más de 60.000 personas participaron en la Marcha del Orgullo LGBTQ+ que llegó al Parque Simón Bolívar. Bogotá, capital de la diversidad, marchó con el lema "Ley Integral Trans iya!".

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) son un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar su protección, conservación y sostenibilidad. Algunas casas del centro de Bogotá como esta están protegidas.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

El Museo de la Ciudad Autoconstruida, inaugurado el 28 de noviembre del 2021, fue concebido como una experiencia inmersiva en Ciudad Bolívar, que a la vez fuera plataforma para el intercambio de experiencias y aprendizajes alrededor de acciones colectivas.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.





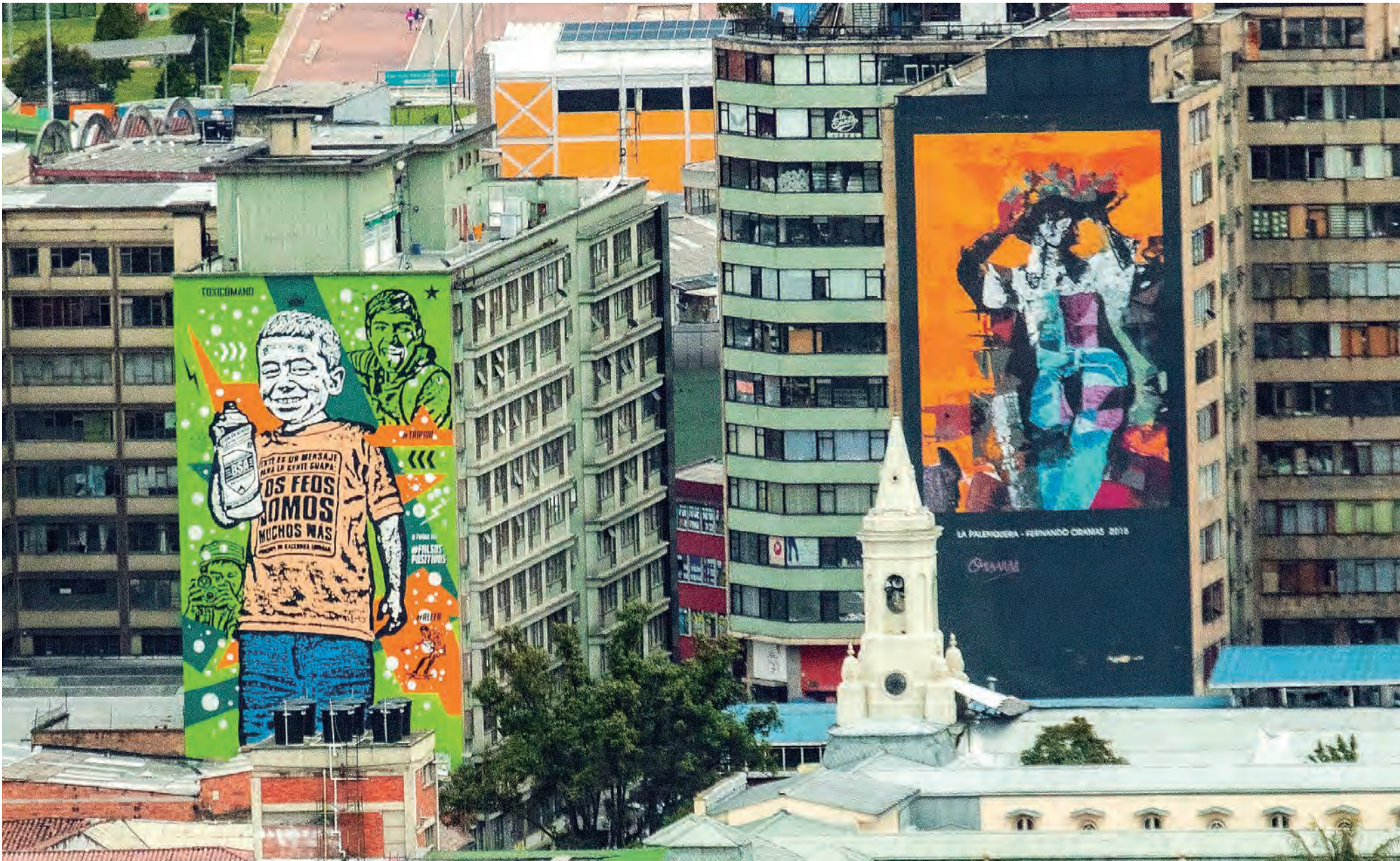
El Festival de la Chicha, en el barrio La Perseverancia, resalta los saberes en torno a la elaboración de esta bebida tradicional.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

| NUESTRO TERRITORIO Y NUESTRA IDENTIDAD |

El grafiti es reconocido en la ciudad como un medio para la democratización del espacio público, pues aboga por la expresión artística de los creadores y convierte a los peatones en espectadores.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



→ El Park Way de La Soledad, una vibrante zona residencial de Teusaquillo que alberga entre sus dos carriles una gran zona verde que sirve como parque lineal para la comunidad.

Foto: Camilo Ara.

públicos del alto valor histórico urbano, de entornos patrimoniales habitados hoy, expuestos a fuertes dinámicas de transformación sociocultural y del uso del suelo, además de sectores de interés patrimonial periféricos que resultaron de los procesos de autogestión y de movilización social que se concretan en la vitalidad de la ciudad autoconstruida. En este empeño, esta administración se encuentra en camino de la adopción de los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP): (a) del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, (b) del Sector de Interés Urbanístico de Teusaquillo (SIU), (c) del SIU asociado al Sector Antiguo de Bosa, y (d) de un gran proyecto de ciudad: la formulación del Plan de Manejo Arqueológico de Bogotá.

La Estructura Integradora de Patrimonios (EIP)

Con el propósito entonces de que la norma no se limite a la gestión del suelo, a lo funcional y físico del territorio², el nuevo POT de Bogotá pone al ciudadano en el centro del ordenamiento territorial y, para esto, incorporó la Estructura Integradora de Patrimonios (EIP) como parte del modelo de ordenamiento territorial, según como quedó definido en el artículo 80. Es decir, a las tres estructuras que le daban forma al modelo de ordenamiento territorial —la estructura ecológica principal, la estructura funcional y del cuidado, y la estructura socioeconómica, creativa y de innovación—, se sumó una para la que cobran importancia los modos de habitar de la población, las prácticas culturales y la participación democrática desde los valores ciudadanos.

La EIP, como mensaje estratégico de la política pública, busca aportar al fortalecimiento del vínculo social y representa una oportunidad de cambio cultural que permitirá destinar más tiempo libre al cuidado de la vida desde los valores y las prácticas de la proximidad.

² “El POT es 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” (Ley 388 de 1997, art. 25).

“ El propósito en el tiempo del ahora es proponer un acuerdo, pendiente desde 1492, para trabajar por un orden del territorio, que no es únicamente material sino un tejido, un entramado de pensamiento, camino del agua que contiene semilla de cultura y vida, un acuerdo para ser gente, para ser unión”.

(David Henao, vicegobernador del Cabildo Indígena Muisca de Bosa)

Esta estructura, quizás no sobra repetirlo, es en parte resultado de una transformación histórica, en la que la palabra cultura pasó de asociarse al ensamble de grandes ideas y objetos, usualmente relacionados con las artes y los legados patrimoniales más canónicos, a referirse a otras expresiones en una definición múltiple y polivalente de cultura que reconoce otros conceptos simbólicos y cruciales en la vida de las sociedades.

“[...] el propósito en el tiempo del ahora es proponer un acuerdo, pendiente desde 1492, para trabajar por un orden del territorio, que no es únicamente material sino un tejido, un entramado de pensamiento, camino del agua que contiene semilla de cultura y vida, un acuerdo para ser gente, para ser unión” (David Henao, vicegobernador del Cabildo Indígena Muisca de Bosa).

Gracias a esta nueva estructura, en la EIP, con respecto al POT, cobra la misma importancia tanto la plaza de mercado



➔ **El ánimo de querer permanecer en el entorno en el que se reside debe ser parte de un propósito vital que invite a cooperar en el cuidado del vecindario.**

Foto: Camilo Ara.

de La Perseverancia como su oferta gastronómica, tanto los columbarios del Cementerio Central como los artesanos del cuero del Restrepo, tanto el Parque Nacional como las huerteras urbanas presentes por toda Bogotá. En ese sentido, la EIP inscribe y precisa un sistema de relaciones del patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. Esta estructura persigue la gestión integral de los patrimonios, lo que al cabo fortalece los vínculos sociales y la vida productiva de los grupos poblacionales que habitan, se relacionan y les dan sentido a los territorios urbanos y rurales del Distrito Capital.

Son muchos los hechos y testimonios que dan cuenta del significado de estos patrimonios para la comunidad, los barrios y las localidades. Pongamos, por ejemplo, el caso de las huertas que la comunidad ha cultivado en el Humedal Córdoba, en la localidad de Suba. Ahí, en marzo del 2020, al comienzo de la pandemia, varios vecinos hicieron un intercambio de semillas y, gracias a estos trueques, descubrieron espacios que se habían habilitado como jardines polinizadores pero que estaban sin mantenimiento. Los vecinos se propusieron limpiarlos y, así, encontraron algunas áreas que quedaban libres: en estos lugares sembraron algunas hortalizas. Natalia Serna, una de las cuidadoras de estas huertas, nos cuenta que las han cosechado oportunamente para no trastornar ningún aspecto del ecosistema del humedal, y que: “Al día de hoy somos cerca de veinte personas vecinas del sector de diversas edades (veinte a ochenta años o más) que cada semana nos encontramos en estas huertas-jardín. Nuestro objetivo es ser un proyecto piloto en huertas-jardín, agricultores comunitarios, constructores de tejido social, defensores y cuidadores ambientales”³.

Las huertas son entonces “parte de un valor presente interesado en restablecer vínculos entre los ciclos de producción de alimentos y consumo en ámbitos domésticos. La

existencia de estos lugares reconcilia distintas maneras de habitar la ciudad, de conocimientos y prácticas asociados a la preservación de especies y semillas nativas, la siembra, al manejo responsable del agua y de la comprensión del clima. Todo ello, además, es la expresión de innumerables testimonios del apego de las personas por los lugares que habitan y los definen como comunidad”⁴.

El ánimo de querer permanecer en el entorno en el que se reside debe ser parte de un propósito vital que invite a cooperar en el cuidado del vecindario. El impulso de permanecer proviene de encontrar a pocos pasos la posibilidad de relaciones sociales en las que nos sentimos acogidos, una oferta de bienes y servicios cotidianos y permanentes, espacios públicos para la itinerancia próxima y segura, lugares que animen la memoria y expresen los valores identitarios, el apego por el lugar, junto con la confianza en el presente y el respeto por todas las formas de vida (animales, árboles, jardines y coberturas verdes); todo esto podría consolidarse como hábito y escenario de cooperación por el cuidado de lo que es importante para una comunidad.

Otro caso, esta vez referente a un patrimonio arqueológico importante para la comunidad, es el siguiente: en el borde sur de Bogotá, donde inicia el suelo rural en la localidad de Usme, fueron hallados en el 2007, mientras se desarrollaba el proyecto de vivienda Usme Ciudad Futuro, 135 restos humanos y más de 300.000 fragmentos de cerámica. Este asentamiento daba cuenta de al menos 2.000 años de ocupación prehispánica de la sabana de Bogotá. Desde ese momento, este patrimonio cultural se convirtió en un referente de movilización, uno local y otro de ciudad.

En cuanto al local, son múltiples las voces que lo valoran como un hecho territorial de defensa del medio ambiente, de la cultura campesina, de la ruralidad y la preservación de estos suelos para la producción de alimentos. También se

³ Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), *Las huertas urbanas: lugares donde se cultiva el vínculo territorial* (Bogotá: IDPC, 2022).

⁴ Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, *Las huertas urbanas*.





incluye la importancia del hallazgo como hito histórico que aporta a la contención de la expansión urbana.

¿Qué piensa la comunidad campesina sobre el hallazgo? Liliana Arévalo dice: “¡No... pues algo grande! Gracias a eso no nos han sacado y podemos seguir otro tiempito acá. Aunque eso ya viene como hace veinte años, lo de la expansión urbana, que querían sacar [...] Ya cuando surgió lo del hallazgo, se trancó un poquito, pero siguen y siguen que quieren sacarnos”⁵.

Para la ciudad, y en particular para el desarrollo de la EIP, se convirtió en el laboratorio para adelantar estudios arqueológicos que trajeron al presente los valores y el sentido de un patrimonio que precede por miles de años la ocupación desde 1538, asentamientos complejos prehispánicos y que hoy pueden ser referentes de procesos adaptativos y que revelan prácticas de integralidad de la cultura con la naturaleza.

En Colombia existen veinticuatro áreas arqueológicas protegidas, dentro de las cuales el Parque Arqueológico y del Patrimonio Cultural de Usme, que es la primera área arqueológica declarada como tal. El POT la constituye, además, en parque rural de tipo cultural de la Red Estructurante de Bogotá, treinta hectáreas de espacio público.

El parque es uno de los hechos patrimoniales más significativos de la ciudad ya que nos muestra que la sabana de Bogotá reporta vestigios de asentamientos humanos que datan de 14.000 años. Para los sectores de cultura, economía y turismo es una escuela de formación de líderes y lideresas sustentada en la presencia de patrimonios que cuentan el origen de sus pobladores y, para la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), en el proceso de implementación del POT, fue la oportunidad de incorporarlos como nodo de equipamientos próximos y de proyectos a escala local.

La antropóloga Carolina Díaz Gámez, coordinadora del Proyecto Parque Arqueológico de Usme, cuenta que, cuando se reveló el hallazgo arqueológico en la Hacienda El Carmen, este se convirtió en el estandarte del proceso de movilización que convocó diferentes causas, pero, principalmente, se convirtió en una inagotable fuente de preguntas, en un portal para la imaginación. Eventualmente, el hallazgo dejó de ser un hecho y se transformó en un sujeto que adquirió muchos otros nombres: el cementerio indígena de Usme, el guardián del territorio, el área arqueológica protegida, el centro de interpretación patrimonial, el museo arqueológico... A partir de estos hallazgos, y al cabo de la conformación del Parque Arqueológico y del Patrimonio Cultural de Usme, lo usmeka —esa manera particular de habitar Usme— fue la invitación a seguir haciéndose preguntas, a visitar la imaginación para resolverlas, aunque no exista una respuesta definitiva, pues, al final, lo importante será siempre el movimiento continuo que la curiosidad permite.

La insistencia en exaltar las distintas maneras de interpretar el modo en que nos hemos adaptado al territorio está dada por un presente que nos exige mayores esfuerzos en la valoración de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales como respuesta, fuente y medio para aportar al imperativo de detener el deterioro del hábitat global; ese el modelo de ciudad propuesto por el POT y explica la inclusión de la EIP como determinante del ordenamiento territorial bogotano.

Este recorrido nos permite afirmar que la política de ordenamiento tiene por cierto que toda huella y actividad en suelo urbano/rural está determinada por dinámicas histórico-culturales que dan cuenta del ingenio humano, el cual define un trazado continuo que reporta distintos sistemas de pensamiento y las luchas de todos quienes habitamos la ciudad.

➔ **Líderes de la comunidad Usmeka que sacaron adelante el primer parque arqueológico de Bogotá. Se trata de una estrategia pedagógica dirigida a la comunidad de la localidad de Usme.**

Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“Lo usmeka es para mí un lugar de reflexión, no una figura organizativa. A partir de ello he pensado en que los bordes que habito tienen un lado lleno de sueños y promesas; un lado que, como acabo de mencionar, invita a la imaginación y a la pregunta. Ese lado que, gracias a su polisemia, se reinventa permanentemente en otras historias de vida que transcurren en los bordes (no solo geográficos) de la ciudad” (Carolina Díaz Gámez, coordinadora del Proyecto Parque Arqueológico de Usme).

⁵ “¿Qué piensa la comunidad campesina sobre el hallazgo?”, Mesa de Patrimonio Ancestral, Cultural y Ambiental de Usme, <https://usmeka.github.io/>

→ La comunidad del barrio Fábrica de Loza tiene una huerta contigua a los lavaderos que inauguró en 1936 el líder liberal, Jorge Eliécer Gaitán.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



"En Voz Alta.
La cultura
habla"

Los reconocimientos y el plan para los patrimonios vitales

Un concepto que se incorpora en este POT para introducir los diversos patrimonios como un aspecto esencial en el ordenamiento territorial son los denominados reconocimientos de entornos barriales. Como antecedente a esta noción, en el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Bogotá —que se adoptó en abril del 2021— se identificó que más del 10 % de las actividades económicas que se concentran en el ámbito de este instrumento pertenecen a industrias manufactureras de pequeña escala asociadas al uso residencial —las sastrerías, las imprentas, los joyeros, las chicherías, entre muchas otras—. Es decir, por primera vez se identifica la industria artesanal como uso del suelo. Hay un reconocimiento de esas actividades en el territorio (y así este concepto se amplía más allá de lo que estableció el Decreto Único del Sector Vivienda, el Decreto 1077 del 2015, según el cual el reconocimiento se limitaba a lo declarado o construido desde un determinado periodo de tiempo). O, como lo dictamina el POT (en el párrafo 2 del numeral 5 del artículo 80): "[...] se podrá otorgar reconocimiento a entornos barriales, que corresponden a áreas, con valores y estructuras que constituyen momentos representativos del desarrollo urbanístico o de una determinada época constructiva de la ciudad, que aportan formas valiosas de urbanismo para la consolidación de la identidad urbana de la ciudad, sin embargo, no cuenta con atributos arquitectónicos que ameriten su declaratoria como sector de interés urbanístico. Sin embargo, podrán ser objeto de beneficios urbanísticos mediante el reciclaje y reutilización de las edificaciones existentes, con el fin de garantizar la revitalización y conservación de estas áreas".

El reconocimiento que plantea el POT se vuelca esta vez no solo sobre el contenedor, sino también sobre el contenido, y

extiende el concepto a toda la ciudad apareciendo por primera vez en una reglamentación distrital la producción artesanal como uso del suelo. Esta producción artesanal "corresponde entonces a las actividades creativas de producción de objetos, realizadas con predominio manual y auxiliadas en algunos casos con maquinarias simples, obteniendo un resultado final individualizado, determinado por los patrones culturales, el medio ambiente y su desarrollo histórico".

En general, el POT también invita a reconocer todo tipo de prácticas sociales, culturales y productivas relacionadas con las dinámicas cotidianas que forman parte de los conocimientos locales y vecinales. La escala local emerge como ámbito territorial idóneo para la planeación y la gestión del territorio. Es el caso, por ejemplo, de la huerta que, hace más de quince años, iniciaron Marina Caballero, Luis Alberto Tovar, Euclides Rojas y Juan Avendaño, vecinos del barrio Fábrica de Loza, entre las localidades Santa Fe y La Candelaria. Es una huerta contigua a los lavaderos, todos pintados de amarillo y rojo, que inauguró en 1936 Jorge Eliécer Gaitán para las mujeres de la antigua Fábrica de Loza. Magdalena Pinzón de Pinzón, más conocida como Magolita, es una de las abuelas que arreglaron la huerta Fábrica de Loza, una labor que la ha llenado de vida: "No hay mejor terapia que sembrar y cosechar alimentos sanos. En la huerta aprendo, me divierto y estoy activa", confiesa, pues además la huerta ha sido la oportunidad para unirse a otras actividades grupales y estrechar los lazos con su comunidad, como una serie de comparsas con mitos y leyendas y personajes representativos del centro de Bogotá que han reunido personas de la tercera edad. En las comparsas, Magolita interpreta varios personajes, como la chicharronera, la lavandera o la chichera: "Me pongo un vestido naranja y verde con una falda larga. El personaje que más me gusta es la chichera porque soy una experta en preparar esa bebida deliciosa".





O es el caso también de una de las estrategias y legados más importantes de Bogotá, Es Cultura Local, la cual ha permitido la constitución de hallazgos relevantes sobre el papel de la cultura en las comunidades, las posibilidades de la inversión pública para aproximarse a las transformaciones del territorio, y la capacidad de las artes para transversalizar procesos económicos que multiplican el valor en las localidades. Es Cultural Local es una convocatoria pública mediante la cual grupos y agentes culturales barriales proponen iniciativas creativas, artísticas y patrimoniales para ser financiadas por la Secretaría Distrital de Cultura y las Alcaldías Locales, permitiendo que los fomentos artísticos y culturales bajen a la escala barrial y local popular, y no se queden solo en los grandes eventos metropolitanos y las salas concertadas de la ciudad.

Es Cultura Local ha sido ejemplo de reactivación económica, de crecimiento sostenido en términos de transformación social, de capacidades instaladas en iniciativas que se convierten en referentes territoriales y que han permitido tejer lazos de creatividad y producción en las localidades. Fue gracias a una de estas iniciativas, nos cuenta Augusto Clavijo (maestro de la Fundación Obra Social Banda Sinfónica de Fontibón, beneficiaria de Es Cultura Local 2020), que se pudieron integrar “a más de 250 niños, niñas y jóvenes adolescentes de este territorio de la mano de poblaciones vulnerables, indígenas, afrocolombianos y madres cabezas de hogar, apasionados por la música para crear esta maravilla de proyecto con el que hemos avanzado. La virtualidad y la presencialidad fueron ejes dinamizadores de la banda que nos permitieron afrontar la enseñanza desde lo formativo y la construcción en el territorio. Este desarrollo es un aporte en lo social, en lo comunitario, así como en la recuperación del espacio público por parte de la comunidad, y ante todo por permanecer y fortalecer la localidad”.

Los actos de reconocimiento y activación de los patrimonios barriales informan del ánimo de sus habitantes de querer permanecer en el entorno en el que residen. El impulso por permanecer compromete rasgos identitarios, de respeto y afecto por “donde vivo”, y surgen deseos de encontrar a pocos pasos la posibilidad de relaciones sociales en las que nos sentimos acogidos y cuidados.

En ese contexto, una de las acciones que adelanta el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) es la activación de siete entornos urbanos con presencia representativa de patrimonio, cultural material e inmaterial por medio de procesos de interacción social y artística con el objetivo de consolidar los entornos patrimoniales de Bogotá como referente de significados sociales, gracias a las estrategias orientadas a la comprensión y el fortalecimiento de sus dinámicas económicas, urbanas y ambientales. Es así que, para finales del 2025, se espera que se duplique el área actualmente declarada o reconocida como patrimonio cultural de la ciudad (2.200 hectáreas), y llegar al menos a 4.000 de las 40.000 de suelo urbano bogotano. Para ello el POT también crea el Plan para los Patrimonios Vitales como el instrumento de la EIP, mediante el cual se concretará el diseño, la promoción, el desarrollo y la ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito Capital.

Los distritos creativos, un vector cultural para el crecimiento de la ciudad

Ya son dos las veces en que el Festival Petronio Álvarez, una de las mayores celebraciones de la cultura afro de Latinoamérica, se traslada con su música y su fiesta al Bronx, en el puro corazón de Bogotá. Y es apenas una de las apuestas culturales que buscan darle otro significado a determinados

← **Una de las mayores celebraciones de la cultura afro, el Festival Petronio Álvarez, tiene sede en el Distrito Creativo del Bronx, en el puro corazón de Bogotá.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“Sin pensarlo, creamos escenarios donde integramos la magia de aprovechar el material que se desperdicia en casa como las cubetas de huevos, y el icopor que no usan en las construcciones, y llenamos una de las localidades de la capital como es Tunjuelito, con parques temáticos cargados de esculturas en reciclaje a gran escala de diferentes personajes, para demostrarle al país que con las comunidades o habitantes de calle se puede hacer cosas creativas y valiosas. Es Cultura Local. Es esperanza para la ciudad”
(Juan Mauricio Daza, ganador de la convocatoria Es Cultura Local).



Distritos
Creativos

“**Mujeres Tejiendo Arte y Vida es un proyecto construido desde la creencia de que el trabajo en red nos potencia mucho más... Entonces, es un proyecto que se creó desde la alianza con otras cinco organizaciones de mujeres, todas de otros Distritos Creativos de Bogotá”.**

(**Diana Becerra, de la iniciativa Mujeres Tejiendo Arte y Vida**)

sectores de la ciudad y a la vez servir de punto de atracción para emprendedores y artistas de la ciudad. Esta oferta y este movimiento económico y cultural hacen parte de una de las iniciativas primordiales que fija el POT para que la cultura, en ciertos barrios o sectores de Bogotá, se convierta en un polo de desarrollo económico y social: los Distritos Creativos⁶. ¡Y no hay una ciudad que tenga tantos Distritos Creativos como Bogotá! Son quince y, dado el sector en que se encuentra, cada uno tiene sus particularidades, y en cada uno se refleja y se difunde la cultura de una manera distinta. Por esto se pueden separar en dos categorías: los Distritos Creativos inducidos, que surgen impulsados sobre todo a partir de una política pública, y entre los que se encuentran, además del Bronx, Fontibón, Ciencia, Tecnología e Innovación, Zona Industrial de Bogotá (ZiBo), Campín y Castellana; y los distritos creativos espontáneos, entre los que se encuentran San Fe-

⁶ Los Distritos Creativos o Áreas de Desarrollo Naranja se pueden localizar en cualquier sector de la ciudad. Mediante un decreto distrital podrán reconocer nuevos polígonos, así como modificar los indicados en el presente plan, siempre que las actividades CIU correspondientes se supediten al uso de suelo permitido para la respectiva zona y se implementen las correspondientes acciones de mitigación” (parágrafo 2, artículo 100).

lipe, La Playa, Centro, Chapinero, Usaquén, la 85, Parque de la 93 y Centro Internacional.

Estos distritos se consolidan como un punto de encuentro para que gestores culturales, emprendedores, creadores y vecinos de los mismos barrios afiancen sus actividades productivas y amplíen sus espacios de inspiración y crecimiento. Y no solo eso: estos Distritos Creativos buscan brindar un espacio, ojalá cada vez más amplio, para que se multipliquen las iniciativas culturales y las redes colaborativas entre los mismos creadores y empresarios, al interior de cada Distrito y de un Distrito a otro.

“Mujeres Tejiendo Arte y Vida es un proyecto construido desde la creencia de que el trabajo en red nos potencia mucho más... Entonces es un proyecto que se creó desde la alianza con otras cinco organizaciones de mujeres, todas de otros Distritos Creativos de Bogotá...” (Diana Becerra, de la iniciativa Mujeres Tejiendo Arte y Vida).

Esta suma de visiones, planes y esfuerzos en el ámbito de la cultura y el patrimonio (de los que quisimos señalar solamente una parte), desde los más abstractos que plantean las normas —nuestro POT Bogotá Reverdece— hasta aquellos que podían relatar en primera persona los ciudadanos, no tienen otro fin que hacer una Bogotá que reconozca y proteja su memoria, sus historias, su patrimonio material e inmaterial, como parte de su evolución para ser una ciudad más justa, más próxima, más verde, menos desigual y, por qué no, una en la que sin importar nuestras diferencias sea posible tejer fuertes redes de solidaridad, historia común y comprensión.

Bibliografía

- García-Canclini, Néstor. *Las culturas populares en el capitalismo*. Ciudad de México: Editorial Nueva Imagen, 1982.**
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), *Las huertas urbanas: lugares donde se cultiva el vínculo territorial*. Bogotá: IDPC, 2022.**

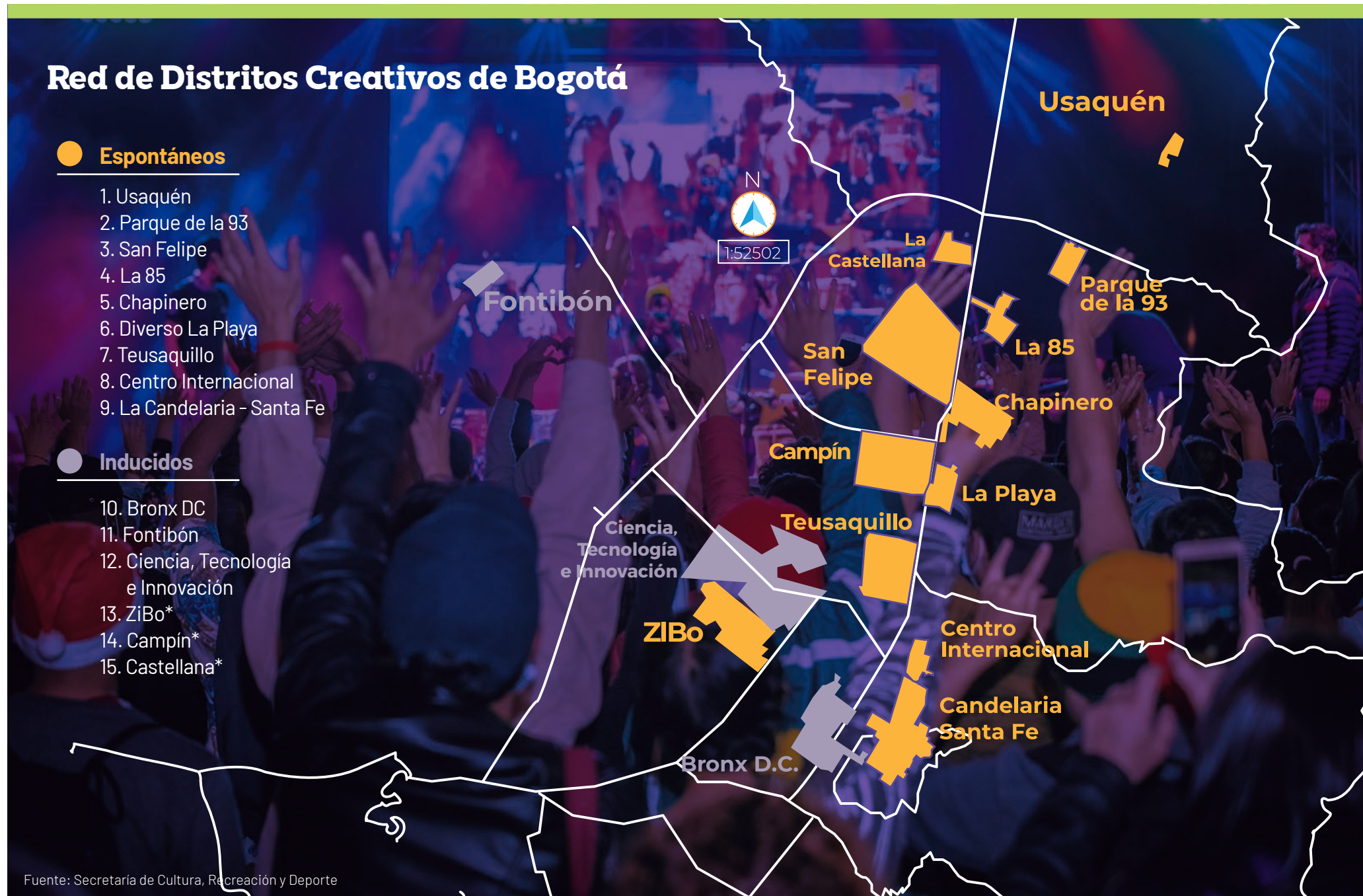
Red de Distritos Creativos de Bogotá

● Espontáneos

1. Usaquén
2. Parque de la 93
3. San Felipe
4. La 85
5. Chapinero
6. Diverso La Playa
7. Teusaquillo
8. Centro Internacional
9. La Candelaria - Santa Fe

● Inducidos

10. Bronx DC
11. Fontibón
12. Ciencia, Tecnología e Innovación
13. ZIBo*
14. Campín*
15. Castellana*



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

Logros y avances del sector cultura

a partir de las innovaciones

contenidas en el POT Bogotá

Dados los avances alcanzados gracias a las cinco transformaciones que están dándole una nueva cara a Bogotá, y renovando sus dinámicas barriales y sociales, entre los logros más significativos del sector de la cultura —mediante la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura— se debe mencionar, principalmente, la adopción y modificación del Plan Especial de Manejo y Protección (resoluciones 088 del 2021 y 92 del 2023). Puestas las bases a partir de este plan, en el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 se estableció la Estructura Integrada de Patrimonio, formulación que brindó importantes capas de información que reconocen dinámicas fundamentales de relación entre las personas, que tienen en cuenta su historia y su cultura: como parte de esta visión de ordenamiento reflejada en la EIP cabe destacarse como otro gran logro: la suscripción de un acta de compromiso con el pueblo muisca con el propósito de reconocer e incluir el Sistema de Sitios Sagrados que reporta modelos de ocupación del territorio milenario, que hacen parte de la cartografía del POT, y que son el testimonio de complejas estrategias acerca de cómo interpretamos y valoramos las huellas del espacio que hoy habitamos. Como parte de esta iniciativa se debe destacar el Parque Arqueológico y del Patrimonio Cultural de Usme

(el 11 de julio del 2023 se presentó oficialmente la primera fase de este proyecto y en cuya presentación la alcaldesa Claudia López afirmó que el nuevo POT lleva en su nombre “Reverdece”, porque “protege el agua, la ruralidad, el campesinado, y protege y amplía la estructura ecológica principal, protege la ancestralidad y su territorio, natural, material e inmaterial y eleva esa estructura de patrimonios a estructura de ordenamiento de nuestro territorio”).

Entre los desafíos que planteó el POT está el reconocimiento de espacios públicos de alto valor histórico, de entornos patrimoniales expuestos a grandes transformaciones socioculturales y sectores periféricos de interés cultural; dado este empeño, esta administración se encuentra en camino de la adopción de los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, del Sector de Interés Urbanístico de Teusaquillo, del Sector de Interés Urbanístico Antiguo de Bosa, y de un gran proyecto de ciudad: la formulación del Plan de Manejo Arqueológico de Bogotá. Constituye un logro, sin duda, este enaltecimiento —mediante el plan de ordenamiento propuesto— de las muy diversas maneras de habitar y adaptarse al territorio, desde tiempos inmemoriales hasta la nueva era de la emergencia climática y la urgencia de detener el deterioro del hábitat global de cada localidad al brindar apoyo a los emprendimientos, y promoviendo el intercambio y los diálogos entre los agentes culturales y la comunidad.

Los Distritos Creativos se instituyen como focos de cultura primordiales para que, desde la cultura, determinados sectores y barrios de la ciudad se conviertan, a partir de iniciativas culturales, en polos de desarrollo económico y so-



← Las dinámicas culturales y de inclusión impulsadas a través del Distrito Creativo del Bronx ha transformado la vida de los habitantes de este sector, en el centro de Bogotá.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.w

cial. Inicialmente, esta red de Distritos está conformada por nueve espontáneos (San Felipe, Teusaquillo, La Playa, Centro, Chapinero, Usaquén, la 85, Parque de la 93 y Centro Internacional) y seis inducidos (Bronx, Fontibón, Ciencia, Tecnología e Innovación, ZiBo, Campín y Castellana). Estas Áreas de Desarrollo Naranja-Distritos Creativos —como quedaron definidos en el POT Bogotá Reverdece— han beneficiado la vida de los habitantes de los sectores en que se encuentran y

han estrechado lazos colaborativos entre los distintos actores de los quince distritos, creando modelos innovadores de gobernanza, para lograr que distintos espacios y barrios de la ciudad se interconecten gracias a una oferta cultural renovada y más nutrida (valga decir, en el ámbito de estas iniciativas ha surgido también el acto jurídico que beneficia las salas de los museos y los teatros, mediante la exención del impuesto predial: el Acuerdo 897 del 2023).





2.5

La defensa jurídica del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y los instrumentos de financiamiento y gobernanza que nos deja

Con el Decreto 555 del 2021 la Administración Distrital expidió su POT, que es la nueva carta de navegación para el desarrollo de la ciudad. Este POT es el resultado de un proceso con amplia participación ciudadana. La planeación de la ciudad fortalece la financiación y el recaudo, y contribuye a la transparencia, la rendición de cuentas y la participación de la ciudadanía.

Vista aérea del Parque Metropolitano Simón Bolívar, pulmón de la ciudad, certificado por compensar su huella de carbono gracias a medidas sostenibles que contribuyen a la mitigación del cambio climático

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:**Juan Mauricio Ramírez**

Secretario Distrital de Hacienda

Felipe Jiménez Ángel

Secretario Distrital de Planeación (2023)

María Mercedes Jaramillo

Secretaria Distrital de Planeación (2021-2023)

William Mendieta

Secretario Jurídico

María Clemencia Pérez

Secretaria General



➔ **Para recuperar la ciudad del impacto de la covid-19, contrarrestamos el desempleo juvenil y la feminización de la pobreza con políticas sociales y transferencias monetarias no condicionadas que rescataron de la pobreza a más de un millón de hogares. Uno de ellos fue el de Zulma Munévar, una humilde vendedora informal.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Compartir los costos y los beneficios de vivir juntos

A pesar de todas las dificultades, Bogotá es una potente fábrica humana de generación de riqueza. No en vano podemos decir con orgullo que recuperamos, tan solo en dos años, la senda que traíamos antes del tropezón mundial que representó la covid-19. Habíamos perdido más de un millón de empleos; los recuperamos y creamos más de los que teníamos en el 2019. Contrarrestamos el desempleo juvenil y la feminización de la pobreza con políticas sociales y transferencias monetarias no condicionadas que rescataron de la pobreza a más de un millón de hogares.

Nada de eso habría sido posible si no hubiéramos programado, en el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, la mayor inversión social, en educación, empleo, metro y movilidad en la historia de Bogotá: 111.643 millones de pesos,

que representaron un aumento del 36,5 % del presupuesto de inversión programado por la administración anterior de Enrique Peñalosa en su PDD Bogotá Mejor para Todos, y un aumento del 61,5 % con relación al presupuesto que la administración de Gustavo Petro programó en su PDD Bogotá Humana.

Pero no fue programar sino ejecutar esa inversión histórica lo que realmente recuperó la economía y el empleo y redujo la pobreza. Nuestro Plan de Desarrollo 2020-2024 registra la ejecución más alta de recursos públicos, estimada para todo el periodo en 104.922 miles de millones de pesos, que corresponden al 94 % del presupuesto programado.

¿Por qué invertir más cuando hay menos?

Justamente porque había desaceleración de la actividad privada por las cuarentenas a las que nos obligó la pandemia, redoblamos la inversión pública para rescatar a las



→ En los barrios se discutieron las propuestas de la administración para que la ciudadanía pudiera exponer sus preocupaciones, expectativas y necesidades locales.

Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Impacto de Bogotá Local

Inversión	2020-2023	2016-2020	2012-2016
Infraestructura	24%	60%	46%
Disminución de la pobreza y vulnerabilidad juvenil	19%	6%	9%
Desarrollo cultural local	15%	4%	9%
Oportunidades para la educación superior y la primera infancia	9%	2%	5%
Desarrollo de la economía local	7%	0%	0%
Inversiones ambientales	6%	2%	0%
Acciones de seguridad	4%	9%	11%
Recursos en salud	3%	0%	0%
Desarrollo de la ruralidad	1%	0%	0%

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, SegPLAN.

mipymes de la quiebra, a las familias de la pobreza y a la ciudad del atraso social y de infraestructura de movilidad. Decidimos apostar por Bogotá y su gente cuando más nos necesitaban, con políticas de inversión contracíclicas, no solo en la reactivación económica de corto plazo, sino sobre todo en las obras públicas estructurantes para la ciudad del largo plazo, sin las cuales no podríamos aspirar a un mayor desarrollo económico ni habríamos conseguido crecimientos económicos del 11,3 % en el 2021 y 9,5 % en el 2022.

Como resultado de la inversión realizada pudimos observar una disminución de la pobreza monetaria, de la pobreza extrema y el registro del nivel más bajo de pobreza multidimensional en la ciudad desde que se calcula esta medi-

ción, situándose para el 2022 en el 3,8 %, cuando en el 2021 fue del 7,5 %. Además, después del aumento del desempleo hasta el 25 % en el marco de la pandemia, logramos reducirlo al 9 % en el segundo semestre del 2023, incluso menor al que teníamos en el 2019. De modo que el plan de rescate económico y social que hicimos con esa gran inversión y ejecución pública sirvió, pero hay que hacerlo bien: prudente y responsablemente. ¿Cómo fue?

Cumplir las reglas fiscales

La pandemia generó retos en la situación financiera de los gobiernos, y particularmente de las ciudades donde se presentaron mayores restricciones. Para llevar a cabo los proyectos estratégicos de inversión del PDD se requerían fuentes adicionales de financiamiento, por lo cual se utilizó el mayor cupo de crédito que le ha autorizado el Concejo a una administración, consistente con la sostenibilidad fiscal de la ciudad.

En la actualidad, el saldo de la deuda de la ciudad alcanza niveles de \$8,95 billones, al mes de julio del 2023, con un indicador de sostenibilidad de la deuda, definido como la proporción entre el saldo de la deuda y los ingresos corrientes ajustados, que se ubica cerca del 55 %, inferior al límite del 100 % que determina la Ley 358 de 1997. Por su parte, el indicador de capacidad de pago, definido como el cociente entre el pago de intereses y el ahorro operacional, es del 8 %, muy por debajo del límite legal establecido del 60 %. Ambos indicadores muestran la solvencia de la ciudad para cumplir adecuadamente con sus compromisos en el servicio de la deuda.

Fijar el rumbo

En primer lugar, fijar el rumbo; por eso y para eso es el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-

Para conocer más acerca de estas transformaciones en marcha, consulta:



| LA DEFENSA JURÍDICA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) Y LOS INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO Y GOBERNANZA QUE NOS DEJA |



Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años



2035 que, de acuerdo con la Ley 388 de 1997, precisada por la Ley 2106 del 2019, tiene una vigencia de tres periodos de gobierno más allá de aquel que lo formula y adopta. El POT es la hoja de ruta del desarrollo de Bogotá, que nos dice cuál es la Bogotá que queremos conseguir: una Bogotá cuidadora de sus páramos, sus montañas, sus ríos, sus humedales, su fauna y flora biodiversas, con más y mejor acceso a las oportunidades y los servicios de la ciudad para las bogotanas y los bogotanos, sin importar en qué barrio viven porque en todos ellos habrá una centralidad administrativa y una o varias manzanas del cuidado a máximo treinta minutos de distancia, conectadas a través de muchos parques reverdecidos y un sistema de transporte público multimodal y limpio con cinco líneas de metro, dos trenes regionales, ocho cables, veintidós corredores verdes y 1.000 kilómetros adicionales de ciclorrutas y andenes accesibles y seguros para todos; una Bogotá más solidaria, equitativa e inclusiva, en la que nuestras múltiples identidades se reconocen, se valoran y se expresan en el espacio urbano y las ruralidades de Bogotá; una Bogotá que reconoce, valora y manifiesta con orgullo su ancestralidad muisca, entre muchos otros patrimonios (naturales, materiales e inmateriales) que singularizan el territorio en el que vivimos y que nos corresponde proteger y preservar; una Bogotá que nos invita al ejercicio de nuestros derechos y nuestros deberes con más participación ciudadana y mayor corresponsabilidad, de modo que podamos vivir en paz, en sana convivencia y con mayor convergencia de calidad de vida para todas y todos. Con el POT se acaban las eternas y oportunistas discusiones entre políticos sobre si debemos conformarnos con Transmilenio o construir el metro que nos merecemos, si debemos prescindir de la Reserva Thomas van der Hammen o más bien convertirla en el bosque urbano más grande de Latinoamérica y organizar la revitalización del suelo ya urbanizado, en

busca de más y mejores viviendas y empleos para todos, en mejores localizaciones y con mejores espacios públicos, más verdes, bordeados por comercios y servicios, seguros para las mujeres, los niños, las niñas, las personas mayores y 100 % accesibles para todos. El POT nos dice qué hay que hacer, cuándo y qué recursos hay que apropiarse en cada plan de desarrollo para lograrlo.

Sin embargo, no hay que bajar la guardia porque para los políticos siempre será más fácil decir que hay que cambiar el POT y no hacer mucho, que mantener el rumbo, hacer las inversiones programadas en el POT y cambiar para bien el futuro de Bogotá y sus ocho millones de habitantes.

Liderar desde lo público las transformaciones urbanas para capturar parte del plusvalor que las obras públicas generan en suelos privados

Avanzar en gobernanza abierta y territorial no sería posible sin una mayor capacidad recaudatoria de la ciudad y una definición participativa del destino de sus recursos. En el ámbito público, la atención, la prioridad y el cariño se expresan en la inversión.

La principal fuente de ingreso de la mayor parte de los hogares bogotanos proviene de su trabajo, bien sea para una empresa o como independientes. Para la ciudad, los impuestos que pagan los contribuyentes son sus principales ingresos, la mitad de los cuales provienen del impuesto de industria y comercio que pagan las actividades económicas, el impuesto predial —cuyo recaudo representa el 30 % de los ingresos tributarios— y el impuesto sobre vehículos automotores —que representa cerca del 7 %—; es decir, de cada \$100 que recibe Bogotá como impuestos, estos tres impuestos aportan \$87. Hay otros impuestos más pequeños, y también hay cobros por valorización, que es un tributo que pagan los propietarios de

👉 **Con el POT Bogotá Reverdece se acaban largas discusiones que por años han girado sobre los mismos temas y que no han permitido el avance de la ciudad. El POT nos dice qué hay que hacer, cuándo y qué recursos hay que apropiarse en cada plan de desarrollo para tener más y mejores viviendas y empleos para todos, en mejores ubicaciones y con mejor espacio público: más verdes, bordeados por comercios y servicios; seguros para las mujeres, los niños, las niñas, las personas mayores y 100 % accesibles para todos.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

➔ La participación de la ciudadanía en los procesos de decisión se ha venido incrementado a través de los años. Además de las convocatorias en los territorios, para la construcción del POT se usaron herramientas tecnológicas para recoger el sentir de los ciudadanos que habitan tanto la ruralidad como las zonas urbanas.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“ La relación con el distrito cambió porque hizo realidad la participación ciudadana en los procesos de planificación, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación del POT, facilitando la colaboración y cocreación entre la ciudadanía, la Administración Distrital y otros actores del territorio”.

bienes inmuebles por los beneficios que obtengan por la ejecución de algunas obras que realiza la ciudad.

Bogotá tendrá cada vez necesidades más grandes de financiamiento, no solo porque hay ineludibles inversiones sociales por hacer, sino también, y sobre todo, porque el POT implica la realización de obras públicas de enorme costo, pero también enorme necesidad para la ciudad, como el Metro, los RegioTram, los cables y los buses eléctricos. ¿Podríamos dejar de hacerlas? No, porque el costo en productividad y equidad, de no ejecutarlas, haría insostenibles la ciudad y la sociedad en que vivimos. Hoy estamos cubriendo el déficit tarifario del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) (que asciende ya a \$2,5 billones anuales), con recursos tributarios que podríamos destinar a mayor inversión social. ¿Qué tal si los proyectos de revitalización urbana alrededor de las futuras estaciones de transporte de alta y media capacidad generaran rentas vitalicias para

Bogotá y mejoraran las finanzas del SITP? ¿Qué tal si, en vez de ocuparnos únicamente de los corredores de transporte, nos resolvemos a reorganizar la ciudad alrededor de las estaciones del Metro, trenes, buses y cables, en beneficio de la ciudad y de los ciudadanos?

Para eso, la innovación más importante del POT Bogotá Reverdece 2022-2035 consistió en instaurar la operación pública de las grandes transformaciones urbanas, como garantía de captura (para el distrito, es decir para los bogotanos) de parte del plusvalor que las obras públicas generan en suelos privados. No solo a través de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RenoBO), sino de la Empresa Metro de Bogotá, de Transmilenio, y de cualquiera de los entes gestores de la movilidad bogotana, será posible y necesario operar las Actuaciones Estratégicas (AE) y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) que se van a desarrollar en las áreas de integración multimodal. ¿Qué significa eso? Esencialmente, tres cosas:

- Que los actores privados interesados en desarrollar el suelo bogotano contarán con un operador público con capacidad de gestión social, predial y normativa para viabilizar los proyectos que son de interés estratégico para la ciudad.
- Que dicho interés estratégico está explícito en el POT, demarcado en las AE y las áreas de integración multimodal y, por lo tanto, puede concretarse desde la adopción del Decreto 555 del 2021: cuanto más temprano y mejor se haga la gestión e integración predial, mayor y más eficiente será la captura de valor para el distrito capital.
- Que estos ámbitos serán objeto de directrices para la definición de lo público por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, de modo que su diseño responda a las necesidades expresas de la ciudad.





“ La principal fuente de ingreso de la mayor parte de los hogares bogotanos proviene de su trabajo en el hogar, bien sea para una empresa o independientes. Para la ciudad, los impuestos que pagan los contribuyentes son sus principales ingresos”.

Pasamos entonces de un modelo de consolidación con cambio de patrón (que no era otra cosa que la renovación urbana predio a predio y sin pagarle a la ciudad las cargas urbanísticas) y de renovación urbana de los corredores de transporte en la modalidad de reactivación (ambos modelos de iniciativa privada y con pocos o nulos beneficios para la ciudad) al desarrollo de nuevas piezas ejemplares de ciudad, cuya utilidad pública no está sujeta a la iniciativa y visión privada sino a la pública y, por lo tanto, están a cargo de uno de los operadores urbanos públicos de Bogotá. Por supuesto, lo anterior no excluye a los actores privados del desarrollo urbano. Por el contrario, esperamos que estos encuentren en el operador público un aliado estratégico y operativo con la capacidad objetiva de agilizar aquellos procesos que les resultan más laboriosos: gestión predial, gestión de autorizaciones, gestión de entregas de cesiones, espacios públicos y equipamientos, entre otros.

En el nuevo POT que deja la administración de la alcaldesa Claudia López, la iniciativa de la transformación urbana vuelve a ser pública, por medio de las denominadas AE, en

las que confluyen grandes inversiones públicas en veinticinco zonas delimitadas de Bogotá —como el Distrito Aeroportuario—, que reúnen las grandes oportunidades de desarrollo para la ciudad y el disfrute de sus habitantes en los próximos quince años. La iniciativa de transformación urbana desde lo público también se materializa con los PRUMS y de otros proyectos urbanos integrales que define el distrito junto a las comunidades en cada una de las treinta y tres Unidades de Planeamiento Local (UPL).

En todos estos casos la iniciativa pública se manifiesta mediante definiciones específicas en la norma urbana y directrices programáticas como, por ejemplo, promover más viviendas de interés social y prioritario, o más actividades económicas, o más equipamientos públicos, o más espacios verdes, entre otros programas que se requieren para equilibrar la ciudad y mejorar la calidad de vida de todas las bogotanas y los bogotanos, sin importar en qué localidad viven.

Estas innovaciones están vinculadas directamente a la implementación del POT, mediante las AE, los PRUMS y las grandes inversiones en infraestructura pública, lo cual se reflejará en procesos de renovación urbana y de revitalización de barrios, en valorización predial y en el mejor aprovechamiento económico del espacio urbano, gracias a la generación de ingresos y oportunidades en la ciudad, creando el potencial y la oportunidad para implementar mecanismos que permitan una participación pública en tales beneficios económicos por medio de diferentes mecanismos de captura de valor.

La ejecución de obras de movilidad y de infraestructura de servicios públicos domiciliarios o la dotación de espacio público adicional o de equipamientos de escala urbana o metropolitana del POT pueden ser financiados con recursos provenientes del impuesto predial, la contribución de

← **El Corredor Verde Séptima traerá procesos de renovación urbana y de revitalización de barrios, valorización predial y un mejor aprovechamiento económico del espacio urbano. Así se verá el corredor a la altura del Parque Nacional.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



valorización o la participación en plusvalía, y también con los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios en las diferentes AE o en los planes parciales.

La segunda innovación es que, por primera vez, el POT introduce instrumentos financieros que, más allá de las fuentes tradicionales de tributación, le van a permitir a Bogotá obtener los recursos necesarios para financiar los soportes territoriales que equilibren funcional, ambiental y económicamente la ciudad, y de esta manera mejorar las condiciones de las personas localizadas en los distritos más desiguales y con peores condiciones de habitabilidad, además

de apalancar las inversiones públicas en las AE que permitan concretar los proyectos claves definidos en el POT.

El principal instrumento y apuesta para el financiamiento del desarrollo territorial está representado en los aportes y obligaciones urbanísticas que se exigen a cambio de una mayor edificabilidad. Estos corresponden a la cesión obligatoria de suelo y dinero como contraprestación de los beneficios generados por la norma urbanística de edificabilidad.

Además, el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 introduce nuevos instrumentos de financiación, cuya implementación nos obliga a madurar y sofisticar nuestros mercados de pro-



yectos, títulos y valores y las herramientas para estructurarlos. Entre ellos:

- La transferencia de derechos de construcción y desarrollo de predios ubicados en suelo de protección y de aquellos sometidos al tratamiento urbanístico de conservación nos permitirá asegurar mejores condiciones de preservación de los valores ecosistémicos o patrimoniales de dichos predios o incluso adquirirlos, sin tener que desembolsar recursos para comprarlos sino haciendo un intercambio o transferencia de derechos de construcción.

- La explotación del derecho real de superficie en infraestructuras públicas nos permitirá la obtención de rentas vitalicias sobre estaciones del Metro y de otras infraestructuras públicas y de transporte de media y alta capacidad, que de otra manera solo representarían gastos recurrentes para el distrito.
- Los fondos TIF nos permitirán “utilizar” los ingresos futuros de los impuestos para financiar, entre un 15 % y un 25 %, las inversiones de capital necesarias para viabilizar los proyectos estructurantes del POT sin gravar la capacidad de endeudamiento de la ciudad.

↑ **La transferencia de derechos de construcción y desarrollo de predios ubicados en suelo de protección nos permite asegurar mejores condiciones para la preservación de ecosistemas como el humedal Santa María del Lago, en la localidad de Engativá.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

➔ En Bogotá, los contribuyentes tienen la posibilidad de hacer un aporte voluntario en el pago del predial y escoger su destino: la mayoría de quienes lo hacen piden inversión en educación como la que se hizo en el Colegio Lucila Rubio de Laverde.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



➔ La ejecución de obras de movilidad y de infraestructura urbana, como los hospitales, puede ser financiada con recursos provenientes del impuesto predial. Vista del Hospital de Bosa, uno de 7 que se construyen en este gobierno (2020-2023).

Foto: Secretaría de Salud.

— Se debe destacar también el pago por servicios ambientales, que corresponde a una transferencia de recursos que realiza la Administración Distrital al propietario de suelos ubicados en la Estructura Ecológica Principal (EEP). El objetivo de este instrumento es incentivar la conservación, la restauración o la mitigación de impactos en suelos de la EEP. Finalmente, está el instrumento de transferencia de derechos de construcción y desarrollo para los bienes de interés cultural, así como para la adquisición de predios ubicados en suelo de protección.

El recaudo de estos recursos no solo será fundamental para poder efectuar las obras de movilidad, infraestructura de servicios públicos, dotación de espacios públicos y equipamiento urbano que fueron incluidos en el POT —y que favorecerán el desarrollo sostenible de Bogotá—, sino que permitirán que la ciudad acumule mayor capital físico, productivo y social. Esto incrementará la capacidad productiva de nuestra economía, y por tanto la generación de ingresos, lo que reducirá la pobreza y disminuirá las brechas sociales en los próximos doce años durante la vigencia y ejecución del POT Bogotá Reverdece.



➔ **El POT cumplió todos los requisitos y trámites con la solidez técnica para saldar la deuda social que tenemos con los jóvenes, las mujeres y la clase media que paga impuestos y siente que cada vez recibe menos.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Defender el bien común y la planeación de largo plazo

El primer Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá se adoptó en el 2000, por medio del Decreto Distrital 619, en la primera administración de Enrique Peñalosa. Tres años después, el alcalde Antanas Mockus logró expedir, con el Decreto Distrital 469 del 2003, su propia revisión del instrumento. En la administración de Luis Eduardo Garzón se logró compilar la norma por medio del Decreto 190 del 2004. Desde entonces, en el 2004, en Bogotá no se había logrado actualizar una visión y plan de ciudad de largo plazo que guiara el desarrollo de la ciudad al margen de alcaldadas y disputas políticas, por un plazo de al menos tres administraciones, es decir de doce años.

En el 2013 el alcalde Gustavo Petro propuso una actualización importante de esta fundamental carta de navegación urbanística. En su administración se realizó una revisión extraordinaria del POT con el Decreto 364, pero su vida fue muy corta, porque fue declarado nulo por la jurisdicción contencioso-administrativa al considerar que no podía expedirse por decreto luego de que el Concejo lo había negado.

Su sucesor, el repitente Enrique Peñalosa, tampoco pudo hacer una revisión general del POT porque su proyecto también fue negado en la Comisión del Plan del Concejo de Bogotá.

Así las cosas, y luego de veinte años de vigencia cada vez más desactualizada, en vez de los máximos doce años que previó la ley, el gobierno distrital adelantó desde el 2020 las etapas para la revisión general del POT, la cual se destacó por su amplia participación democrática: más de 24.000 intervenciones ciudadanas, de las cuales más de 17.000 tuvieron incidencia real, así como su presentación ante el Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD), que a su vez formuló sendas modificaciones que fueron aceptadas e incluidas en

la propuesta de la administración. Finalmente, después de esa amplia consulta y participación, la administración radicó el proyecto de acuerdo de revisión general del POT ante el Concejo de Bogotá el 10 de septiembre del 2021.

Si bien en el Concejo de Bogotá se celebraron los cabildos abiertos que permitieron una mayor participación ciudadana incidente y pese a que los tres concejales ponentes designados en la Comisión del Plan presentaron ponencia positiva para primer debate, lo cierto es que diversos grupos políticos y de presión utilizaron todo tipo de argucias legales durante el trámite del proyecto: recusaciones, impedimentos e incluso acciones judiciales abiertamente infundadas e improcedentes con el objetivo de impedir que el Concejo tomara una decisión. En ese cúmulo de argucias y triquiñuelas políticas de algunos concejales y ciudadanos anónimos se pasaron los noventa días que la ley les da a los concejos municipales para debatir y adoptar el POT sin siquiera poder debatir ni votar las tres ponencias positivas.

Bogotá había hecho la tarea: el POT cumplió con todos los requisitos y trámites con una solidez técnica para pagar la deuda social que tenemos con los jóvenes, las mujeres y la clase media que paga impuestos y siente que cada vez recibe menos. La ciudad no podía quedar expuesta al vaivén de los sabotajes de la politiquería y las argucias jurídicas.

Infortunadamente, este comportamiento antidemocrático paralizó al Concejo de Bogotá —dejando un nefasto precedente— y además le quitó la oportunidad a Bogotá de contar por primera vez en su historia con un POT expedido por acuerdo del Concejo de Bogotá y no por decreto.

Así que, habiendo cumplido todos los requisitos legales, y facultada por la ley, la alcaldesa, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, particularmente la señalada en el artículo 12 de la Ley 810 del 2003, que la faculta para expedir por decreto la revisión general del POT si



“ Gracias a herramientas como el chatbot de “Chatico”, con el que la ciudadanía, a través de WhatsApp, puede acceder a un trámite, solicitar un subsidio, votar para decidir las inversiones de su localidad, los proyectos de proximidad de su UPL, o conocer información de interés turístico o cultural en su celular”.

el Concejo no adopta ninguna decisión dentro de los noventa días dados para su debate, procedió a expedir el Decreto Distrital 555 del 2021, mediante el cual se adopta el POT Bogotá Reverdece 2022-2035.

Desde la expedición del Decreto 555 del 2021 la Secretaría Jurídica de la Alcaldía ha liderado la defensa jurídica del POT de Bogotá contra varias acciones judiciales que han intentado infructuosamente detener el avance de la ciudad. En particular, el distrito ha sido formalmente vinculado a cuatro procesos judiciales de nulidad simple, en los cuales se ha pretendido declarar su suspensión provisional y nulidad, por medio de argumentos sin fundamento que afir-

man una supuesta falta de competencia de la alcaldesa para adoptar la revisión del POT mediante decreto cuando el Concejo de la ciudad no lo ha negado ni aprobado.

Cuando el Juzgado Quinto Administrativo de Bogotá, en el marco de una demanda interpuesta, decidió la suspensión provisional del plan, la Alcaldía apeló ante el Tribunal Superior de Cundinamarca, que ratificó que el POT Bogotá Reverdece continúa rigiendo porque la alcaldesa cumplió con los trámites y requisitos legales.

En efecto, en su momento el juzgado suspendió provisionalmente los efectos de la revisión del POT de Bogotá, mediante razones que a juicio del distrito resultaban abiertamente absurdas, como sería una especie de suspensión *ad infinitum* de los plazos perentorios con los que contaba el Concejo de Bogotá para adoptar una decisión sobre el proyecto de acuerdo de revisión del POT, causada por la legitimación de una lluvia de impedimentos infundados y hasta presentados con suplantación personal que, como se ha señalado, no buscaron sino torpedear el trámite democrático de la iniciativa presentada por el gobierno distrital.

Sin embargo, gracias a la sólida defensa de la gestión judicial del distrito capital, en auto proferido el 22 de agosto del 2022, la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca revocó la errada medida cautelar de suspensión provisional que había sido impartida, al considerar en resumen que en el trámite del proyecto de acuerdo que adoptaría la revisión del POT no se probó una suspensión de términos, por lo que, en principio, la alcaldesa mayor de Bogotá expidió con competencia el Decreto 555 del 2021.

Si bien con lo anterior se ha despejado el camino de la nueva revisión del POT, lo que ha permitido la plena vigencia y la implementación de este novedoso instrumento de planeación urbana que favorece un desarrollo sostenible y organizado de Bogotá, lo cierto es que la defensa judicial del

¹ Proceso 2022-00066, demandante: Miguel Uribe Turbay, Juzgado Quinto Administrativo de Bogotá.

nuevo POT es una tarea de largo aliento que deberá seguir haciéndose en el distrito en protección del interés general de todos los bogotanos.

En concordancia con esta defensa política y jurídica del POT, esta administración incluyó un modelo de gobierno abierto: una idea desafiante que le propone a la ciudadanía tomar el timón y decidir el rumbo. Ello implica mayor transparencia y el uso de las nuevas tecnologías para avanzar por una ruta de gobernanza local. Ello fue posible gracias a una estrategia de gobierno abierto y gobernanza incluida en el POT.

Las formas emergentes de interacción con la ciudadanía nos permiten más cercanía, más escucha y más confianza con la ciudadanía, fundamentales para la necesaria innovación y transformación de unas instituciones distritales cada vez más abiertas. El nuevo ordenamiento territorial usa la tecnología, la información en tiempo real y la innovación constante para impulsar las transformaciones de sus barrios y localidades.

Por ejemplo, gracias a herramientas como el chatbot de "Chatico", con el que la ciudadanía, a través de WhatsApp, puede acceder a un trámite, solicitar un subsidio, votar para decidir las inversiones de su localidad, los proyectos de proximidad de su UPL, o conocer información de interés turístico o cultural en su celular.

Para garantizar un rumbo cierto se llevaron a cabo procesos permanentes de monitoreo y evaluación del esquema de gobernanza del POT. Esto permitió tener siempre en el radar la identificación de los problemas, así como aprender de otras experiencias, corrigiendo oportunamente y anticipándose a los oleajes ocasionados por los cambios de dirección.

Sin duda, la relación con el distrito cambió porque hizo realidad la participación ciudadana en los procesos de pla-



nificación, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación del POT y del presupuesto y gestión de las localidades, facilitando la colaboración y cocreación entre la ciudadanía, la administración distrital y otros actores del territorio, y promoviendo la formación y capacitación de la ciudadanía y las organizaciones sociales en temas relacionados con el ordenamiento territorial y la gestión pública.

Contamos con las garantías para que su construcción como una ciudad-región se haga de forma transparente, con participación y escucha de la gente en sus barrios, empresas, organizaciones y universidades.

↑ **Uno de los beneficios de los presupuestos participativos es que la ciudadanía puede presentar sus propuestas y votar por las que quiera que ejecute la alcaldía local.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

An aerial photograph showing a large-scale highway interchange under construction. The road is a multi-lane highway with a complex interchange design. The construction site is filled with various materials, including pipes, concrete blocks, and construction equipment. A large green number '3' is overlaid on the left side of the image. The surrounding area includes green trees and some residential buildings in the background.

3

Transformación



Plan de Movilidad Sostenible: movernos mejor y más tranquilos

Proponemos la consolidación de una Bogotá descarbonizada que deje atrás el diésel y construya un sistema de transporte público multimodal basado en una Red de Metro, alimentada por corredores verdes, cables eléctricos, ciclorrutas y redes peatonales que integren la ciudad desde la proximidad hasta la región.

La transformación de la movilidad pasa por la modernización y ampliación de la malla vial en las zonas más congestionadas, como en el suroriente de la ciudad, con la extensión de la Avenida Caracas.

Foto: Empresa Metro.

Textos:**Deyanira Ávila**

Secretaria Distrital de Movilidad

Orlando Santiago

Gerente General TransMilenio

Leonidas Narváez

Gerente Empresa Metro de Bogotá



→ **Así está proyectada la calle 45 con Avenida Caracas cuando la Primera Línea del Metro de Bogotá entre en operación.**

Foto: Empresa Metro.

Bogotá, la ciudad incansable y desafiante, endurecida por años de reinado automotor, ha comenzado a reverdecir gracias a la inversión más grande en la historia para transformarla en la ciudad ecológica, integral y cercana que siempre hemos soñado, con más oportunidades y mejor calidad de vida para todos sus habitantes.

Hemos adaptado el modelo de movilidad sostenible que se impone alrededor del mundo a nuestra realidad única, con retos y necesidades específicas, sumándonos así a la lucha contra la crisis climática y la desigualdad social y económica.

La segunda flota más grande de buses eléctricos fuera de China, la red de ciclorrutas más extensa del continente y el cable aéreo en Ciudad Bolívar, promesa de desarrollo y sostenibilidad al sur de la ciudad, se encuentran en operación. La primera línea del Metro y el tren de cercanías RegioTram de Occidente están ya en construcción, al igual que la ampliación de las vías de entrada y salida de la ciudad, el primer

corredor verde del país, la cicloalameda del Medio Milenio, y los nuevos cables eléctricos en San Cristóbal y Potosí, ambos con modernos equipamientos sociales y culturales en cada una de sus estaciones y un mejoramiento integral de los barrios y viviendas en sus alrededores. Y como gran cereza en ese pastel de la nueva modalidad segura y sostenible, dejamos en cuatro años estructurada, financiada y contratada la segunda línea del metro de Bogotá que es subterránea, de 15,5 km de longitud y once estaciones para llevar a casi tres millones de bogotanos desde la calle 72 con Caracas, donde se conecta con la primera línea, hasta Barrios Unidos, Engativá y Fontanar del Río en Suba, en las inmediaciones de los límites de Bogotá con Cota. ¡Esa es la Bogotá que estamos construyendo!

A la par de esa esta ciudad en obra, luego de años de sabotajes paralizantes, se suman más proyectos integrales de energía limpia que quedan contemplados en el el PMSS y el POT





↑ Durante la apertura del Vagón Escuela del Metro, en el Parque de los Niños, ellos fueron los protagonistas. Es un espacio para que aprendan a querer la Red Metro con todos sus componentes y sean ciudadanos comprometidos con su cuidado.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

para los próximos quince años: llegar a cinco líneas de metro, siete cables aéreos y dos trenes de cercanías que, junto con una nueva infraestructura vial, impulsarán como nunca el desarrollo de la ciudad y la Región Metropolitana.

La ruta de la movilidad sostenible, que transformará para siempre la manera en la que nos transportamos, arrancó con las obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), un proyecto de \$25,67 billones. Este hito sin precedentes en la historia zanjó una discusión que se extendió por cuatro décadas y definió el camino de un legado en el que la Red Metro se convertirá en la columna vertebral del Sistema de Transporte Público Masivo.

Este es un legado que va en la dirección correcta, y que responde a la visión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035: la consolidación de la ciudad de la descarbonización después del diésel y la con-

taminación, de la ciudad de la Red Metro y multimodal después de la dependencia del bus, y de la ciudad que, por fin, se integra con su región para gestionar la movilidad compartida de carga y pasajeros.

Un equipo de más de 4.200 personas comprometidas con este legado trabaja con la convicción de que su aporte redundará en la reducción de los tiempos de desplazamiento de millones de habitantes.

Paula Jimena Vinasco, ingeniera civil de la Empresa Metro de Bogotá, hace parte de este equipo, y evoca sus recuerdos de universidad a bordo de un bus de servicio público: “Cuando estudiaba me subía por horas a un bus, muchas veces colgada de la puerta. Hoy me motiva saber que puedo darles la oportunidad a mis hijas de que no repitan mi historia y dentro de poco tengan un sistema de transporte rápido y eficiente”. Y tiene razón, porque en el 2028, cuando el Metro circule, este conectará el suroccidente de la ciudad en Bosa y Kennedy con el centro financiero de Chapinero en 27 minutos, a una velocidad promedio de 43 km/h.

Nuestro Sistema Metro crece en los frentes de obra ubicados a lo largo de los 23,9 kilómetros de trazado que consolidarán una de las líneas del Metro más extensas del continente, incluso por encima de ciudades como Quito (22 km), São Paulo (20,4 km), Santiago de Chile (19,3 km), Ciudad de México (18,8 km) y Río de Janeiro (16 km). Además, será una de las más modernas.

Estas obras iniciaron en el 2021 en el patio taller de la primera línea en la localidad de Bosa, en un espacio de 35,9 hectáreas en las que se construyen las edificaciones de operaciones, el mantenimiento y la reparación de los primeros 30 trenes con los que operará el Metro. Aquí también descansarán estos vehículos, de 145 metros de largo por 2,90 metros de ancho, cada uno de los cuales tendrá seis vagones y una capacidad de 1.800 pasajeros por tren.



← En la construcción de la Primera Línea del Metro trabajan más de 4.000 personas, que llevan el sustento a sus familias. Aspecto de lo ocurre en el Patio Taller, entre Kennedy y Bosa, donde se fabrican los pilotes que sostendrán el viaducto por el cual se moverá el Metro.

Foto: Empresa Metro.

En Bosa también se hizo el patio de prefabricados, donde se elaborarán los pilotes y vigas del viaducto, que luego se desplegará a lo largo de 24 km para sostener 16 estaciones.

También en el 2021 comenzamos la construcción del intercambiador vial en la calle 72 con Caracas, que ayudará a descongestionar ese sector antes del inicio de las obras del viaducto del Metro. Y en el 2023 iniciamos intervenciones en la avenida Primero de Mayo con carrera 68 con la construcción del puente norte, en ejecución. En este punto, conocido como “El Pulpo”, se puede ver cómo se conectarán el Metro,

TransMilenio, las ciclorrutas, los peatones y los carros particulares. Durante el 2023 continuaremos estos puntos, dando paso a la obra más importante que deja la administración con la activación de seis frentes de construcción del viaducto entre el patio taller y la Avenida Caracas.

En el 2023 entró en operación el Vagón Escuela en el Parque de los Niños y las Niñas, la muestra de una estación y vagón en tamaño real en la que los futuros usuarios conocerán y afianzarán su sentido de pertenencia con este nuevo sistema. Ellos serán nuestros maestros y testigos de esta herencia.

➔ **El Metro hace parte de un sistema vivo —entrelazado orgánicamente con las dinámicas sociales y económicas de Bogotá y la Región Metropolitana—, nos acercará a los espacios verdes para el disfrute y la integración, se conectará con una amplia red de ciclorrutas y cicloparqueaderos, y facilitará el acceso a troncales, buses urbanos, cables y trenes de cercanías o RegioTram. Vista de la obra del Patio Taller en Bosa.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“Con la llegada de TransMiCable en el 2018 a Ciudad Bolívar se ha logrado disminuir los tiempos de viaje, de este modo, cientos de madres cabeza de hogar, por ejemplo, ahora pueden pasar más tiempo con sus hijas e hijos”.
Ana Mercedes Mora, líder comunitaria de El Paraíso

El proceso constructivo de la PLMB ha sido uno de los más eficientes en la historia reciente, pues los frentes de trabajo operan de forma simultánea utilizando las mejores tecnologías y elementos prefabricados del mundo. En el 2028, cuando termine la obra, los ojos y corazones de la nación estarán en Bogotá celebrando este gran legado.

La ruta ya está trazada para la construcción de la Línea 2 del Metro de Bogotá, y se logró gracias a que esta administración no se quedó solo con la ejecución de la Primera Línea, sino que en menos de tres años realizó la estructuración técnica, legal, financiera y de riesgos de este proyecto y en el cuarto lo contrató.

En tiempo récord, en medio de los desafíos de la pandemia, el paro y el estallido social, negociamos y suscribimos el convenio de cofinanciación entre la nación y el distrito por \$ 34,9 billones, en el que la nación aporta el 70 % y Bogotá el 30 %. También suscribimos el contrato de contragarantía entre el Ministerio de Hacienda y la Empresa Metro de Bogotá, que permitió gestionar contratos de crédito con cuatro bancos multilaterales, para iniciar el proceso de licitación pública internacional.

En el 2024 sabremos cuál grupo empresarial construirá la segunda línea del Metro de Bogotá, subterránea desde Chapinero pasando por Barrios Unidos hasta Engativá y Suba. Una vez suscrito el contrato de construcción, operación y mantenimiento, las obras de la segunda línea del Metro empezarán en el segundo semestre del 2025 para que se ponga en operación en el 2032, a seis años de que Bogotá cumpla quinientos años de fundada.

Junto con la primera línea del Metro de Bogotá, la Línea 2 es uno de los megaproyectos más grandes del país, pues beneficiará a cerca de tres millones de habitantes de las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba. Esta megaobra tendrá una longitud de 15,5 kilómetros, once

estaciones de las cuales diez serán subterráneas y una elevada. Cinco de ellas se conectarán con otros corredores de transporte masivo, que incluye el futuro RegioTram del Norte, lo que garantizará la conexión de la ciudad con la región en lo que será la consolidación de la apuesta de movilidad más grande de la historia de la capital.

El Metro hace parte de un sistema vivo —entrelazado orgánicamente con las dinámicas sociales y económicas de Bogotá y la región metropolitana—, nos acercará a los espacios verdes para el disfrute y la integración, se conectará con una amplia red de ciclorrutas y cicloparqueaderos, y facilitará el acceso a troncales, buses urbanos, cables y trenes de cercanías o RegioTram.

Estos últimos están planteados en el POT como una estrategia de desarrollo regional para activar oportunidades de consolidación de los territorios vecinos a la capital, y brindarán soluciones de accesibilidad y conectividad a las personas que viven en zonas periféricas y que realicen sus actividades productivas en el centro expandido de la ciudad.

El RegioTram del Occidente será el primero en entrar en funcionamiento, una maravilla tecnológica basada en energía limpia que permitirá conectar a Bogotá con Funza, Mosquera y Madrid hasta Facatativá, en ambos sentidos, en tan solo una hora. Imaginemos por un instante la magnitud de esta obra, una red que transportará a cerca de 40 millones de personas al año, como si se tratara de un país completo en movimiento.

El trazado de 39,6 kilómetros recorrerá Bogotá por Fontibón y Los Mártires hasta llegar a la calle 26 con Caracas, donde se conectará con la estación central de la primera línea del metro. Contará con 17 estaciones, 9 de ellas emplazadas en Bogotá, conectadas a las estaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad, lo que abrirá un mundo de nuevas oportunidades a los habitantes del área urbana y



Para conocer
más acerca
de estas
transformaciones
en marcha,
consulta:



¹ Según estudio realizado entre el 2018 y el 2020 por la Universidad de los Andes, la Universidad del Norte, la Secretaría Distrital de Planeación, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y Salud Urbana en América Latina (Salurbal).

metropolitana, quienes ahorrarán hasta 90 minutos en sus trayectos diarios, mientras disfrutan del paisaje.

En el norte de la ciudad también soplan nuevos vientos de movilidad sostenible. En esta área, el RegioTram del Norte se propone rescatar la línea férrea y mejorar la movilidad entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá en la sabana centro a lo largo de 48 kilómetros.

Durante su recorrido, contará con 17 estaciones, seis de ellas situadas en la sabana y 11 en la capital: 1,2 millones de habitantes se beneficiarán con esta iniciativa.

Aunada a esta visión regional del POT, con una gran renovación y generación urbanística, tendremos también la ampliación de los corredores que conectan la capital con el resto del país, tanto en el norte (ampliando la Autopista Norte y la carrera Séptima y extendiendo la Avenida Boyacá hasta inmediaciones con Chía), el occidente (con la ampliación de la calle 13, la extensión de la calle 63 hasta Funza, la construcción de un puente que descongestione la salida por la calle 80 y la ampliación de la Avenida Suba Cota) y el sur (con la nueva autopista sur o ALO sur), lo que se traducirá en menor trancón y mayor productividad. Para atender el rezago de infraestructura que genera grandes problemas de congestión en la ciudad y que afecta la productividad de Bogotá con la región y el país, los corredores que conectan la ciudad con el país serán suficientes (y más amplios) para miles de personas que ahorran tiempo en sus desplazamientos entre la región.

Otro cambio importante en el paisaje urbano de la capital lo conforman los tres nuevos cables aéreos que en los próximos dos años y medio se erigirán en zonas altas y densamente pobladas de la ciudad, donde la accesibilidad ha sido siempre un desafío.

Con la llegada de TransMiCable en el 2018 a Ciudad Bolívar se ha logrado disminuir los tiempos de viaje; de este modo, cientos de madres cabeza de hogar, por ejemplo, ahora pueden pasar más tiempo con sus hijas e hijos. Así lo afirma Ana

Mercedes Mora, líder comunitaria de El Paraíso —uno de los 252 barrios que conforman la localidad—, quien además ha adoptado un nuevo sentido de pertenencia con su barrio, gracias a los nuevos espacios de socialización, cultura y cuidado creados en torno a este sistema.

Con ello, también se ha podido registrar una disminución en los casos de hurto y robo, lo que ha mejorado la percepción de seguridad en la comunidad. Estos beneficios han atraído a turistas nacionales y extranjeros que también utilizan este medio de transporte y que ahora pueden apreciar la belleza de la zona.

El Cable de San Cristóbal Sur, con una longitud de 2,8 km, arrancará en una estación de transferencia en el Portal 20 de Julio y tendrá una estación en La Victoria y otra en Altamira. Con este cable se reducirá el tiempo de viaje a tan solo diez minutos; ya se cuenta con contrato suscrito, y las obras ya empezaron para que los ciudadanos del suroriente lo empiecen a usar y disfrutar en el 2026.

De este mismo modo, el Cable Aéreo de Ciudad Bolívar conectará el barrio Potosí, en el límite geográfico (mas no social) con el municipio de Soacha, y se deslizará por la montaña con tres estaciones, una en Santa Viviana, otra en Caracolí y otra en Perdomo para conectar con el Portal de Transmilenio sobre la autopista sur en Bosa. Y también se dejan estructurados o listos para que la próxima Alcaldía contrate el Cable Reencuentro Monserrate, que tiene dos ramales, uno en el costado norte, que iniciará en la calle 26 con Caracas, tendrá una estación con el sector de La Macarena, otro frente al ingreso del teleférico de Monserrate y el último llega hasta la Media Torta en el parque Pueblo Viejo en La Candelaria; y un segundo ramal más al sur que saldrá de la Caracas con calle 10 (en la zona histórica del Voto Nacional) y terminará en el tradicional barrio Egipto, después de pasar por las estaciones en los barrios Las Cruces, Los Laches y El Consuelo.

Así son las obras de accesos a Bogotá que están proyectadas

Proyecto	Inversión	Extensión	Características
Accesos Norte II: ampliación de la Autopista Norte y la Carrera 7 hasta Chia	\$4,9 billones	6,09 kilómetros en la auto-norte entre las calles 193 y 245	10 carriles con 3 carriles por cada costado; 11,6 kilómetros de ciclorrutas una por cada costado; 6 metros de espacio público por cada costado.
		5,46 kilómetros en la carrera Séptima, entre las calles 200 y 245	En total 4 carriles, 2 carriles más y se reconstruyen los 2 existentes; espacio público a cada costado y una ciclorruta.
Calle 13	\$4,9 billones	11, 4 km	10 carriles, además de 14 estaciones, que incluyen una estación cabecera y patio para 124 buses biarticulados.
ALO SUR	\$1,6 billones	24,5 km de vía	En el departamento de Cundinamarca, municipios de Sibaté, Mosquera y Soacha y el Distrito Capital.
Calle 63	\$264.334 millones	4,76 km de vía	Calle 63 (carrera 122 – Devisab) + Ext TM al Dorado y ramal RegioTram Occidente al Dorado, desde la carrera 122 hasta la vía Cota-Funza.
Calle 80	\$92.000 millones	0,5 km de vía	Intercambiador vial en la intersección de la avenida Medellín (Calle 80), con avenida Las Quintas carrera 119 y la carrera 120. Intersección vial 6 carriles.
Avenida Suba – Cota	\$676.807 millones	5,59 km de vía	Carrera 92 (Conejera) - Devisab.
ALO Centro	\$2,11 Billones	5,96 km de vía	Calle 13 - Calle 80.
RegioTram Occidente	\$2,2 billones	39,36 km	Transporte masivo: Facatativá - calle 26 por avenida Caracas.
Avenida Ciudad de Cali	\$28.416 millones	4,20 km de vía	Puente vehicular Tibanica Límite Distrito - nuevos desarrollos Soacha
Cable Soacha	\$450.000 millones	2,12 km de cable	Distrito - Soacha.
Cable San Rafael	\$300.000 millones	5,49 km de transporte masivo	Corredor Verde - Municipio La Calera.
Vía Codito - La Calera	\$14.000 millones	13,63 km de vía	Codito - Vía Perimetral de Oriente.

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

→ **Como el cable eléctrico en Ciudad Bolívar, se construirán dos más: otro en esa localidad que conectará con Soacha y el Portal del Sur, y uno en San Cristóbal.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

En el entorno de estos futuros cables se harán intervenciones para revitalizar los barrios mediante el mejoramiento de viviendas y entornos y además mediante la construcción de nuevos equipamientos sociales y del cuidado en cada una de las estaciones, lo que supondrá una importante mejora en la calidad de vida de la población residente. Con esta iniciativa inclusiva, integral y basada en energías limpias, el futuro de Bogotá es muy positivo.

Estamos siendo testigos de una transformación sin precedentes. Por primera vez un POT fija el ordenamiento en un modelo de movilidad sostenible a partir de un sistema férreo, el Metro y RegioTram —que se complementa con una red de cables aéreos—, así como un transporte peatonal, en bicicleta y de corredores verdes.

Durante años, las calles han sido diseñadas para los carros; la Bogotá vibrante y llena de energía puede sentirse menos accesible a causa de ello, los estacionamientos y los carriles para vehículos esconden los espacios disponibles para el disfrute de las personas. La movilidad segura y sostenible del siglo XXI impone hacer una ciudad para la gente, en la que el diseño y construcción de los corredores de movilidad parta de reconocer e incorporar la circulación de corrientías y quebradas y todos los factores ecosistémicos, y luego dé prelación en la distribución del espacio y en la movilidad a las mayorías ciudadanas, las energías limpias y la movilidad sostenible, es decir a los peatones, al transporte público, a las bicicletas y demás medios activos, y, también, dé espacio en su justa proporción a los vehículos con motores de gasolina y diésel. Eso es justicia ambiental y social de verdad, la necesaria para vivir con calidad en la ciudad y sobrevivir como especie en el planeta.

El corredor verde de la carrera Séptima, diseñado para ser el corredor ambiental, de movilidad y encuentro más grande e icónico de Bogotá, es un ejemplo de cómo se pueden crear co-

nexiones ecológicas en la ciudad. Un diseño de ciudad que no se limita solo a beneficiar a los seres humanos, sino que además tiene siempre presentes a las diversas especies de animales y vegetación que dependen de conexiones ecológicas para sobrevivir. La circulación del agua, de los insectos, las aves y los polinizadores son especialmente importantes para la vida, y necesitan conexiones ecológicas en la arborización e iluminación urbana para mantener su presencia y función ecosistémica en la ciudad. Este es un proyecto que mete a Bogotá en el desarrollo urbano del siglo XXI, porque, aunque el Metro es lo más importante, no es el único modo en el que nos vamos a movilizar, la multimodalidad siempre será la regla y no la excepción. Por eso, además del Metro, y para alimentarlo y complementarlo, están los corredores verdes, con diseño ecosistémico, transporte público eléctrico, ciclorrutas seguras y andenes, plazas y espacios de encuentro para estar, y no solo para pasar, como nos lo pidieron más de 50.000 ciudadanos.

Con una longitud aproximada de 22 kilómetros, este corredor atraviesa las localidades de Santa Fe, Chapinero y Usaquén, pero sirve a más de tres millones de bogotanos que vienen a trabajar, estudiar o pasar desde todas las localidades de la ciudad e incluso desde la región. Cuenta con más de 125.000 metros cuadrados de zonas verdes y más de 8.000 árboles nuevos. Además, se construirán 24 kilómetros de ciclorruta segregada y 510.000 metros cuadrados de espacio público. Todo esto se traduce en un mejoramiento en la calidad de vida de las personas, la reducción de emisiones contaminantes y una mayor integración ambiental.

Uno de los aspectos más destacados de este proyecto es la implementación del 100 % de transporte público eléctrico a cargo de La Rolita, la nueva operadora de transporte público de la ciudad. Esto significa que se reducirá significativamente la contaminación ambiental y se logrará una movilidad inclusiva y sostenible. Así mismo, se han previsto carriles exclusivos





de circulación para privilegiar a los usuarios del transporte público, lo que disminuirá sus tiempos de viaje en un 50 %.

Por su parte, la Cicloalameda Medio Milenio es otro proyecto integrado que apuesta por la movilidad sostenible y la protección ambiental. Con una longitud de 9,7 kilómetros y más de 110.000 metros cuadrados de espacio público. Esta ciclorruta conectará la ciudad desde el sur, en Ciudad Bolívar, hasta el norte, en Usaquén, beneficiando a más de 374.600 habitantes. Este proyecto se enfoca en mejorar la calidad de vida de los habitantes, reducir los tiempos de viaje y brindar mayor seguridad vial para los peatones y ciclistas.

Estamos trabajando por un desarrollo urbano integral, con soluciones basadas en la naturaleza, con materiales amigables con el medio ambiente y en sistemas funcionales que respetan los corredores ecológicos de la ciudad. Estas soluciones optimizan la movilidad y la infraestructura vial, teniendo en cuenta los ecosistemas por donde pasan las vías, así como la flora y la fauna, de manera que convivan en armonía todas las formas de vida que habitan la ciudad y las comunidades aledañas a cada proyecto.

Junto con las distintas iniciativas de las entidades distritales que trabajan por nuestra ciudad, venimos transformando positivamente la vida de las personas, incluyendo a los diversos actores que intervienen en el proceso de darle a Bogotá la infraestructura que merece y necesita hoy y hacia el futuro.

Uno de ellos es Alan Villazón —residente ambiental de la obra Avenida 68—, quien con sus conocimientos y experiencia promueve la participación de los trabajadores y de la comunidad cercana para que conozcan la importancia y el impacto que tiene el componente ambiental de lo que se está construyendo y se involucren con ideas y acciones positivas que contribuyan a cambiar la mirada y el entendimiento en torno a lo que significa un desarrollo urbano para la movilidad sostenible.

Las avenidas 68, Ciudad de Cali, Rincón, Guayacanes, José Celestino Mutis y la Extensión Troncal Caracas Sur son obras trascendentales para la ciudad que, en promedio, tendrán un 60 % de superficie verde natural y en las cuales se utilizan materiales semipermeables que permiten la retención o infiltración del agua lluvia hacia el suelo.

En ellas se han incluido alrededor de 237 diferentes tipos de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (suds) desde las fases de estudio y diseño de los proyectos. Estos tienen la finalidad de retener el mayor tiempo posible las aguas lluvias en su punto de origen para prevenir problemas de inundación, además de controlar la cantidad y calidad de escorrentía, entre otros beneficios.

La nueva Avenida 68 es uno de los grandes corredores viales con los que cuenta Bogotá, atraviesa diez de las veinte localidades que alimentará y hace parte integral de la Primera Línea del Metro de Bogotá, al igual que la Ciudad de Cali y el corredor verde de la carrera Séptima. Renovará su perfil vial con 542.000 metros cuadrados de espacio público, más de 13 kilómetros de ciclorruta, 13 puentes peatonales nuevos y 21 estaciones de Transmilenio, entre otras mejoras.

Con esta obra más de un millón de habitantes podrán transportarse en menos tiempo desde la localidad de Kennedy hasta la calle 100 con carrera Séptima. Serán cerca de 33.000 pasajeros por hora, quienes, además de contar con nueva infraestructura vial para el transporte público que los conecta entre sí, tendrán espacios para compartir, caminar o ir en bicicleta.

Así, nos estamos poniendo al día con la ciudad. Miles de personas, a lo largo y ancho de Bogotá, trabajan de manera digna y entusiasta en el desarrollo urbano y ambiental de Bogotá, como Yulani Pinto, operaria de maquinaria pesada, a quien le gusta su trabajo y considera interesante e importante hacer parte del equipo de trabajadores que, mediante la construcción de vías, andenes y ciclorrutas en Bogotá, también abre camino para una capital del siglo XXI mucho más sostenible y vivible.

**“Así, nos estamos poniendo al día con la ciudad. Más de 12.000 personas, a lo largo y ancho de Bogotá, trabajamos de manera digna y entusiasta en el desarrollo urbano y ambiental de Bogotá”.
Yulani Pinto,
operaria de maquinaria pesada.**

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

Claudia Lote es una de las 700 mujeres que conducen los buses eléctricos de Bogotá y una de las primeras operadoras que revolucionó este sector, tradicionalmente masculino. “Cada kilómetro que recorro día tras día me hace feliz porque no solo logró el bienestar de mi familia y cumpla mis sueños, sino que hago posible que muchas personas puedan llegar a sus hogares e ir a sus lugares de trabajo o estudio de forma sostenible”. Claudia Lote Conductora de bus eléctrico

“ Hoy la ciudad también cuenta con nueve patios 100% eléctricos construidos con los mejores estándares internacionales, en los cuales nuestros buses eléctricos reciben mantenimiento y abastecimiento para así prestar un óptimo servicio”.

Las vías deben servir para conectar vidas. En Bogotá somos más de ocho millones de habitantes que merecemos que las alternativas de movilidad se amplíen a la par de la ciudad, junto con miles de personas que a diario vienen de los municipios aledaños a producir y aportar al desarrollo de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca. Por ello, estamos extendiendo la avenida Ciudad de Cali, hasta el límite con Soacha, otro gran pilar que alimentará la primera línea del Metro de Bogotá. En 7,4 kilómetros de vía habrá ocho estaciones de Transmilenio, una conexión operacional con la Troncal Américas, una glorieta elevada y una pasarela peatonal. La avenida pasará por las localidades de Bosa y Kennedy y traerá consigo muchos beneficios, como una ciclorruta bidireccional y la plantación de 748 nuevos árboles.

También estamos construyendo nuevas redes de transporte que atienden las necesidades de movilidad y tienen en cuenta todos los modos de transporte, es decir, vehículos de servicio público y privado, además de ciclistas y peatones, para limpiar el aire y contribuir a una ciudad con corazón más verde.

Hemos transformado la manera en la que diseñamos y construimos nuevos corredores y lugares para vivir y mo-

vernarnos. Desde la idea misma de un proyecto contemplamos ahora a la ciudadanía, quien aporta sus ideas y expresa sus deseos y necesidades con la conciencia de estar construyendo una ciudad con movilidad sostenible y amigable, en la que sus habitantes son el centro de su desarrollo.

Movilidad sostenible y con enfoque de género

Bogotá, en su esfuerzo continuo por ser más amigable con el medio ambiente, actualmente cuenta con 1.485 buses eléctricos, lo que la ubica como la ciudad con la flota eléctrica más grande en el continente y la segunda en el mundo, con la que trabajamos continuamente para brindar una mejor calidad de vida y experiencia de viaje a más de tres millones de personas que usan a diario este medio de transporte.

Claudia Lote es una de las 700 mujeres que conducen los buses eléctricos de Bogotá y una de las primeras operadoras que revolucionó este sector tradicionalmente masculino.

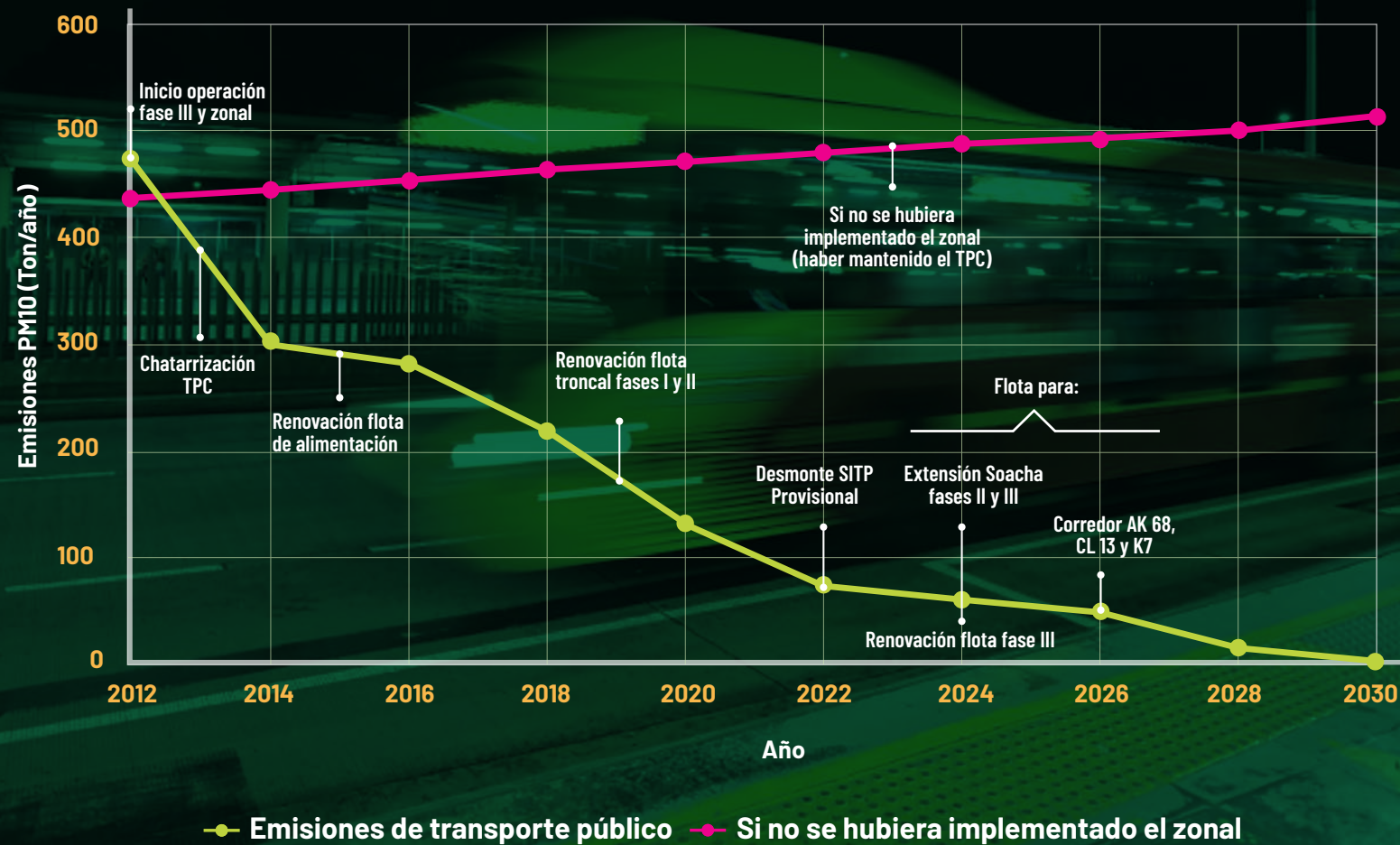
Claudia afirma que, con cada kilómetro que recorre día tras día, es feliz, porque, no solo logra el bienestar de su familia y cumple sus sueños, sino que hace posible que muchas personas puedan llegar a sus hogares e ir a sus lugares de trabajo o estudio de manera sostenible.

Hoy la ciudad también cuenta con nueve patios 100 % eléctricos construidos con los mejores estándares internacionales, en los cuales nuestros buses eléctricos reciben mantenimiento y abastecimiento para así prestar un óptimo servicio.

Debido a la incorporación de estas nuevas tecnologías logramos reducir en un 88 % las emisiones de partículas contaminantes, y hoy los habitantes de Bogotá pueden respirar un mejor aire. Nuestra meta es llegar al 2030 con cero emisiones contaminantes desde el transporte público.

Continuamos haciendo historia y nos convertimos en la primera ciudad del país que puso en marcha un plan de ope-

Reducción de emisiones de PM10 en el transporte público (Troncal - Zonal TPC/Provisional)



88%

de reducción de emisiones de PM10 en el periodo 2012-2022

Mejora

en la calidad del combustible desde el 2010 (menos cantidad de azufre en diésel)

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) (2023).

→ **El sistema de bicicletas compartidas Tembici es uno de los avances en movilidad sostenible para recorridos cortos o para finalizar el último tramo de los viajes en transporte público.**

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

ración integral y producción de hidrógeno, con una flota de buses que transportará a más de 98.500 pasajeros al año. Este hito demuestra que Bogotá está a la vanguardia en tecnologías con cero emisiones en el transporte público.

Además de esta revolución tecnológica, y con una gran apuesta por la sostenibilidad y la equidad de género, la Operadora de Transporte Público La Rolita empezó a funcionar el 10 de septiembre del 2022, mejorando la calidad de vida de cientos de familias en la localidad de Ciudad Bolívar.

Estas acciones en conjunto forman parte del programa para descarbonizar la movilidad, que a su vez se articula con los objetivos estratégicos del POT de mejorar el ambiente y reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.

El caso del Perdomo

Olimpa Ricaurte sufría diariamente a causa de la falta de un transporte digno y moderno para movilizarse desde su casa a diferentes puntos de la ciudad, y para regresar a ella. Lo mismo les sucedía a sus vecinos, los habitantes de 21 barrios de Ciudad Bolívar.

Las calles empinadas y angostas de estos barrios por los que diariamente doña Olimpa y sus vecinos caminaban, incluso hasta 40 minutos, para acceder al Sistema de Transporte no eran atractivas para varias de las empresas privadas que hoy en día operan en otras zonas de la ciudad.

Fueron varias las ocasiones en las que se abrió públicamente la licitación para prestar el servicio de transporte en estos 21 barrios del Perdomo, y en todas ellas el resultado obtenido siempre fue la ausencia de oferentes, lo que obligó a TransMilenio a declararlas desiertas y dejó a doña Olimpa y a sus vecinos en la misma situación.

Con la creación y puesta en marcha de La Rolita se dieron nuevas oportunidades para que alrededor de 230 mujeres,

junto con sus compañeros operadores, condujeran 195 buses 100 % eléctricos, y de este modo se pudiera prestar servicio de transporte a través de 11 rutas por media ciudad. La Rolita se ha convertido en sinónimo de movilidad sostenible, equidad de género, reactivación económica y reverdecimiento del territorio para estos habitantes y muchos otros ciudadanos de Bogotá.

La Rolita es un proyecto que entendió perfectamente que no basta con poner a rodar los buses, sino que es necesario ir más allá. Sus 600 nuevos empleos aportados a la ciudad se crearon con un enfoque de equidad de género, y para que se hiciera realidad esta iniciativa tuvo el apoyo completo de la Secretaría de Movilidad con el programa de ecoconducción, por medio del cual se capacitó a 220 mujeres que antes desempeñaban otros oficios, incluso no remunerados, y las acompañó en el proceso de recategorizar sus licencias de conducción, que pasaron de C1 a C2.

Diana Ruiz es una de las mujeres que hoy conduce los buses de La Rolita y a quien la vida le cambió gracias a la ciudad que se organizó con el POT. Tras pasar algunos años en la informalidad del rebusque con la venta de productos en el mismo sistema para el que hoy conduce, aprendió a manejar taxis y a prestar el servicio público de transporte, hasta que finalmente asumió el reto de obtener su licencia C2 y, con un bus 100 % eléctrico, pudo ofrecerles un transporte digno a los habitantes de estos 21 barrios.

Junto con Diana están Vanessa, Claudia, Juan, Lorena, Alexander y muchas más mujeres y hombres que hoy son los rostros con los que se encuentran doña Olimpa y todos sus vecinos al subirse a los buses de La Rolita para que los transporten a diferentes localidades de la ciudad como Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Antonio Nariño, Santa Fe, La Candelaria, Teusaquillo, Fontibón, Puente Aranda y Kennedy.

Doña Olimpa dice que la comunidad está muy contenta al tener este transporte, pues realmente les facilita los tras-





bordos para bajarse en el sitio que necesiten, prácticamente en sus casas. Y es que La Rolita rueda desde las cuatro de la mañana hasta la una de la mañana del siguiente día para que más de 40.000 personas de la ciudad, pero en especial quienes habitan en estos territorios, puedan llegar a sus trabajos, lugares de estudio, citas médicas y demás compromisos y actividades cotidianas.

Quizá sea la emoción de quienes trabajan en La Rolita y quienes habitan en el Perdomo, pero en las calles se dice que al sur de la ciudad ahora el cielo es más azul. Tal vez las más de 6.000 toneladas que ha dejado de emitir La Rolita al medio ambiente sean parte importante de esta percepción. Lo cierto es que la cara del Perdomo ha cambiado y hoy en día se parece más a aquella que se dibujó en el POT de Bogotá y que con mucho orgullo y pasión estamos construyendo.

La capital mundial de la bici también se camina

El sonido de las cadenas y las ruedas de las bicis cada vez es más común en Bogotá, una ciudad que ha visto nacer una red de más de 600 kilómetros de ciclorrutas, 93 de los cuales han sido implementados en la actual administración, y entre las que se destacan los corredores de las carreras Séptima y Novena con más de 17 kilómetros de extensión².

Es un hecho impresionante que en Bogotá se realicen más de 880.000 viajes diarios en bicicleta³, lo que representa el 7% de los viajes diarios de la ciudad. Para ponerlo en perspectiva, esto equivale a toda la población de la ciudad de Cúcuta movilizándose en este medio de transporte sostenible. Este número demuestra el compromiso de los bogotanos por una ciudad más amable con el medio ambiente y también con sus ingresos.

En este contexto, la Política Pública de la Bicicleta ha sido fundamental, pues ha permitido mejorar las condiciones so-

cioeconómicas, culturales y de infraestructura, para el uso y disfrute de la bicicleta. Con una inversión de \$2,2 billones, la ciudad está comprometida en seguir construyendo proyectos y espacios para la movilidad sostenible, con una visión a largo plazo, hasta el año 2039.

La cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta es un patrimonio cultural inmaterial que ha sido reconocido por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural. Una cultura que convoca a los ciudadanos en experiencias colectivas, vitales e identitarias, gracias a las que la bicicleta se ha convertido en un símbolo de la ciudad.

Asimismo, Bogotá cuenta con 18 consejos locales de bicicletas, instancias de participación ciudadana que trabajan por la promoción del uso de la bicicleta en sus localidades, mediante las cuales se presentan proyectos y propuestas para el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta. Además, la ciudad cuenta con una Red Distrital de Cicloparqueaderos, con más de 58.700 cupos, y una estrategia de Registro Bici que ha disuadido y reducido el hurto de bicicletas, permitiendo la devolución de bicicletas a sus dueños de manera rápida y sencilla.

Estas acciones se corresponden con uno de los principios rectores del POT en relación con el ordenamiento en el componente urbano. Impulsar, aún más, el uso de la bicicleta, generando mejores condiciones (facilidad de uso, continuidad, seguridad vial y seguridad en general) para su adopción como medio de transporte.

En este escenario, el Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá es un ejemplo de perseverancia y éxito. Después de una larga década de intentos fallidos, finalmente logramos crear un sistema inclusivo y con enfoque de género que ha impactado positivamente la movilidad de la ciudad, con más de un millón de viajes en 3.300 bicicletas disponibles en 300 estaciones por el centro ampliado de Bogotá.

← **En Bogotá se realizan más de 880.000 viajes diarios en bicicleta, lo que representa el 7% de los viajes diarios de la ciudad.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

² Dentro del programa para descarbonizar la movilidad planteado en el POT, el objetivo del subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural se mide con la implementación de kilómetros de infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos.

³ Según la Encuesta de Movilidad del 2019.

En los últimos dos años hemos priorizado la ejecución de cinco Barrios Vitales, con una fase inicial de urbanismo táctico. San Felipe, Las Cruces-San Bernardo, El Porvenir, San Blas, Veinte de Julio y San Carlos son los barrios seleccionados para esta fase. La implementación del Barrio Vital San Felipe ha comprendido la creación de 1.745 metros cuadrados de espacio exclusivo para peatones, 30 intersecciones seguras para ellos, la puesta en marcha de 5 zonas de cargue y descargue, 25 cupos de estacionamiento en vía para carros y motos y 72 cupos de cicloparqueaderos.

→ **Ciempiés y Al Colegio en Bici hacen parte de los programas para fomentar la movilidad sostenible. Sumadas todas estas iniciativas se han beneficiado 8.516 estudiantes que han hecho más de un millón de viajes en bici.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Actualmente, Bogotá se encuentra en el tercer lugar de las ciudades con mayor uso de bicicletas compartidas, superando a metrópolis como Brasilia, Buenos Aires y Santiago de Chile.

“Ya somos como las grandes ciudades del mundo” es una idea que comparten muchos vecinos entre las localidades de Usaquén, Chapinero y La Candelaria. El aplicativo ha reportado más de 185.000 planes adquiridos, lo que demuestra la gran aceptación que ha tenido este sistema en la ciudad.

El tiempo promedio de viaje es de 18 minutos durante la semana y 23 minutos los fines de semana, por lo que es claro que este sistema es una excelente opción para recorridos cortos o de última milla. Además, la hora pico de uso se concentra en las cinco de la tarde, esto deja ver la gran demanda y atracción que ha generado.

La tecnología de pedaleo asistido ha hecho que más del 60 % de los viajes sean realizados en este tipo de bicicletas, lo que ha proporcionado un mayor confort y eficiencia en el recorrido.

Finalmente, es importante destacar que el índice de robos es muy bajo, con solo dos bicicletas reportadas como hurtadas de las 3.300 que operan en el sistema. Esto representa un 0,06 %, lo cual habla de la efectividad de las medidas de seguridad implementadas y la apropiación ciudadana al sistema.

El Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá es un logro que nos enorgullece, ya que ha mejorado la movilidad y la calidad de vida en la capital colombiana. Sin duda, un ejemplo a seguir por otras ciudades del país y del mundo.

También, encontramos los proyectos Al Colegio en Bici y Bici Parceros, que forman parte del programa Niñas y Niños Primero, cuyo propósito es fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte entre los niños, niñas y jóvenes estudiantes de las instituciones educativas públicas.

Para lograr este objetivo, se organizan diariamente caravanas de bicicletas de ida y vuelta entre las instituciones educativas y los puntos de encuentro cercanos a sus hogares. Además, se realizan expediciones ciclísticas por la ciudad, donde los estudiantes de primaria y secundaria tienen la oportunidad de conocer y apropiarse del espacio público y disfrutar de la oferta cultural de la ciudad, mientras aprenden a usar la bicicleta de forma segura.

Estas estrategias buscan mejorar el acceso y la permanencia de los niños y las niñas en el Sistema Educativo Distrital, ofreciéndoles préstamos de bicicletas para sus desplazamientos. El 2022 ha sido el mejor año en términos de la operación de estos proyectos, pues hemos logrado beneficiar a 8.516 estudiantes y alcanzado un total de 1.105.060 viajes en bicicleta.

En definitiva, Bogotá es una ciudad que pedalea, una ciudad que ha encontrado en la bicicleta un modo de movilidad sostenible, y la ha hecho parte de su patrimonio cultural; así mismo, es una ciudad que cada vez más hace protagonista al peatón en el espacio público.

El programa Ciempiés es un ejemplo de ello: en Bogotá 1.477 estudiantes de colegios públicos son acompañados en el trayecto entre sus hogares y sus colegios por tutores que fomentan la cultura y la seguridad vial.

Cientos de familias de la capital se benefician con este programa que contribuye al fortalecimiento del Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado en el espacio público, ofreciendo seguridad a las niñas, a los niños y a las personas más vulnerables. No solo fomenta hábitos de vida activa y promueve la movilidad sostenible, sino que también abre horizontes de sentido de comunidad y autorregulación para experimentar la libertad y la independencia de moverse por su ciudad.

Barrios Vitales también es otra estrategia que busca restaurar el vigor de los corazones urbanos en Bogotá. Este



➔ En el Día sin Carro y sin Moto, instaurado por consulta popular, se realizan mediciones indicativas de material particulado y de ruido ambiental.

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

“ El pmss busca que los habitantes de Bogotá se movilicen dentro de la ciudad de modos más sostenibles (caminando, en bicicleta, en transporte público), incentivando estas actividades mediante la mejora de la infraestructura de transporte público y de movilidad activa en la ciudad”.

programa del POT promueve la transformación de entornos cuya base sean las prácticas sostenibles de urbanismo y construcción y la adecuación de espacios públicos, con las características de accesibilidad, seguridad, dirección, conexión y calidad urbana, establecidas para la red de infraestructura peatonal. Su finalidad es devolver el espacio público a los peatones mediante la reconfiguración de las zonas que antes estaban destinadas al tránsito de vehículos. Por medio de intervenciones de urbanismo táctico y de infraestructura, se busca mejorar las condiciones de acceso a los servicios y la calidad ambiental de las comunidades.

En los últimos dos años hemos priorizado la ejecución de cinco Barrios Vitales, con una fase inicial de urbanismo táctico. San Felipe, Las Cruces-San Bernardo, El Porvenir, San Blas-Veinte de Julio y San Carlos son los barrios seleccionados para esta fase. La implementación del Barrio Vital San Felipe ha comprendido la creación de 1.745 metros cuadrados de espacio exclusivo para peatones, 30 interseccio-

nes seguras para ellos, la puesta en marcha de cinco zonas de cargue y descargue, 25 cupos de estacionamiento en vía para carros y motos, y 72 cupos de cicloparqueaderos.

Esta estrategia se proyecta en el POT para las zonas donde las condiciones urbanísticas y de vitalidad representen un potencial para mejorar el ambiente urbano. La comunidad del barrio San Felipe solía describirlo como un sector muy industrial con un alto número de viajes motorizados cortos; hoy en día lo describen como un barrio que se puede recorrer tranquilamente, con áreas de encuentro y permanencia que fortalecen el carácter de la estructura socioeconómica y cultural que conforman el barrio vital.

Asimismo, esta transformación urbanística ha permitido una reducción del 27% en el número de víctimas de siniestros viales durante el primer semestre del 2022 y una disminución en la concentración de contaminantes en el ambiente.

Hoy San Felipe es un barrio de puertas abiertas, en el que el tráfico ha disminuido y su gente puede conversar al aire libre. Como San Felipe, el Barrio Vital Las Cruces-San Bernardo ya cuenta con diseño de urbanismo táctico y señalización para su próxima ejecución; así mismo, el Barrio Vital El Porvenir ha desarrollado un piloto de implementación del diseño proyectado desde las diferentes áreas de la Secretaría de Movilidad, en articulación con la Alcaldía Local de Bosa y la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV).

Los Barrios Vitales son una apuesta por transformar el tejido urbano de Bogotá, pues promueven la sostenibilidad y la seguridad vial y priorizan la calidad de vida de la ciudadanía. Sin duda, esta iniciativa representa un cambio radical con respecto a la manera en que se ha entendido el espacio público en la ciudad.

En el ámbito de la movilidad, la planeación es clave, pero la buena ejecución es fundamental. Por eso una de las in-





↑ **Cuidar la salud de los niños y las niñas, y de los adultos mayores que habitan la ciudad ha sido una constante en la planeación de la ciudad. La renovación de la flota con buses eléctricos, que ya tiene 1.435 buses, ha disminuido la emisión de material contaminante en la atmósfera, lo cual redonda en un mejor aire para los más pequeños y vulnerables.** Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

novaciones de esta administración es el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), una herramienta de planificación y soporte de la gestión político-administrativa que busca la consolidación de un sistema de movilidad multimodal y sostenible en la Bogotá-Región para los siguientes doce años, mediante estrategias, programas y proyectos en concordancia con el POT Bogotá Reverdece.

Gracias a la participación comunitaria y el reconocimiento de las necesidades de una movilidad cuidadora, la capital avanza con transformaciones de fondo hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la nueva Agenda Urbana Mundial hasta el año 2035.

Se trata de una política de movilidad basada en el respeto del ambiente, la reducción de las inequidades territoriales, sociales y de género, la priorización de las poblaciones vulnerables y el acceso a la ciudad, a partir de nuevas oportunidades para todas las personas, así como el ejercicio de sus derechos y el disfrute del espacio público.

El PMSS busca que los habitantes de Bogotá se movilicen dentro de la ciudad en modos más sostenibles (caminando, en bicicleta, en transporte público), incentivando estas actividades mediante la expansión de la infraestructura de transporte público y de movilidad activa en la ciudad, el acceso a la información y la mejora del servicio y, al mismo tiempo, con la implementación de medidas que desincentiven el uso del vehículo particular con viajes individuales. La meta es que, para el 2035, el 77 % de los viajes se realicen por esos modos más colectivos, sostenibles y seguros.

Con miras a cumplir este objetivo, en los últimos cuatro años hemos implementado acciones concretas como el cese de circulación de los buses provisionales, la mejora de la prestación del servicio de transporte público con una flota renovada que incluye 1.485 buses eléctricos, los cuales hacen 78 rutas; esto ha contribuido a la disminución de los



Desde hace ocho años, **José Bustos** es uno de los 24.000 operadores del Sistema Integrado de Transporte y hoy ve la posibilidad de ser uno de los primeros conductores en manejar un bus a hidrógeno, opción que hasta hace muy poco era solo un sueño. "Cuando me levanto a trabajar lo hago con actitud positiva, alegre y contento por prestarle un servicio a los usuarios de la mejor manera con esta flota nueva".

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

tiempos de espera de los usuarios del sur de la ciudad en un 50 % y hasta en 30 % en el resto de la capital.

Por otro lado, el PMSS también se concentra en mejorar la calidad del aire a través de su sistema de movilidad. En el mundo, más de siete millones de personas mueren cada año por exposición al aire contaminado; en Bogotá, cerca de 2.300 personas fallecieron en el 2019 por estas mismas causas. La conciencia ambiental no es un tema de moda, las iniciativas que permiten la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al sector transporte son una urgente necesidad para nuestra capital y el mundo,

no solo por razones ambientales, sino de buena salud y baja mortalidad.

Como ciudad cuidadora de sus habitantes, en su PMSS Bogotá contempla diferentes aristas en beneficio de los más vulnerables, como las niñas, los niños, los jóvenes y los adultos mayores, principales afectados por enfermedades respiratorias, asociadas a la calidad del aire, entre ellas la reducción de emisiones contaminantes de la atmósfera. Con la nueva flota eléctrica que tenemos actualmente en circulación, hemos evitado la emisión de cerca de cuarenta toneladas al año de material particulado PM 2.5. Esto equivale a lo

➔ **Proyecto Ciempiés dentro del Programa de Movilidad Escolar Sostenible.**

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

que emitirían en dos meses todos los vehículos particulares que circulan en Bogotá y, aproximadamente, 94.300 toneladas anuales de CO₂, que es lo que emitirían 57.500 carros particulares en un año en la ciudad.

El PMSS también está pensado como un alivio económico para los estratos 1 y 2, al apostar por una disminución del gasto en transporte público gracias a la implantación de la política tarifaria integral, que contempla las diferentes variables etarias y poblacionales y de género (se ajusta a la realidad fiscal de la ciudad y a la disponibilidad de ingresos de los diferentes tipos de hogares y usuarios del sistema), y además propone incrementar la cobertura, con énfasis en las Unidades de Planeamiento Local, llevando nuevas rutas e interviniendo la malla vial.

Asimismo, por medio de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, continuaremos avanzando en el ascenso tecnológico de vehículos automotores hacia combustibles no contaminantes, tarea que no solo convoca al sector público, sino que también deberá ser acogida por el sector privado y los hogares bogotanos que se desplacen en vehículos particulares y motos, siendo un deber de toda la ciudadanía mudarse a la movilidad sostenible.

Bogotá se convertirá en ejemplo de desarrollo al crear espacios y momentos para el fomento de la micromovilidad y la movilidad activa, junto con el desincentivo al uso de transporte particular individual en concordancia con nuestros objetivos ambientales y la idea de contar con el parque automotor más amigable y moderno de toda la región.

Con el nuevo Plan de Movilidad Sostenible y Segura, Bogotá se transformará en una ciudad de proximidad alineada con el modelo de ocupación territorial y la distribución de las actividades e infraestructura.

La meta es que para el 2035 se pueda aumentar en un 24 % el acceso a oportunidades de empleo a través del

transporte público, lo que se traduce en tiempos de viaje menores o iguales a treinta minutos. Para ello, nuestro sistema integrado de transporte, además de ofrecer viajes más eficientes, incentivará a todas las empresas a compartir la información necesaria sobre la operación del sistema, para planear y mejorar las experiencias de viaje de sus usuarios.

Esto vendrá acompañado de una red de cicloinfraestructura robusta, nuestra red de ciclorrutas llegará a más de 790 km, de los cuales 231 km son aportados por esta administración: 115 km entregados y 116 km en construcción, para brindar mayor conexión y llegar a la meta de más de 1.000 kilómetros establecida en el POT, buscando duplicar el número de viajes diarios en bicicleta reportado por la Encuesta de Movilidad del 2019, y alcanzar así 1,8 millones de viajes en este modo de transporte.

Es así como Bogotá evoluciona y pone a los peatones y la movilidad multimodal con energías limpias como el eje estructurante de la movilidad, al desarrollar e implementar proyectos que revitalizan el espacio público para el disfrute de los actores viales más vulnerables, donde también cobra importancia la seguridad vial y la necesidad de prevenir fatalidades y lesiones graves por cuenta de los siniestros viales.

Ni una sola muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables. Esta es una consigna y clamor general, así como también uno de los puntos importantes de este plan, alineado con el Plan Distrital de Seguridad Vial. El objetivo es la reducción del 60 % de las muertes por siniestros viales para el 2035, gracias al fortalecimiento del enfoque del sistema seguro y la visión cero en la planeación de la ciudad, donde se incluyen instrumentos de análisis multivariable aplicados a la seguridad vial para mejorar las políticas para la reducción de siniestros viales, así como una





red de fotodetección más robusta para un mejor control y gestión de la movilidad en la ciudad.

En esta administración, Bogotá se convirtió en la primera ciudad de Colombia en implementar un límite máximo de velocidad de 50 km/h. Esto se logró mediante el Decreto 126 del 10 de mayo del 2020. En noviembre del 2022, se completó la implementación de este límite máximo de velocidad en todos los corredores principales de Bogotá, con lo cual se ha conseguido salvar 202 vidas, en comparación con el promedio de fallecidos que ocurrían cuando aún no se implementaba esta medida dentro del Programa de Gestión de Velocidad.

Garantizando modos de transporte más amigables

Bogotá comienza a ponerse al día con sus obligaciones ambientales a través de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en la ciudad y la Región Metropolitana que permitirá reducir emisiones contaminantes, mitigando impactos de salud pública y el cambio climático; este proceso incluyó en su formulación el enfoque diferencial, poblacional, ambiental, de género y de derechos humanos.

La tendencia global es la de diseñar políticas que permitan hacerle frente al calentamiento global y las afectaciones a la salud, ocasionadas por la mala calidad del aire, derivado de las partículas dañinas generadas por el transporte terrestre, causantes del 48 % de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Bogotá avanza con paso firme y la convicción de construir un futuro mejor, al adoptar nuevas iniciativas que permitan la transición a tecnologías más limpias y atendiendo las recomendaciones e ideas de más de 1.900 personas del

“ La transformación que nuestra ciudad está atravesando y el cambio de chip, se empieza a notar con el creciente registro de vehículos con tecnologías más limpias. Para junio del 2023, el Registro Distrital Automotor da cuenta de 5.693 vehículos eléctricos en circulación y 23.315 híbridos”.

sector privado, la academia, la industria, los gremios de transporte, los conductores y conductoras, los colectivos ambientales y la ciudadanía en general, que participaron en 85 espacios de conversación para la formulación de esta política, cuyo éxito dependerá del trabajo mancomunado entre las secretarías de Movilidad, de Ambiente, de Gobierno, de Educación y de la Mujer y TransMilenio.

La ciudad será testigo de una transformación sin precedentes para el favorecimiento de toda la ciudadanía bogotana al apostar por una flota de transporte público 100 % eléctrico para el 2040, tarea que se viene cumpliendo desde este año al conseguir que todos los contratos para la adquisición de nuevos buses contemplen únicamente tecnologías cero emisiones.

Pero eso no es todo, a partir del 2026 todos los taxis nuevos que se registren en la ciudad serán 100 % eléctricos. Y en el 2028, todos los automóviles y camionetas de uso oficial del Distrito serán cero emisiones.

Aspecto de la implementación de la campaña No más Muertes en las Vías, que busca aumentar la conciencia sobre la seguridad vial.

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

→ La operadora pública de transporte La Rolita cumplió un año de operación en septiembre de 2023, en la foto: parte del equipo de mujeres que trabaja en la empresa, con su gerente Carolina Martínez, y la alcaldesa Claudia López.

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

“ Soñar con una ciudad sostenible es un trabajo que requiere de la conciencia ambiental individual, por eso Bogotá también propone la renovación del parque automotor particular que, a partir del 2032, solo permitirá el registro de vehículos de cero y bajas emisiones, mientras que a partir del 2040 será solo para modelos eléctricos”.

Uno de los avances más importantes conseguidos gracias a esta política es lograr un sector de carga amigable con el ambiente. Y es que al 2035 el 100 % del transporte de carga en la ciudad será de cero y bajas emisiones.

Para lograrlo, creamos el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de Carga Urbana, programa que tiene como objetivos articular, focalizar y otorgar incentivos reembolsables y no reembolsables, así como financiar la ejecución de iniciativas orientadas a la reducción de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.

Sin embargo, soñar con una ciudad sostenible es un trabajo que requiere de la conciencia ambiental individual, por eso Bogotá también propone la renovación del parque automotor particular que, a partir del 2032, solo permitirá el registro de vehículos de cero y bajas emisiones, mientras que a partir del 2040 será solo para modelos eléctricos.

No hace falta ir muy lejos para ser testigos de la trans-

formación que nuestra ciudad está atravesando, el cambio de chip se empieza a notar con el creciente registro de vehículos con tecnologías más limpias, pues, a corte de junio del 2023, el Registro Distrital Automotor da cuenta de 5.693 vehículos eléctricos en circulación y 23.315 híbridos.

Las motocicletas, uno de los medios de transporte con mayor ascenso en los últimos años, también tendrá cambios sustanciales en favor de nuestra ciudad, ya que a partir del 2032 solo se permitirá el registro de motos de cero emisiones, como también es el caso de los triciclos y tricimóviles que alimentan el servicio de transporte público.

Este tipo de iniciativas se crean en favor de los más vulnerables, razón por la cual el 57 % de los niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar, que equivale a 12.800 estudiantes, solo serán transportados en vehículos de cero y bajas emisiones a partir del 2035.

La capital se la ha jugado por la consolidación de un parque automotor más eficiente, prueba de ello es la tasa de registros de vehículos eléctricos en el 2022 que creció a un 75 %, respecto al 2021, mientras que la tasa de híbridos tuvo un aumento del 109 %, en comparación con el mismo año.

Es importante entender que, aunque el costo de inversión inicial de un vehículo de cero emisiones es más alto que uno de combustión, los costos de operación y mantenimiento resultan ser menores, lo que puede representar beneficios en las restricciones de circulación.

Esta política se ve apoyada por las disposiciones del POT Bogotá Verde para el fomento de la infraestructura de recarga, que incentivará la migración a vehículos de cero y bajas emisiones. Con este tipo de iniciativas construidas en armonía con el POT, Bogotá tendrá un cambio de aire y de conciencia en sus habitantes. Con esta visión integral y el compromiso de todos los actores involucrados, estamos preparando el camino hacia una ciudad más verde.



An aerial photograph of a city street. The street is paved and has several cars parked and driving. There are trees on both sides of the street, and a grassy area is visible on the right. The word 'TRANSFORMACIÓN' is written on the road surface. A large, stylized number '4' is overlaid on the image.

4

Transformación

An aerial photograph of a city street. In the upper portion, a paved road with white lane markings has a white car and a blue car driving. To the left of the road is a sidewalk with a few people and a large, dense green tree. To the right is a grassy area with more trees. In the lower portion, there is a large, circular, landscaped area with a central tree and surrounding greenery. A large, light-colored cylindrical structure, possibly a water tower or a large planter, is visible in the bottom right. The overall scene is a mix of urban infrastructure and green spaces.

Mejorar la gobernanza de los asuntos metropolitanos: la Región Metropolitana es un hecho

La apuesta entonces es institucionalizar una triple escala territorial de Bogotá: la metropolitana para coordinar con nuestros vecinos el ordenamiento, la movilidad y el desarrollo sostenible; la distrital para mejorar nuestra ciudad, producción y viviendas alrededor de la gran inversión en infraestructura; y la local de proximidad para acercar el acceso a trabajo, a los servicios sociales y del cuidado, y mejorar la seguridad, la justicia y la convivencia.

La toma coordinada de decisiones en la escala regional y la mejora de las capacidades de gestión local consolidarán una gobernanza más equitativa.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:**José David Riveros Namen**

Secretario Distrital de Gobierno

Óscar Gómez HerediaSecretario Distrital de Seguridad,
Convivencia y Justicia

➔ Después de años de trabajo y de un proceso mediado por el respeto de la singularidad de los municipios de Cundinamarca, se logró hacer realidad la Región Metropolitana, que reconoce el principio de equidad territorial como rector, trabaja bajo una lógica de solidaridad compartida, para generar confianza entre los municipios y que participen Bogotá y la Gobernación. Un grupo de niños del departamento comparten con la alcaldesa Claudia López y el gobernador Nicolás García.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Con el firme propósito de lograr satisfacer las necesidades de cada ciudadano y, asimismo, coordinar la toma de decisiones y el desarrollo de proyectos que fortalezcan al distrito —y en general a la región, en todas las escalas territoriales—, se diseñaron, desde el primer día de esta administración, un plan de desarrollo distrital y un plan de ordenamiento territorial con una visión estratégica para el fortalecimiento de la institucionalidad, la confianza de la ciudadanía y su empoderamiento en la toma de decisiones sobre las inversiones locales.

Precisamente, para llegar a cada una de las escalas que comprenden desde la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, pasando por la escala distrital, hasta la local de proximidad, se diseñaron instrumentos de acción conjunta, para llegar a los requerimientos de cada territorio, tanto de manera general, con soluciones que beneficiarán a toda la población, como de manera puntual, brindando

atención a los requerimientos específicos de cada territorio, localidad y barrio.

La escala de planeación, presupuestación y ejecución distrital de Bogotá es la más robusta. A esa escala se diseñó y se está construyendo el grueso del sistema de transporte multimodal, teniendo como eje articulador el Metro. A esa escala, y precisamente gracias a esa inversión en infraestructura y movilidad, se detonan y viabilizan planes parciales para generar más y mejor vivienda y hábitat de calidad en el suelo de desarrollo, y las actuaciones estratégicas para generar también más y mejor vivienda, y redistribución de oportunidades de educación y empleo en el suelo de renovación urbana.

Lo que se propone el POT Bogotá Verdece es mantener esas fortalezas de la escala distrital y a la par institucionalizar y territorializar mejor las otras dos escalas: la metropolitana y la local de proximidad. A partir de la coordinada toma de decisiones en la escala regional y la mejora de las capacidades de



Para conocer
más acerca
de la Región
Metropolitana,
consulta:



→ **El 70 % del suelo de la capital es rural. Sin embargo, nuestras múltiples ruralidades están poco conectadas con la ciudad y los demás bogotanos y bogotanas.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

gestión local se conseguirá la consolidación de una gobernanza más equitativa, que le apueste a optimizar la movilidad, garantizar mejores condiciones de seguridad, convivencia y justicia, fortalecer la territorialización y cobertura del Sistema Distrital de Cuidado, promover acciones de atención y prevención de violencias contra las mujeres y el liderazgo femenino, estimular el desarrollo económico de los empresarios y emprendedores, y mejorar la provisión de empleo y cuidado a escala local.

Con el firme propósito de lograr satisfacer las necesidades de cada ciudadano y, asimismo, coordinar la toma de decisiones y el desarrollo de proyectos que fortalezcan al distrito —y en general a la región, en todas las escalas territoriales—, se diseñaron, desde el primer día de esta administración, un plan de desarrollo distrital y un plan de ordenamiento territorial con una visión estratégica para el fortalecimiento de la institucionalidad, la confianza de la ciudadanía y el empoderamiento de esta en la participación directa en las decisiones de las inversiones locales.

Precisamente, para llegar a cada una de las escalas que comprenden desde la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, pasando por la escala distrital, hasta la local de proximidad, se diseñaron instrumentos de acción conjunta, para llegar a los requerimientos de cada territorio, tanto de manera general, con soluciones que beneficiarán a toda la población, como de manera puntual, brindando atención a los requerimientos específicos de cada territorio, localidad y barrio.

La escala de planeación, presupuestación y ejecución distrital de Bogotá es la más robusta. A esa escala se diseñó y se está construyendo el grueso del sistema de transporte multimodal, teniendo como eje articulador el Metro. A esa escala, y precisamente gracias a esa inversión en infraestructura y movilidad, se detonan y viabilizan planes parciales para ge-

nerar más y mejor vivienda y hábitat de calidad en el suelo de desarrollo, y las actuaciones estratégicas para generar también más y mejor vivienda, y redistribución de oportunidades de educación y empleo en el suelo de renovación urbana.

Lo que se propone el POT Bogotá Reverdece es mantener esas fortalezas de la escala distrital y a la par institucionalizar y territorializar mejor las otras dos escalas: la metropolitana y la local de proximidad. A partir de la coordinada toma de decisiones en la escala regional y la mejora de las capacidades de gestión local se conseguirá la consolidación de una gobernanza más equitativa, que le apueste a optimizar la movilidad, garantizar mejores condiciones de seguridad, convivencia y justicia, fortalecer la territorialización y cobertura del Sistema Distrital de Cuidado, promover acciones de atención y prevención de violencias contra las mujeres y el liderazgo femenino, estimular el desarrollo económico de los empresarios y emprendedores, y mejorar la provisión de empleo y cuidado a escala local.

Mejorar la gobernanza de los asuntos metropolitanos: la Región Metropolitana es un hecho

Consolidar un esquema asociativo con una estructura institucional fuerte y de largo plazo entre Bogotá y Cundinamarca fue desde el principio una de las consignas más importantes de esta administración. Nuestro objetivo era claro: promover procesos de integración y ordenamiento territorial sostenibles social, económica, ambiental e institucionalmente en la Bogotá-Región. Para lograr esto tuvimos que pasar por el Congreso para modificar la Constitución y para hacer la Ley Orgánica de la Región Metropolitana y por el Concejo de Bogotá y la Asamblea de Cundinamarca. Fue un trabajo de muchos años y hoy podemos decir que la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca es una realidad. Con su consolidación





no solo cumplimos el objetivo del Plan Distrital de Desarrollo, sino que también saldamos una deuda histórica con los bogotanos y cundinamarqueses, quienes por más de seis décadas han enfrentado las consecuencias de una desarticulación regional y la carencia de una planificación conjunta.

Este logro se alcanzó mediante un mecanismo de asociación y trabajo colaborativo entre iguales, preservando en todo momento la autonomía territorial y las funciones de los municipios. Durante muchos años, esta región ha experimentado un crecimiento significativo que ha impulsado el desarrollo económico del país. Sin embargo, ha enfrentado el desafío de la falta de acciones coordinadas entre sus entidades territoriales. Por esta razón, escogimos la figura de Región Metropolitana en lugar de Área Metropolitana para así poner el foco en los ciudadanos, la ruralidad y la equidad. Esta elección no es simplemente una cuestión semántica, sino una visión conjunta en la escala de ciudad, departamento y municipio. Aquí no hay municipio núcleo a diferencia de las áreas metropolitanas, aquí la unión no debilita a los municipios, por el contrario, la Región los complementa y potencia. Este enfoque también se incluyó en nuestro Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035, en el que le apuntamos a esta visión regional con la Estructura Ecológica Principal (EEP) como ordenadora del territorio, impulsando así una planificación ambientalmente sostenible en la que se garantice la eficiencia y la equidad en el acceso a los recursos naturales.

También, destacamos la planeación de un sistema multimodal de movilidad cuya misión es conectar por primera vez a Bogotá y Cundinamarca por medio de la red de transporte público masivo y eléctrico basado en el Metro y trenes de cercanías, y la creación de una autoridad regional de transporte que nos permitirá organizar y planear mejor el transporte y la movilidad en la Bogotá-Región. Además del ordenamiento territorial y

la movilidad, con la Región Metropolitana le apostamos también a la seguridad alimentaria con una Agencia Regional de Comercialización que ya está en marcha y que duplica el pago por productos a los campesinos de Cundinamarca, les entrega créditos, insumos, maquinaria y mejores vías, y a su vez les garantiza a los bogotanos el acceso a alimentos limpios, asequibles y de muy alta calidad. Ahora contamos con una estructura institucional sólida y democrática en la que ningún municipio es más importante que otro, en la que los ciudadanos de Bogotá y Cundinamarca reciben servicios públicos, equipamiento, comida limpia y asequible, justicia, educación, vías, transporte limpio, seguridad y oportunidades.

Aunque la Constitución prevé múltiples mecanismos de integración, coordinación o colaboración entre entidades territoriales, hasta el 2020 no se tenía un instrumento específico que permitiera enfrentar efectivamente los problemas transversales a la región del país que agrupa a más del 20 % de la población colombiana y el 32 % del PIB nacional. Varios de los instrumentos existentes se quedaron en la teoría, o se crearon, pero resultaron insuficientes por sus capacidades institucionales limitadas y la falta de fuerza vinculante.

En el territorio que comparten Bogotá y los municipios de Cundinamarca existen dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, gracias a lo cual, de forma orgánica, este se ha consolidado. Sin embargo, estas interrelaciones plantean retos que no se han podido solucionar dada la carencia de una autoridad metropolitana de superior jerarquía para la toma de decisiones de largo plazo. Por esto, la Región reconoce el principio de equidad territorial como rector, que permita, bajo una lógica de solidaridad compartida, generar confianza entre los municipios y que participen Bogotá y la Gobernación.

Mediante el Acto Legislativo 02, en virtud del cual se reformó el artículo 325 de la Constitución Política, se creó la Región

👉 **Con la Región Metropolitana le apostamos a la seguridad alimentaria con una Agencia Regional de Comercialización que ya está en marcha y que duplica el pago por productos a los campesinos de Cundinamarca, les entrega créditos, insumos, maquinaria y mejores vías, y a su vez les garantiza a los bogotanos el acceso a alimentos limpios, asequibles y de muy alta calidad. Un productor cundinamarqués vende panela y cuajada durante un Mercado Campesino, en la Plaza de Bolívar.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

➔ **El objetivo principal de la Región Metropolitana es mejorar la planificación y ejecución de políticas públicas regionales para resolver temas como movilidad, prestación de los servicios públicos y protección del medio ambiente, entre otros. Vista del Parque Natural Nacional Chingaza, en jurisdicción de Cundinamarca y Meta, de donde proviene la mayor parte del agua que consumen los capitalinos.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Metropolitana como una entidad administrativa de asociatividad de régimen especial con el objetivo de mejorar los procesos de planificación y ejecución de políticas públicas regionales que resuelvan temas prioritarios como movilidad, prestación de los servicios públicos, protección del medio ambiente, ordenamiento del territorio, hábitat, disposición y aprovechamiento de residuos sólidos, entre otros, convirtiéndose en un instrumento para planear eficientemente la región y atender los retos que se presentan por la falta histórica de coordinación.

El mismo Acto Legislativo señaló que las decisiones adoptadas por la Región tendrán superior jerarquía que las del distrito, los municipios asociados y el departamento. Señaló además que debía ser una ley orgánica la que definiera el funcionamiento de la nueva figura.

Promoviendo un sistema de toma de decisiones por consenso, la Región Metropolitana respeta y potencia la autonomía funcional y presupuestal de cada municipio, permitiendo coordinar de común acuerdo esas capacidades y competencias sin desconocer ni mucho menos anexar a los municipios con el distrito y sin restarle nada a su autonomía política, administrativa o fiscal.

La anexión a Bogotá de los municipios de Usme, Engativá, Suba, Bosa, Fontibón y Usaquén, mediante el Decreto Legislativo 3640 de 1954, era un fantasma que rondaba tanto a ciudadanos como a autoridades. Este temor lo resolvió el Acto Legislativo al disponer “las entidades territoriales que la conformen mantendrán su autonomía territorial y no quedarán incorporadas al Distrito Capital”.

Este es uno de los gestos de confianza incluidos en la reforma constitucional al determinar que la Región Metropolitana no es, de ninguna manera, un camino para incorporar municipios a la capital sino para avanzar en la asociatividad territorial, cuyos principios básicos son la coordinación, concurrencia y complementariedad.

Ante el peso evidente de Bogotá por el tamaño de su población, de su economía y su capacidad institucional, era necesario equilibrar esas relaciones con la participación de un actor representativo y de coordinación de los municipios vecinos de Cundinamarca. Es por ello que la Región Metropolitana la constituyen no solo el distrito capital y los municipios circunvecinos sino también la Gobernación de Cundinamarca, y pueden vincularse todos sus municipios y no solo los circunvecinos. En este sentido, el departamento era el llamado a integrar la región, como un interlocutor válido para, como otro gesto de confianza, eliminar la preocupación de que Bogotá quisiera imponer su visión por encima de las posiciones de los municipios.

El Acto Legislativo contiene, además, otras manifestaciones claras en esta misma dirección. A diferencia de las áreas metropolitanas, en la Región Metropolitana no “se contemplará la figura de municipio núcleo como estructura organizacional ni habrá lugar al derecho al veto. Ninguna decisión sobre los temas que defina la Región Metropolitana podrá ser tomada por una sola de las entidades territoriales asociadas”. Existe, por tanto, una regla clara en la que Bogotá, Cundinamarca y los municipios estarán en la región en igualdad de condiciones y primará el consenso como método de toma de decisiones. El acto dispuso que era necesaria su reglamentación mediante una ley orgánica. Es así como, con la Ley 2199 del 2022, se expide su régimen especial. La Ley Orgánica 2199 del 2022 establece que la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca es una entidad administrativa de asociatividad regional con régimen especial, dotada de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa y patrimonio propio, por medio de la cual las entidades territoriales que la integran concurren en el ejercicio de las competencias que les corresponden, con el fin de hacer eficaces los principios



➔ **La Región Metropolitana es un acuerdo que permitirá a las zonas rurales y los municipios progresar de manera mancomunada y articulada a la ciudad.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

constitucionales de coordinación, concurrencia, complementariedad y subsidiariedad.

La Ley Orgánica contiene los principios que regirán el ejercicio de las funciones de la Región Metropolitana, determina el proceso de ingreso de los municipios mediante los concejos municipales y establece las competencias para siete áreas temáticas: movilidad, servicios públicos, desarrollo económico, seguridad alimentaria y comercialización, ordenamiento territorial y hábitat, medio ambiente y seguridad, convivencia y justicia, entre otras decisiones.

Algunos de los factores de éxito de la ley están asociados al proceso de participación ciudadana sin antecedentes, con espacios para escuchar propuestas de la comunidad con el fin de alimentar la construcción del proyecto de ley; la articulación entre los congresistas y las entidades de Bogotá y Cundinamarca; los insumos técnicos y el diálogo con la academia y el liderazgo que asumieron el departamento, el distrito y el Gobierno nacional, junto con la ciudadanía, en el trámite legislativo.

Tal y como lo establece la Ley Orgánica, y luego de una amplia deliberación, la Asamblea de Cundinamarca autorizó el ingreso del Departamento de Cundinamarca a la Región Metropolitana el 31 de mayo del 2022 mediante la Ordenanza 085, la cual fue sancionada por el gobernador Nicolás García Bustos, el 8 de julio del 2022.

Por su parte, el 10 de noviembre del 2022, con 28 votos a favor, en sesión plenaria, el Concejo de Bogotá aprobó el ingreso de Bogotá a la Región con la aprobación del Acuerdo 858 del 2022, “por medio del cual se autoriza el ingreso del Distrito Capital a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y se dictan otras disposiciones”.

El Acuerdo 085 recogió varias de las propuestas de los concejales en el sentido de que la Alcaldía Mayor de Bogotá deberá estar atenta a que la selección del personal en la Re-

gión sea el resultado de un estudio de cargas y de la aplicación de los principios meritocráticos.

También incluyó que en la definición de los hechos metropolitanos y en la formulación del Plan Estratégico y de Ordenamiento Regional se deberá propender por la priorización de las temáticas y proyectos que resuelvan las problemáticas metropolitanas más urgentes para el distrito capital y, además, deberá contemplar un plan de educación superior, así como promover la cultura. Se trata de lineamientos para la participación de la Alcaldía Mayor de Bogotá en el Consejo Regional, máximo órgano de gobierno de la Región Metropolitana.

El Acuerdo 085 del 2022 fue sancionado por la alcaldesa Mayor de Bogotá, Claudia López, el 18 de noviembre, con lo cual se concretó el siguiente paso para proceder a la puesta en marcha de la Región Metropolitana.

Definitivamente una de las claves para la construcción de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca ha sido el proceso participativo de las comunidades en la identificación de los problemas compartidos más apremiantes y que requieren de su atención y gestión.

Desde Cundinamarca y Bogotá se dieron importantes procesos de discusión y reflexión colectiva con comunidades, gremios, universidades, organizaciones sociales, ambientales y comunales, en foros y eventos presenciales y virtuales, mesas técnicas de trabajo, encuentros temáticos y otras tantas instancias y espacios.

En total, en el 2020, se realizaron 68 audiencias, en las cuales los participantes presentaron 6.147 aportes. Para el análisis de los aportes y recomendaciones, así como para la presentación de resultados, se diseñó una herramienta interactiva que se puso desde ese momento a disposición de la ciudadanía para consulta de los temas tratados en dichas audiencias, documentos y propuestas enviadas a través de

la página web www.regionmetropolitana.co. También se encuentran en esta página las memorias y las grabaciones correspondientes. Alrededor de 670.000 cuentas recibieron notificación de la transmisión de Facebook, 273.000 cuentas dieron *play-clic* para ver la transmisión y se registraron 35.000 interacciones, entre *likes* y comentarios.

En el 2021 se desarrollaron 76 espacios de socialización que incluyeron encuentros con administraciones y concejos municipales y con organizaciones como juntas de acción comunal, juntas administradoras locales, consejos territoriales de planeación y gremios; e instancias de participación regional como la Comisión Regional de Competitividad e Innovación, el Comité de Integración Territorial y la Alianza Logística Regional, entre otros. Los encuentros temáticos se realizaron de forma virtual y abordaron los principales temas asociados a las dinámicas regionales en movilidad, servicios públicos, turismo, seguridad y abastecimiento.

Durante el 2022 se realizaron 27 encuentros con concejos y administraciones municipales; 50 reuniones con organizaciones comunales y sociales; cuatro audiencias públicas y tres encuentros temáticos, en los que se escucharon las inquietudes y observaciones de representantes de la sociedad civil, las universidades, los gremios y de líderes comunales, y se aclararon dudas sobre el alcance de la Región Metropolitana.

Luego del ingreso de Cundinamarca y de Bogotá y con la puesta en marcha de la Región, el proceso que continúa ahora es el análisis de conveniencia y oportunidad por parte de los municipios y sus ciudadanos de lo que representa hacer parte de la Región. Sin duda, la pedagogía, socialización y acompañamiento desde el Departamento de Cundinamarca será definitivo para que la reflexión y la decisión de cada municipio de ser protagonista de su desarrollo desde la Región Metropolitana sea tomada con conocimiento e información.



Exactamente un año después de aprobada en el Congreso de la República la Ley Orgánica de la Región Metropolitana, el 20 de diciembre del 2022 se realizó en la Gobernación de Cundinamarca el primer Consejo Regional, con lo cual inició funciones esta nueva entidad administrativa de asociatividad territorial que permite planear conjuntamente el territorio y ejecutar proyectos de impacto regional entre Bogotá, Cundinamarca y los municipios del departamento. El sueño de tener en una misma mesa a la Gobernación y al distrito capital trabajando por objetivos comunes se hizo realidad.



El Consejo Regional es el máximo órgano de gobierno de la Región Metropolitana y, de acuerdo con la Ley Orgánica, está conformado por el alcalde Mayor de Bogotá, el gobernador de Cundinamarca y los alcaldes de los municipios de Cundinamarca que se asocien. Participan, con voz pero sin voto, los delegados del Gobierno nacional y del Comité Intergremial Bogotá-Cundinamarca.

De los diferentes hechos metropolitanos, tanto el Acto Legislativo como la Ley Orgánica que lo reglamentó determinó que se le diera prioridad a movilidad y abastecimiento y seguridad alimentaria, y así se adoptó en el Consejo Regional. De modo crucial, la Región Metropolitana podrá encargarse de asuntos transversales de movilidad, por medio de la Agencia Regional de Movilidad, a partir de la cual se lograrán avances tales como duplicar el número de carriles vehiculares en las entradas y salidas de Bogotá Región —que pasarían de 36 a 73— y construir un total de 154 nuevos kilómetros de vías de acceso y transporte público, para facilitar la vida de los bogotanos y cundinamarqueses que realizan más de 2,6 millones viajes intrarregionales al día.

La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca y la Empresa Férrea de Cundinamarca, con el apoyo técnico de la Secretaría de Integración Regional del Departamento y de la Secretaría Distrital de Planeación, estudiaron las dinámicas que en movilidad se viven diariamente en la Región.

A partir del análisis de los datos de los viajes diarios, tanto de pasajeros como de carga en la Región, y de las cifras de habitantes de municipios de Cundinamarca que trabajan en el distrito capital, se establecieron los criterios de priorización que permitieron definir un alcance geográfico que abarca 17 municipios cundinamarqueses más Bogotá para los hechos metropolitanos de movilidad.

Los tres hechos metropolitanos identificados son gestión integral del sistema regional de transporte público de pasa-

jeros; integración y gestión de la actividad de carga y logística regional; y planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad.

El Consejo Regional también dio prioridad a que se organizara el abastecimiento y la seguridad alimentaria a través de un plan de logística regional y de la Agencia Regional de Seguridad Alimentaria y Comercialización, que asegure que se le compra directamente, sin intermediarios, y a precios justos a los campesinos, de manera que quien lo siembra sea quien lo vende.

Para los hechos de abastecimiento alimentario y comercialización, la Secretaría de Integración Regional, la Agencia de Comercialización e Innovación para el Desarrollo de Cundinamarca y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico elaboraron el documento técnico en el que se analizan variables e indicadores relacionados con la oferta y demanda de la producción agropecuaria, las condiciones para la agricultura, la logística de abastecimiento, la asociatividad, la comercialización institucional y el potencial de compras públicas.

Como resultado, para el área temática de seguridad alimentaria y comercialización se acordó trabajar el hecho de la gestión del sistema de abastecimiento y comercialización agropecuaria para mayor eficiencia de la relación funcional entre la producción y el consumo, que deberá priorizar la comercialización agropecuaria, la asociatividad y la producción regional, mejorando las condiciones de pago para los productores, y en la ciudadanía seguridad alimentaria y consumo responsable en condiciones de calidad y precio favorable para el consumidor.

El otro hecho identificado es el de la gestión del sistema de logística y distribución de alimentos para reducir ineficiencias y sus impactos sociales, económicos y ambientales, el cual deberá tener como prioridades la habilitación, modernización y construcción de infraestructuras logísticas para el

↑ **La alcaldesa Claudia López y el gobernador de Cundinamarca, Nicolás García, el 19 de abril del 2022, durante audiencia pública convocada por el Concejo de Bogotá, sobre el ingreso de la ciudad a la Región Metropolitana.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

➔ **La integración entre Bogotá y los municipios de la Región Metropolitana fortalece la comercialización de productos a precios justos, garantiza la seguridad alimentaria y el desarrollo.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

abastecimiento y desconcentración de las existentes, particularmente Corabastos; las redes de logística de abastecimiento y distribución de alimentos, y la economía circular, la reducción de pérdidas y el desperdicio de alimentos.

A partir de las variables analizadas, se reconoce el potencial derivado de que el 90 % del departamento es rural y, por lo tanto, el ámbito geográfico de abastecimiento alimentario y comercialización corresponde a los 116 municipios de Cundinamarca y Bogotá.

Igualmente, por primera vez, en la búsqueda de mejores condiciones de sostenibilidad ambiental, equidad social y competitividad territorial, será posible articular una visión conjunta regional gracias a un plan estratégico y de ordenamiento regional en el que se coordinarán las visiones de todos los entes territoriales vinculados a la Región para la implementación de programas metropolitanos de vivienda, desarrollo sostenible e inclusivo.

En materia de seguridad, la articulación del distrito capital con Cundinamarca avanza en el marco de la Región Metropolitana mediante la Ley 2199 del 2022, que define, dentro de las competencias de esta entidad administrativa, la elaboración de un Plan Integral de Seguridad, Convivencia y Justicia Regional. En ese marco, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSCJ) ha participado, con un proceso técnico riguroso, junto con las autoridades distritales, departamentales y municipales, en la identificación de los fenómenos incidentes en la seguridad, la convivencia ciudadana y el acceso a la justicia.

Superar los desafíos constitucionales, legales, políticos e históricos para crear la Región Metropolitana implicó revisar experiencias nacionales e internacionales, aprender de los casos de éxito y también de las dificultades para proponer un esquema novedoso que diera cuenta de la realidad regional y sus múltiples interacciones. El objetivo logrado fue crear un

instrumento de planificación, concertación y ejecución único para una Región única.

Ser la primera Región Metropolitana del país supone grandes retos para esta nueva entidad de asociatividad y para sus miembros: Bogotá, Cundinamarca y los 116 municipios del departamento. El primero de ellos es el ingreso de los municipios, previa aprobación de sus concejos.

Con la decisión del Consejo Regional de trabajar prioritariamente en Seguridad Alimentaria y en Movilidad, la puerta está abierta para que ellos se asocien, porque la Región no es solo la capital y el departamento. Se requiere de la participación efectiva de los municipios para terminar de integrar la tríada que hace única a esta figura.

Nunca antes los municipios habían tenido la oportunidad de estar sentados en la misma mesa con Bogotá y Cundinamarca en igualdad de condiciones, ni podían avanzar en asuntos de carácter regional. Esta oportunidad se debe materializar para gestionar en conjunto temas comunes. Ahora pueden mirar más allá de los límites de su territorio para acordar con sus vecinos, la capital y el departamento proyectos que beneficien a todos.

Precisamente, la concertación es la clave del éxito en la Región Metropolitana. Aquí la regla es ponerse de acuerdo, pues todas las decisiones se toman por consenso. Un proceso en el que se aprende a escuchar al otro, a entenderlo poniéndose en su lugar, lo que permite generar confianza con el objetivo de avanzar en propósitos comunes.

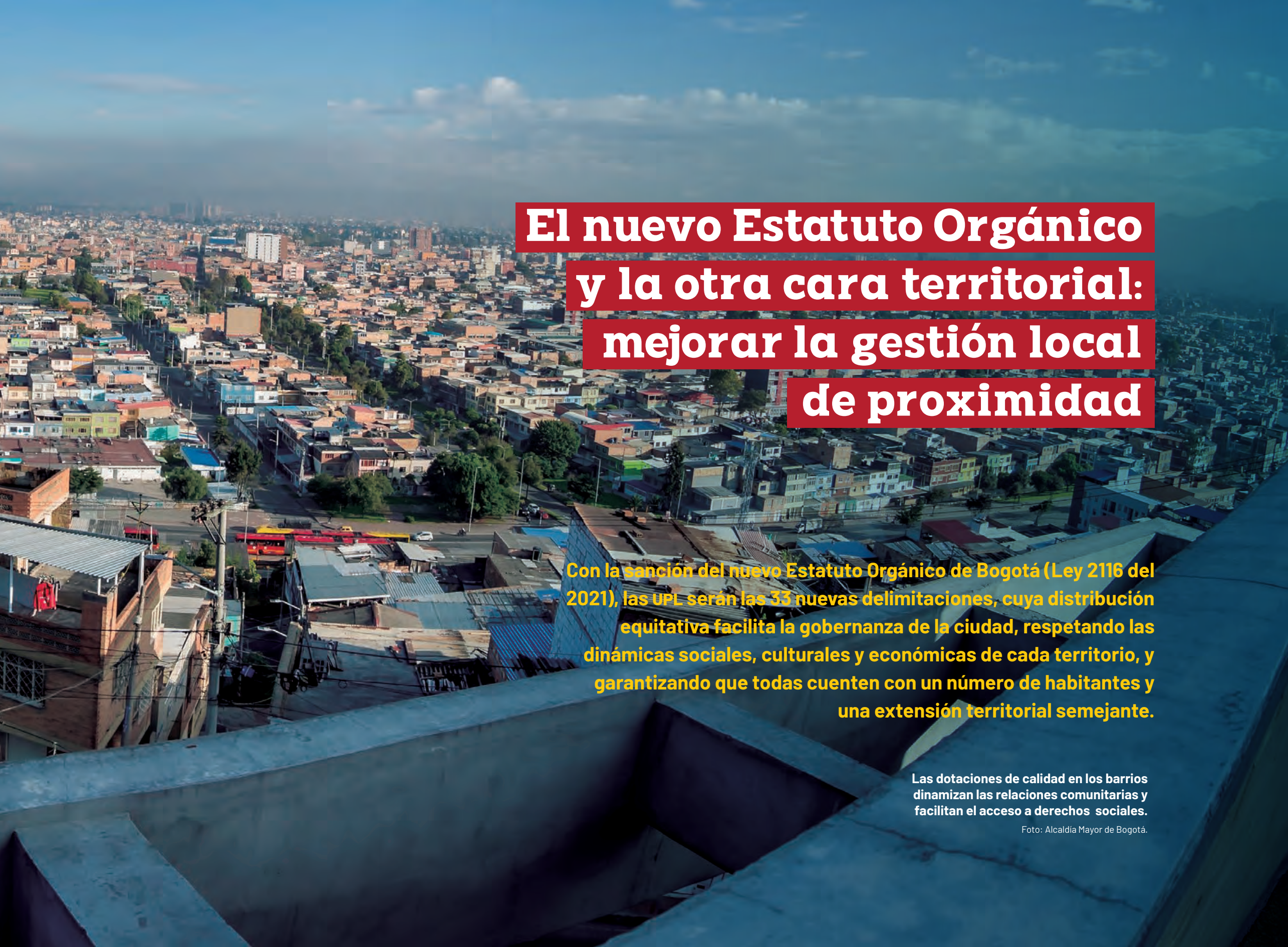
Con la consolidación de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca no solo cumplimos el objetivo del Plan Distrital de Desarrollo, sino que también saldamos una deuda histórica con los bogotanos y cundinamarqueses, quienes por más de seis décadas han enfrentado las consecuencias de una desarticulación regional y la carencia de una planificación conjunta.



An aerial photograph of a densely populated urban area, likely a city in Latin America. The foreground shows a concrete ledge, suggesting the photo was taken from a high vantage point. The middle ground features a mix of brick buildings, some with balconies, and a few taller, modern apartment blocks. The background is a vast expanse of low-rise housing stretching to the horizon under a clear blue sky. A large, bold, yellow number '5' is superimposed on the left side of the image.

5

Transformación



El nuevo Estatuto Orgánico y la otra cara territorial: mejorar la gestión local de proximidad

Con la sanción del nuevo Estatuto Orgánico de Bogotá (Ley 2116 del 2021), las UPL serán las 33 nuevas delimitaciones, cuya distribución equitativa facilita la gobernanza de la ciudad, respetando las dinámicas sociales, culturales y económicas de cada territorio, y garantizando que todas cuenten con un número de habitantes y una extensión territorial semejante.

Las dotaciones de calidad en los barrios dinamizan las relaciones comunitarias y facilitan el acceso a derechos sociales.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:**José David Riveros Namen**

Secretario Distrital de Gobierno

Óscar Gómez HerediaSecretario Distrital de Seguridad,
Convivencia y Justicia

El barrio, el parque, la calle. Los lugares cotidianos de los habitantes de la ciudad, donde transcurre su vida y donde pasan cosas inesperadas. Es allí, a esa escala, en la que todo queda al alcance de la mano hasta donde quiere llegar el POT Bogotá Reverdece, de manera que haya más tiempo para la vida, con los servicios y las soluciones cerca de todos los habitantes. Jóvenes de la localidad de Kennedy.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

La otra cara territorial: mejorar la gestión local de proximidad

Al mismo tiempo que se afianzan las competencias de las entidades territoriales en la escala regional, el distrito también ha promovido reformas sobre gobernanza local al interior de la ciudad. Un elemento fundamental de la visión del POT Bogotá Reverdece 2022-2035 es la visión local de proximidad, para lo cual es fundamental una modernización y una mejora de las capacidades de las unidades locales de gobierno que responden a las demandas ciudadanas, las cuales —en el caso de Bogotá— resultan ser las alcaldías locales.

Con el objeto de profundizar la desconcentración administrativa y acercar los gobiernos locales a los ciudadanos, y gracias a la reforma al Estatuto Orgánico de Bogotá, el POT delimitó treinta y tres Unidades de Planeamiento Local (UPL), de las cuales treinta son urbanas y tres rurales,

con aptitud para convertirse en las próximas localidades de Bogotá mediante un Acuerdo que debe aprobar el Concejo Distrital.

Ya no hace falta atravesar la ciudad de extremo a extremo para resolver engorrosos trámites administrativos y así hacer valer alguno de nuestros derechos constitucionales. Esto lo sabe bien doña Segura, que no recuerda cuándo fue la última vez que perdió la ida a una entidad o se acercó a una ventanilla solamente para que le indicaran que fuera a un lugar distinto porque no le podían ayudar ahí. Todo esto cambió cuando se empezó a ejecutar el plan de esta Administración para empoderar y ayudar al ciudadano, acercándose a través de las alcaldías locales y todos sus servicios a un mayor nivel de proximidad.

Doña Segura ha sido testigo de la transformación del distrito, cuyas entidades han acercado —de manera integral e innovadora— sus servicios a los ciudadanos, incluso a las





poblaciones diversas y flotantes, primero con los CADES y ahora redefiniendo el tamaño territorial y poblacional de las UPL, que en un futuro próximo serán las nuevas localidades.

Hace un año conoció la historia de Teresa Díaz, una adulta mayor vecina de su cuadra a quien la agobiaba el deterioro auditivo. Fue entonces cuando recordó que en su localidad se podía encontrar una de las dieciséis Casas de Justicia que estaban a disposición de los habitantes de la capital y que allí la podrían asesorar para conseguir el audífono que tanto necesitaba su vecina.

Pero ese no era el único problema que identificaba en su comunidad: también conocía a Pilar, una víctima de violencia intrafamiliar, y a don José, a quien los inquilinos no le estaban pagando el arriendo a tiempo. Las ganas de ayudar a sus vecinos fueron los motivos por los que doña Segura se convirtió en una heroína en su barrio.

El espíritu de colaboración permitió que doña Segura supiera identificar en su entorno espacios mediante los cuales pudiera ayudar a su comunidad. Con este fin encontró, además de las Casas de Justicia, el nuevo comando de la Policía Metropolitana de Bogotá, en donde se concentraban todas las especialidades de esta institución, gracias a lo cual se podría esperar una reacción más oportuna. Encontró, entonces, una gobernanza local que le permitió organizarse con la comunidad para participar, proponer, votar, decidir e incluso ejecutar proyectos de escala barrial que buscan resolver las necesidades y problemáticas que su propia comunidad identificó.

Nuevas capacidades de gestión local

Las instituciones de gobierno local, que en Bogotá son las localidades —entidades con consagración constitucional expresa y reconocimiento otorgado por la Constitución y la ley—, son un elemento fundamental en la relación del

gobierno distrital con los ciudadanos. La ciudad de proximidad no solo implica una cercanía espacial de las personas con los distintos servicios, sino una cercanía relacional del ciudadano con el gobierno local. Incluye, por lo tanto, el fortalecimiento de procesos como los presupuestos participativos en los que los ciudadanos son quienes definen las prioridades de inversión de los fondos de desarrollo local y las respuestas de la gestión pública en relación con sus necesidades y problemáticas más locales, más barriales.

En un principio, la naturaleza central de las funciones de las alcaldías locales se enfocaba en ejercicios de inspección, vigilancia y control de todo tipo de asuntos del territorio. Sin embargo, la evolución de las demandas ciudadanas y la propia modernización de la gestión pública han hecho que en los últimos años las responsabilidades misionales de las alcaldías locales se hayan ampliado a temas que originalmente no les eran propias, como por ejemplo la lucha contra la pobreza, la inclusión social y el cuidado, la protección y desarrollo del medio ambiente. Así, en los últimos años, ocurrió una revolución de la gestión local con el fin de que los recursos que administran y el valor de los proyectos de inversión que ejecutan los acerquen a los ciudadanos, al conocimiento puntual de sus problemas, y amplíen las posibilidades de participación y control ciudadano en la gestión local.

El Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 retomó la propuesta de crear y fortalecer la estructura funcional y de gestión de las alcaldías locales, sus procesos de participación incidente y control ciudadano, de inversión pública y de garante del buen estado y cuidado del espacio público, el control urbano y la convivencia.

Como respuesta a las falencias identificadas a lo largo de los años, el Congreso de la República tramitó la modificación al Estatuto Orgánico de Bogotá (Decreto Ley 1421 de 1993),

Para conocer más del nuevo Estatuto Orgánico, consulta:



← **El Complejo Integral Campo Verde, ubicado en Bosa, brinda acceso a la justicia a los habitantes del sur y permite proteger a los niños y mujeres de abusos, contar con más y mejor Policía y facilitar la acción oportuna de la Fiscalía.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Políticas y acciones de mitigación desde el nivel local

Año	Programas	Recursos aportados	Unidades productivas fortalecidas	Iniciativas productivas fortalecidas
2020	Campesino Local Empleo de Emergencia Cultura Local 1.0 Microempresa Local 1.0	\$114.865	3.921	293
2021	Impulso Local 1.0 Cultura Local 2.0 Microempresa Local 2.0	\$ 73.927	6.315	1.255
2022	Impulso Local 2.0 Cultura Local 3.0 Microempresa Local 3.0	\$59.558	5.569	817
2023 Inversión prevista	Impulso Local 3.0 Cultura Local 4.0 Microempresa Local 4.0	\$52.464	4.116	850
INVERSIÓN ESTIMADA 2020 - 2023		\$300.814*	19.921	3.215

* Cifras en miles de millones

** Proyección con base en las unidades productivas a beneficiar

Fuente: elaboración propia SDG.

luego de veintiocho años. Según los autores de la iniciativa legislativa, las propuestas de cambio de las localidades, su estructura y gestión tienen los siguientes fundamentos:

- Hay una proliferación desmedida de normas que asignan tareas, atribuciones, funciones y facultades a dichas autoridades, sin que a la vez se les conceda la autonomía y los recursos humanos, físicos, tecnológicos y financieros suficientes para atenderlas. Esto es el resultado de que sobre las alcaldías locales recaen más de 180 funciones y competencias otorgadas mediante normas de distinta jerarquía, que pasan por la Constitución Política, la ley, los acuerdos y decretos distritales y resoluciones, dentro de las cuales se des-

tacan funciones de naturaleza administrativa, policiva, de registro y custodia.

- En la misma línea, la comparación entre el número de funciones asignadas a las alcaldías locales y el número de servidores públicos con los que cuenta cada una revela una limitación sustancial en su capacidad institucional.
- Las administraciones locales presentan deficiencias sustanciales en sus estructuras orgánicas, que no tienen la capacidad de canalizar o atender suficientemente las demandas ciudadanas recibidas en los diversos temas a su cargo.
- Existe la necesidad de que las alcaldías locales mejoren los procesos de democracia participativa y representativa, en los cuales prime la interacción entre autoridades de distinto orden con el fin de priorizar los recursos, velar por la resolución de los conflictos de la comunidad y la realización de proyectos colectivos.

El 29 de julio del 2021 el Gobierno nacional sancionó la Ley 2116, la cual permite actualizar el número y límites de las localidades, dadas las características sociales de sus habitantes, la protección de los ecosistemas y el impulso de la actividad económica, industrial y comercial de los territorios. Además, reformula las funciones de las alcaldías locales con el objeto de profundizar la desconcentración administrativa, pues no hay que perder de vista que actualmente Bogotá cuenta con localidades como Suba y Kennedy, que son demográficamente más grandes que ciudades como Barranquilla y Cartagena. La apuesta entonces es convertir a Bogotá en una ciudad con más capacidad administrativa y presupuestal local para poder llegar a los territorios con mayores soluciones de proximidad.

A partir de la expedición de la Ley 2116 del 2021 y el POT, Bogotá da un paso adelante en materia de desconcentración administrativa y se prepara para constituir nuevas localidades que sean el epicentro de la política ciudadana, encaminadas al logro de un

→ El 24 % de la inversión local que se hizo entre el 2020 y el 2023 fue para construir proyectos de infraestructura, entre ellos parques. Sin embargo, los ciudadanos cada vez priorizan más propuestas relacionadas con los jóvenes y la mitigación de la pobreza.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.





↑ **Es Cultura Local es una iniciativa que entrega estímulos económicos, realiza procesos de formación y acompañamiento a agentes creativos y culturales para desarrollar proyectos que involucren a los eslabones de la cadena de valor del sector, a nivel local.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

¹ Decreto 555 del 2021, p. 68.

² Decreto 555 del 2021, p. 73.

³ Decreto 555 del 2021, p. 54.

gobierno cercano, con capacidad de respuesta y de rendir cuentas a la ciudadanía por las condiciones de vida de proximidad.

Dicha transformación administrativa además es fundamental para cumplir los objetivos del POT, según la revisión general adoptada mediante el Decreto 555 del 2021. De acuerdo con el Documento Técnico de Soporte: “La gran apuesta territorial del POT, en la escala local, es conformar la ciudad de proximidad, en donde los tiempos de desplazamiento para realizar actividades cotidianas del cuidado, ocio, cultura, recreación y empleo no superen los 30 minutos en movilidad peatonal, bicicleta y transporte público”¹.

Esta apuesta territorial incluye la redistribución de las localidades de acuerdo con la delimitación de las UPL, con el fin de “adelantar los ajustes administrativos para la actualización

y modernización del modelo de gestión local, con territorios más homogéneos desde el punto de vista de su extensión y población, así como alcaldías locales más eficientes”².

Concretamente, deberíamos hacer coincidir la división político-administrativa de Bogotá con las treinta y tres UPL ya delimitadas por el POT, en las cuales se puedan garantizar unas “condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios sociales y del cuidado, y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos, y se garantice la articulación con los elementos estructurantes que conforman las estructuras territoriales de la escala metropolitana”³.

Pero no bastará con pasar de veinte a treinta y tres localidades. Además, será necesario redefinir las funciones de las alcaldías locales, que garanticen mayor incidencia de la ciudadanía en la toma de decisiones que impactan su entorno local de vida barrial y comunitaria, y mejores garantías de control urbanístico y policivo en pro de una sana convivencia en la ciudad, además de las ventajas que implica que las alcaldías locales tengan mayor capacidad ejecutora de inversiones públicas de escala e impacto local.

Lo anterior vendrá a reforzar el trabajo ya incansable de las alcaldías locales por lograr construir confianza y cercanía con los habitantes de cada territorio, escuchando sus problemáticas y necesidades, y brindando soluciones para mejorar su vida cotidiana, entre las que se cuentan la iluminación de espacios oscuros, la pavimentación o adecuación vial de barrios que lo requieran de manera urgente, la mejora de espacios alrededor de las Manzanas del Cuidado y colegios, el avance de obras pendientes, la recuperación del espacio público y la gestión de la seguridad, entre muchos otros.

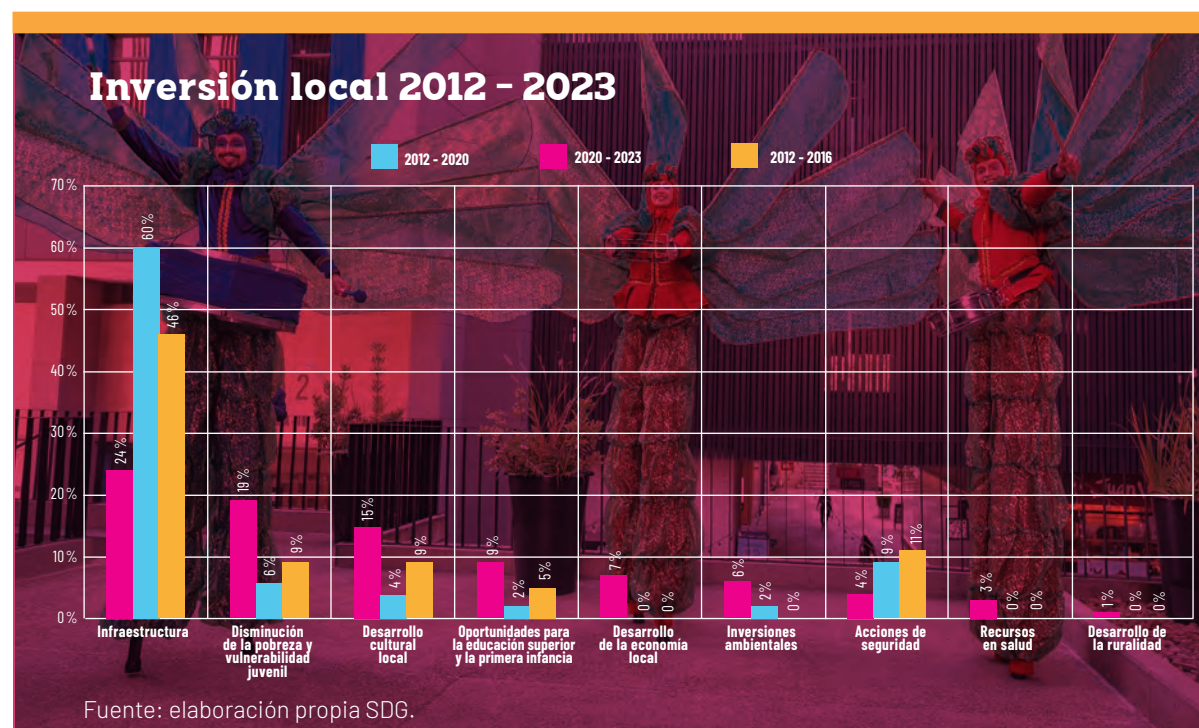
Así mismo, además de acotar su tamaño a uno más homogéneo y próximo, y sus funciones y capacidades, la ley

también decidió aumentar su presupuesto y permite a la Alcaldía Mayor que pase de asignarles el 10 % del presupuesto de inversión al 12 %, con lo cual se robustece integralmente la gestión local para continuar atendiendo de manera oportuna las necesidades y nuevas realidades de la gente en sus barrios. Sin embargo, la Alcaldía decidió que esos mayores recursos también deben venir a la par con mayor participación ciudadana incidente y más gobierno abierto. Por eso la alcaldesa Claudia López determinó que el 50 % del presupuesto de los fondos de desarrollo local debe ser decidido por el voto directo de los ciudadanos, a partir de proyectos presentados y seleccionados por voto directo por ellos mismos.

Esa doble decisión de aumentar el presupuesto del 10 % al 12 %, pero a su vez determinar que la mitad del presupuesto de cada localidad lo decidan los ciudadanos mediante presupuestos participativos, tuvo efectos directos en la inclusión de temas que antes no se financiaban y en democratizar el acceso, ejecución e impacto de la inversión local.

El proceso de Presupuestos Participativos es un vivo reflejo de la promoción a la participación de las personas que habitan en las localidades que conforman el distrito capital: todas las personas (de catorce años en adelante), todas las instancias de participación local y todas las organizaciones con bases sociales y comunitarias tienen la oportunidad y libertad de presentar, mediante un proceso simple y transparente, sus iniciativas para atender las necesidades y problemáticas que se presentan en su localidad y así definir las propuestas que deberían orientar la ordenación del gasto del presupuesto de la siguiente vigencia. Durante el 2020, el 2021 y el 2022 se priorizaron más de 2.700 iniciativas.

¿Cuál fue el resultado? Durante el 2022 las propuestas ciudadanas priorizadas se ubicaron en los siguientes sec-



tores y temáticas (ver cuadro en esta página) que describen y reflejan claramente las necesidades que determinaron los ciudadanos en las localidades.

A partir de las nuevas exigencias de la población y con el fin de lograr esa cercanía entre el gobierno y los ciudadanos, las alcaldías locales han tenido que adaptarse para atender a esas nuevas necesidades y expectativas de la ciudadanía. Las administraciones locales durante décadas estructuraron sus respectivos planes de desarrollo, las metas de estos y la asignación de sus recursos a través de la discusión entre ediles al interior de las juntas administradoras locales. Si bien se abrían algunos espacios para

➔ **El programa Parceros por Bogotá busca incentivar las capacidades de las y los jóvenes de Bogotá reduciendo sus índices de vulnerabilidad social. Ha beneficiado a 28.000 jóvenes.**

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

la participación ciudadana, especialmente en escenarios formales o institucionales como los diferentes consejos locales, la incidencia de estos era menor al momento de la toma final de las decisiones.

La apuesta por establecer presupuestos participativos amplios, abiertos a la ciudadanía y con efectiva decisión en la determinación de la inversión de los recursos de las alcaldías locales, resultó ser una revolución en la manera como las alcaldías locales se relacionan con su población. Este ha sido un proceso integral que no solo implica que los bogotanos y bogotanas puedan presentar y priorizar, a través del voto, proyectos o programas para que sean ejecutados con los recursos locales, sino adicionalmente que estos mismos hagan parte del proceso de ejecución y materialización de los proyectos.

Este proceso empoderó a la ciudadanía para hacer veeduría y seguimiento a la ejecución de los recursos locales al no solo exigir el cumplimiento de las iniciativas que fueron priorizadas, sino además al ser parte de todas las fases de estructuración y materialización de estas. Correspondió implementar un proceso metodológico en el cual se incluyera a las personas que habían logrado que sus iniciativas fueran votadas por la ciudadanía en las mesas de estructuración con las oficinas de planeación de cada alcaldía local. En estas, que se adelantan al iniciar el respectivo año presupuestal, se debía cocrear y coestructurar la forma en que cada iniciativa cumpliera la expectativa ciudadana y se hiciera viable desde el punto de vista técnico, presupuestal y jurídico. En un sistema administrativo tan formal y regulado como el nuestro resulta un reto enorme de innovación pública lograr encontrar un punto de equilibrio entre el deseo ciudadano que no necesariamente (ni debe ser así) compagina con la compleja maraña burocrática y jurídica del funcionamiento del Estado.

Como consecuencia de un proceso de adaptación y aprendizaje, tanto de la ciudadanía como de las administraciones

locales, se ha logrado que la ciudadanía participe en la ejecución de las propuestas. Parte determinante de este ejercicio pasa por emprender un proceso de mayor formalización de todos los colectivos u organizaciones de barrio, sociales, comunitarias y culturales de Bogotá para que estas tengan las capacidades técnicas y jurídicas que les permita ejecutar los proyectos; en este aprendizaje cobran especial relevancia los cursos adelantados por el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC) dirigidos a este objetivo.

Con cifras de cierre del 2023, en más de 1.100 iniciativas los ciudadanos, sus colectivos, organizaciones sociales y/o comunitarias han podido ser las ejecutoras o colaboradoras en la materialización de los proyectos. Así mismo, varios ciudadanos han tomado la decisión de no necesariamente ser partícipes directos en la ejecución de la iniciativa, pero han querido hacer un control social en alguno de los 540 proyectos.

Cambiar la balanza de con quiénes se decide en qué invertir los recursos locales implicó por fuerza la aparición de nuevas necesidades o prioridades en la agenda pública que, de haber continuado con el mecanismo tradicional, jamás hubieran aparecido o tendrían una participación menor con respecto a la totalidad del presupuesto. Mientras que, entre el 2017 y el 2020 temas como la malla vial, los parques, la inspección, la vigilancia y el control ocupaban más del 85 % de los recursos de inversión de las localidades, a partir del 2021 el porcentaje de inversión asignado a presupuestos participativos correspondiente al 53 % se movilizó a otras prioridades, tales como desarrollo de la economía local (7 %), desarrollo social, deportivo y cultural (15,4 %), inversiones ambientales sostenibles (5,6 %), ruralidad (1,5 %) e infraestructura local (24 %).

Por ejemplo, para responder a las propuestas ciudadanas de fortalecer el desarrollo económico local para preservar los empleos y la micro, pequeña y mediana empresa, desde las alcaldías locales se creó la estrategia Bogotá Local,



➔ **Beneficiaria del programa Bogotá Local, que llegó como ayuda a pequeños emprendimientos locales, para darles una mano durante y después de la pandemia. Gracias a este beneficio miles de pequeños negocios pudieron pagar deudas, nóminas, arriendos y salir adelante.**

Foto: Secretaría Distrital de Gobierno.

Adelantamos gestiones para la puesta en funcionamiento de tres nuevas URI:

URI Bosa



Obra construida y entregada

URI Suba



Selección de predio y aceptación de FGN para puesta en operación de la URI. En la actualidad se está ejecutando consultoría de estudios y diseños del proyecto, y se prevé entrega de obra en 2024-II

URI Tunjuelito



Selección de cinco predios en la localidad de Tunjuelito, suscripción de convenio tripartito entre IDU, SCJ, y DADEP. La construcción de la URI ya esta contratada por Findeter, quien administra el proyecto, y será entregada en el 2024-II.

Fuente: elaboración propia SDCUJ.

que establece políticas y acciones de mitigación necesarias desde el nivel local, analizando las condiciones más adecuadas para desarrollar programas de consolidación económica que respondan a las necesidades de las localidades, teniendo en cuenta sus tejidos productivos.

Otro ejemplo, dada la necesidad de desarrollar acciones coordinadas entre diferentes actores sociales e institucionales para ampliar y garantizar las oportunidades de la población joven, se creó el programa Parceros por Bogotá, que entre el 2021 y el 2023 ofrece oportunidades y beneficia a 28.000 jóvenes que estaban en alto riesgo y vulnerabilidad porque ni estudiaban ni trabajaban.

En los últimos tres años Bogotá apoyó a más de 28.000 jóvenes, a quienes se les otorgó una transferencia monetaria condicionada, con medio tiempo de estudio y trabajo, y a los que acompañamos en la construcción de un proyecto de vida de mediano y largo plazo.

Esta estrategia se ha consolidado como una apuesta para potenciar las habilidades de los jóvenes y reconstruir el tejido social de la ciudad, cumpliendo el objetivo para el cual fue creado el programa, y contribuyendo así a la reducción del riesgo social de jóvenes vulnerables, gracias a su inclusión en dinámicas educativas, culturales, sociales y lúdicas y en el cuidado del espacio público de Bogotá, al promover la prevención, promoción y protección de sus derechos. Esto se logró no solo con el beneficio económico, sino abriendo múltiples posibilidades a los jóvenes para que logren acceder a ofertas laborales y se vinculen a programas educativos —en carreras universitarias, en programas técnicos y tecnológicos en el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), en cursos y diplomados brindados por la Secretaría de Hábitat y la Secretaría de la Mujer— y ofreciendo herramientas y capacitación en el desarrollo de sus emprendimientos.

BOGOTÁ

MICROEMPRESA
**LO*
CAL**
2.0

INCENTIVO POR

\$ 10.000.000

PARA LAS MICROEMPRESAS

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE GOBIERNO BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

The image features a woman in the center, smiling, wearing a white t-shirt with 'BOGOTÁ' on it and a yellow and blue headwrap. She is holding a large yellow sign. The background is a collage of photos of people in various settings, overlaid with a red tint. The word 'BOGOTÁ' is written in large white letters at the top. The sign contains text about a microbusiness incentive of \$10,000,000. Logos for the Mayor's Office and the Secretary of Government are visible at the bottom.

➔ Apoyar a la Policía que le asigna el Gobierno nacional a la ciudad con inversión para formación, instalaciones, logística, tecnología y capacidad operativa que mejoren la respuesta de los sistemas de recepción y atención de denuncias y emergencias, es una de las prioridades de nuestra administración.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Seguridad es corresponsabilidad en todas las escalas: de la metropolitana y distrital a la local

En los últimos años, los retos y preocupaciones del sector de la seguridad en Bogotá han girado en torno a la siguiente pregunta: ¿Cómo construir una ciudad más segura para la ciudadanía y en la que no existan barreras para acceder a la justicia? A partir de esta pregunta, el enfoque del sector de la seguridad, convivencia y justicia ha sido distribuir más equitativamente sus infraestructuras, por ejemplo, las casas de justicia, las comisarías de familia, las unidades de respuesta inmediata (URI), entre otras. Así mismo, apoyar a la Policía que le asigna el Gobierno nacional con inversión para formación, instalaciones, logística, tecnología y capacidad operativa que mejoren la respuesta de los sistemas de recepción y atención de denuncias y emergencias. Y, por último, acordar con la Policía y las demás instancias de seguridad y justicia del orden nacional los planes, programas y acciones para reducir los factores de riesgos a la seguridad y convivencia ciudadana; combatir las diferentes formas y estructuras de crimen; someter a la delincuencia a la justicia, y garantizarle acceso a la ciudadanía en las diferentes instancias de prevención y resolución pacífica y judicial.

La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSCJ) aportó la información y las propuestas para la construcción y consolidación de un modelo territorial que estuviera en consonancia con el objetivo de trabajar por un territorio más seguro, más justo y más equitativo.

Con el trabajo riguroso de nuestro equipo técnico y el apoyo de otros sectores del distrito, logramos terminar la nueva sede de la Policía Metropolitana, la obra más grande en seguridad que ha tenido Bogotá y que integra por primera vez en la historia de esta institución a las Seccionales de Investigación Judicial y Criminal (Sijín), la Dirección de Inteli-

gencia Policial (Dipol), los Grupos de Acción Unificada por la Libertad Personal (Gaula) y el Grupo de Prevención y Comando Operativo de Control y Reacción para fortalecer su operación por la seguridad y convivencia en la ciudad.

De esta manera, también ha sido posible afianzar objetivos, estrategias y normativas para el mejoramiento de las condiciones de seguridad, orientadas a lograr la disminución de las tasas delictivas, el aumento de la seguridad en los ámbitos públicos y la mejora en las condiciones de las personas privadas de la libertad.

Desde esta óptica, hemos habilitado equipamientos que contribuyen a la prestación de servicios de seguridad, convivencia y justicia a la ciudadanía, así como incorporado estrategias de diseño urbano orientadas a la prevención de violencias y la comisión de delitos para garantizar el disfrute de los espacios existentes en el distrito capital.

Estas acciones se han materializado en los programas y proyectos que hacen parte del denominado Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales (arts. 88 y 94) y que se concretan en el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales (PMSCSS), en el que se agrupan los servicios educativos, de salud, recreación, seguridad ciudadana, convivencia y justicia, todos mancomunados para procurar responder a las necesidades cotidianas de los ciudadanos. Este sistema y su plan, concebidos para ordenar el territorio desde la escala local, conforman una herramienta de planeación esencial ofrecida en el POT que permite optimizar la oferta de servicios dirigidos a la ciudadanía a nivel local, distrital y regional.

¿Qué son los servicios sociales de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia?

Los servicios de seguridad se enfocan en la prevención y atención de emergencias, la resolución pacífica de conflictos, la protección de atención a víctimas de violencia,



⁴ Los análisis realizados sirvieron de soporte para la proyección del PMSCSS que justifica la distribución óptima de estas edificaciones (“Análisis espacial para la definición del número y ubicación de las unidades de reacción inmediata de la fiscalía en Bogotá D. C., año 2020”).

⁵ Una Manzana del Cuidado es un área acotada donde se agrupan y articulan, bajo criterios de proximidad y multifuncionalidad, equipamientos y servicios.

⁶ En el 2022 se realizan jornadas en los Cerros Orientales de la ciudad, facilitando el acceso a la justicia a los habitantes de las localidades ubicadas al oriente de Bogotá. Las Unidades Móviles de Justicia realizaron 52 jornadas en diferentes puntos de la zona rural de la ciudad

⁷ La norma estableció la reglamentación el *Manual de espacio público*, que incluye la incorporación de principios de ciudades seguras para mujeres y niñas.

incluyendo las violencias de género, y justicia local; los de defensa son los desempeñados por el acuartelamiento, entrenamiento y operación de las fuerzas militares y de policía; y los de convivencia y justicia están dedicados a la administración y servicios judiciales, incluida la investigación penal, y los que se destinan a la privación de la libertad, al traslado por protección o similares.

Para hacer realidad nuestro plan ampliamos los servicios de la SDSCJ para contribuir a la disminución de las condiciones de hacinamiento por medio de la proyección de nuevas URI, mejoramos la cobertura y la prestación de los servicios de Casas de Justicia y proyectamos reducir el déficit en atención de emergencias de los servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos de Bogotá. Esta oferta de servicios se ha desplegado siguiendo los principios de accesibilidad, disponibilidad, diversidad e inclusión universal y seguridad fijados en el POT (art. 95).

Dado el enfoque que se propone, se proyecta una mejor distribución de las URI en el territorio, partiendo del análisis de su funcionamiento en red con las Estaciones de Policía y los Centros de Atención Inmediata (CAI). Así, se dispone el camino para cumplir la meta del Plan de Desarrollo 2020-2024 que proyecta la construcción de tres nuevas URI localizadas en puntos estratégicos de la ciudad⁴, de las cuales una queda entregada en Bosa Campo Verde y dejamos dos en construcción Suba y Tunjuelito.

Para las Casas de Justicia, el plan propone la ampliación de sus servicios en las Manzanas del Cuidado⁵ priorizadas en las que se plantea el desarrollo de la Ruta de Atención Integral para Mujeres y el Protocolo de Niños, Niñas y Adolescentes. Frente al manejo que se le dará a la zona rural, contamos con la estrategia de Unidades Móviles de Acceso a la Justicia, cuyo objetivo principal es acercar a la ciudadanía a los servicios de acceso a la justicia⁶.

A una de estas dieciséis Casas de Justicia llegó Cindy Camacho, quien puso en conocimiento de los facilitadores que operan allí el caso de su mamá, Teresa Díaz, una mujer de la tercera edad que desde el 2022 estaba a la espera de una cita médica que le permitiera solucionar un problema auditivo que tenía hace más de una década.

Luego de estudiar la situación, en la Casa de Justicia de Fontibón se confirmó que la entidad promotora de salud (EPS) le estaba vulnerando a Teresa un derecho, motivo por el cual se interpuso una tutela que agilizó la solicitud de la mujer. Así, con la asesoría gratuita de los funcionarios que operan en estos espacios de atención, la cita con el especialista se logró de forma casi inmediata y en cuestión de días se le cumplió a la ciudadanía.

“Mi mamá requería una cita con un especialista para que le tomaran las medidas necesarias para obtener un audífono. Desde que empezó con la pérdida auditiva empezamos un proceso bastante largo, visitamos el otorrino, nos dio una orden médica para una nueva cita, pero ahí empezó el karma”, contó Cindy Camacho.

De acuerdo con la facilitadora que atendió a Teresa y a su hija, la acción de tutela permitió que a la mujer le entregaran el elemento auditivo que hoy en día le facilita la vida.

Asimismo, el Cuerpo Oficial de Bomberos propone un nuevo prototipo de estación que se adapte más a la escala barrial y racionalice los costos para la construcción de nuevas estaciones, con el fin de reducir el déficit en la cobertura de la prestación del servicio y prestar de manera más eficaz la atención de emergencias.

Es importante señalar que la SDSCJ y la Gobernación de Cundinamarca han trabajado, desde el 2020, en la definición de instrumentos de acción conjunta, y así se ha logrado establecer una visión estratégica para el fortalecimiento de la institucionalidad en su función de prevenir el delito. De esta

manera, se concibió un sistema de seguridad de alcance regional que permite la reducción de los índices de criminalidad en el distrito capital y en el departamento de Cundinamarca, basado en el trabajo articulado con los organismos de seguridad en temas operativos. Además, se ha consolidado una perspectiva distrital y regional para la protección del medio ambiente y la prevención de fenómenos como incendios, procesos erosivos que provocan deslizamientos, o cambios drásticos en los niveles freáticos que puedan afectar directamente las condiciones de seguridad de la población residente en Bogotá y el departamento.

Por otra parte, complementa el bloque de acciones lo dispuesto en el *Manual de espacio público* (art. 126). Este documento introduce herramientas para la prevención del riesgo de actos delictivos en el espacio público y reconoce la importancia de configurar entornos seguros y confiables por medio de diseños que fomenten la vitalidad, la iluminación, limpieza y seguridad de los espacios públicos. Por ejemplo, se proponen zonas de vigilancia o patrullaje intensivo, el desarrollo de condiciones adecuadas de visibilidad, desde y hacia el espacio público, la iluminación de áreas libres, fachadas activas y promoción de actividades que atraigan actividades vitales en diferentes horarios.

Por último, y no menos importante, debemos resaltar que gracias al POT también se propone la planeación de la segunda Cárcel Distrital (art. 568) como una meta para evitar los hacinamientos y asegurar una oportuna y eficaz judicialización de los privados de la libertad. También se planea la estación de bomberos en la zona rural de Sumapaz con el fin de ampliar la prestación del servicio en atención de emergencias (art. 114) y prevención de desastres.

Todas las personas tienen derecho a vivir en un entorno seguro y acceder igualitariamente a los servicios de seguridad, convivencia y justicia. En esta Secretaría tenemos claro esto, y por eso trabajamos arduamente en velar por el cum-



plimiento de este derecho fundamental desde la institucionalidad; creemos fielmente que la aplicación de acciones bajo los lineamientos del POT contribuirá a la construcción colectiva de una ciudad con mayor corresponsabilidad y cultura ciudadana y con mayor acceso y capacidad de respuesta de los servicios de seguridad, convivencia y justicia para tener mayor y mejor seguridad.



Este libro se terminó de imprimir
en Comercializadora Comsila S. A. S.,
sobre papel Bond Bahía de 90 g,
en septiembre del 2023.
Bogotá, Colombia.

