

Cuadernos de Desarrollo Económico

7

La Integración de la Región Capital, hacia 2038.

Patricia Lizarazo V.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



CUADERNOS DE DESARROLLO ECONÓMICO

CUADERNO No. 7

**La Integración de la Región Capital,
hacia 2038**

Patricia Lizarazo V.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO

**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS
SOCIOECONÓMICOS Y REGULATORIOS**

SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

**Bogotá, D.C.
Enero de 2011**

Secretaría de Desarrollo Económico

Alcaldía Mayor de Bogotá

Clara López Obregón

Alcaldesa Mayor de Bogotá, D.C. Designada

Hernando Gómez Serrano

Secretario de Desarrollo Económico

Nubia Elsy Martínez Castañeda

Subsecretaria de Desarrollo Económico

Alfredo Bateman

Director de Estudios Socioeconómicos y Regulatorios

Manuel Riaño

Subdirector de Estudios Estratégicos

Maria del Pilar Rubio Gómez

Asesora de Comunicaciones

Autor

Patricia Lizarazo V.

Diseño

Nicolay Villamarín Orduña

Diagramación y Revisión de Textos

Daniel Jaime Aulí

Impresión

Subdirección Imprenta Distrital DDD

ISSN

2216-0671

Puede encontrar información adicional de este cuaderno en la página Web

<http://www.desarrolloeconomico.gov.co/index.php/cuadernos-de-desarrollo-economico/>

La Serie de Cuadernos de Desarrollo Económico es una publicación de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Los trabajos de la Serie de cuadernos son de carácter provisional; las opiniones y errores son responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen a la Secretaría de Desarrollo Económico ni a la Alcaldía Mayor de Bogotá. Todo el material está protegido por derechos de autor; su uso está permitido libremente siempre y cuando se realice la debida cita bibliográfica.

RESUMEN

La integración económica de Bogotá y Cundinamarca es uno de los ejes de la visión que se ha venido construyendo para desarrollar en el camino hacia el año 2038. Este cuaderno muestra la trayectoria de la idea, su estrategia política e institucional, y la estructura socioeconómica y ambiental sobre la que descansaría. La idea y su horizonte de largo plazo, de gran ambición en el contexto colombiano, son mostradas aquí con un realismo atento a los retos que habrá que superar.

Si bien la Región Capital requiere de la aprobación de la ley de reordenamiento territorial, durante el periodo 2008-2011 la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca impulsaron un diálogo en distintos niveles que arrojó diseños, como la Región Administrativa de Planificación, RAP, destinados a enfrentar cuestiones acuciantes de la integración, entre ellas los usos del suelo. Se avanzó en la concepción política y económica, y sin duda, este documento será muy útil en la discusión técnica que apenas comienza.

ABSTRACT

The economic integration of Bogota and Cundinamarca is one of the pillars on the vision that is being developed along the path to 2038. This paper shows the trajectory of this idea, its political and institutional strategy and its socioeconomic and environmental structure on which it is based upon. This idea and its long term vision captures the ambition of this project, they are shown here with a realistic eye on the challenges to overcome.

While the Regional Capital requires the approval of the law of territorial organization, during the period of 2008-2011 the City's Administration and the Governorship of Cundinamarca have pushed a dialogue in different levels which brought about designs, such as the Administrative Region of Planning (RAP), which purpose is to face pressing issues of integration, among them, the uses of land. Steps have been made in the forming of political and economic conceptions, and without doubt this document will be of much use in the technical discussion which is ahead.

PRÓLOGO

De acuerdo con un estudio realizado por la firma Cifras & Conceptos, entre el 15 de julio y 8 de octubre del presente año, el 42% de los líderes de opinión de la ciudad considera que impulsar el crecimiento económico es uno de los desafíos de la ciudad para el 2011, para lo cual es necesario aumentar la inversión, tanto pública como privada, en la capital.

En este sentido, la administración distrital no es ajena a las recomendaciones planteadas por el profesor Salomón Kalmanovitz en esta nueva entrega de la serie de Cuadernos de Desarrollo Económico, sobre la inversión en Bogotá. Puntualmente queremos rescatar dos puntos: frente al papel activo que hoy tiene la alcaldía frente a la búsqueda de inversión privada, y 0 en su visión sobre la correspondencia que deben tener las administraciones nacionales y distritales para mejorar los niveles de inversión en la ciudad.

Bajo el reconocimiento de la institucionalidad como clave en la promoción de la inversión, se encuentra el caso de Invest in Bogotá, la agencia de promoción de inversión para Bogotá y Cundinamarca que hace parte del Sector de Desarrollo Económico del Distrito, premiada en 2009 como la mejor agencia de inversión en países en desarrollo por el Banco Mundial. Iniciativa que, por lo demás, fue desarrollada a través de una alianza público-privada en conjunto con la Cámara de Comercio de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca.

Pero el gobierno distrital no solo debe buscar un mayor nivel de inversión privada sino que debe aumentar la inversión en áreas claves. Como asevera el profesor Kalmanovitz, es necesario que el gobierno nacional apoye al distrital para aumentar su nivel de endeudamiento en iniciativas que tienen un alto impacto social. El manejo adecuado y sostenido de las finanzas distritales de los últimos años, debe permitir al gobierno local adelantar la ejecución de proyectos que no se podrían adelantar sin la consecución de recursos adicionales, como es el caso del Metro y el Transmilenio, en especial, dada la calificación positiva que tiene la ciudad en materia de crédito.

Adicionalmente, hay varios de los puntos mencionados en el artículo que son recogidos en el próximo decreto sobre Política Distrital de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá D.C., como los de inversión en Capital Humano, relocalización industrial, necesidad de armonía entre la capital y los municipios cercanos en términos de tributación, entre otros.

Por último, recojo algunas de las preguntas que plantea el profesor Kalmanovitz para concebir la inversión futura en el distrito, como un abre bocas para la lectura del documento: ¿Tendrá la ciudad un diseño que permita que la gente y la propia ciudad creen más rentas de la interacción geográfica de sus industrias y servicios? ¿Se ahorrarán recursos porque existe buena planeación y zonificación urbana? ¿Permitirá el pasivo pensional de la ciudad asumir un buen nivel de inversión a futuro de acuerdo con las prioridades definidas? ¿Proveerá la ciudad suficientes oportunidades de empleo a un número creciente de personas calificadas?

Mariella Barragán Beltrán
Secretaria de Despacho

Contenido

RESUMEN	3
PRÓLOGO	5
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I	
CONTEXTO	
1.1. Enfoque regional	11
1.2. Contexto socioeconómico de la región	19
1.2.1. <i>Dinámica poblacional</i>	19
1.2.2. <i>Aspectos socioeconómicos de la región</i>	21
1.3. Los procesos de integración regional	31
1.3.1. <i>La Región capital en los acuerdos políticos</i>	33
CAPÍTULO II	
HACIA 2038	39
2.1. Visión, principios y objetivos	39
2.1.1. <i>Visión al 2038</i>	40
2.1.2. <i>Principios</i>	40
2.1.3. <i>Objetivos</i>	41
2.2. Ejes de política	42
2.2.1. <i>La integración, eje central de articulación de la política</i>	42
2.2.2. <i>Un nuevo escenario político-institucional en el territorio</i>	42
2.2.3. <i>Transición hacia una región de oportunidades económicas</i>	43
2.2.4. <i>El camino a la sostenibilidad ambiental</i>	43
2.3. Metas, estrategias e instrumentos	44

2.3.1. Convergencia de Intereses Regionales	44
2.3.1.1. Modernización de la Infraestructura Vial y Aeroportuaria	44
2.3.1.2. Fortalecimiento del Abastecimiento y Seguridad alimentaria	45
2.3.1.3. Reglamentación, Instrumentos económicos y financiación regional	46
2.3.1.4. Desarrollo de la Seguridad Humana de la región	46
2.3.2. Pactos territoriales para la integración y el desarrollo socioeconómico	47
2.3.2.1. Región Administrativa de Planificación RAP	47
2.3.2.2. Planificación territorial y usos del suelo	48
2.3.2.3. Fortalecimiento de vocación económica y nuevas apuestas productivas del territorio	49
2.3.3. Puesta en marcha de la Agenda Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación	49
2.3.4. Preservación y sostenibilidad ambiental de la región	50
2.3.5. Construcción Social de la Integración Regional	50
CAPÍTULO III	53
CONCLUSIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	57

INTRODUCCIÓN

El Acuerdo 378 de 2009 del Concejo Distrital establece como uno de los criterios para la formulación de la política de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá, D.C., el desarrollo territorial, el cual “debe adelantarse en consonancia con los Planes de Desarrollo, de Ordenamiento Territorial, el Plan de Gestión Ambiental, el Plan Distrital de Agua y el Enfoque Regional”.

El aporte de las entidades distritales, del sector privado, organizaciones sociales, y academia, producto de las distintas convocatorias realizadas por la SDDE, así como de la consulta y la agenda ciudadana, y los foros de desarrollo económico, han sido referentes e insumos de gran relevancia para la formulación del presente documento, el cual debe considerarse en conjunto con los otros trabajos adelantados en el marco de la elaboración de la política en mención, entre los cuales se abordan: el Desarrollo Económico e Inclusión, Ciudad, Globalización y Desarrollo, Macroeconomía de la ciudad, Escenarios Fiscales, Financiamiento de la Inversión, Mercado Laboral, Tejido Productivo de la ciudad, Desarrollo Manufacturero, ciencia y tecnología, Aporte de las Mujeres en el sector microempresarial, y Perspectivas de la Institucionalidad.

El presente documento se estructura en dos partes: la primera, capítulos I al IV, presenta un contexto general y amplio sobre las relaciones y dinámica entre Bogotá y Cundinamarca retomando las distintas experiencias. Su propósito es plantear aspectos relevantes de comprensión de este proceso, y contar con elementos que sirven de contexto a la propuesta hacia 2038 contenida en los siguientes capítulos. En esta sección se plantean los lineamientos generales para discusión de una política de integración de largo plazo, que recoge las discusiones recientes sobre el futuro de la región, y las acciones para avanzar en la transición.

Las oportunidades y desafíos de la Capital, se perfilan desde la economía regional a partir de la estrecha interacción entre la ciudad y su entorno, en sentido amplio, siendo la distribución espacial de los recursos, así como las disparidades socioeconómicas territoriales una reflexión obligatoria. La eficiencia, la equidad, la convergencia, la tecnología, el crecimiento económico, la preservación ambiental, los derechos sociales, el ordenamiento territorial, resultan todos ellos pilares de atención en el proceso de integración iniciado de tiempo atrás, en la búsqueda de una mejor calidad de vida de los habitantes de la Región Capital, y con una base productiva competitiva, con inclusión social, y sostenibilidad ambiental.

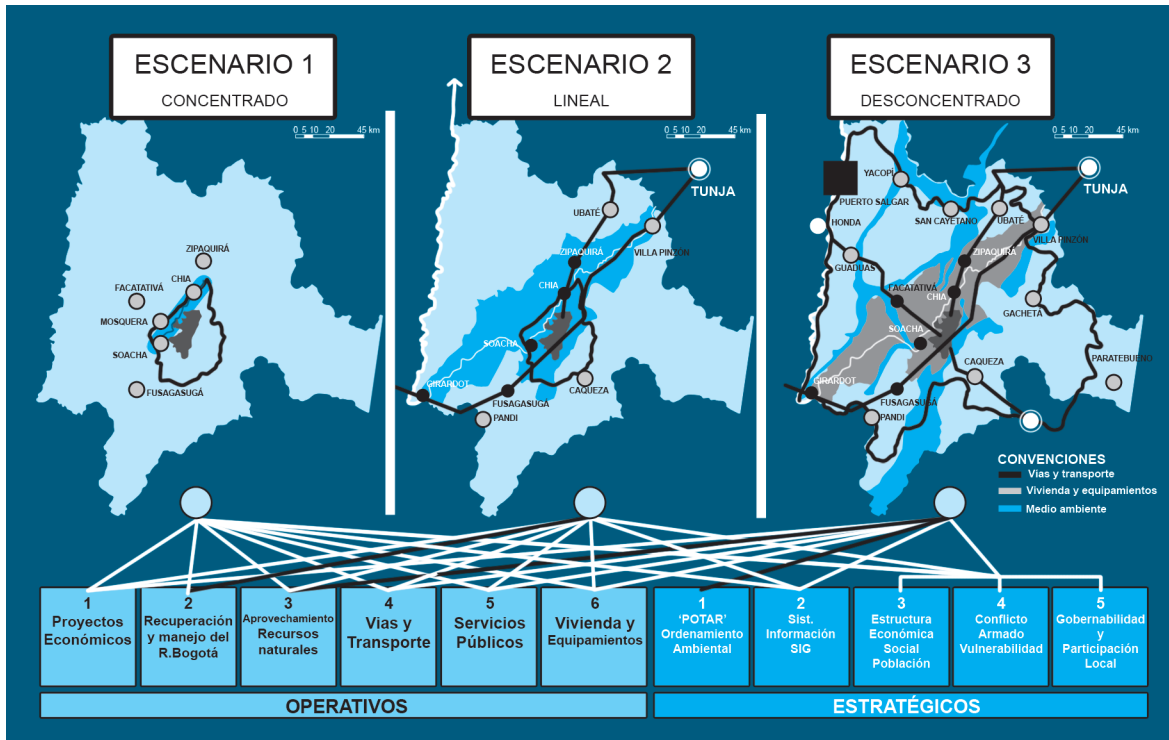
CAPÍTULO I CONTEXTO

1.1. Enfoque regional

La presentación de distintos escenarios tendenciales de la capital y de la llamada en su momento “ciudad región”, fue formulada por la Mesa Regional de Planificación Bogotá Cundinamarca, MPRBC, y plasmada posteriormente en el plan de ordenamiento territorial de Bogotá, POT, y en el modelo de ordenamiento territorial regional, MOT, propuesto por la Gobernación de Cundinamarca. Su enfoque, parte de un modelo desconcentrado, constituido por una red de ciudades de distinta jerarquía que se integran como un solo sistema, y que tienen un papel funcional en el territorio, bien sea de articulación intrarregional, y/o de instrumento adecuado para frenar o disminuir los procesos de conurbación y concentración de personas, de actividades y flujos económicos en Bogotá y la Sabana, con el fin de distribuirlos de manera mas armónica en el territorio.

El planteamiento se basó en el análisis de tres escenarios: *concentrado*, tomando a Bogotá como el centro y su conexión con los municipios borde; *lineal*, con eje en la cuenca del río Bogotá, y *desconcentrado*, en una red de ciudades organizadas en nodos de acuerdo con su jerarquía. Este último escenario acogido por la MRPBC, permitiría una visión regional compartida, y a partir de allí, la formulación y ejecución de proyectos y acciones conjuntas dirigidas a mejorar el bienestar de los habitantes del territorio y a su desarrollo económico y sostenibilidad ambiental bajo la formulación de acuerdos y alianzas entre la nación, la región y el distrito.

Figura 1
Escenarios de análisis tendenciales de la ciudad



Fuente: MRPBC. Tomado de Saldías Carmenza. Bogotá ciudad región global, 2007.

En estos escenarios se revisaron distintas formas de ocupación de grandes ciudades y sus entornos, que constataban un comportamiento contrario en el caso de Bogotá. El cuadro siguiente permite observar tales diferencias.

Cuadro 1
Distribución de la población entre el centro urbano y la región comparada con otras ciudades

Ciudad región	Centro Urbano	Región
Tokio	24%	76%
Paris	33%	67%
Nueva York	44%	56%
Londres	47%	53%
São Paulo	28%	62%
Buenos Aires	21%	69%
Bogotá (Sabana de Bogotá)	88%	12%

Fuente: MRPBC.

Dos estudios destacan la importancia del enfoque regional adoptado: el Modelo de Ocupación Territorial Regional, MOT y el Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto, MURA.

El Modelo de Ocupación Territorial Regional, MOT¹ se centra en la definición de una Estructura Ecológica Principal, concebida como un espacio conectado y sin fragmentación, del que forman parte integral los sistemas ambientales de la región como la cuenca del río Bogotá, los acuíferos, humedales, y páramos de la Sabana, el sistema orográfico que incluye Chingaza y Sumapaz, y la biodiversidad presente en estos sistemas.

“La ocupación suburbana dispersa por parte de usos industriales, agroindustriales, educativos, de bodegas, y de vivienda, viene generando una serie de situaciones problemáticas de alta complejidad que amenazan la sustentabilidad futura de la subregión central, con graves consecuencias para el conjunto de la Región Capital”. Con base en lo anterior, se plantea la urgencia de frenar el proceso de conurbación y expansión tipo “mancha de aceite”, e intervenir el territorio de manera que se garantice la sostenibilidad ambiental, condición para el desarrollo de Bogotá y el resto de la región.

Se propone por tanto, priorizar el crecimiento de los nodos regionales, considerados por la MRPBC y el POT de Bogotá: “Zipaquirá, Facatativá y Fusagasugá con 1.500 hectáreas de suelo de expansión cada uno; La Calera, Sopó, Subachoque, Sibaté y Bojacá con 500 hectáreas cada uno. Prevé para el municipio de El Rosal un crecimiento de mil hectáreas, dada su condición de intersección entre el anillo y la Autopista Medellín. Por fuera del anillo, el Modelo propone un crecimiento de 1.500 hectáreas para Soacha y 500 para el conjunto de la conurbación Funza-Mosquera, esto debido en gran medida a la imposibilidad de detener fenómenos en marcha”².

Los municipios de Mosquera, Funza y Cota principalmente se articulan al aeropuerto en una nueva centralidad regional, denominada Aerópolis, en la que se propone, entre otros, un parque regional que comprende actividades empresariales, institucionales y recreativas.

Así mismo, el estudio plantea que los proyectos viales (ALO, Transversal de la Sabana, el Tren de Cercanías, los anillos viales intermedios y corredores arteriales)

1 Gobernación de Cundinamarca, Unión Temporal Julio Gómez- Grupo de Estudios Urbanos Ltda. Modelo de Ocupación Territorial Regional, MOT, 2009.

2 Tomado del MOT.

deberán estar acompañados de redes de infraestructura para el abastecimiento de los asentamientos urbanos, para estructurar en red los núcleos urbanos de la Región Capital. Además, y desde el punto de vista del financiamiento, enuncia que “Los actuales y nuevos ejes propuestos generarían 10,6 billones de pesos de 2008 por plusvalía y 1,8 billones por predial en los 12 años, para un total de 12,4 billones de recursos fiscales para los municipios de la Sabana, suficiente para cubrir todas las inversiones en vías, vivienda, educación y salud de estos municipios”³.

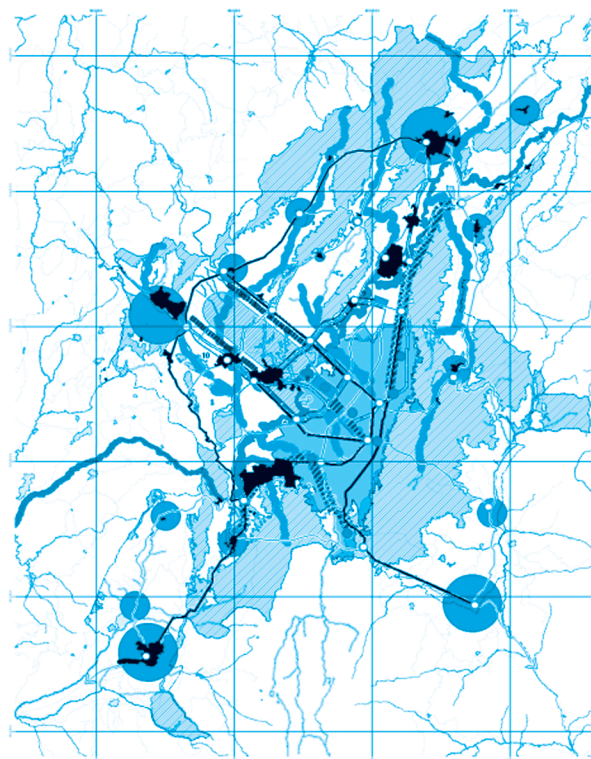
Finalmente, el MOT identifica, basado en proyecciones a 2020, que se tendrá un déficit cuantitativo aproximado de 974.000 viviendas en la Región Capital. Del déficit de la Subregión Bogotá Sabana, a ese año, la Capital podría asumir cerca de 622.000 viviendas, considerando que tiene 6.000 hectáreas no urbanizadas y/o construidas, y la subregión, sin incluir Bogotá, podría dar respuesta a 297.000 viviendas. Se calcula que el área total requerida para vivienda será de 5.600 hectáreas brutas para el año 2020, “lo cual significa desarrollar 25 proyectos de la dimensión de Ciudad Salitre...”.

Partiendo de un modelo de desconcentración de la población y de las actividades económicas, principalmente orientado a las centralidades regionales y subregionales, el MOT define la articulación territorial bajo los siguientes principios ambientales y de ordenamiento:

- Sostenibilidad ambiental e identificación y tutela de la Estructura Ecológica Principal.
- Desconcentración y distribución equilibrada de la población.
- Crecimiento urbano compacto y Control a la suburbanización desregulada.
- Consolidación de un sistema vial y de transporte para el desarrollo subregional.
- Gestión integral del recurso hídrico.
- Manejo integral de los residuos sólidos.

3 Ibídem.

Figura 2
Las tres estructuras superpuestas del modelo de ocupación territorial



Fuente MOT, Gobernación de Cundinamarca 2009.

En cuanto al estudio del **Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto, MURA⁴**, este otorga relevancia al aeropuerto Eldorado por su clara contribución a la economía de la región y del país, y lo destaca como uno de los principales ejes articuladores entre Bogotá y Cundinamarca; con mayor influencia sobre la estructura urbana de la ciudad y los municipios de la Sabana, principalmente con los de la llamada “Acrópolis”, Funza, Madrid, Mosquera, Tenjo y Cota; sobre un área de influencia en lo regional que abarca 17 municipios, equivalente a 340.625 ha.

Según se afirma en el Plan Maestro elaborado por la Aerocivil en 2000, el aeropuerto Eldorado, es considerado el más importante a nivel nacional, representa el 75% de las operaciones internacionales y 45% de las nacionales. En términos de carga es el primero en Suramérica, con una proyección de alcanzar en el año 2025 cerca de 862.549 toneladas y 15.775.000 pasajeros, esto significa duplicar el número de pasajeros y triplicar el de la carga.

4 Adelantado por el Distrito y la Gobernación, mediante el PNUD.

La expansión y modernización del Aeropuerto iniciada en el año 2008, con la concesión por parte del gobierno nacional, ha implicado una amplia discusión sobre los beneficios e impactos socioeconómicos, ambientales, y territoriales generados con su ejecución. Si bien se vislumbra esta obra como una contribución a la generación de empleo, de riqueza y de competitividad⁵, es imprescindible un mayor consenso sobre sus implicaciones en el territorio, las responsabilidades de la nación, y las competencias de los entes territoriales, y las inversiones requeridas. Unificar criterios sobre una planificación conjunta, armónica y sostenible, permitiría potenciar el proyecto y constituirse en detonante del desarrollo regional de Bogotá y Cundinamarca, y disminuir los riesgos ambientales, y de afectación social, a quienes residen principalmente en el entorno cercano del aeropuerto.

Con base en el Conpes 3490 se trabaja en la delimitación del área de influencia, articulando la Operación Estratégica y el Plan Zonal Fontibón _ Aeropuerto Eldorado - Engativá de Bogotá, con la propuesta de la Gobernación de Cundinamarca, que involucra un proceso de visión compartida con los municipios involucrados, y que se refuerza en la armonización de sus planes de ordenamiento territorial, POT.

El Plan Zonal ha planteado la conformación de una Plataforma de Comercio Internacional y de Servicios, que combine la producción liviana de alto valor agregado, actividades de logística y servicios empresariales de talla internacional que posicionen a la Región Capital en el mercado mundial⁶.

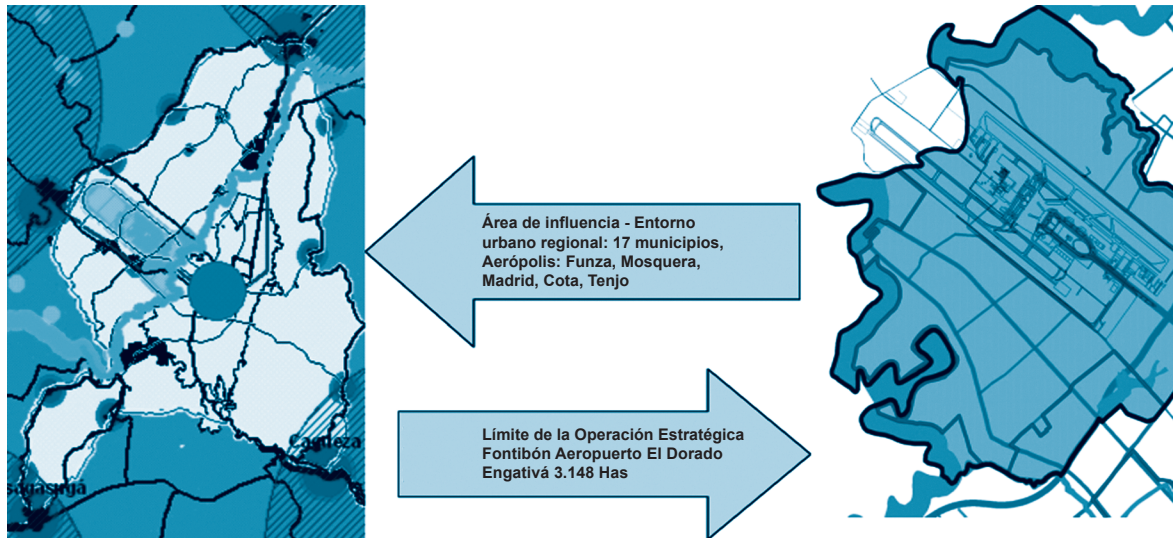
Como consecuencia del alto impacto que se producirá en la ciudad, y en los municipios vecinos principalmente, la puesta en marcha de esta megaobra implica, para el Distrito la planeación de un territorio que en su jurisdicción abarca cerca de 3.148 ha aproximadamente⁷, y en donde residen cerca de 380.000 habitantes entre las dos localidades, Fontibón y Engativá.

5 CRC 2008.

6 Secretaria Distrital de Planeación, Avance Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto Eldorado_Engativá, 2009.

7 SDP, Dirección de Operaciones Estratégicas DOE. Presentación al Concejo de Bogotá, 2009.

Figura 3
Visión / Objetivo de la Operación



Fuente SDP 2009.

En la formulación de la Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá, en el marco de sus competencias, para Bogotá se ha venido proponiendo⁸:

- 1) Proceso de renovación urbana que integre la gestión del suelo para usos adecuados a la actividad aeroportuaria, y de proyectos inmobiliarios de industria, servicios, y de vivienda, con la gestión social y respeto por los residentes de la zona.
- 2) Desarrollo de equipamientos como plataformas logísticas y de cargas, *cluster* de servicios, hoteles, centros de comercio y negocio.
- 3) Conectividad ambiental, fortalecimiento y recuperación de humedales, creación de parques y alamedas, y en general protección de la estructura ecológica principal.
- 4) Infraestructura vial en el marco de un plan regional de movilidad, y de transporte, que complete las distintas modalidades del Sistema integrado de transporte público, SITP, entre ellos transmilenio, metro y tren de cercanías, y red de automotores de servicio publico.
- 5) Fortalecimiento de dotaciones sociales que apunten a generar una oferta de capacidades para los habitantes del área de influencia.
- 6) Formulación de una estrategia alrededor del empleo, el emprendimiento, la productividad y competitividad.

8 SDP, Avance del DTS Operación Estratégica y Plan Zonal Fontibón-Aeropuerto Eldorado-Engativá, 2009.

El MOT por su parte, plantea el Aeropuerto como una centralidad de carácter regional, en un área aproximadamente de 20.000 hectáreas, en un ámbito prioritario de influencia que considera esta centralidad regional “como parte de un sistema de integración nacional e internacional y de movilidad regional intermodal, mediante el cual se interconecta con otros aeropuertos de la Región Central (Tunja, Villavicencio e Ibagué) y de la Región Capital (Guaymaral, Madrid, Puerto Salgar, Medina, Beltrán, Flandes y Paratebuena), con el sistema de transporte regional y urbano, con la red de terminales de carga, los terminales de pasajeros y el tren de cercanías”.

De otra parte, y con base en la revisión de usos del suelo y las licencias de construcción de complejos o parques industriales, el MURA⁹ identifica la demanda del suelo en la periferia, dedicada exclusivamente a las siguientes actividades: Logísticas de Negocios, de Consolidación y Distribución, de Servicio vehículo – carga, Portuaria, de Perecederos, de Almacenamiento en Silos, un Centro de Capacitación, Investigación, y un Parque Industrial de Valor Agregado de manufacturas.

El estudio plantea como factores de esta ocupación y demanda, la escasez de suelo y el aumento en su precio en el Distrito, la flexibilización e incentivos fiscales para nuevas localizaciones en los municipios vecinos de Bogotá, al avance en las especificaciones viales de la periferia, así como la mejora en la infraestructura de conexión nacional.

Tanto los estudios del MURA como el MOT enfatizan la importancia de la cuenca del río Bogotá, para la Capital y el resto de la región, dado que se constituye en el eje del sistema hídrico del Distrito, y del Departamento de Cundinamarca. Su sistema de regulación artificial compuesto por nueve embalses, tiene una capacidad de almacenamiento de 1.200 millones de m³ de agua aprovechable, y un distrito de riego¹⁰.

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, CAR, afirma que “A pesar de su importancia, la cuenca alberga considerables problemáticas asociadas al deterioro de su suelo, conflictos de uso, contaminación del agua, asentamientos humanos e industriales en sus rondas, amenaza constante de inundación, desregularización del caudal para producción de energía hidroeléctrica, desequilibrio en la demanda y uso del agua de la cuenca para consumo humano, agropecuario e industrial, deficiencia en la política de tratamiento de agua residual, impactos severos en la salud y desgaste de la inversión pública en su plan de recuperación¹¹.”

9 Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado, MURA, PNUD, Alcaldía de Bogotá, Gobernación de Cundinamarca, 2009.

10 Sistema de Información Ambiental de Colombia, SIAC.

11 *Ibidem*.

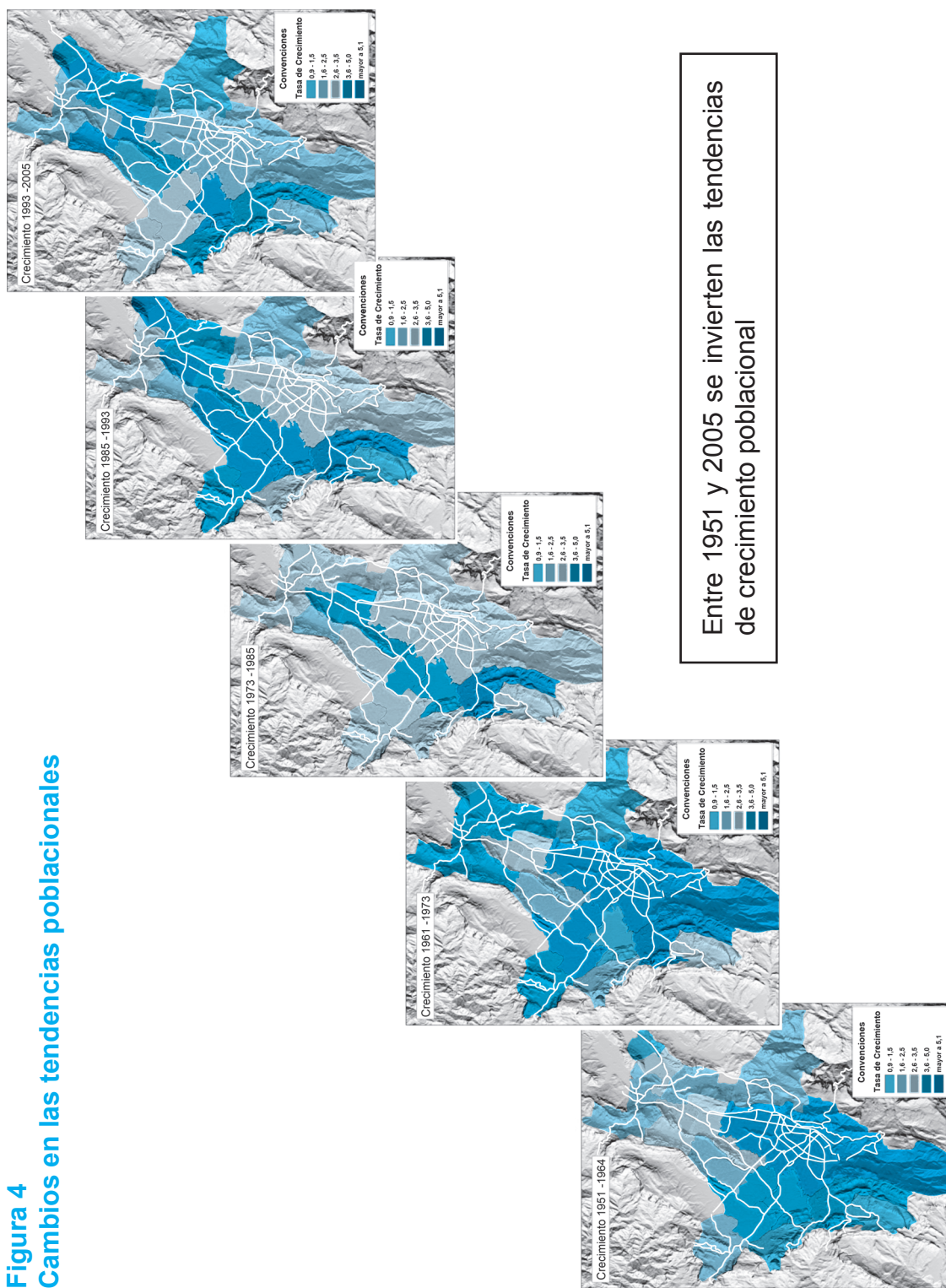
1.2. Contexto socioeconómico de la región

1.2.1. *Dinámica poblacional*

La dinámica poblacional en el territorio constituye uno de los factores más relevantes del análisis regional. Propuestas sobre escenarios de crecimiento demográfico y el proceso de migración hacia la aglomeración, explican, en gran medida, las bases del modelo que se acoge en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Es incontrovertible la reconfiguración del espacio urbano y regional a partir de los años 50, como puede observarse en la siguiente gráfica. En esa década, la Capital crecía 6%, mientras que los municipios de la Sabana lo hacían en un 2,7%. Progresivamente este crecimiento se invierte, y entre 1993 y 2005 Bogotá llega a 1,9%, mientras que el resto de los municipios lo hace al 3,6%, con tasas muy significativas en Chía, Tabio, Tocancipá, Tenjo y Mosquera. Soacha frena su tendencia acelerada que representaba cerca del 10% entre 1985-1993 para pasar al 3,2% en 2005.

Figura 4
Cambios en las tendencias poblacionales



Fuente: SDP, 2008 con base en DANE Proyecciones de Población, Hogares y Vivienda de Bogotá.

En la actualidad la situación se complejiza con el crecimiento poblacional de varias localidades de la Capital, que alcanzan un proceso de saturación, y como es sabido, de un cambio en la conformación de los hogares y de la pirámide poblacional. Se estima que a junio de 2010 Bogotá contará con 7.363.782 personas, y 2010 tendrá cerca de 1 millón más, y en el caso de los municipios de la Sabana 1,5 millón adicional, con tasas de crecimiento para estos últimos de 2.1%, mientras que Bogotá la tendría en 1,3%¹².

Por otra parte, la presión sobre el suelo ha sido evidente, Bogotá en los últimos 20 años ha crecido aproximadamente 13.400 hectáreas, a un ritmo promedio de 640 hectáreas al año, por tanto la Capital tendría potencial de albergar solo cerca de 8,1 millones de habitantes¹³.

Otros estudios enfatizan la relación de la Capital con la Sabana en términos de la localización poblacional: “Algunas cifras que sustentan la importancia de contar con procesos de planificación conjuntos son las siguientes: de los 2.397.511 habitantes del Departamento de Cundinamarca¹⁴, el 52% de la población se encuentra ubicada en tres provincias, Soacha (19,5%), Sabana Centro (17,5%) y Sabana Occidente (15,0%)¹⁵.”

1.2.2. Aspectos socioeconómicos de la región

De acuerdo con la Cámara de Comercio, la Región Capital Bogotá Cundinamarca cuenta con una población cercana a los 9,1 millones de habitantes, sexta en América Latina, participa con el 32% del Producto Interno Bruto PIB, y concentra el 31% de la base productiva nacional.

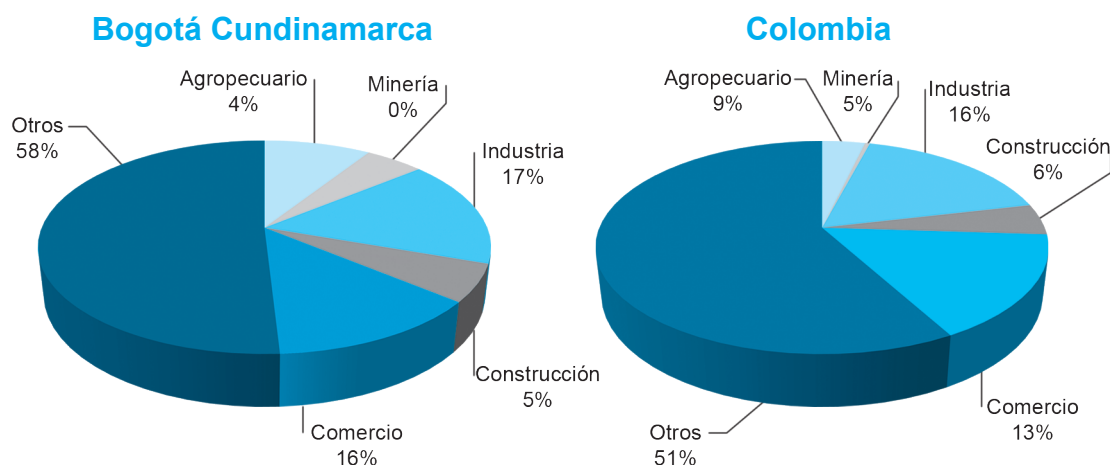
12 Secretaría Distrital de Planeación SDP. POT Diagnóstico de ciudad, 2010.

13 El Tiempo. Separata Proyecciones de Población e indicadores demográficos de Bogotá. Secretaría Distrital de Planeación, abril 2009.

14 Ibídem.

15 Los municipios que integran la provincia de Soacha son: Soacha y Sibaté; la provincia de Sabana Centro: Chía, Cota, Tenjo, Sopó, Cajicá, Tabio, Tocancipá, Zipaquirá, Gachancipá, Nemocón, Cogua; y la provincia de Sabana Occidente: Funza, Madrid, Mosquera, Bojacá, Zipacón, Facatativá, El Rosal y Subachoque.

Gráfica 1
Producto Interno Bruto, 2007



Fuente: DANE – Cuentas Nacionales Departamentales, julio 2008.

La base económica de la región está diversificada, siendo los sectores industrial y de servicios más representativos en Bogotá, y el primario para el Departamento, sin incluir los 19 municipios de la Sabana¹⁶. Es importante anotar que “el 80% del PIB se produce y se consume en su interior¹⁷”.

La estructura empresarial de la región está compuesta en un 89% por microempresas, 9% pequeñas, 2% medianas y 1% grandes. El 85% de las empresas se localiza en Bogotá, mientras que en Cundinamarca, el mayor número se encuentra en Soacha¹⁸, Girardot, Fusagasugá, Chía y Facatativá¹⁹.

En cuanto a la base productiva el estudio del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto MURA, señala que “esta se transforma a medida que los municipios se alejan del Distrito. En este sentido los municipios ubicados en el primer anillo (Chía, Cota, Funza, Mosquera, Soacha) presentan una estructura económica basada en la industria manufacturera y de servicios; por su parte, los municipios situados en el segundo anillo (Tocancipá, Cajicá, Madrid y Sibaté) se especializan en actividades del sector industrial manufacturero, agricultura y floricultura; finalmente, los municipios pertenecientes al tercer anillo (Bojacá, Tabio, Zipaquirá, Subachoque, El Rosal, y Facatativá) basan su economía en el sector agrícola y agroindustrial”.

16 Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto, MURA 2009.

17 Garay LJ, Molina H. De la ciudad a la región, Contraloría Distrital de Bogotá, 2003.

18 Soacha presenta el 25,6% de las empresas del departamento SDP. Alonso, Óscar. Bases para el análisis prospectivo de la región metropolitana de Bogotá, 2009.

19 Cámara de Comercio, Observatorio de la región Bogotá Cundinamarca, Nov. 2009.

Cuadro 2
Industria 2007
Producción bruta
Miles millones de pesos

Cundinamarca

Bogotá

CIUU	descripción	millones \$
15	Productos alimenticios y de bebidas	3.712.596
24	Sustancias y productos químicos	1.460.789
26	Productos minerales no metálicos	1.412.538
25	Productos de caucho y de plástico	700.399
21	Otros productos minerales no metálicos	500.365
28	Productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo	347.677
36	Muebles; industrias manufactureras ncp	314.855
29	Maquinaria y equipo ncp	307.274
27	Productos metalúrgicos básicos	257.791
31	Maquinaria y aparatos eléctricos	182.429
34	Productos textiles	86.396
17	Vehículos automotores, remolques y semirremolques	55.449
20	Productos de madera	54.020
19	Curtido y preparado de cueros; calzado; artículos de viaje, maletas	46.733
22	Actividades de edición e impresión y de reproducción de grabaciones	33.435
Total departamento		9.472.746

La división 36 incluye la división 16.

CIU	descripción	millones \$
15	Productos alimenticios y de bebidas	7.167.882
34	Productos textiles	4.237.675
24	Sustancias y productos químicos	3.825.731
25	Productos de caucho y de plástico	2.640.401
22	Actividades de edición e impresión y de reproducción de grabaciones	2.459.422
17	Vehículos automotores, remolques y semirremolques	2.388.698
36	Muebles; industrias manufactureras ncp	1.245.132
28	Productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo	1.093.145
31	Maquinaria y aparatos eléctricos	1.089.602
18	Prendas de vestir; preparado y teñido de pieles	898.302
26	Productos minerales no metálicos	850.299
29	Maquinaria y equipo ncp	815.424
21	Otros productos minerales no metálicos	652.873
27	Productos metalúrgicos básicos	650.003
19	Curtido y preparado de cueros; calzado; artículos de viaje, maletas	486.510
Subtotal Participación		30.471.098
Total departamento		31.385.847

La división 36 incluye las divisiones 22 y 32.

* Descripción modificada

Fuente: DANE – Encuesta Anual Manufacturera, Bogotá 2009.

La fortaleza industrial de la región capital está centrada en los productos alimenticios, bebidas, textiles, y químicos, caucho y plástico, sectores claves de producción para la región. A un nivel más bajo, figuran vehículos y muebles, como factores de producción neta para la región. Una particularidad es la alta producción que generan actividades de edición, impresión y reproducción de grabaciones.

Los *cluster* identificados en Bogotá-Cundinamarca considerados de “talla mundial”, con base en el grado de desarrollo y nivel de sofisticación son²⁰: Farmacéuticas, Cosméticos, Tecnologías de la Información, Maquinaria y equipos electrónicos, Automotores, autopartes y otros equipos de transporte; con nivel medio de sofisticación: Calzado y cuero, Joyería y metales preciosos.

En relación con la localización industrial, Bogotá a 2007 concentra más de 85% de las grandes industrias de Bogotá-Cundinamarca, y el 95% de las medianas y pequeñas²¹.

Cuadro 3
Empresas industriales por tamaño

Jurisdicción	Grandes	Medianas	Pequeñas	Microempresas	Total
Bogotá	52	228	1645	10.482	12.407
Soacha	2	5	17	121	145
Fusagasugá			1	29	30
Chía	1		8	56	65
Zipaquirá			7	53	60
Cajicá	3	2	2	33	40
Resto	3	6	29	156	194
Total	615	241	1.709	10.930	12.941

Fuente: Localización de la actividad económica y fiscalidad: el caso de Bogotá y los municipios cundinamarqueses²².

El Modelo de Ocupación Territorial de la Sabana, MOT plantea una sobreoferta de suelo industrial en estos municipios, de cerca de 10.000 hectáreas, “a lo largo de cinco corredores que, de seguir la lógica actual, serán continuos en el largo plazo: Autopista Medellín, Autopista Norte – Carretera Central del Norte, Transversal de la Sabana, Mosquera-Madrid, y Soacha-Sibaté”.

20 El Informe Nacional de Competitividad, 2009-2010 realiza un balance de las regiones clasificadas por el Banco Mundial como regiones diversificadas de clase mundial.

21 SDP, Alonso, Óscar. Bases para el análisis prospectivo de la región metropolitana de Bogotá, 2009.

22 Cifras del trabajo de Rodríguez, et al. Informe Final 2008.

En cuanto al comercio exterior, es relevante que a pesar de los esfuerzos por diversificar mercados, estos se concentran en Estados Unidos, Venezuela y Ecuador, representando cerca del 70% de los destinos principales de las exportaciones.

Cuadro 4
Principales productos de exportación (2007-2009)
Miles de dólares
Bogotá - Cundinamarca

Partida	Descripción *	enero - diciembre		
		2007	2008	2009
0603	Flores cortadas para ramos (frescos o secos).	892.738	945.670	892.738,29
3004	Medicamentos.	181.830	158.583	181.830,14
0901	Café.	124.623	113.076	124.623,17
8504	Transformadores y convertidores eléctricos.	124.307	116.799	124.307,16
3212	Pigmentos incluidos los de preparación de pinturas.	121.330	85.201	121.330,22
2701	Hulla, briquetas y combustibles sólidos similares.	115.524	60.429	115.524,32
4901	Libros, folletos e impresos similares, incluso en hojas sueltas.	104.699	124.316	104.698,97
4818	Papel y cartón de uso doméstico o higiénico.	101.878	115.632	101.877,95
3304	Preparaciones de belleza, maquillaje y cuidado de la piel.	85.023	90.790	85.023,10
3923	Artículos para envasado o cierre plástico.	81.709	70.066	81.709,01
8704	Vehículos para transporte de mercancías.	77.894	96.676	77.894,30
2710	Aceites de petróleo o mineral excepto crudos.	76.195	139.456	76.195,40
8708	Autopartes de vehículos automóviles.	73.439	74.542	73.439,10
6004	Tejidos de punto de anchura > a 30 cm, con contenido elástico de 5% en peso.	66.868	110.788	66.867,93
3303	Perfumes y aguas de tocador.	65.968	69.356	65.967,65
Subtotal principales productos		2.288.059	2.302.024	2.228.059
Participación %		41,9	38,4	49,1
Total departamento		5.323.099	5.994.005	4.542.122

*Descripción modificada por OEE, Mincomercio.
Fuente: DANE, Febrero de 2010.

Entre los años 2007 y 2009, resaltan las exportaciones de flores en el caso de Cundinamarca, y de medicamentos en Bogotá. Estos últimos aumentan de manera significativa, según se observa en las siguientes graficas.

Cuadro 5
Principales productos de importación, 2007-2009
Miles de dólares

Cundinamarca

Partida	Descripción	enero-diciembre		
		2007	2008	2009
8703	Automóviles de turismo para transporte de personas.	699.691	618.481	492.553
8704	Vehículos para transporte de mercancías.	318.001	269.422	170.164
8471	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades.	66.641	144.596	153.201
8430	Las demás máquinas y aparatos para trabajar y manipular tierra o minerales.	29.549	21.979	63.601
8429	Máquinas mecánicas de alto rendimiento para construcción.	80.783	94.802	60.625
7304	Tubos y perfiles de hierro y acero sin soldadura.	12/454	89.406	51.719
1005	Maíz.	67.421	74.708	48.790
3901	Polímeros de etileno en formas primarias.	61.681	69.630	44.533
1001	Trigo y morcajo (tranquillón).	73.028	112.383	38.270
2710	Aceites de petróleo o mineral excepto crudos.	45.672	37.318	37.872
8414	Bombas de aire o de vacío.	13.652	15.450	37.390
8415	Máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire.	18.208	23.509	25.263
8701	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 87.09).	160.064	45.373	24.755
3907	Poliacetares, resinas epoxi y demás poliésteres.	32.378	40.404	24.572
4810	Papel y cartón estucados por una o las dos caras con caolín.	39.768	49.208	24.507
Subtotal principales productos		1.718.989	1.706.759	1.296.816
Participación %		40,5	41,3	46,4
Total departamento		4.247.117	4.134.703	2.796.023

Bogotá

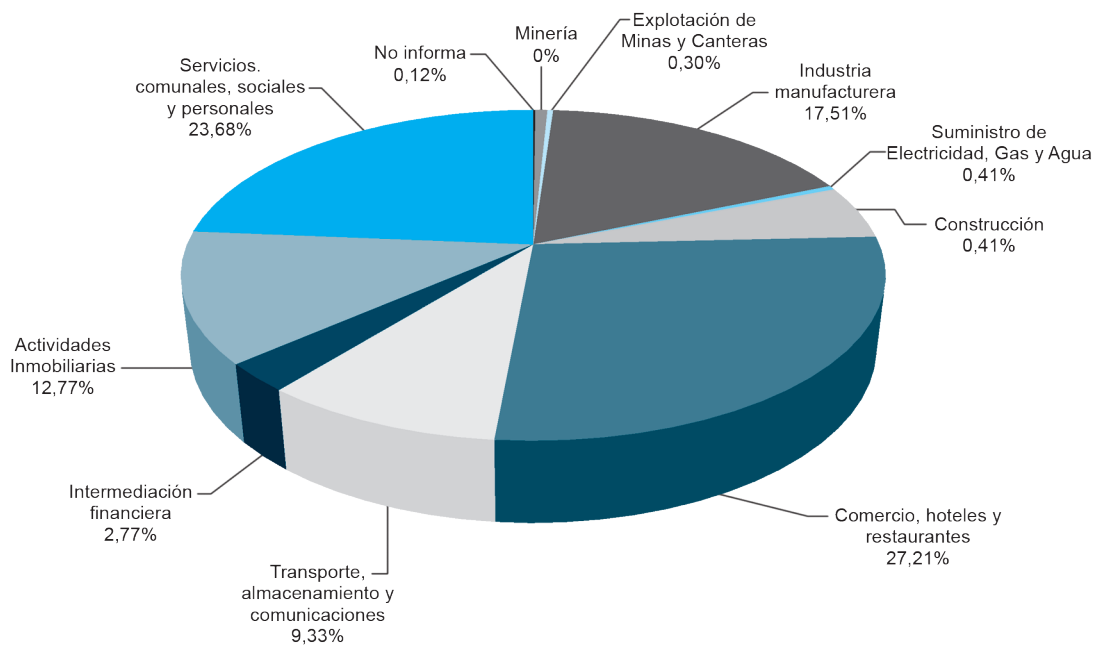
Partida	Descripción	enero-diciembre		
		2007	2008	2009
8802	Las demás aeronaves; vehículos espaciales y sus vehículos de lanzamiento.	540.535	1.037.504	2.204.927
8517	Teléfonos, incluidos los teléfonos móviles (celulares).	1.401.418	1.453.237	797.184
3004	Medicamentos.	449.200	600.449	704.282
8471	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades.	765.414	853.345	694.189
8703	Automóviles de turismo para transporte de personas.	701.778	486.368	454.295
3002	Sangre para usos terapéuticos.	174.015	224.713	326.673
8443	Máquinas y aparatos para imprimir mediante caracteres de imprenta.	166.573	208.518	164.223
9018	Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinaria.	119.616	142.971	158.276
8803	Partes de los aparatos para hacer maquetas y modelos reducidos.	211.249	192.526	157.131
8708	Autopartes de vehículos automóviles.	176.989	176.794	150.364
8704	Vehículos para transporte de mercancías.	281.706	210.121	150.063
8525	Emisores de radiodifusión o televisión, reproducción de sonido incorporado.	138.713	136.879	129.200
8528	Aparatos receptores de televisión.	77.120	92.351	124.880
9021	Artículos y aparatos de ortopedia.	80.562	101.775	122.032
8413	Bombas para líquidos, elevadores de líquidos.	77.618	101.685	121.814
Subtotal principales productos		5.362.508	6.019.235	6.459.534
Participación %		43,5	41,8	46,2
Total departamento		12.340.923	14.408.171	13.972.164

*Descripción modificada por OEE, Mincomercio

Fuente: DANE, Febrero de 2010, en Bogotá Cundinamarca Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En el ámbito de las importaciones, los automóviles de turismo, máquinas de alto rendimiento para la construcción, maíz, polímeros de etileno, aceites de petróleo o minerales no crudos, el papel y el cartón, son los más representativos. En la Capital, los sectores más dinámicos son aeronaves, vehículos espaciales, aparatos telefónicos y celulares, y vehículos de transporte.

Gráfica 2
Población ocupada por rama de actividad económica,
Bogotá, Área Metropolitana
Promedio 2009



Fuente: DANE – Gran Encuesta de Hogares, enero de 2010.

En cuanto al mercado laboral, se puede anotar que Bogotá pasó de tener una tasa de desempleo mayor al 18% en 2001 al 11,4% en 2009, por debajo del 12% nacional, y del 13% de las 24 ciudades más importantes del país.

Según la Encuesta de hogares²³ la ocupación laboral es así: el 67% de la población se encuentra empleada u ocupada, en los sectores de comercio o de hoteles 26,9%, servicios a empresas y personales 23,9%, e industria 17,7%. El restante 33% se reparte principalmente en actividades Inmobiliarias, de Transporte, almacenamiento y comunicaciones, así como de intermediación financiera.

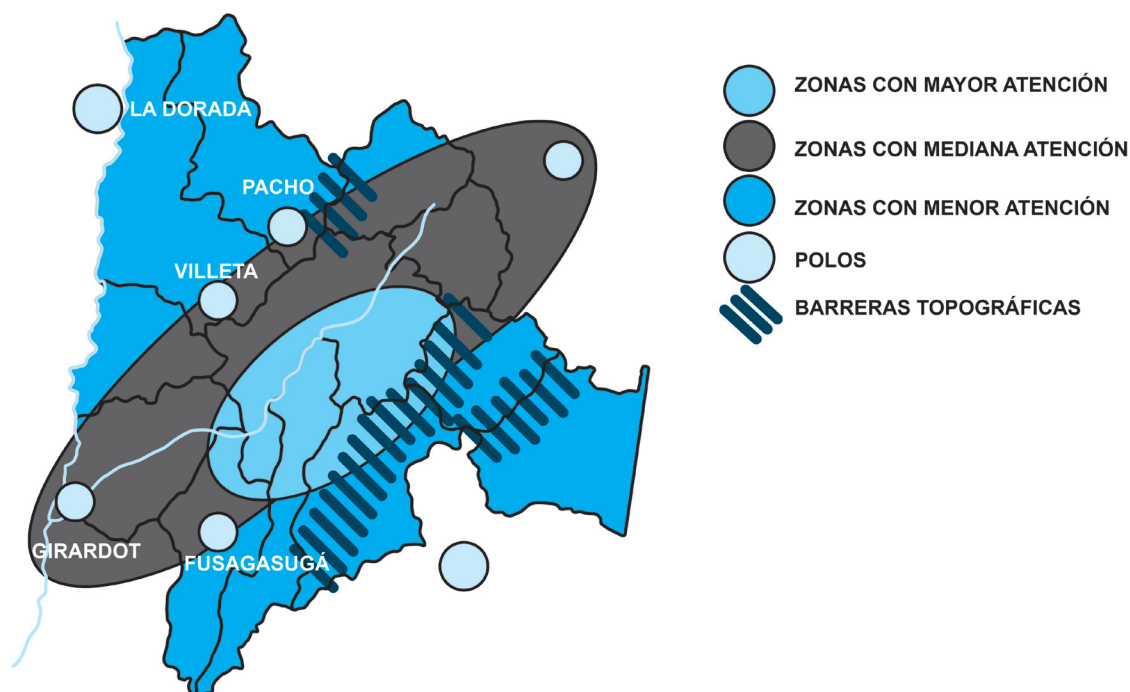
Por otra parte, la pobreza sigue siendo un factor preocupante en la región. En Bogotá se mantiene alrededor del 22% según el informe del Departamento Nacional de Planeación, DNP, sobre cifras de pobreza, indigencia y desigualdad de 2010. El estudio de seguridad humana realizado por UNCRD señala las fuertes brechas de

23 Publicada por el DANE en el mes de enero de 2010.

pobreza en la región, aquellos municipios cercanos a la Capital cuentan con indicadores bajos de pobreza entre el 7 y 13%, mientras que municipios lejanos alcanzan niveles cercanos al 70%²⁴.

El desequilibrio en la región también se concreta en la ausencia de una oferta de servicios básicos y de infraestructura que articule a los municipios de poca influencia de la Capital y de los subcentros de desarrollo de la región. En el siguiente mapa se visualiza el desequilibrio territorial respecto a los niveles de atención y las variables socioeconómicas y de infraestructura²⁵:

Figura 5



Tomado de UN Hábitat.

El informe UN Hábitat, afirma sobre la Capital, que “entre las 20 localidades de Bogotá existen desigualdades extremas respecto al desarrollo humano. Mientras las localidades del norte como Chapinero, Usaquén y Teusaquillo se ubican entre el 0% y el 20% correspondiente al promedio de pobreza de los países del mundo donde

24 Como la Peña 68,49%.

25 Tomado de: Proyecto de Valoración de la Situación de Seguridad Humana como Insumo a las Políticas de Desarrollo y Planeamiento Regional y Local en Bogotá-Cundinamarca. BORRADOR Diciembre de 2007. Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca.

el desarrollo humano es el más alto, otras localidades como Ciudad Bolívar, Usme y San Cristóbal, Santafé y Bosa se ubican entre el 50% y el 70% correspondiente al promedio de los países del mundo donde el desarrollo humano es bajo. Las primeras tres localidades del norte representan el 10,68% de los habitantes de la ciudad, y las cinco últimas del sur, representan el 29,08% de la población total de Bogotá. Lo anterior muestra que existe una conexión o interdependencia entre el desequilibrio intraurbano de Bogotá y el desequilibrio intrarregional²⁶.

El proceso de migraciones hacia el interior del país ha impactado considerablemente las condiciones de vida de muchos de los municipios y localidades de la Capital. La dinámica ha sido permanente “Con respecto a Bogotá, con un índice de 3,18, (como receptor) recibe aproximadamente el 60% de la población migrante de toda la vida, la cual proviene de la Región Central, siendo la distribución de Cundinamarca, la más relevante, por cuanto aporta cerca del 24,2% de los migrantes. Dentro de la tipología de departamentos expulsores de población, vale la pena mencionar al departamento del Tolima con un índice de 0,32 es catalogado como expulsor de población”²⁷.

Un aspecto para resaltar es el del abastecimiento alimentario²⁸. Diariamente se comercializan en la Capital 7.640 toneladas. El suministro de alimentos a Bogotá corresponde en un 33% al anillo conformado por los municipios de la Sabana, un 44% a los otros municipios de Cundinamarca, Meta, Boyacá y Tolima y el resto corresponde a otras zonas del país y del exterior²⁹.

Cuadro 6
Origen Geográfico de los Alimentos por Zona

	Volumen Ton.	Participación
Primer anillo	924.931	33%
Segundo anillo	1.236.575	44%
Tercer anillo	639.171	23%
Total	2.800.677	100%

Fuente: SDDE, PMASAB, 2005.

26 Hábitat y Pobreza. Los Objetivos de Desarrollo del Milenio desde la Ciudad. Fabio Giraldo, Jon García, Alfredo Bateman, Andrés Alonso. ONU-Hábitat. 2006.

27 Según censo DANE 2005.

28 Desarrollado ampliamente en el documento Aportes para la política pública de seguridad alimentaria y nutricional y la política pública distrital de productividad, competitividad y desarrollo socioeconómico, para Bogotá, D.C.

29 Documento Técnico de Soporte PMABSA, 2005.

El complejo sistema de la cadena, en el marco del Plan Maestro de Abastecimiento y Seguridad Alimentaria el PMASAB, está organizado alrededor de 33 productos básicos de la canasta básica de alimentos de Bogotá, específicamente con 9 cadenas³⁰ que involucra una red de producción, transformación, distribución y comercialización, que incluye 1.800 mayoristas, 4.800 procesadores, la mayoría pequeños y medianos productores, y 135.000 detallistas, especialmente pequeños comerciantes.

Su estructura está soportada en agorredes, concebidas por redes rurales de producción y de integración de gestión de vecindad, que organizan el suministro y procesamiento desde y para una subregión, y que integran la operación logística de campo, nodos logísticos y CIPAS _Centros Integrados de Producción Agropecuaria_, mercados campesinos, y plataformas logísticas. Según el estudio del MOT, en los municipios de la Sabana se concentra el 37% de los cultivos transitorios de Cundinamarca; cerca del 70% de la producción de hortalizas. Todos los cultivos transitorios que genera la Sabana los consume el Distrito, sin embargo, no alcanza a satisfacer la demanda capitalina, la cual es complementada por los departamentos de Tolima, Meta y Boyacá. El precio justo para productores y consumidores es una constante preocupación de la política pública y de los ciudadanos³¹.

El sistema hídrico, y el sistema de áreas protegidas es otro tema relevante. Resulta de vital importancia la conectividad física y funcional de los diversos ecosistemas de la región Bogotá-Cundinamarca. El sistema de abastecimiento de aguas para Bogotá depende en más del 90% de fuentes que se encuentran en diferentes municipios de la Región.

La problemática del río Bogotá es evidente. Se calcula que “Bogotá es responsable de más del 92% de la contaminación del río, siendo la principal causa de la altísima contaminación del mismo la descarga de las aguas residuales (domésticas e industriales), la cual se lleva a cabo, principalmente por los ríos Juan Amarillo, Fucha y Tunjuelo. La contaminación no sólo se refleja en las condiciones físico-químicas y biológicas del río, ella afecta de manera especial las condiciones sociales y económicas de la población asentada en sus riberas. El área de influencia directa de la descontaminación del río se estima en cerca de 84.316 ha, de las cuales 31.117 (38,1%) en la cuenca alta, 25.115 (29,8%) en la cuenca media y 27.084 (32,1%) en la cuenca baja. Esta área incluye tanto sectores urbanos y suburbanos del borde occidental de Bogotá, como una serie de cabeceras municipales y centros poblados menores, y una zona rural de población dispersa a lo largo del río”³².

30 Cadenas: carne de res, lácteos, frúver, panela, abarrotes, cereales, granos, papa, huevos, y pollos.

31 Mesa 1 Gestión del Territorio. Foro Política de Desarrollo Económico, julio 2010.

32 MOT.

1.3. Los procesos de integración regional

No es nueva la preocupación por avanzar en la integración de Bogotá con su entorno. Diversas iniciativas han abordado la conceptualización de este proceso, que pasan por planteamientos como los de metropolización, que consideraba la Sabana de Bogotá como un territorio cuya integración era evidente, hasta las actuales tendencias que sitúan la cuestión en términos de Ciudad Región, y en lo estratégico de Región Capital, integrando el Distrito y el Departamento en un solo territorio.

La constitución de la Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca (MPRBC) entre la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), en 2001, con el concurso del sector privado, contó con los consensos necesarios para revisar conjuntamente la región, y en particular los temas relacionados con la productividad y la competitividad de Bogotá-Cundinamarca. La MPRBC orientó por 9 años la discusión sobre la planificación del territorio y la integración regional. Durante su vigencia se estableció el Consejo Regional de Competitividad, CRC, orientado a la formulación y ejecución de un Plan de Competitividad Regional, que articula los sectores público y privado, la CAR, y 1.800 organizaciones, que además de los anteriores, incluye representantes de sectores como el académico, cívicos y sociales, de Bogotá y Cundinamarca, para liderar la cooperación conducente a lograr metas de producción y exportación, desarrollo tecnológico, creación de cadenas productivas y aumento de la competitividad.

El propósito del trabajo de la MPRBC, así como el de la CRC, se centra en que la región Bogotá-Cundinamarca “sea más integrada y productiva, que el ingreso per cápita sea mayor y más equitativo, y que la población _especialmente la más vulnerable_ tenga acceso a los servicios sociales necesarios para su desarrollo de manera que la calidad de vida de la población se convierta en la expresión superior de la competitividad del territorio”.

Como se anotó anteriormente, el proyecto de la Mesa de Planificación Regional Bogotá-Cundinamarca aportó una base sustantiva en la definición de escenarios sobre el crecimiento de la Capital y definió el modelo que sería incorporado en el POT a partir de 2000, basado en un enfoque desconcentrado y de red de ciudades en el territorio, que permitiría y facilitaría un mayor equilibrio socioeconómico, y ambiental.

Así mismo, fijó las bases de proyectos de gran escala, que serían incorporados en el ámbito de trabajo del Consejo Regional de Competitividad. Su reiterativo interés

en formular una visión compartida de futuro en la región, permitió a la CRC contar con los elementos estratégicos para identificar proyectos y prioridades, y superar aspectos críticos identificados para aumentar los niveles de desarrollo de la región.

Entre las que considero herramientas para la construcción del Plan Estratégico Regional, se planteó prioritariamente la necesidad de contar con instrumentos jurídicos, una adecuada infraestructura vial, equipamientos comunitarios, una malla ambiental con corredores biogeográficos, y proyectos estructurantes, prestando especial interés al río Bogotá, acueductos subregionales, Puerto Salgar, Aeropuerto Eldorado, Tren de cercanías y transmilenio a Soacha, principalmente³³.

La CRC definió como visión a 2019 que “Bogotá y Cundinamarca serán la región de Colombia más integrada institucional, territorial y económicamente, con una base productiva diversificada enfatizada en servicios especializados y agroindustria, articulada al mercado mundial, para ser una de las cinco primeras regiones de América Latina por su calidad de vida”.

La formulación del Plan Regional de Competitividad o Agenda Interna, plantea como objetivo “crecer a un ritmo de al menos 5% anual para que la región integre su geografía económica, estimule los sectores con mayores potencialidades para el crecimiento y su integración al mercado internacional, nacional y regional...”³⁴.

Definió cuatro estrategias para gestionar el territorio y la economía regional: i) desarrollar la organización institucional y política para promover la integración económica de Bogotá y Cundinamarca como ciudad-región; ii) concertar y gestionar proyectos de interés común entre Bogotá, Cundinamarca y sus regiones vecinas; iii) estructurar la red de ciudades para la articulación regional y la cooperación con otras ciudades del país y del mundo, y iv) garantizar la sostenibilidad de las finanzas territoriales y de la inversión.

Los énfasis del Plan se sitúan en cinco objetivos estratégicos:

- 1) Incrementar las exportaciones de Bogotá y Cundinamarca.
- 2) Posicionar a Bogotá y Cundinamarca como uno de los mejores destinos de inversión en Latinoamérica.
- 3) Fortalecer el desarrollo de la economía regional mediante la organización

33 Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, UNCRD- Secretaría Distrital de Planeación. Balance de la Política de Integración Regional e Internacional de Bogotá, No. 6, 2001-2007.

34 Consejo Regional de Competitividad. Bases del plan regional de competitividad 2004 – 2014.

- de las empresas en cadenas productivas u otras formas de agrupamiento empresarial.
- 4) Convertir el recurso humano y la ciencia y la tecnología en los principales factores generadores del desarrollo de la economía regional.
 - 5) Construir la capacidad institucional para gestionar el territorio y la economía regional.

El Plan contempla un total de 20 estrategias, 36 líneas de acción y una agenda de 99 proyectos, de los cuales 38 fueron priorizados, concentrándose en cinco temas estratégicos: exportaciones, atracción de inversión, cadenas productivas, relación con otras regiones, y ciencia, tecnología e innovación.

La conformación de la coalición regional de servicios para la competitividad, ha permitido centrarse concertadamente alrededor de dimensiones como salud, telecomunicaciones, industrias culturales, construcción de obras públicas, turismo, logística, y educación superior.

Priorizando, la CRC estableció la formulación del plan distrital de ciencia y tecnología, los núcleos de conocimiento alrededor de 7 cadenas productivas, vigilancia tecnológica, la formulación y puesta en marcha de proyectos estructurantes para la competitividad, como: modernización del Aeropuerto Eldorado, Región Bilingüe, MEGA, Simplificación trámites, Plan de logística regional, Obras de Infraestructura y conectividad, Coalición Regional de Servicios, Agencia Invest In Bogotá, Centro de Emprendimiento, Bogotá Región Turística, y los planes provinciales de competitividad Sabana Centro, Sumapaz, Soacha, Oriente y Guavio.

1.3.1. La Región Capital en los acuerdos políticos

Un impulso definitivo al proceso de integración lo constituye la voluntad política de los mandatarios actuales de las administraciones de Bogotá y Cundinamarca, quienes se comprometieron con promover la Región Capital. Sus propuestas fueron plasmadas en los Planes de Desarrollo, para que por esta vía se contara con metas conjuntas. Así mismo, el acuerdo de voluntades se plasma en un convenio entre las partes que ratifica una decisión de las partes que permite sentar bases sólidas para dicha integración.

En los planes se presentan estas directrices:

El Plan de Desarrollo **Bogotá Positiva**, propone como metas regionales:

- Constituir una empresa de desarrollo territorial para la Región Capital: Hábitat Región.
- Crear la Región Administrativa de Planificación Especial.
- Poner en funcionamiento una instancia regional de coordinación para la planeación, gestión, y operación de los proyectos de Región Capital.
- Ejecutar 8 proyectos gestionados con entes territoriales.
- Construir un escenario multipropósito.
- Adecuación del Palacio San Francisco como instituto de las artes.
- Poner en funcionamiento el Macroproyecto urbano regional del Aeropuerto.
- Formular el plan estratégico 2038.
- Realizar un estudio de factibilidad de un relleno sanitario regional.
- Entregar 21 millones de m³ de agua potable a otros municipios.
- Habilitar 214 hectáreas con troncales de acueducto y alcantarillado en el Macroproyecto Soacha.
- Generar 20.000 VIS a través de Macroproyecto Soacha.
- Fortalecimiento de la capacidad de respuesta a las emergencias en la región capital.
- Diseñar convenio para extender NUSE 123 a la región capital.
- Fortalecer la capacidad de respuesta del servicio de bomberos en la región capital.

Así mismo el Plan de Desarrollo prevé la coordinación de los niveles nacional, regional y local. Para ello propone fortalecer las instancias de concertación y avanzar en la consolidación de la Región Capital, y promover espacios permanentes de discusión y concertación con el Gobierno Nacional, la Corporación Autónoma Regional y los departamentos y municipios de la Región Central, alrededor de temas estratégicos para Bogotá, D.C., con el propósito de desarrollar esquemas de solidaridad y corresponsabilidad en lo que se refiere al desarrollo integral de la región y del país³⁵.

Por su parte, el Plan de Desarrollo departamental Cundinamarca Corazón de Colombia 2008 – 2012 prevé como metas:

- Crear una Instancia de Planificación Regional – Región Administrativa y de Planificación Especial (RAPE).

35 Art. 42 Instancias y Mecanismos de Coordinación Plan de Desarrollo Bogotá Positiva, 2008-2012.

- Constituir una instancia regional de coordinación para la planeación, gestión y operación de los proyectos de la Región Capital – Empresa de Desarrollo Territorial.
- Gestionar la Agenda Común – 21 temas prioritarios dispuestos en 6 ejes: Desarrollo institucional, Competitividad, y desarrollo económico, Seguridad, paz y convivencia, Sostenibilidad ambiental, Hábitat, servicios públicos, y Movilidad para la integración.

Los avances alrededor de temas estratégicos entre las dos administraciones han sido resultado de un proceso de discusión y gestión conjunta, y en los distintos frentes de la agenda se cuenta con compromisos y acciones en curso, vale destacar entre otros, la armonización de los POT con los municipios de la Sabana, el modelo de ocupación territorial, y aquellos relacionados con infraestructura vial como metro, tren de cercanías, SITP, el MURA, cambio climático, abastecimiento y seguridad alimentaria, y vivienda, entre otros. La agenda conjunta se trabaja con dinamismo, y los proyectos en curso permiten mostrar con satisfacción acciones y resultados concretos de intervención de las dos administraciones. Se trabaja estrechamente en la formulación de la ley de regiones en la que se enmarcaría la Región Capital, como instancia para la entidad administrativa de planificación regional.

Las iniciativas del gobierno nacional entrante alrededor de la ley orgánica de ordenamiento territorial LOOT, serán sin duda, escenario de discusión de esta agenda conjunta entre las administraciones de Bogotá y Cundinamarca, que deberán contar con el concurso del sector privado y de organizaciones de la sociedad civil³⁶. La experiencia de la región Caribe, está siendo tratada en el marco de las acciones que se trabajan por parte de los actuales actores institucionales.

Lo anterior, cobra mayor relevancia al considerar las propuestas de la agenda ciudadana, y del foro ciudadano de la política de desarrollo económico, en que se plantea una mayor necesidad de planificación y ordenamiento territorial incluyente, participativo, pedagógico³⁷, y con un mayor liderazgo del Distrito para abordar la Región Administrativa de Planificación RAP, y en general lo territorial.

La siguiente matriz es un resumen de las iniciativas sobre este proceso, la cual incluye la Mesa Regional de Planificación, la Comisión Regional de Competitividad, el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, y las propuestas de Región Capital, y la de Región Central³⁸.

36 Mesa 1 Gestión del Territorio. Foro Política de Desarrollo Económico, julio 2010.

37 Consulta en Línea. Bogotá va adelante. Política de Desarrollo Económico del D.C.

38 Otros planteamientos, como el Modelo de Ocupación de la Sabana, MOT, entre otros - se plantean mas adelante.

Cuadro 7
Principales aspectos del proceso institucional de la integración regional

Antecedentes	Objeto	Realizaciones del proceso	Institucionalidad	Desarrollo socioeconómico	Medio Ambiente
<p>Mesa Regional de Planificación Bogotá-Cundinamarca MRPBC 2001-2007</p>	<p>Impulsar un proceso que "busca aumentar la productividad y la competitividad de este territorio, que el ingreso per cápita sea mayor y más equitativo, y que toda la población tenga acceso a los servicios sociales necesarios para su bienestar y desarrollo".</p>	<p>Se priorizaron los temas de: competitividad, movilidad, medio ambiente, seguridad alimentaria, y hábitat.</p>	<p>Creación de una instancia: la MRPBC entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) que discute, orienta la planificación e integración regional desde una perspectiva territorial, con soporte de UNCRD como secretaria técnica. Compes 3252 Políticas y estrategias para la gestión concertada de la región Bogotá Cundinamarca Contexto para la creación de una Región Administrativa y de Planificación Especial RAPE. seguida del Acto legislativo 1 de 2003 que la declara inexecutable en 2004 por procedimientos de forma. Impulso a la creación del Consejo Regional de Competitividad</p>	<p>Construcción de capacidad técnica e institucional para construcción de consensos y gestión de proyectos regionales, con base en una visión compartida Base de datos de 183 proyectos de carácter regional Agenda interna compartida entre la MRPBC y CRC alrededor de: apuestas productivas en agroindustria, servicios, industria y sectores promisorios Proyectos estratégicos: competitividad y turismo (22 movilidad (15), hábitat (16), e institucionalidad (3)</p>	<p>Sostenibilidad ambiental a partir del modelo regional descentrado 27 proyectos priorizados en medio ambiente, servicios públicos y agua</p>
<p>Consejo Regional de Competitividad: 2001</p>	<p>"Contar con un entorno favorable a la generación sostenible de riqueza de la región y una creciente calidad de vida para sus habitantes"</p>	<p>Definió una agenda, orientada a promoción de exportaciones, atracción de inversión, cadenas productivas, ampliación y diversificación de mercados, cultura de la productividad, proyectos de infraestructura, transformación productiva, y sostenibilidad ambiental, capital humano e innovación, desarrollo de clusters, y creación de mesas provinciales para la competitividad</p>	<p>Concebido como un espacio de articulación público – privada, entre Bogotá y Cundinamarca, mediante un acuerdo de voluntades que cooperan mediante un Acuerdo de Voluntades, y como uno de sus propósitos: Construir la capacidad institucional para gestionar el territorio y la economía regional</p>	<p>Plan Estratégico Exportador Regional PEER Agenda Regional de Ciencia y Tecnología Bases del Plan Regional de Competitividad³⁹ Proyectos estratégicos: Macroproyecto urbano regional del Aeropuerto Eldorado, "MURA" Seguimiento a las obras de infraestructura y conectividad: Tren de Cercanías Operación Estratégica Anillo de Innovación Navegabilidad río Magdalena Bogotá Sí Tiene Puerto</p>	

Antecedentes	Objeto	Realizaciones del proceso	Institucionalidad	Desarrollo socioeconómico	Medio Ambiente
<p>Plan de Ordenamiento Territorial POT D.C. 2004</p>	<p>El modelo de ocupación que se ha trazado la ciudad en el POT 2004, determina un Modelo de desarrollo desconcentrado, con el fortalecimiento de redes de ciudades y de un desarrollo armónico de la región</p>	<p>Plan Maestro de Movilidad con dimensión regional Plan maestro de Abastecimiento y Seguridad Alimentaria</p>	<p>Plantea la continuidad al proceso de construcción de la Región Bogotá-Cundinamarca, impulsado por la Mesa de Planificación Regional y por el Consejo Regional de Competitividad, como mecanismos soportados en la formulación de acuerdos y alianzas entre la nación, la región y el distrito.</p>	<p>Centralidades y Operaciones Estratégicas con escala metropolitana, regional, nacional e internacional. Gestión de proyectos económicos, el aprovechamiento sostenible del territorio, la movilidad inteligente y acciones estratégicas de planeamiento ambiental, servicios públicos, vivienda y equipamientos, sistemas de información regional, fortalecimiento institucional, participación ciudadana y seguridad alimentaria.</p>	<p>Área de Manejo Especial del río Bogotá Cerros Orientales Red de corredores de conectividad ecológica de escala regional Sistema hídrico, cauces de agua, humedales y sus rondas, zonas de recarga de acuíferos, lagos, lagunas y embalses Áreas de vegetación natural y preservación ambiental</p>
<p>Región Capital: Acuerdo de Voluntades, 2008</p>	<p>"Adelantar un proceso de integración regional y garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo integral y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo".</p>	<p>Se formalizó en un convenio, y se creó un comité interinstitucional entre Bogotá y Cundinamarca para promover las acciones previstas en el convenio. Se adelanta la formulación de un Proyecto de Ley para la Institucionalidad de la región capital, conducente a la constitución de la Región Administrativa de Planificación RAP. Se definieron 23 proyectos de acción conjunta:</p>	<p>Firma de un convenio entre los mandatarios de Bogotá y Cundinamarca. De resaltar dos propósitos del convenio: Constitución de la Región de Planificación Regional Creación de una instancia regional</p>	<p>Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Constitución de la Empresa de Transporte Férreo. Puerto multimodal de Puerto Salgar. Concesión de carreteras, Nacionales, Departamentales y Distritales. Plan de Movilidad Regional Extensión TM a Soacha Proyectos férreos: metro, tren metropolitano de la sabana, trenes turísticos y concesión de carga Ciudad Salud-Región. Región Turística. Plan de Logística Regional Corabastos Proyectos regionales de desarrollo urbano y vivienda Otros proyectos: Palacio San Francisco, Cárcel regional, Ciudadela de la justicia, Estadio e Hipódromo Regional</p>	<p>Proyecto Regional de Reforestación. Proyecto de Silvicultura a gran escala Descontaminación del río Bogotá. Proyecto Regional de Acueductos. Proyecto Regional de Disposición de Residuos Sólidos</p>

Continuación Cuadro 7
Principales aspectos del proceso institucional de la integración regional

Antecedentes	Objeto	Realizaciones del proceso	Institucionalidad	Desarrollo socioeconómico	Medio Ambiente
<p>Región Central, acuerdo de voluntades 2004</p>	<p>Establecer alianzas de cooperación supradepartamental, fortaleciendo la economía, el talento humano y desarrollo sostenible, desconcentrando el desarrollo y transfiriendo los beneficios a toda la población.</p>	<p>Temas acordados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competitividad Medio Ambiente • Turismo • Ordenamiento territorial • Hábitat 	<p>Acuerdo de voluntades entre los mandatarios de Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima y sus ciudades capitales: Villavicencio, Tunja e Ibagué.</p>	<p>Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad de la Región Central Modelo de Prospectiva Estratégica de la Región Central Catálogo de Productos Turísticos de la Región Central</p>	<p>Lineamientos de Política Ambiental para la Región Central.</p>

CAPÍTULO II HACIA 2038

2.1. Visión, principios y objetivos

Existe una gran diferencia entre el territorio como una organización política delimitada, y el territorio como red de relaciones abiertas y de difícil demarcación. Esta diferencia es fundamental a la hora de definir políticas. Es una realidad, a veces no tan reconocida, que las delimitaciones territoriales existentes en el país o lo que entendemos como división político-administrativa, no se corresponde por ejemplo, con las realidades ambientales, o las actividades socioeconómicas establecidas en las mismas. Más aún, estas son objeto u origen de conflictos o tienden a convertirse en obstáculos que entorpecen las mismas dinámicas.

En principio, las divisiones administrativas, Distrito-Departamento, se superponen de manera artificial a la trama de relaciones territoriales, estas relaciones se amplían mas allá de los límites y siguiendo una lógica de intercambio difícil de identificar se estructuran en una fuerte dinámica económica, ambiental, cultural y política. En ese sentido, pueden identificarse al menos tres escenarios claros para la relación Distrito Departamento hacia el futuro, bases de la definición de una visión a 2038:

Consenso favorable a la integración o la transición hacia una región futura

Las entidades reconocen los esfuerzos realizados y trabajan por el logro de los objetivos comunes y la realización de los proyectos identificados como estratégicos. Se toman las decisiones que dinamizan con recursos las acciones de corto y mediano plazo. Se trabaja en plan de transición a 2038, que comprometa al menos los tres futuros planes de desarrollo, tanto del Distrito como del Departamento. Se ha creado la institucionalidad que da soporte y liderazgo al proceso de integración territorial. Se logran eliminar los obstáculos políticos y la voluntad de los gobernantes toma forma de un pacto territorial respetado y dotado de las herramientas que hacen posible lo deseable.

La frágil estabilidad o al vaivén de lo electoral

Aun sobre la base de reconocer como estratégico el proceso de integración, se desarrollan solo aquellos proyectos comunes y acciones que se orientan a lograr una mayor competitividad y mejor productividad, pero no se avanza en el desarrollo de la institucionalidad que lidere de forma eficaz los procesos de integración. Se deja

gran parte del proceso a la voluntad política del que viene y se posterga aquello que por ser de largo plazo no compromete los intereses del que gobierna hoy día. Se avanza en medio de una muy vulnerable estabilidad y el proceso se hace frágil ante los cambios políticos de cada cuatro años.

Caos o cada uno por su lado, el fracaso de lo estratégico

Los procesos de integración no se consideran realmente del interés común y los esfuerzos realizados se postergan indefinidamente. No se logra una voluntad política hacia el proceso y se generan conflictos que no permiten avanzar en lo que es estratégico actualmente. La ciudad y el Departamento rompen las relaciones dirigidas a fortalecer la integración y se postergan indefinidamente los proyectos que comprometen los recursos económicos de las administraciones, por largo tiempo.

Estos puntos de partida, sobre los cuales se considera que el primero debe ser la ruta para seguir, enmarcan la visión a 2038, entendiendo que esta propuesta debe considerarse en la visión integral de la política de desarrollo económico del D.C. Por otra parte, y base fundamental de la visión, está el reconocimiento del modelo desconcentrado de ciudades y nodos regionales, en el que se parte de la complementariedad de la Capital y el Departamento, y su fortaleza como Región.

2.1.1. Visión a 2038

Bogotá Cundinamarca constituye una *región integrada*, cohesionada en lo social; productiva y competitiva como territorio, y sostenible socioeconómica, y ambientalmente, con los más altos estándares de igualdad, calidad de vida, desarrollo y riqueza colectiva de América Latina.

2.1.2. Principios

Se busca que la política desde lo regional, se oriente desde tres principios básicos:

La *respetabilidad de los acuerdos*: avanzar en la integración sobre la base de la confianza mutua entre los distintos intereses es un desafío para alcanzar y base de todo el proceso. Desde esta perspectiva la política o las políticas que se desarrollen tendrían que reconocer como principio fundamental el respeto a los acuerdos logrados, a las alianzas construidas o a los pactos desarrollados.

La *cooperación*: los esfuerzos de la integración deben ser realizados a partir de la perspectiva de la acción conjunta, desde la construcción colectiva y la inclusión de los

intereses que los actores tienen. Se entiende que sobre la base de la voluntad política se establecen los mecanismos y herramientas que hacen factible y eficaz la cooperación.

La **sostenibilidad**: la visión de largo plazo de las políticas debe estar estructurada o enmarcada en acuerdos que le den sostenibilidad a los procesos, a los proyectos y a los recursos destinados al logro de los objetivos de la integración. Esta debe pensarse como un esfuerzo económico, político, social, ambiental y cultural, en donde las partes aportan los recursos necesarios para hacerla viable y sostenible.

2.1.3. **Objetivos**

Promover la *integración de la región capital Bogotá y Cundinamarca* a 2038, bajo una nueva institucionalidad territorial, conlleva un objetivo central, el de la búsqueda de oportunidades que permitan al territorio un mayor desarrollo socioeconómico, crecimiento con equidad e inclusión social.

Específicamente se propone:

1. Propiciar la concertación con los gobiernos nacional, departamental, distrital, y municipales de la región para la definición y puesta en marcha de una institucionalidad acorde con un proyecto de región a 2038.
2. Formular estrategias que permitan incorporar la dimensión regional en las políticas públicas del D.C.
3. Identificar mecanismos que propicien la equidad, la articulación y equilibrio, socioeconómico y ambiental del territorio.
4. Impulsar la participación del sector productivo, y de organizaciones no gubernamentales, en la planificación y ejecución de proyectos de integración regional.
5. Definir criterios e instrumentos que promuevan la modernización de la infraestructura para la movilidad, competitividad e integración a mercados del orden nacional e internacional.
6. Aportar elementos conceptuales y estratégicos que contribuyan a un ordenamiento y gestión del territorio, armónico y acorde con la integración regional.
7. Promover acciones que permitan a la región una transformación basada en la tecnología, innovación y comunicaciones.
8. Definir e impulsar intervenciones diferenciadas en el territorio, teniendo en cuenta las características subregionales de Cundinamarca, y su nivel de interacción con el Distrito Capital.

2.2. Ejes de política

Se entiende que los ejes de la política aquí presentados son los elementos estructurantes que se hacen imprescindibles para que la integración se constituya, no en una formulación cambiante al vaivén de la dinámica política, sino en un acuerdo, si se prefiere, un gran pacto territorial de largo plazo.

Estos posibles ejes de la política expresan un trasfondo de prioridades. Por un lado se necesita con carácter urgente que se avance decididamente en la integración, y que esta se vea reflejada en una institucionalidad eficiente y líder de los procesos. Se quiere así mismo destacar que los procesos de pactos territoriales o políticos, deberían entrar en una etapa de transición que recoja prioridades de corto y mediano plazo, que a manera de estrategias hagan posible o estructuren el escenario futuro.

2.2.1. *La integración eje central de articulación de la política*

Partiendo de la integración regional como eje estratégico de la política, la convergencia y el crecimiento económico encuentran en la posibilidad de impulsar el desarrollo económico y social del territorio, contribuyendo a fortalecer su capacidad de aporte al mejoramiento de las condiciones de vida, y a la inserción creativa, incluyente y competitiva a mercados regionales, nacionales e internacionales, en una perspectiva que en el largo plazo, le permita consolidar su posicionamiento, y constituirse en un ejemplo de integración exitosa ante el país y el mundo.

La integración produce unos círculos virtuosos en la innovación y la equidad, de tal forma que se convierte en condición fundamental para el objetivo del crecimiento con bienestar social, objetivo este que persigue la política de desarrollo económico del Distrito Capital.

El ámbito de integración regional parte de la premisa de buscar un mayor equilibrio territorial en aspectos sociales, económicos, culturales y ambientales. Esta integración material y virtual es lo que permite un desarrollo endógeno con base en una gran energía económica y social, el incremento de la productividad, la atracción de inversiones y la generación de empleo.

2.2.2. *Un nuevo escenario político-institucional en el territorio*

Un proceso de desarrollo que contemple como visión la construcción de un proyecto de integración regional, implica un escenario político institucional especialmente complejo. Es fundamental lograr un consenso social amplio en torno a las reglas de juego,

los derechos de propiedad y la toma de decisiones, así como la red de organizaciones que permitan el cambio institucional y los acuerdos básicos en torno al alcance del proceso, sus implicaciones, y los propósitos y acciones para conseguirlos. Para lograr el marco institucional adecuado es esencial tener como base un proceso político legítimo y confiable, basado en competencias institucionales y desarrollo de ciudadanía.

La experiencia fallida en torno a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial LOOT, así como la nueva propuesta del gobierno nacional, deben alentar formas institucionales que permitan acuerdos sólidos en torno a un gran proyecto de integración regional, y a la gestión decidida por obtener los soportes políticos y jurídicos que hagan viable la creación de una instancia político-administrativa regional, que en 2038 sea reconocida por su eficacia en la obtención de metas de cohesión social, política, y económica.

2.2.3. Transición hacia una región de oportunidades económicas

El desarrollo económico y social no es posible sin la existencia de oportunidades y capacidades. Estas deben ser lo suficientemente amplias y democráticas para que induzcan procesos de innovación, cambio tecnológico, e inversión, permitiendo el reconocimiento del aporte de las distintas formas de estructura empresarial, y de formas no tradicionales que contribuyen significativamente a la generación de empleo, trabajo, e ingresos. Estas oportunidades deben ser claras para todos los participantes para lo cual es indispensable un marco institucional, legal y práctico que lo garantice y lo promueva. Las oportunidades solamente se pueden materializar de manera amplia y democrática si una creciente masa de la población tiene capacidades reales que dependen del capital humano y social, lo cual justifica políticas orientadas a fortalecer estos aspectos claves para la prosperidad.

2.2.4. El camino a la sostenibilidad ambiental

El desarrollo sostenible constituye una pieza central de la formulación de la política de desarrollo económico, y este se expresa en el territorio. Es fundamental que la región introduzca este enfoque en la visión del desarrollo económico y social fundamentado en la productividad, la competencia leal, y la cooperación.

Un marco institucional consistente, permite abordar los desafíos de hacer compatible el desarrollo económico con el respeto a los sistemas naturales y el medio ambiente, que en el largo plazo garantizan la sostenibilidad misma de la región, por ello insistir en un cambio cultural que incentive prácticas sostenibles y apreciación de la preservación ambiental, constituye una tarea inmediata.

2.3. Metas, estrategias e instrumentos

La **meta central** a 2038, es la integración de la Región Capital, Bogotá-Cundinamarca. Esta meta requiere la puesta en marcha de cinco grandes **estrategias**: Convergencia de intereses regionales, Pactos territoriales para la integración y el desarrollo socioeconómico, Impulso a la Agenda Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación, Preservación de la estructura ecológica de la región, y Apropiación Social de la Integración Regional. Estas estrategias se contextualizan en el marco de una sólida institucionalidad que da soporte a la definición de instrumentos o mecanismos de acción que permitan la integración deseada.

2.3.1. Convergencia de Intereses Regionales

La institucionalidad que se requiere para garantizar un proceso de integración regional que asegure la visión integral, el ordenamiento y uso del suelo, la gestión del territorio, el avance sustantivo en la infraestructura, la preservación de recursos ambientales, la financiación de la región, la planificación en torno a las tendencias de la población y actividades económicas, exige conciliar los intereses municipales con los regionales, y el nacional, que se proyecten a partir de una nueva entidad territorial, y que tenga la capacidad de construir en la transición las acciones necesarias para avanzar en esa dirección.

La estrategia deberá avanzar en una primera etapa gracias a los siguientes aspectos: Infraestructura vial y aeroportuaria, Seguridad alimentaria, Reglamentación, instrumentos económicos y financiación regional, y Seguridad humana de la región. A continuación se proponen para cada uno de estos aspectos, los instrumentos para seguir:

2.3.1.1. Modernización de la Infraestructura Vial y Aeroportuaria

Se reconoce que los atrasos de la oferta vial a nivel regional son uno de los factores de mayor incidencia en la calidad de vida y competitividad urbana y regional.

Avanzar en la modernización de la infraestructura es una condición indispensable para dinamizar los flujos y dinámicas económicas y sociales de la región, y su posicionamiento a nivel nacional e internacional. Las estrategias e instrumentos pasan por arreglos institucionales, inversiones conjuntas, y planificación de proyectos prioritarios. El Macroyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado, es pieza central de la articulación regional.

Se requieren entonces los siguientes instrumentos:

- Promover la creación de una autoridad única para manejar el transporte en la subregión Bogotá-Sabana.
- Realización y ejecución conjunta entre Bogotá y Cundinamarca del Plan de Movilidad Regional a 2038.
- Acuerdos entre el gobierno nacional y los entes territoriales de la región para priorizar proyectos viales, inversiones, y esquemas de financiación de las obras, entre ellos Metro, Tren de Cercanías, y Sistema Integrado de Transporte Regional, Nodos y Plataformas Logísticas de Carga.
- Concreción e implementación del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado, y participación del sector productivo en la definición de la estrategia público-privada para su planificación, formulación e implementación.

2.3.1.2. Fortalecimiento del Abastecimiento y Seguridad alimentaria

Las políticas rural y urbana bajo el concepto de región, deben propender a garantizar la disponibilidad de alimentos, considerando la fuerte relación entre pobreza, consumo alimentario, y seguridad alimentaria. Debe fortalecerse el Plan Maestro de Alimentos y Seguridad Alimentaria para hacer extensiva a toda la región las estrategias en marcha, balanceando el beneficio entre consumidores y productores en el territorio. Como derecho fundamental, su acción sobre toda la región, constituye una oportunidad para avanzar en la equidad y mejoramiento de las condiciones de vida de todos los habitantes de la región. Para esto se plantean los siguientes instrumentos:

- Acuerdo regional para eliminar la desnutrición infantil en el territorio y permitir acceso de alimentos a precio justo.
- Plan de Acción territorial para garantizar suelos con vocación agrícola para la producción de alimentos, con proyectos de corto, mediano y largo plazo que conviertan a la región en líder de la producción nacional e internacional de alimentos.
- Constitución de un fondo regional de estabilización de precios, y de aseguramiento de la producción de alimentos, y de protección a los campesinos.
- Articulación regional para la distribución equilibrada de los equipamientos de abastecimiento alimentario.
- Puesta en marcha del Plan de Logística Regional.

2.3.1.3. *Reglamentación, Instrumentos económicos y financiación regional*

Estos aspectos se enmarcan en la necesidad de una mayor responsabilidad municipal, regional y nacional frente a la estructura de la propiedad de la tierra, y de optimizar su uso para hacerlo compatible con su vocación, así como con el compromiso con la equidad regional, en cuanto a la redistribución de los beneficios de la generación de bienes públicos, especialmente la infraestructura productiva, vías, y equipamientos sociales. Los principales instrumentos son:

- Acuerdo regional para la aplicación y cobro de plusvalías en el corto plazo, y su orientación a proyectos de impacto regional.
- Revisión con el Departamento y municipios de la Sabana, de la priorización de proyectos de origen en transferencias de la Nación.
- Estandarización tributaria para la competitividad y complementariedad de actividades económicas regionales.
- Promover la constitución de un banco inmobiliario regional, y la creación de un fondo regional de inversiones.

2.3.1.4. *Desarrollo de la Seguridad Humana de la región*

El enfoque de Naciones Unidas integra varias dimensiones: seguridad económica, seguridad alimentaria, seguridad de la salud, seguridad ambiental, seguridad personal, seguridad comunitaria, y seguridad política, en contra de las disparidades relacionadas con el aumento de la pobreza y el desempleo; con los problemas resultantes de la deficiente provisión de servicios básicos; la degradación ambiental; conflictos civiles y violencia, desplazamiento de la población y las cada vez más profundas brechas regionales. Esta orientación basada en las capacidades de las personas para lograr una seguridad humana, es una condición que fortalece el desarrollo socioeconómico territorial, por esto se propone como instrumentos que garanticen el logro de la seguridad humana en la región:

- Promover la formulación de una política regional de migración y desplazamiento, con base en acuerdos entre la Nación, la Capital, el Departamento y los municipios, que vincule otras zonas involucradas en esta problemática.
- Impulsar proyectos de seguridad humana, que promuevan la equidad regional, inclusión social con perspectiva de género, y fomento a los valores culturales de la región.

2.3.2. Pactos territoriales para la integración y el desarrollo socioeconómico

La fortaleza del proceso de integración regional reside en la participación activa de los entes territoriales y del sector privado en el establecimiento de pactos dirigidos a garantizar bajo una visión integral y conjunta, la gestión de proyectos que incidan en la seguridad humana, la competitividad territorial y la sostenibilidad ambiental, promoviendo el modelo desconcentrado y de red de ciudades y nodos jerarquizados.

La región como un todo a 2038 involucra a la Capital y al Departamento en su conjunto; esta integración permitirá ampliar las posibilidades de desarrollo de este territorio a niveles nacional e internacional. En el corto plazo debe atenderse la subregión Sabana que presenta una clara presencia de intereses con Bogotá, derivados de la estrecha dinámica por la cercanía y flujo de personas y actividades, que amerita mecanismos eficaces y creativos para que dichos intereses se traduzcan en acciones específicas de desarrollo socioeconómico.

Por otra parte, y con base en la solidez de la Región Capital, este territorio debe aunar esfuerzos para una mejor articulación con los departamentos vecinos de la Región Central, socios imprescindibles en una mirada a 2038.

Los aspectos de mayor relevancia de esta estrategia se refieren a la Planificación territorial y usos del suelo, Entidad Territorial y Región administrativa de planificación RAP, y Fortalecimiento de nuevas apuestas productivas del territorio.

2.3.2.1. Región Administrativa de Planificación RAP

La concepción de una institucionalidad para la región, cuenta con el aval político de los gobernantes actuales de Bogotá y Cundinamarca, de allí la formulación de un Proyecto de ley de regiones, que prevé la creación y el funcionamiento de las Regiones con sujeción a lo previsto en los artículos 306 y 325 de la Constitución Política³⁹ mediante los cuales se establecería una Región Administrativa de Planificación, RAP, cuyo objeto principal sería el desarrollo económico, social y ambiental del territorio, así como garantizar la ejecución integral de los planes y programas de desarrollo y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a cargo de las entidades territoria-

39 Artículo 306: Dos o más departamentos podrán constituirse en regiones administrativas y de planificación, con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio. Su objeto principal será el desarrollo económico y social del respectivo territorio, y Artículo 325: Con el fin de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo integral y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo, dentro de las condiciones que fijen la Constitución y la ley, el Distrito Capital podrá conformar un área metropolitana con los municipios circunvecinos y una región con otras entidades territoriales de carácter departamental.

les que las conforman. Su jurisdicción estaría integrada por los territorios del Distrito Capital, y el Departamento de Cundinamarca.

Aunque este logro resulta valioso en el proceso de integración, es condición necesaria garantizar la adhesión a este mecanismo por parte de los municipios, dado que estos cuentan con la potestad y competencia sobre el ordenamiento y planificación del suelo, acorde con la descentralización y la Constitución Política⁴⁰. El instrumento central propuesto:

- Impulsar la iniciativa legislativa para la constitución de la RAP.
- Promover y concertar un acuerdo Distrito, Departamento y Municipios.
- Implementar una estrategia de apoyo ciudadano a esta iniciativa.

2.3.2.2. Planificación territorial y usos del suelo

La escasez de suelo urbano, la suburbanización acelerada, y la concentración de la tierra, aumentan los precios del suelo sin una adecuada planificación presionando a la informalidad, la localización de viviendas en zonas de alto riesgo y daño ambiental, y el uso indiscriminado de suelo para actividades que disminuyen la oferta de zonas agrícolas para la producción de alimentos y servicios ambientales, y la presencia de actividades económicas con ausencia de estándares de producción limpia, valor agregado para la sostenibilidad económica, y generación de empleo estable y de calidad. Para hacer viable la región en un horizonte a 2038 se proponen mientras que se hace efectiva la constitución de una entidad territorial y la RAP los siguientes instrumentos:

- Formular conjuntamente un Plan Maestro de Planificación Regional a 2038.
- Promover la calificación de suelo urbano para la localización de actividades económicas estratégicas, articuladas en red a centralidades intraurbanas y regionales.
- Impulsar la apropiación de los instrumentos de gestión del suelo (plusvalías, cargas y beneficios, derechos de construcción), por parte de los entes territoriales de la región, para su implementación a nivel de la capital y de los municipios de la Sabana.
- Concretar concertadamente y de manera definitiva directrices generales de ordenamiento y zonificación de uso del suelo a nivel de la región, que garanticen la preservación ambiental y el equilibrio de actividades en el territorio.

40 *Ibidem*, Art. 287.

2.3.2.3. Fortalecimiento de vocación económica y nuevas apuestas productivas del territorio

La importancia de precisar las apuestas productivas del territorio debe partir de las fortalezas actuales y los mecanismos para consolidar o transitar a apuestas productivas que generen empleo y crecimiento económico incluyente, en un ámbito de responsabilidad social y ambiental. Las oportunidades de generar encadenamientos empresariales altamente productivos e innovadores en la región que se soporten en conocimiento y tecnología, son un camino para apalancar un proyecto de desarrollo económico a 2038. Los instrumentos inmediatos están orientados a:

- Impulsar la definición de vocaciones económicas de los municipios, en el corto plazo de la subregión Sabana para hacer acordes los intereses de la región con las apuestas de competitividad y visión prospectiva.
- Promover la formulación y ejecución del Plan Maestro de Turismo con perspectiva regional; definir y gestionar proyectos conjuntos y la implementación de una vitrina de turismo regional.
- Identificar proyectos e iniciativas de alto valor agregado, que incorporen las fortalezas regionales, como industrias culturales, entre otras.
- Acuerdo para promover conjuntamente, con el apoyo gubernamental, la orientación hacia sectores líderes de talla mundial y la inserción a nuevos mercados, garantizando de manera prioritaria el mercado interno.

2.3.3. Puesta en marcha de la Agenda Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación

Avanzar desde lo económico con perspectiva regional hacia una sociedad del conocimiento que anteponga intereses particulares y dé un salto cualitativo en materia de tecnología, innovación, y comunicaciones, plantea un desafío que debe resolverse con una mirada de largo plazo a 2038, pero que indiscutiblemente debe contar en el inmediato con una planeación de objetivos y proyectos estratégicos que cuente con la concurrencia de recursos públicos y privados. Se apunta principalmente a los siguientes instrumentos:

- Redefinición de mecanismos para la participación de los sectores académico, científico, y productivo, en la sustentación de los procesos de toma de decisiones.
- Consenso y acuerdo de voluntades público-privadas con asunción de responsabilidades y recursos para adelantar proyectos estratégicos de impacto regional.

- Definir un esquema institucional que permita la creación de redes de servicios regionales empresariales compartidos: fortalecimiento de habilidades, asuntos administrativos y financieros, normatividad, logística, innovación y tecnología.

2.3.4. Preservación y sostenibilidad ambiental de la región

Revalorar la estructura ecológica de la región implica entenderla más allá de los límites administrativos de las entidades territoriales, incorporando en su concepción elementos esenciales que vinculan la sostenibilidad ambiental al desarrollo socioeconómico y a la competitividad. El recurso hídrico es uno de los elementos más relevantes para la región, y en conjunto con otros como el cambio climático debería estar integrado a las agendas público-privadas con mayor responsabilidad. Priorizando la preservación y sostenibilidad ambiental con perspectiva económica se plantean los siguientes instrumentos:

- Creación de una agencia regional para la recuperación e integración socioeconómica del río Bogotá.
- Identificación de costos de incorporación del río Bogotá a los activos de la región.
- Puesta en marcha de la estrategia regional de servicios públicos de la política integral de hábitat.
- Definir e implementar los proyectos de alcance territorial de servicios ambientales regionales.
- Plan de Acción sobre prácticas sostenibles y ecoeficientes de las actividades productivas en el territorio.
- Revisión de la actividad minera urbana y en toda la región, y de los costos y beneficios derivados de su explotación, con mecanismos de veeduría ciudadana para la preservación y sostenibilidad ambiental y socioeconómica.

2.3.5. Construcción Social de la Integración Regional

Se requiere realizar grandes cambios en la cultura institucional y organizacional pública y privada, y en la de todos los actores de la vida regional, para una mayor comprensión sobre la incidencia socioeconómica, cultural y ambiental, de la integración en el territorio, bajo un esquema participativo y democrático.

Los aportes de la academia, de las organizaciones sociales, del sector empresarial, y de los distintos niveles de la administración pública en la construcción de una visión compartida que propenda a la integración regional, son base fundamental de la institucionalidad que haría posible un proyecto de integración a 2038, que impacte

positivamente el bienestar de la población de la región, la calidad de la vida y la competitividad.

La posibilidad de influir en las nuevas generaciones sobre la base de una mayor información sobre los beneficios de la integración, y los obstáculos que deben afrontarse, es de manera relevante central en este proceso a 2038.

Para la apropiación social de la integración regional se plantean como instrumentos:

- Diálogos regionales que fortalezcan la capacidad de la sociedad para la obtención de una mayor conciencia sobre los potenciales de la región.
- Consolidación del Sistema de Información Regional y la puesta en marcha de un Observatorio económico regional y su armonización con los Sistemas de Información ordenamiento territorial y gestión sectorial.
- Acuerdos sobre una estrategia de comunicación orientada a compartir el proceso de construcción social de la integración regional.

CAPÍTULO III

CONCLUSIONES

- El proceso de integración regional Bogotá y Cundinamarca cuenta con amplia y reconocida experiencia, como la aportada, entre otras, por la Mesa Regional de Planificación Regional Bogotá Cundinamarca, MRPBC, y la Comisión Regional de Competitividad, CRC, enriquecido por las acciones que se vienen adelantando en el contexto actual del acuerdo de voluntades y del convenio entre los dos gobernantes para avanzar en la conformación de la Región Capital.
- La relevante dinámica socioeconómica entre Bogotá Cundinamarca, implica una mirada estratégica de la región. La estructura ecológica principal no tiene límites político-administrativos. La conectividad del sistema hídrico, del sistema de áreas protegidas, y su preservación y manejo adecuado, es condición para garantizar la sostenibilidad del territorio; esto es una responsabilidad conjunta por tanto de la Región Capital.
- La visión a 2038 corresponde a una *región integrada*, cohesionada en lo social, productiva y competitiva como territorio, y sostenible socioeconómica, y ambientalmente. La integración es el eje de la política regional.
- Se hace necesario consolidar un consenso político favorable a la integración, enmarcado en una ruta de transición hacia la región futura. Base fundamental es incorporar de manera activa a la sociedad que no está suficientemente informada y consciente de la realidad regional, así el proceso gana en gobernabilidad y legitimidad.
- La trama de relaciones territoriales exige una sólida institucionalidad que debe partir de pactos territoriales respetados y dotados de herramientas, que den soporte y liderazgo a los gobernantes, y a los actores estratégicos del desarrollo, en la construcción de la integración deseada.
- La integración tiene como objetivo central, aprovechar las oportunidades de la interacción y complementariedad entre Bogotá y Cundinamarca, ante las posibilidades que brinda el mercado interno, y los mercados nacional e internacional, y de las nuevas tendencias mundiales, de tal manera que se impulse el desarrollo económico, la productividad y el crecimiento con equidad, y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población de la Región Capital.

- El logro de la integración a 2038 pasa por la puesta en marcha de cinco estrategias centrales: Convergencia de intereses regionales, Pactos territoriales para la integración y el desarrollo socioeconómico, Impulso a la Agenda Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación, Preservación de la estructura ecológica de la región, y Apropiación Social de la Integración Regional.
- La formulación y aprobación de un Plan Maestro de Planificación Territorial, constituye una herramienta que oriente la integración deseada a 2038, sobre la cual se podría consensuar una estrategia de ejecución conjunta de todos los entes territoriales de la Región Capital, y del gobierno nacional.
- Constituir la Región Administrativa de Planificación RAP, contribuye en el corto plazo, a detonar un mejor ordenamiento de la región. Las competencias en usos del suelo deben ser tenidas en cuenta para verificar el alcance del RAP en el corto y mediano plazo. La discusión sobre la ley de ordenamiento territorial, y su aprobación serán definitivas para la conformación de la Región Capital.
- Finalmente, la participación ciudadana es condición central, en la legitimidad del proceso, el cual requiere una amplia pedagogía, y la definición de mecanismos que permitan que la participación sea efectiva, amplia, y democrática.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Plan de Desarrollo Bogotá Positiva, 2008-2012.*
- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Plan de Ordenamiento Territorial. Decreto 190 de 2004.*
- Alcaldía de Bogotá, Gobernación de Cundinamarca, PNUD. *Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado, MURA, 2009.*
- Alcaldía Mayor-Gobernación de Cundinamarca- PNUD. TAU Consultores, *Formulación del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto, MURA, 2009.*
- ALFONSO, O. Secretaría Distrital de Planeación. *Bases para el análisis prospectivo de la región metropolitana de Bogotá, usos del territorio y localización de actividades y población, 2009.* Trabajo no publicado.
- Banco Mundial. *Informe sobre el desarrollo mundial 2009. Una nueva geografía económica.* Mayol Ediciones S.A., 2009.
- Cámara de Comercio, *Observatorio de la región Bogotá Cundinamarca,* Nov. 2009.
- Cámara de Comercio Unión temporal Posada Mariño y Cía. Ltda. – Procálculo Prosis S.A. *La promoción de las oportunidades en el territorio regional,* Bogotá 2008.
- Centro de Investigaciones para el Desarrollo, CID. Universidad Nacional-Departamento Administrativo de Planeación Distrital. *Condiciones de vida y convergencia Bogotá y la Región Central,* 2006.
- Consejo Regional de Competitividad, CRC. *Bases del plan regional de competitividad 2004 – 2014.*
- Comisión Regional de Competitividad, CRC, 2008.
- Consejo Privado de Competitividad. Informe Nacional de Competitividad, 2009-2010 *La Ruta a la prosperidad Colectiva Bogotá 2008.*
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, Dane. *Proyecciones de Población, 1993 – 2005.*

Decreto 190 de 2004 *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*.

Departamento Nacional de Planeación DNP-DDT. *Diagnóstico para la región Bogotá Cundinamarca. Documentos para el Desarrollo Territorial* No. 65, Bogotá, 2003.

Departamento Nacional de Planeación, DNP. Documento Conpes 3256 *Políticas y Estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la región Bogotá-Cundinamarca*, Bogotá, 2003.

El Tiempo. *Separata Proyecciones de Población e indicadores demográficos de Bogotá*. Secretaría Distrital de Planeación, 2009.

GARAY LJ, MOLINA H. *De la ciudad a la región*, Contraloría Distrital de Bogotá, 2003.

GIRALDO, Fabio, GARCÍA, et all. *Hábitat y pobreza: los objetivos de desarrollo del milenio desde la ciudad*. ONU-Hábitat. 2006.

Gobernación de Cundinamarca. Unión Temporal Julio Gómez – Grupo de Estudios Urbanos Ltda. *Modelo de Ocupación Territorial Regional*, 2009.

Gobernación de Cundinamarca- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Proyecto de ley de Regiones*, 2009.

Mesa Regional de Planificación. *De las ciudades a las regiones. Desarrollo regional integrado en Bogotá-Cundinamarca*. Soporte Técnico, Bogotá 2005.

Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, UNCRD – Secretaría Distrital de Planeación. *Estudio sobre Seguridad Humana*. Convenio INT/08. Bogotá, 2007.

Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, UNCRD. *Proyecto de Valoración de la Situación de Seguridad Humana como Insumo a las Políticas de Desarrollo y Planeamiento Regional y Local en Bogotá-Cundinamarca*. Resumen Ejecutivo. Período 2008-2009.

Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, UNCRD- Secretaría Distrital de Planeación. *Balance de la Política de Integración Regional e Internacional de Bogotá*, No. 6, 2001-2007.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD. *Informe Desarrollo Humano para Bogotá*, 2008. Revista Semana. *Foro Bogotá 2038*, Presentación de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2009. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. Dirección de Estudios Económicos y Regulatorios. *Aglomeración, Desarrollo e Integración Regional*, Cuadernos de Desarrollo Económico No.1, 2009.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. Mesa 1 Gestión del Territorio. *Foro Política de Desarrollo Económico*, julio 2010.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. Consulta en Línea. Bogotá Va adelante. *Política de Desarrollo Económico del D.C.*, 2010

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. *Foros de Desarrollo Económico. No. 2. Ordenamiento Territorial y Desarrollo Económico*, 2010

Secretaría Distrital del Hábitat. *Política Integral del Hábitat 2007-2017*, 2007.

GÓMEZ, Hernando. *Propuesta metodológica y operativa para la formulación de líneas de acción conjunta ente los municipios de Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chia, La Calera, y el Distrito Capital, para la conformación y consolidación de la región capital*. Secretaría Distrital de Planeación Bogotá, 2008. Trabajo no publicado.

Secretaría Distrital de Planeación. *Modelo de Prospectiva Estratégica para la Región Central*. Contrato interadministrativo 219 de 2007. Universidad Nacional de Colombia, 2007.

Secretaría Distrital de Planeación. *Situación y Tendencias Poblacionales: Bogotá y Municipios Circunvecinos*. Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos.

Secretaría Distrital de Planeación. Universidad Nacional-. *Prospectiva de la Región Central*, Bogotá, 2006.

Secretaría Distrital de Planeación. Universidad Nacional de Colombia. *¿Es posible un modelo regional desconcentrado?*, 2009.

Secretaría Distrital de Planeación. *Avance Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá*. Subsecretaría socioeconómica, 2009.

SOJA, E. *Postmetrópolis*. Editorial Traficantes de sueños, Madrid, 2008.

Unidad Ejecutiva de Servicios Públicos UAESP. *Documento Técnico de Soporte Plan Maestro de Seguridad Alimentaria de Bogotá*, Bogotá Sin Hambre, 2005.

Universidad Nacional de Colombia- Ministerio del Medio Ambiente. *Territorio y Sociedad. El caso del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá*, Bogotá, 2003.

