

Cuadernos de Desarrollo Económico

15

Oportunidades de desarrollo productivo de
la población de afectación prioritaria en la
operación estratégica
Fontibón - aeropuerto El Dorado - Engativá

Jorge Reinel Pulecio
Jorge Iván González
Iván Rojas Vásquez
Jackelyn Yate Cabrera



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

CUADERNOS DE DESARROLLO ECONÓMICO

CUADERNO No. 15

**OPORTUNIDADES DE DESARROLLO
PRODUCTIVO DE LA POBLACIÓN DE
AFECTACIÓN PRIORITARIA EN LA OPERACIÓN
ESTRATÉGICA FONTIBÓN - AEROPUERTO EL
DORADO - ENGATIVÁ**

Jorge Reinel Pulecio

Jorge Iván González

Iván Rojas Vásquez

Jackelyn Yate Cabrera

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO

**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS
SOCIOECONÓMICOS Y REGULATORIOS**

SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

Bogotá, D.C.

Enero de 2012

Secretaría de Desarrollo Económico

Alcaldía Mayor de Bogotá

Gustavo Petro Urrego

Alcalde Mayor de Bogotá

Jorge Pulecio Yate

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

Daniel Garavito Poveda

Asesor de Comunicaciones

Autores

Jorge Reinol Pulecio

Jorge Iván González

Iván Rojas Vásquez

Jackelyn Yate Cabrera

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.

PRÓLOGO

La Dirección de Estudios Socioeconómicos y Regulatorios de la Secretaria de Desarrollo Económico, consiente del impacto económico que generaran las mega obras que se desarrollan en Bogotá, y anticipándonos al posible impacto que causan las mismas en su área de influencia, decidió abrir un concurso de meritos para escoger la firma consultora que realizaría el estudio para “Formular un portafolio de oportunidades productivas para la población residente en el área de intervención prioritaria en la operación estratégica del Aeropuerto El Dorado, articulado a la dinámica empresarial que se proyecta en el Aeropuerto y en el marco de la Política Pública de Desarrollo Económico y Social de Bogotá”,

Este insumo, que se hace material en este Cuaderno escrito por un grupo de académicos del Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional, será de gran importancia para la identificación de las necesidades, no solo del tejido productivo de la zona (localidades de Engativá y Fontibón), sino también de la caracterización socioeconómica de su población, lo cual permitirá establecer apuestas productivas pertinentes para el desarrollo económico de la zona ‘Aeropuerto El Dorado - AED’.

Adicionalmente, el resultado del presente estudio servirá de insumo para la actualización del denominado “Plan estratégico del Aeropuerto el Dorado” el cual involucrara, además del componente económico, las demás variables que inciden y son requeridas para el desarrollo de la zona AED. Esta debe ser un nodo de alto impacto, innovador, que genere desarrollo con valor agregado y que supla las necesidades del mercado local, nacional e internacional.

La identificación del portafolio de oportunidades compromete desde ya a las próximas administraciones Distritales, que garanticen su intervención y apoyo, pero sobre todo la puesta en marcha de las acciones estratégicas para efectuar el desarrollo endógeno de la zona.

ALFREDO BATEMAN SERRANO

Director Estudios Socioeconómicos y Regulatorios

Contenido

PRÓLOGO	3
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I	17
LA REGIÓN CAPITAL Y EL PLAN DE MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO (AED)	17
1.1. Planes, programas e inversiones con alguna orientación hacia el Aeropuerto El Dorado y su entorno.	17
1.2. Ámbito nacional y la competitividad de Bogotá.	18
1.2.1. Gobierno Nacional: desarrollo para todos	22
1.2.2. Otras entidades nacionales	23
1.3. Ámbito Departamental y Municipal	27
1.3.1. Gobernación de Cundinamarca	27
1.3.2. Otros planes e iniciativas compartidas entre Cundinamarca y Bogotá	29
1.3.3. Ámbito Municipal: la Aerópolis central Madrid-Funza-Mosquera-Cota.	30
1.3.3.1. Madrid.	31
1.3.3.2. Funza	33
1.3.3.3. Mosquera	35
1.3.3.4. Cota	37
1.3.3.5. Otras iniciativas	39
1.4. Ámbito Distrital	40
1.4.1. El AED en el sistema de planificación distrital (POT, Plan Distrital De Desarrollo)	40
1.4.2. 1.4.2 Localidades de Fontibón y Engativá	42
1.4.2.1. Fontibón	42
1.4.2.2. Engativá	45

1.5. Panorama de la planeación y las inversiones públicas en torno al Aeropuerto El Dorado	47
CAPÍTULO II	49
DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN PRIORITARIA DE LA OEFAE	49
2.1. Diagnóstico socioeconómico localidad de Fontibón	50
2.1.1. <i>Ubicación geográfica y composición del territorio</i>	50
2.1.1.1. <i>Usos del suelo</i>	50
2.1.2. Población, hogares y vivienda en la localidad	54
2.1.2.1. <i>Distribución de la población por sexo</i>	55
2.1.2.2. <i>Distribución por grupos poblacionales</i>	56
2.1.2.3. <i>Población y hogares por estrato socioeconómico</i>	56
2.1.2.4. <i>Población en edad escolar</i>	58
2.1.2.5. <i>Evolución en materia de hogares y vivienda en la localidad</i>	61
2.1.3. Situación económica y bienestar de la población	62
2.1.3.1. <i>Pobreza y NBI</i>	62
2.1.3.2. <i>Hogares en pobreza y miseria por NBI</i>	64
2.1.3.3. <i>Distribución de las personas por componentes de indicadores de NBI</i>	67
2.1.3.4. <i>Índice de Condiciones de Vida (ICV)</i>	67
2.1.3.5. <i>Población y línea de pobreza (LP)</i>	68
2.1.3.6. <i>Mercado laboral y empleo</i>	70
2.1.3.7. <i>Poder adquisitivo de los hogares (percepción sobre el ingreso)</i>	71
2.1.4. Estructura económica y productiva	72
2.1.4.1. <i>Hogares con actividad económica en Bogotá y por localidad</i>	72

2.1.4.2.	<i>Establecimientos económicos según actividad por localidad</i>	73
2.1.4.3.	<i>Establecimientos económicos según localización independiente o en la vivienda.</i>	74
2.1.4.4.	<i>Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda.</i>	75
2.1.4.5.	<i>Establecimientos económicos independientes</i>	76
2.1.4.6.	<i>Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas</i>	77
2.2.	Diagnóstico Localidad de Engativá	78
2.2.1.	Ubicación geográfica y composición del territorio	78
2.2.1.1.	<i>Usos del Suelo</i>	79
2.2.2.	Población, hogares y vivienda en la localidad	83
2.2.2.1.	<i>Distribución de la población por sexo</i>	83
2.2.2.2.	<i>Distribución por grupos poblacionales</i>	84
2.2.2.3.	<i>Población según estrato socioeconómico</i>	85
2.2.2.4.	<i>Población en edad escolar (PEE)</i>	86
2.2.2.5.	<i>Evolución en materia de hogares y vivienda en la localidad</i>	89
2.2.3.	Situación económica y bienestar de la población	89
2.2.3.1.	<i>Pobreza y NBI</i>	90
2.2.3.2.	<i>Hogares en pobreza y miseria por NBI</i>	91
2.2.3.3.	<i>Distribución de las personas por componentes de indicadores de NBI</i>	93
2.2.3.4.	<i>Índice de Condiciones de Vida (ICV)</i>	94
2.2.3.5.	<i>Población y Línea de Pobreza (LP)</i>	95
2.2.3.6.	<i>Mercado laboral y empleo</i>	97
2.2.3.7.	<i>Poder adquisitivo de los hogares (percepción sobre el ingreso)</i>	98

2.2.4. Estructura económica y productiva	99
2.2.4.1. Hogares con actividad económica de Bogotá por localidad	99
2.2.4.2. Establecimientos económicos según actividad por localidad	99
2.2.4.3. Establecimientos económicos según localización independiente o en la vivienda	101
2.2.4.4. Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda.	102
2.2.4.5. Establecimientos económicos independientes	102
2.2.4.6. Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas	103
2.3. Diagnóstico socioeconómico OEFAE	104
2.3.1. Ubicación geográfica y composición del territorio	104
2.3.1.1. Usos del suelo	105
2.3.2. Población, hogares y vivienda de la OEFAE	106
2.3.2.1. Distribución de la población por sexo	107
2.3.2.2. Población por estrato socioeconómico	109
2.3.2.3. Evolución en materia de hogares y viviendas en la OEFAE	110
2.3.3. Estructura económica y productiva de la OEFAE	110
2.3.3.1. Hogares con actividad económica en la OEFAE	110
2.3.3.2. Establecimientos económicos según actividad de la OEFAE	111
2.3.3.3. Establecimientos económicos según su localización independiente o en la vivienda	112
2.3.3.4. Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda	112
2.3.3.5. Establecimientos económicos independientes en la OEFAE	114

2.3.3.6. Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas en el mes anterior para la OEFAE	114
2.4. Principales hallazgos de la caracterización socioeconómica.	115
CAPÍTULO III	119
LA RENTA DEL SUELO Y LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA FONTIBÓN, AEROPUERTO EL DORADO, ENGATIVÁ (OEFAE)	119
3.1. La renta sombra del suelo	119
3.2. El Mura y el desarrollo regional	122
3.3. La relación entre la inversión privada y la gestión de suelo	128
3.4. La calidad de vida de las personas afectadas	133
CAPÍTULO IV	137
IDENTIFICACIÓN DE SECTORES PRODUCTIVOS DE BIENES Y SERVICIOS CON PERSPECTIVAS DE CONSOLIDACIÓN EN EL AEROPUERTO EL DORADO	137
CAPÍTULO V	143
IDENTIFICACIÓN Y CONFORMACIÓN DE UN PORTAFOLIO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS DE POTENCIAL GESTIÓN POR PARTE DE LAS UNIDADES FAMILIARES Y MICROEMPRESAS LOCALIZADAS EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN PRIORITARIA DE LA OEFAE	143
5.1. Etapa 1: Identificación de los proyectos productivos por parte de la comunidad afectada y otros actores relevantes.	143
5.1.1. <i>La población de la zona de afectación prioritaria frente a la OEFAE y las transformaciones futuras del AED.</i>	146
5.1.1.1. <i>Escenarios de futuro de la localidad de Engativá y Fontibón</i>	148
5.1.1.2. <i>Identificación de ideas de proyectos productivos por parte de los grupos focales.</i>	151
5.1.1.3. <i>Demandas de la comunidad hacia los diferentes niveles de gobierno.</i>	154
5.1.2. <i>Los empresarios frente a la OEFAE y las transformaciones futuras del AED.</i>	157

5.2.	Etapa 2: Propuesta de portafolio de proyectos productivos con potencial desarrollo por parte de grupos de pobladores del área de afectación prioritaria en la OEFAE.	168
5.2.1.	<i>Ideas de proyectos asociados a bienes y servicios relacionados con el AED.</i>	172
5.2.2.	<i>Fichas explicativas de las ideas de proyectos de potencial ejecución por pobladores residentes en el área de afectación prioritaria de la OEFAE.</i>	175
	CAPÍTULO VI	201
	LA SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SUS COMPETENCIAS FRENTE A LOS PROYECTOS PRODUCTIVOS CON POTENCIAL DESARROLLO POR PARTE DE LA COMUNIDAD EN EL MARCO DE LA OEFAE.	201
	CAPÍTULO VII	209
	MAPA ESTRATÉGICO DEL PORTAFOLIO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS Y COMPETENCIAS DE LA SDDE.	209
	CAPÍTULO VIII	211
	RECOMENDACIONES DE POLÍTICA A LA SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO SOBRE LA OEFAE Y EL PORTAFOLIO DE PROYECTOS	211
	BIBLIOGRAFÍA	221
	ANEXOS	231

INTRODUCCIÓN

El Aeropuerto El Dorado (AED) ha desempeñado un papel fundamental en la articulación del sistema productivo de Bogotá y la Región Capital a la economía nacional e internacional, operando en lo fundamental como puerto seco. No obstante, las transformaciones urbanísticas, poblacionales y en la naturaleza de los flujos internacionales de mercancías y pasajeros ocurridas en los últimos años en Bogotá¹, así como las decisiones de inversión en el propio Aeropuerto, adoptadas por los sectores público (nacional, distrital, departamental y de las municipalidades circundantes del Aeropuerto) y privado, obligan a pensar el AED como un megaproyecto de la industria aeroportuaria que impactará a Bogotá y la Región Capital de forma integral, esto es -más allá del puerto seco- en las dimensiones de la estructura productiva, urbanística, de movilidad, ambiental y de asentamientos humanos, entre otras.

En otros términos, las transformaciones en curso en el AED muy probablemente crearán grandes oportunidades productivas y empresariales, fruto de las ganancias en competitividad que debe experimentar la ciudad y la región. No obstante, el análisis de la experiencia internacional y del proceso cumplido hasta el presente por el AED señala que subsisten riesgos de desaprovechamiento de las oportunidades, inclusive de reversión de algunos logros sociales o ambientales, y más peligroso aún, de exacerbación eventual de algunos conflictos sociales (por ejemplo en torno al uso del suelo y relocalización de la población) si no se adoptan correctivos al proceso seguido hasta el momento.

En consecuencia, se requiere la intervención del Estado en los espacios normativos y de regulación, al igual que con inversiones social y ambientalmente orientadas, a fin de garantizar la sostenibilidad de largo plazo de los emprendimientos, la sostenibilidad ambiental de la eco-región, el urbanismo incluyente y la captura por parte del Estado de una porción adecuada de los excedentes económicos que se generarán en el AED, a efectos de hacer sostenible el modelo de ciudad incluyente y competitiva que propone el *Plan de Desarrollo Bogotá positiva. Para vivir mejor*.

1 Las nuevas tecnologías de aeronavegación han permitido reducir los costos de transporte en grado tal que el comercio de algunos bienes agrícolas perecederos y de manufacturas livianas, como las flores, productos farmacéuticos o algunos textiles, en el caso de Bogotá, le permiten a la ciudad una industria de exportaciones de gran porte, a pesar de estar localizada a 457 kilómetros del mar. De otra parte, Bogotá se ha convertido en un centro atractivo de turismo de negocios, cultural, educativo, de salud, religioso, de placer, etc., en el cual la industria aeronáutica compite con éxito frente al transporte terrestre de pasajeros. Así, el AED alcanza a movilizar 526.000 toneladas (según datos aportados por el Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto Eldorado –MURA-, elaborado por TAU Consultora Ambiental, Ambiental Consultores para el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca. Diciembre de 2008) y 13.6 millones de pasajeros año según el Ministro de Transporte y Aerocivil (2009). Ver también: Saldías, Carmenza. (2010). “Aeropuerto El Dorado: Crónica de un desastre anunciado”, Revista Razón Pública, marzo de 2010, en: http://www.razonpublica.com/index.php?option=com_content&task=view&id=644&Itemid=58

La institucionalidad vigente le otorga múltiples competencias sobre el AED a la Nación, en particular la operación y gestión del aeropuerto, pero otras, como la regulación del uso del suelo, están en manos del Distrito Capital y los municipios del entorno inmediato, las competencias sobre planificación regional están en cabeza del Departamento de Cundinamarca, así como varias competencias en lo ambiental son compartidas por la CAR y el Distrito Capital. El éxito, o el eventual fracaso, en la obtención de los objetivos institucionalmente definidos para el AED² dependen en gran medida de la capacidad de gestión pública coordinada, complementaria y eficaz.

Un ejemplo notable de la necesidad de gestión institucional coordinada, complementaria y eficaz es el que puede describirse en torno a la concesión que el Gobierno Nacional otorgó al Consorcio OPAIN, en el 2006, para gestionar, en principio durante 20 años, el AED y realizar la modernización y expansión del mismo.

En efecto, como quedó definida la concesión, la entidad gestora sólo adoptó compromisos “al interior” del área del Aeropuerto. No existe entonces un compromiso de desarrollo aeroportuario en simultaneo con desarrollos del sistema de movilidad del entorno inmediato del Aeropuerto, o de la movilidad en la ciudad y la Región Capital. Tampoco se vincula la dinámica del Aeropuerto con la dinámica urbanística y de renovación urbana de su entorno³, las necesidades de relocalización de la población residente o de cambios en los usos del suelo en las localidades y municipios circundantes. Igual fenómeno ocurre con las demandas ambientales y de prestación de servicios públicos asociados al AED.

No obstante lo anterior, al margen de la concesión privada del AED, los gobiernos de la Nación, el Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca han realizado compromisos institucionales de gestión coordinada para intentar compensar las falencias de la concesión. La expedición del Decreto 3466 del 11 de septiembre de 2007⁴ y del Conpes 3490 de 2007, un año después de haberse otorgado la concesión a OPAIN, son esfuerzos por enmendar las falencias de coordinación institucional. En el mismo sentido operan los compromisos firmados entre el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca, en septiembre de 2009. La eficacia de tales compromisos es aún incierta.

2 Ver al respecto el CONPES 3490 de 2007.

3 Una buena síntesis de los riesgos de la actual dinámica del AED se encuentra en Saldías, Carmenza (2009), *Aeropuerto El Dorado: Crónica de un desastre anunciado*, publicado en Razón Pública, 16 de noviembre. http://www.razonpublica.com/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=109&Itemid=58

4 El Decreto 3466 de 2007 del Gobierno nacional crea la Comisión Intersectorial para el Desarrollo del Aeropuerto Internacional de El Dorado, conformada por la Vicepresidencia de la República, el Ministro de Transporte, el director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado, y el director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Extrañamente contempla que el Alcalde de Bogotá y el Gobernador de Cundinamarca pueden ser “invitados” a la Comisión. Los municipios circundantes del AED son ignorados como autoridades territoriales competentes.

El presente estudio, realizado por el CID para la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE), OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PRODUCTIVO DE LA POBLACIÓN DE AFECTACIÓN PRIORITARIA EN LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA FONTIBÓN - AEROPUERTO EL DORADO – ENGATIVÁ, se enmarca en la perspectiva de la contribución que la Secretaría puede realizar para el éxito de la Operación Estratégica, desde el ámbito de sus competencias y centrado en la población residente más afectada por los niveles de ruido producidos por el Aeropuerto.

Conforme a los objetivos propuestos, el presente informe contiene:

i) En los dos primeros capítulos se realiza un diagnóstico económico, social y de gestión institucional de la OEFAE, el cual incluye: un diagnóstico sobre la estructura empresarial y productiva predominante en las dos localidades circundantes del AED, Fontibón y Engativá, y en el área de la OEFAE; un análisis sobre las perspectivas de consolidación del área de la OEFAE como centro dinámico capaz de atraer inversiones productivas y lograr ganancias en competitividad, gracias a las inversiones públicas en curso o previstas, provenientes de los niveles nacional, distrital, departamental, de los municipios circundantes de Funza, Mosquera, Cota y Madrid, y de las alcaldías locales de Fontibón y Engativá; ligado al análisis de las inversiones públicas se registran los problemas de coordinación interinstitucional y política del Estado como un todo, que han impedido hasta el presente un aprovechamiento más eficiente de las inversiones y que limitan o ponen en riesgo las ganancias en competitividad sistémica; finalmente, en este capítulo, se hace una lectura de las condiciones sociales de la población residente en las dos localidades y en el área de la OEFAE. El análisis de la dinámica económica, social y de gestión institucional realizado en este capítulo, permite identificar las principales oportunidades y las falencias de la población objeto del estudio -la de afectación prioritaria en el área del AED- para emprender proyectos productivos que aprovechen las transformaciones que están en curso en el AED.

ii) Dado que el análisis de la información utilizada en el diagnóstico, así como la consulta con las autoridades competentes y con la comunidad de Fontibón y Engativá identificó que la mayor prioridad de la comunidad está centrada en que se defina un programa de relocalización de la población más afectada por el ruido del AED, se consideró de utilidad realizar en el tercer capítulo una aproximación analítica al problema de “la renta del suelo y la operación estratégica Fontibón – Aeropuerto El Dorado (OEFAE)”.

iii) En el cuarto capítulo, de manera muy breve, se formula a partir de la experiencia internacional y de las propuestas nacionales existentes, más el diagnóstico antes

realizado, una primera identificación de los sectores productivos con perspectiva de consolidación en el AED.

iv) En el capítulo cinco se describe el proceso mediante el cual se sometió a consideración de grupos focales, conformados por líderes comunitarios y empresariales, así como a consideración de funcionarios públicos especializados, las ideas de proyectos productivos de potencial ejecución por parte de grupos de la población de afectación prioritaria en el entorno del AED.

v) Los capítulos seis y siete se presentan el portafolio de ideas de proyectos productivos finalmente propuesto, a partir de la consulta con los funcionarios de la SDDE sobre las posibilidades reales de apoyo institucional a los proyectos identificados.

vi) Finalmente, en el capítulo ocho, se hace un síntesis de las recomendaciones de política y de gestión institucional a la SDDE, derivadas del proceso de análisis y consulta realizados en la investigación.

Durante la investigación el Grupo Consultor participó en el proceso de construcción de la política pública de desarrollo económico y social de largo plazo que adelantaba la SDDE. En los talleres y seminarios realizados los representantes del Grupo hicieron los aportes analíticos solicitados por la SDDE, pero sobretodo, lograron nutrir el presente análisis con los aportes del equipo de consultores vinculado por la SDDE a la formulación de la política.

Para elaborar el diagnóstico socioeconómico se contó con la información consolidada en varios estudios institucionales, en especial los originados en la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) en el proceso de preparación de la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto-Engativá (OEFAE); por la Empresa de Renovación Urbana (ERU); y por la Cámara de Comercio de Bogotá. En general estos estudios recurren, como el aquí presentado, a la información del Censo del Dane de 2005, la Encuesta de Calidad de Vida (ECV) de 2003 y 2007, y las proyecciones de población del DANE-SDP para 2005-2015. Además, el estudio preparado para la Gobernación de Cundinamarca y el Distrito Capital por las empresas TAU Consultora Ambiental y Ambiental Consultores LTDA, en el 2009, denominado “Macroproyecto Urbano Regional del área de influencia directa del Aeropuerto El Dorado”, MURA, ofreció una perspectiva regional y global de la proyección del AED supremamente útil para efectos de contextualizar el diagnóstico⁵.

5 La metodología seguida en el estudio se presenta en detalle en el capítulo 5.

No menos importante resultaron para los investigadores los aportes de las doctoras Carmenza Saldías y Patricia Lizarazo, consultoras de la Gobernación de Cundinamarca y de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) respectivamente; del doctor Bernardo Reyes, consultor para temas del AED de la Alcaldía Local de Fontibón; y del equipo de la Dirección de Operaciones Estratégicas de la SDP, conformado por Juan Carlos Bolívar, Tatiana Plazas, Marcela Muñoz, Javier Rubio y Lilian Buitrago.

En la SDDE los investigadores mantuvieron un diálogo permanente con los doctores Hugo Muñoz, Alfredo Báteman y Jorge Bustos, quienes además acompañaron algunas de las actividades de campo de los consultores. Para la discusión de las ideas de proyectos susceptibles de apoyo institucional por parte de la SDDE y las entidades adscritas se contó con la valiosa participación de las doctoras María Errázuriz, Beatriz Enríquez y los doctores Arturo Ospina y Germán Mendivelson; Alberto Castiblanco y Jeisson Ospina (IPES); Nohora Isabel Vargas e Ismael Martínez (IDT), entre otros funcionarios que hicieron sus comentarios y aportes.

Igualmente, durante la investigación el Grupo consultor del CID mantuvo numerosas reuniones con líderes empresariales, políticos y comunitarios de Fontibón y Engativá, organizados en las Mesas Aeropuerto de las dos localidades y en otras asociaciones civiles y comunitarias. Las reuniones con la comunidad y empresarios fueron posibles gracias a las gestiones de la edileza de Engativá, doctora Lilia Abella, del edil de Fontibón, doctor Fernando Zuluaga y el doctor Jaime Martínez de Asoalamos. Igual contribuyeron a los desarrollos de las consultas los líderes sociales de Aerovecindades, encabezados por el señor Orlan Gutiérrez.

Como es de rigor, el Grupo consultor del CID-Universidad Nacional de Colombia agradece sinceramente los aportes recibidos por los funcionarios públicos, los académicos y los líderes sociales y empresariales consultados, y deja constancia expresa que las recomendaciones de política comprometen exclusivamente a los consultores.

CAPÍTULO I

LA REGIÓN CAPITAL Y EL PLAN DE MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO (AED)

El debate sobre el Aeropuerto El Dorado (AED) y su necesidad de modernización, ha obligado desde el punto de vista de los diferentes niveles de gobierno, a analizar e incorporar en sus agendas el tema del puerto seco más importante del país. El reconocimiento de dicha importancia – especialmente desde la entrega en Concesión del AED en el 2006 al Consorcio OPAÍN –, debería estar traducido en el diseño, formulación – y en algunos casos – implementación de nuevos proyectos, que en el marco del mejoramiento de la competitividad y el desarrollo regional, puedan encadenarse de manera directa o indirecta con el futuro del terminal aéreo más grande del país.

Al respecto se presentan a continuación los resultados de un seguimiento a las estrategias, planes, programas y proyectos de los diferentes niveles de gobierno durante el periodo 2006 – 2012, para identificar la existencia de iniciativas nacionales, regionales y locales, que por su relevancia, puedan constituirse en guía de las inversiones institucionales que articuladas al Aeropuerto El Dorado (AED), pueden maximizar los beneficios del macroproyecto, consolidando un verdadero desarrollo regional.

1.1. Planes, programas e inversiones con alguna orientación hacia el Aeropuerto El Dorado y su entorno.

La necesidad de modernizar el Aeropuerto El Dorado (AED) ha estado presente en la agenda pública desde la década del noventa. Existe un amplio consenso nacional sobre la importancia estratégica del AED para la competitividad sistémica del país, la Región Capital y de Bogotá⁶.

El reconocimiento de dicha importancia –especialmente desde la entrega en Concesión del AED en el 2006 al Consorcio OPAÍN–, debería estar traducido en el diseño, formulación –y en algunos casos– implementación de nuevos proyectos, que

6 Entre los documentos de política pública que se refieren al AED pueden citarse los CONPES que formulan las políticas de Desarrollo Urbano - 3305/04, el Sistema Aeroportuario – 2727/94, la Gestión Concertada del Desarrollo de la Región Bogotá-Cundinamarca – 3256/03, y la Estrategia Ciudades Amables - Visión Colombia 2019, como lo cita el CONPES 3466 del 2007. Igual el tema del AED es central en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. (Decretos 619 de 2000, 469 de 2003 y 190 de 2004); en el Plan de Desarrollo Distrital "Bogotá Sin Indiferencia" (Acuerdo 119 de 2004) y en "Bogotá positiva. Para vivir mejor" (Acuerdo 308 de 2008). En el sector privado se destacan los diferentes pronunciamientos del Consejo Regional de Competitividad de Bogotá y Cundinamarca, el Comité Asesor Regional de Comercio Exterior de Bogotá y Cundinamarca (CARCE), y el Plan Estratégico Exportador (PEER).

en el marco del mejoramiento de la competitividad y el desarrollo regional, puedan encadenarse de manera directa con el futuro del terminal aéreo más importante del país.

A continuación se presenta un análisis de los planes, programas y proyectos de los diferentes niveles de gobierno durante el periodo 2006 – 2012, y su relevancia para las transformaciones futuras del AED.

1.2. **Ámbito nacional y la competitividad de Bogotá.**

Desde principios de los noventa se inició un ejercicio por parte del gobierno central de replantear las estrategias relacionadas con la competitividad y productividad, buscando asegurar una mejor inserción en el mercado internacional, recortar las brechas regionales existentes y consolidar un crecimiento con bienestar social en el nuevo siglo.

Este ejercicio se tradujo durante el Gobierno de Ernesto Samper (1994 – 1998), en la creación del Consejo Nacional de Competitividad. Posteriormente en el Gobierno de Andrés Pastrana (1998 – 2002) se consolidaría una agenda de competitividad liderada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo⁷, que principalmente apuntaba al mejoramiento de condiciones, calidades y aptitudes para competir en el mercado externo. Se formularon y desarrollaron iniciativas como el fortalecimiento de las cadenas productivas, el Plan Estratégico Exportador, los análisis de competitividad sectorial y el programa Colombia Compite.

Más adelante mediante el Decreto 2828 y el CONPES 3439 de 2006, fue creado el Sistema Nacional de Competitividad⁸ y con él estrategias transversales como el Plan Nacional de Competitividad (2007).

El desarrollo institucional de políticas y programas nacionales de competitividad fue acompañado en Colombia, desde principios del presente siglo, por desarrollos analíticos y políticas públicas que enfatizan ahora la competitividad de los espacios regionales y de las ciudades (Cepal, 2002; Pulecio, et. al., 2002)⁹.

7 En ese tiempo Ministerio de Comercio Exterior.

8 Se define el Sistema Administrativo Nacional de Competitividad como “el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones públicas y privadas que prevén y promueven la puesta en marcha de una política de productividad y competitividad”. El objetivo fundamental es “coordinar las actividades que realizan las instancias públicas y privadas relacionadas con la formulación, ejecución y seguimiento de las políticas necesarias para fortalecer la posición competitiva del país en los mercados interno y externo”, para más información ver su sitio oficial: www.snc.gov.co.

9 CEPAL (2002), *Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia. Informe final*, Versión digital, diciembre de 2002, CEPAL-Colombia, Bogotá; Pulecio, J. R., Ph. de Lombaerde y J. G. García (2002), *Sistema de Indicadores de Competitividad Departamental*, informe de consultoría presentado al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, CID Universidad Nacional de Colombia.

En efecto, una amplia literatura especializada había intentado explicar las causas de los éxitos relativos de importantes centros urbanos, al lado del estancamiento o franco retroceso de ciudades y áreas metropolitanas pertenecientes al mismo país y aún a las mismas regiones. No es este el lugar para presentar el debate teórico o la información cuantitativa sobre la competitividad regional¹⁰. Para los propósitos del presente estudio basta con referir que un factor (entre muchos otros) pacíficamente reconocido como fuente de la competitividad de las ciudades¹¹ es la capacidad de los entornos locales de atraer y retener capitales productivos, así como mano de obra calificada (Pulecio, J.R. y G. Jiménez, 2003)¹².

En contexto de globalización los capitales (y la mano de obra calificada) fluyen por las redes buscando entornos regionales atractivos, fértiles para la innovación, con infraestructura productiva y de conectividad eficiente, con instituciones legítimas, confiables y transparentes. No obstante, los capitales también buscan cercanía a los mercados y a las materias primas escasas o costosas. Es decir, a pesar de los avances en abaratamiento de los transportes y las comunicaciones, las distancias siguen contando, como ha sido sustentado, entre otros, por Hausmann (2001); Krugman (1997); Gallup, et al. (1998); Sachs y Wagner (1997)¹³.

10 De la extensa bibliografía existente al respecto de la competitividad de las regiones y ciudades, para el caso que nos ocupa basta con referir los siguientes textos: Becattini, Giacomo y Enzo Rullani (1996), Sistemas productivos locales y mercado global, en GLOBALIZACIÓN Y SISTEMAS PRODUCTIVOS LOCALES, N° 754, junio, ICE.; Borja, Jordi y Castells, Manuel (1998), *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus - Grupo Santillana de Ediciones S. A., Tercera edición, Madrid; Fundesarrollo (sd), *Indicadores de competitividad en la Costa Caribe Colombiana. Resumen*, Fundesarrollo - Universidad del Norte, Barranquilla; Hernández Gamarra, Antonio (1996), *Las Regiones y la Estrategia Nacional de Competitividad*, Revista Cámara de Comercio Bogotá, Bogotá, 95:31-37; MINCOMEX (1999), *Política para la Productividad y Competitividad*, Ministerio de Comercio Exterior, Cartagena de Indias, julio; MINCOMEX (2000), *Política para la Productividad y Competitividad*, (Santiago de Cali), Ministerio de Comercio Exterior, Santiago de Cali; Sánchez, Fabio y Acosta, Paula (2000), *Proyecto Andino de competitividad. Proyecto indicadores de competitividad*, CEDE - Universidad de los Andes, Bogotá; White, Philip, Douglas, Adam y Stillwell, Darren (comp.) (2002), *Regional Competitiveness Indicators*, DTI, London. Una referencia más actualizada de esta literatura se encuentra en Manzano, Nelson (2009), *Competitividad entre metrópolis de América latina*, en Revista Eure, Vol. XXXV, N° 106, pp. 5-7, Diciembre.

11 Como afirman Kresl y Pengfei (2006, p. 48), citados por Manzano, competitividad urbana es “el grado en que una ciudad o región urbana, en comparación con otras ciudades competitivas, es capaz de proveer fuentes de trabajo, ingreso, cultura, amenidades, grado de cohesión social, gobernabilidad y medioambiente urbano a los que sus corrientes y nuevos residentes aspiran”. Y Manzano agrega: “Una ciudad sería competitiva sólo si logra crear un círculo virtuoso entre: ampliación de mercados externos (comercio internacional), incrementos en la productividad, incrementos en el ingreso real y, finalmente, mejoras en las condiciones de empleo de la mano de obra y en la calidad de vida de sus habitantes. Es decir, la competitividad se da en tanto una ciudad pueda crear un conjunto específico de capacidades económicas, sociales, institucionales y culturales para que sus territorios urbanos puedan atraer permanentemente inversiones, incentivar las actividades económicas y facilitar su fortalecimiento y desarrollo sostenible, de modo que creen y recreen continuamente las condiciones idóneas para generar riqueza y empleo, que a la postre permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes”. Op cit., p. 58.

12 Pulecio, Jorge y Gonzalo Jiménez (2003), *Guía metodológica para la construcción de mapas de competitividad regional en Colombia*, informe de consultoría, CID-Universidad Nacional de Colombia – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

13 Hausmann, R. (2001). *Prisoners of Geography. Foreign Policy*, No. 122, 44-62; Krugman, P. (1997), *Desarrollo, geografía y teoría económica*, Ed. Antoni Bosch; Gallup, J. (2000), *Geography and Socioeconomic Development: Background paper examining the state of the Andean region*. Washington: Andean Competitiveness Project; Sachs, J. & Wagner, A. (1997), *Natural resources abundance and economic growth*, Boston: Center for International Development-Harvard University.

Las diferentes estimaciones de competitividad de las regiones colombianas incluyen a la ciudad de Bogotá comparada, no con otras ciudades sino, con los departamentos¹⁴. En todo los casos, a pesar de las diferencias metodológicas, Bogotá aparece como la “región” más competitiva del país (Pulecio, et. al., 2002; Ramírez, et. al., 2007). En el estudio citado de Pulecio et. al. (2002), en el cual se tuvieron en consideración 66 variables cuantitativas agrupadas en 11 categorías, Bogotá obtuvo el primer lugar en “infraestructura y localización”, “capital humano y empleo”, “empresas”, “innovación y tecnología”, “gestión del gobierno” y “calidad de vida”. En las categorías en que resulta “perdedora” es en “recursos naturales” (último puesto), “inserción en la economía internacional” (puesto siete) y “competitividad externa” (puesto seis)¹⁵.

En suma, Bogotá es competitiva frente a los departamentos colombianos gracias al tamaño del mercado interior, a la dotación de infraestructura productiva y de empresas ya localizadas, al capital humano del que dispone y a las variables que podemos denominar institucionales (incluyendo los logros en calidad de vida y de gobierno). Por el contrario, la localización mediterránea, a 497 kilómetros del primer puerto marítimo y enclavado en la Cordillera Oriental, con precaria vinculación férrea y de carreteras con las costas, opera como lastre para la competitividad de Bogotá y la Región Capital.

En las condiciones descritas es claro que Bogotá puede mantener las ventajas comparativas alcanzadas y crear nuevas ventajas competitivas si:

- i) Se orienta a la producción de servicios de clase mundial, en particular los que hacen uso de TIC y se exportan por las redes de internet, telefonía y otros medios virtuales, con valor agregado gracias a ganancias en conocimiento e información;
- ii) Si la ciudad es capaz de crear industria, agroindustria y servicios para un mercado interior cada vez más competido por la apertura unilateral y la entrada en vigencia de tratados de libre comercio;
- iii) Si el país, como un todo, logra mejoras sustanciales en la infraestructura de transportes (férreo y de carreteras) entre la región andina y los puertos sobre el Pacífico y el Caribe, y finalmente;

14 Aunque esas estimaciones incluyen ajustes en las variables que pueden ser descontadas con el Departamento de Cundinamarca (como en el ranking elaborado por Pulecio et. Al., 2002), no resulta del todo legítima la comparación.

15 De las otras dos categorías analizadas, “instituciones” y “crecimiento económico”, la primera no aplica por falta de información cualitativa, y la segunda consideró un período de recesión económica (1999) que no es relevante para la actual coyuntura.

- iv) Más importante en el corto y mediano plazo, si logra una modernización del AED que permita a la ciudad y la región circundante mantener el dinamismo esperado en los flujos nacionales e internacionales de mercancías y pasajeros.

La eficiencia del AED y del sistema de logística y conectividad local, regional y nacional que se estructure en torno al aeropuerto, le pueden permitir a Bogotá y la Región Capital compensar en parte la desventaja de su mediterraneidad andina. Más aún, como lo señala el Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado (MURA), puede crear nuevas oportunidades productivas y de competitividad regional en la perspectiva del modelo de “aerópolis” experimentado en otras latitudes.

En comparación con otras áreas metropolitanas de América Latina, en la última década Bogotá ha presentado ganancias de competitividad como centro de negocios. En el escalafón establecido por la Revista América Economía, Bogotá pasó del puesto 13 (42 ciudades valoradas) al 8, entre 2001 y 2008. Por sobre Bogotá están Sao Paulo, Miami, Santiago, Ciudad de México, Buenos Aires, Monterrey y Río de Janeiro. Nótese que Ciudad de México y Monterrey, mejor escalafonadas que Bogotá, son igualmente ciudades mediterráneas; las demás son ciudades puerto o muy cercanas al puerto marítimo. Igual que en nuestro caso, las ciudades mexicanas referidas enfrentan con estrategias de gran porte la solución aeroportuaria, como lo reseña el estudio del MURA ampliamente citado.

Concluyendo, la competitividad sistémica de Bogotá (y por contigüidad de la Región Capital) depende de múltiples factores, varios de los cuales han mantenido un comportamiento favorable en los últimos años (en especial las ganancias en confianza institucional, calidad de vida, infraestructura, empresarismo y capital humano). Estos factores parecen estar asociados a lo que puede denominarse la existencia de un “arreglo institucional progresista” que ha conducido a la ciudad en los tres últimos quinquenios (Pulecio, 2010). Muchos otros retos enfrenta aún la ciudad para superar la fragmentación y segregación social, la pobreza y marginalidad (PNUD, 2008), y para alcanzar estándares ambientales y de sostenibilidad sistémica.

Entre los factores críticos que amenazan la sostenibilidad sistémica de la ciudad se destaca el reto de la movilidad y conectividad. En el centro de este reto se encuentra la necesidad de una solución integral y sostenible a la movilidad aérea, enmarcada en lo que institucionalmente se ha denominado como Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá (OEFAE).

1.2.1. *Gobierno Nacional: desarrollo para todos*

En relación con el AED, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) incorpora dos programas que pueden asociarse al AED: i) Reducción de la pobreza y promoción del empleo y la equidad, y ii) Crecimiento alto y sostenido: la condición para un desarrollo con equidad; proyectos relacionados con la intervención y futuro del terminal aéreo (Cuadro 1).

El programa “Reducción de la pobreza y promoción del empleo y la equidad” incluye el proyecto Ciudades Amables, el cual involucra lo relacionado con el desarrollo y mejoramiento de centros urbanos, iniciativas de generación de suelos y renovación urbana (macroproyectos urbanos como el caso del Aeropuerto El Dorado), articulación y apoyo a planes parciales, y financiación y subsidio de vivienda entre otros.

Ciudades Amables ha apoyado proyectos en grandes ciudades (más de 600.000 habitantes) como la consolidación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), el proyecto Urbano Integral Nororiental - Metrocable de Medellín, el Macroproyecto de Vivienda – SITM en Cali y el MURA. En ciudades intermedias (entre 300.000 y 600.000 habitantes) programas de saneamiento básico, agua potable e intervenciones urbanas¹⁶. Estos y otros proyectos regionales, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), se traducirán para finales del 2010 en más de \$22.7 billones de pesos en inversiones público – privadas¹⁷.

Del programa “Crecimiento alto y sostenido: la condición para un desarrollo con equidad”, se destaca el proyecto “Agenda Interna: estrategia de desarrollo productivo”, que tiene como objetivo consolidar el desarrollo empresarial, la innovación y el desarrollo tecnológico. Allí se concentran los apoyos a i) Estrategias de promoción de servicios, ii) Estrategias de desarrollo de los servicios logísticos, iii) TICs, y iv) Cluster empresariales. Estos componentes están directamente relacionados con los servicios del Aeropuerto dimensionados en el MURA e incorporan inversiones públicas cercanas a los \$14.1 billones de pesos. Para un total de inversiones públicas incorporadas dentro del Plan Nacional de Desarrollo de \$19.3 billones de pesos.

16 Ver presentación Ciudades Amables, DNP, en *Foro Por una Colombia Bien Gobernada 2008 – 2011*, Santa Marta (Colombia), abril de 2008.

17 De este monto, el 23%, esto es \$ 5,22 billones de pesos, se proyectan como inversión pública.

Cuadro 1.
Planes, programas y proyectos a nivel nacional potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su entorno

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMAS	TEMAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan Nacional de Desarrollo 2006 - 2010: Estado Comunitario desarrollo para todos	Reducción de la pobreza y promoción del empleo y la equidad	Ciudades Amables macroproyectos urbanos, planes parciales, articulación POTs, mercados de vivienda, financiación y subsidios de vivienda).	Consolidar un modelo de ciudad compacta, eficiente y sostenible; desarrollar programas integrales que permitan la articulación de las políticas sectoriales de la nación en los municipios y su coordinación con las políticas locales; incrementar la oferta de suelo para el desarrollo de programas Ciudades Compactas y Sostenibles; fortalecer institucionalmente a las administraciones locales para el desempeño de la función pública del urbanismo y al sector privado como principal agente del mercado inmobiliario; racionalizar el marco normativo del ordenamiento territorial, y; garantizar la organización armónica y eficiente de las grandes aglomeraciones urbanas y la articulación del desarrollo urbano con el territorio regional.	\$ 5.206.488.000.000	\$ 1.274.655.000.000
	Crecimiento alto y sostenido: la condición para un desarrollo con equidad	Agenda Interna: Estrategia de desarrollo productivo	Desarrollo empresarial, innovación y desarrollo tecnológico: i) Estrategias de promoción de servicios, ii) Estrategia de desarrollo de los servicios logísticos, iii) TICs, iv) Cluster empresariales Desarrollo capital físico: Infraestructura aeroportuaria, Nuevas vías para la competitividad, etc.	\$ 4.124.663.000.000	\$ 3.835.463.000.000
Total Recursos nivel central 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual	\$ 9.331.151.000.000	\$ 5.110.118.000.000

Fuente: Elaboración Grupo consultor CID a partir del Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010.

1.2.2. Otras entidades nacionales

En el PND 2006 – 2010, se han diseñado, formulado e implementado otras estrategias y planes relacionados con el AED, acordes con la órbita de funcionamiento de diferentes entidades nacionales como son el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Aerocivil.

El Cuadro 2 presenta algunas de estas iniciativas institucionales como son:

- El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado: mediante el cual se definió, por parte de la Aerocivil, la estrategia de modernización del aeropuerto y la estructura y proceso de la concesión finalmente otorgada a OPAIN en el 2006¹⁸.

De acuerdo con las condiciones contractuales iniciales (remodelación y ampliación del terminal aéreo), la concesión implicaba la realización por parte de OPAIN, de inversiones cercanas a los US\$ 650 millones durante los 20 años que duraría la concesión¹⁹. Al respecto, la aprobación a finales del 2009, por parte de la Aerocivil, de la demolición del AED, implicará tanto un incremento en la duración de la concesión (12 años más), como en el valor de la misma, posiblemente cercano a los US\$ 800 millones.

En relación con los tiempos de ejecución del nuevo acuerdo y la financiación de la obra, el Ministro de Transportes ha señalado que aún con los cambios, se planea contar para marzo del 2012 con la “primera etapa del Aeropuerto, es decir, el terminal internacional o T2, que comprenderá 80 mil metros cuadrados (...) Posteriormente, se demolerá la antigua estructura de El Dorado y se dará inicio a la construcción del terminal nacional o T1, que contará con 70 mil metros cuadrados. Además, se construirá la torre de control, de 80 metros de altura, que será desplazada para que colinde con el Aeropuerto de Catam”²⁰.

- El Plan de Regulación y Manejo del Aeropuerto El Dorado: liderado de igual forma por la Aerocivil, se encuentra actualmente en diseño. La formulación de dicho plan es fundamental para poder explorar y ajustar las posibles actividades productivas dentro de los procesos técnico-operativos diseñados por la Aerocivil.
- Documento Conpes 3940 de 2007: con el que se institucionalizó la estrategia para el desarrollo del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá (MURA), como “una operación de alcance regional en la

18 Mediante Contrato de Concesión No. 6000196 denominado Concesión para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento, Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la Ciudad de Bogotá. En el mes de noviembre de 2009 se firmó entre la Aerocivil y OPAIN el Otrosí No. 02 mediante el cual se acordó entre las Partes la demolición del Terminal 1 del Aeropuerto Internacional El Dorado. Recientemente se firmó el Otrosí No. 03, mediante el cual se otorga un plazo adicional de casi 28 meses (hasta julio de 2014) para la finalización de las obras, incluida la demolición y construcción del T1, inicialmente previstas para marzo de 2012.

19 Según declaraciones del Dr. Juan Alberto Pulido, Gerente OPAIN, “hasta el momento el consorcio ha realizado inversiones por US\$ 150 millones, transcurridos 30 de los 54 meses que en un comienzo se habían pactado para la totalidad de la obra”, en: Revista Dinero, Sigue aplazado vuelo de El Dorado, No.344 , Bogotá, Marzo 5, 2010.

20 Gobierno firma acuerdo para demoler el viejo Aeropuerto, SP noticias presidencia, noviembre de 2009, en http://web.presidencia.gov.co/sp/2009/noviembre/12/10122009_i.html

medida que su área de influencia comprende tanto zonas urbanas del Distrito Capital, como territorios de los municipios de la Sabana de Bogotá”²¹.

A partir del documento Conpes se han desarrollado avances significativos como: la elaboración del Estudio Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado²², el cual se encuentra desde mediados del 2009 en su etapa de socialización; la elección de la entidad gestora del Macroproyecto (Empresa de Renovación Urbana - ERU); y la definición de la Junta Directiva del Macroproyecto²³ para la articulación de las iniciativas existentes en relación con el MURA (Plan de Regularización y Manejo – PRM (DNP, Aerocivil y Alcaldía Mayor de Bogotá), el Plan Zonal, la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto El Dorado – Engativá (Alcaldía Mayor de Bogotá), entre otros.

- La Política Nacional de Competitividad y el Documento de Visión 2019: liderados por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), los cuales involucran estrategias relacionadas con el apoyo a: i) Sectores de Clase Mundial, ii) Salto en la Productividad y el Empleo, y iii) Eliminación de Barreras para el crecimiento y la inversión (IED y nacional), orientados a desarrollar clusters para la exportación, consolidación de infraestructura (i.e. Aeropuertos, Puertos fluviales, Malla vial), internacionalización e integración económica regional, concesiones viales para la competitividad y ciudades amables (ver Cuadro 2).
- El Plan Vial 2006 – 2010: en cabeza del Ministerio de Transportes, involucra proyectos relacionados con la intervención del AED, como son: la Ruta del Sol (con un costo aproximado de \$5.7 billones de pesos)²⁴, la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)²⁵, la concesión del AED, el apoyo a la Fase III de Transmilenio y el tren de cercanías²⁶ para la Sabana de Bogotá y el

21 Estrategia Institucional para el Desarrollo del Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, Documento Conpes 3490, Bogotá, Octubre de 2007, p. 5.

22 Realizado por la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía Mayor de Bogotá.

23 Conformada en marzo del 2008 por los tres niveles de gobierno, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), el Ministerio de Transporte, el DNP; e instalado mediante Convenio suscrito por las mismas entidades en septiembre del 2009 para asegurar – como lo señaló en su momento el MAVDT – que “la planeación a futuro de la zona del aeropuerto y su área de influencia se tome teniendo en cuenta las posiciones de todos los integrantes del Comité, en el seno de un cuerpo colegiado, toda vez que cualquier tipo de intervención a nivel macro tiene implicaciones para la ciudad de Bogotá, sus municipios vecinos, el sector del transporte y por supuesto, el sector ambiental”. Ver Boletín Noticias MAVDT, 140909 Convenio Aeropuerto, en <http://www.minambiente.gov.co/contenido/contenido.aspx?catID=908&conID=4046>

24 Son 1.070 kms., dispuestos en tres sectores, de los cuales a finales de diciembre del 2009 se adjudicaron dos: el sector 1 (Villeta - El Korán; 78 kms.) y el sector 2 (Puerto Salgar - San Roque; 528 kms.).

25 Proyecto desarrollado conjuntamente por INVIAS y el IDU, cuya inversión por parte del Gobierno Nacional ascendió a \$46.000 millones de pesos, durante el periodo 2006 – 2010, y de la cual ya se construyó la Fase I (a cargo de Invias) correspondiente al Tramo Zona Sur (Enlace Centenario – Chuzacá).

26 Según datos del DNP tendría una longitud de 106 kms, con una inversión aproximada a los \$ 1.730 millones de pesos. El proyecto ya cuenta con la estructuración técnica, legal y financiera y se adjudicó la Fase I, al Consorcio Colombia (ConCol) en el 2008, quien realizó los estudios y diseños de la primera fase de la línea de occidente Facativá - carrera 30 (NQS).

Distrito Capital. Iniciativas fundamentales para asegurar una relativa movilidad en torno al Aeropuerto desde y hacia la Región Capital (Cuadro 2).

Cuadro 2.
Otros planes, programas y proyectos a nivel nacional potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su entorno

PLAN	ESTRATEGIA	OBJETIVOS - PROYECTOS
Política Nacional de Competitividad y Visión Colombia 2019 (2007)	Sectores de Clase Mundial	Desarrollo de Clusters
	Salto en la Productividad y el Empleo	
	Estrategias de eliminación de barreras para el crecimiento y la inversión (IED y nacional)	Infraestructura
		Internacionalización e integración económica
Infraestructura	Calidad de vida y ciudades amables (i.e. Tren de cercanías, 106 kms)	
Política Nacional de Logística (CONPES 3547 de 2007)	Promover plataformas logísticas	Concesiones viales y vías para la competitividad (Ruta del sol: Tobia-Puerto Salgar 75 kms)
		Incentivar y focalizar la inversión privada en plataformas logísticas:
		– Expedir las normas necesarias para el desarrollo de la figura de plataformas logísticas como Zona Franca Permanente o Permanente Especial para Servicios Logísticos.
		Diseñar manuales metodológicos para:
	– Incorporar en planes de movilidad de las ciudades la logística de la carga (Estudio piloto del DNP en Bucaramanga y Barranquilla).	
	– Promover la articulación de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) con infraestructura de orden nacional y enfocada al comercio exterior.	
	– Reducir impactos territoriales y de movilidad con la inclusión de plataformas logísticas en el POT, desde el punto de vista urbanístico y de mínimos operacionales.	
Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado (Aerocivil)	Plan para la administración futura del terminal aéreo más importante del país, desarrollado en III fases.	Análisis de condiciones existentes. Análisis económico y financiero. Plan ambiental. Estudio y estructuración concesión. Proyección tráfico operaciones. Plan recomendado.
CONPES 3940	Estrategia Institucional Para el Desarrollo del Macroproyecto Urbano - Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá	Estudio MURA, Comité Técnico de Apoyo, articulación Nación - Gobernación - Alcaldía Mayor, Junta Directiva Macroproyecto.
Plan de Regulación y Manejo del Aeropuerto el Dorado (Aerocivil)	Regulación y manejo del AED	En proceso de diseño
Nuevas Autopistas (programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopista 2006 - 2014)	Nuevas Autopistas (programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopista 2006 - 2014)	Ruta del Sol: Bogotá - Caribe 1.936 kms (Tramo Tobia - Puerto Salgar). Actualmente en proceso de estructuración proyecto concesión. Valor estimado de la inversión (pesos del 2005): 4'379.261 M
		Avenida Longitudinal de Occidente (ALO): INVIAS - IDU. Costo obra aporte Gob. Nal, Col \$46.000 millones. En construcción Fase I.
	Infraestructura Aeropuertos - Concesiones Aeroportuarias	Concesión El Dorado y San Andrés y Providencia
	Consolidación Sector Férreo	Corredor Cundiboyasense: Facatativá-Bogotá-Belencito. 367 kms
	Ciudades Amables	Construcción de 36 Km de troncales fase 3 Calle 7, 10 carrera 26 y operación del sistema fase 3

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir de información de Presidencia de la República, DNP.

1.3. Ámbito Departamental y Municipal

A partir del Plan de Desarrollo Departamental para el periodo 2008 - 2012, se presentan a continuación las estrategias, planes, programas y proyectos con alguna relevancia para articularse con las transformaciones del AED.

1.3.1. Gobernación de Cundinamarca

El Plan Departamental de Desarrollo 2008 – 2012: *Cundinamarca Corazón de Colombia*, presenta 3 programas que pueden asociarse con el futuro del AED: i) Cundinamarca productora y moderna, ii) Infraestructura competitiva e iii) Integración regional (Ver Cuadro 3). Estas iniciativas ascienden a más de \$167.000 millones de pesos para el periodo 2008 – 2012.

En relación con el primer programa, “Cundinamarca productora y moderna”²⁷, se destacan los tres subprogramas Sector agropecuario moderno y exportador²⁸, Destinos que apasionan²⁹, y Competitividad con sentido social. El programa tiene una participación muy baja en el marco del Plan Plurianual de Inversiones 0,64%³⁰.

El segundo programa incluye de manera directa las obras de infraestructura que necesita el Departamento en proyectos tales como Tren de Cercanías, Trenes Turísticos y Concesión de Carga, y la coordinación de acciones con los municipios para apoyar y ejecutar el MURA, para lo cual el Departamento ha asignado recursos por \$ 86 mil millones de pesos para el periodo 2008 – 2012, lo que corresponde al 1,92% del Plan Plurianual de Inversiones.

El tercer programa, “Integración regional”, conformado por las iniciativas Región Capital y Movilidad para la Integración de la Región Capital, incorpora los desarrollos a favor de la competitividad regional como: Megaproyecto Agroindustrial de la Sabana (MEGA), el Aeropuerto El Dorado y la Aerópolis, Región Salud, Región Turística, y el Plan de Abastecimiento de Alimentos de Bogotá, y la interconexión vial regional (ALO, la perimetral de Oriente y Occidente y el Plan Maestro de Movilidad Regional), con recursos por \$ 52 mil millones para el periodo 2008 - 2012, lo que corresponde al 1,17 % del Plan Plurianual de Inversiones (Cuadro 3).

27 El éxito de varias de las apuestas productivas identificadas en este programa dependerá de su articulación con las condiciones logísticas, de carga, infraestructura y acceso con que cuente el nuevo terminal aéreo. En este marco temas como el Plan Regional de Logística, la definición de claros centros regionales de especialización productiva y la financiación de los proyectos viales Región Capital jugarán un papel fundamental para el logro de los objetivos del PDD.

28 Basado en la apuestas productivas estratégicas identificadas en el Plan Estratégico Exportador Regional (PEER) y la Agenda Interna Regional), con productos como: flores, papa, lácteos, hortalizas, frutas exportables, palma y biocombustibles, forestal y silvicultura, café y cafés especiales.

29 Involucra promoción y desarrollo de ecoturismo, turismo rural, de aventura, de descanso, científico, arqueológico, social y parques temáticos.

30 Plan Departamental de Desarrollo 2008 – 2012: Cundinamarca Corazón de Colombia, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, 2008.

Cuadro 3.
Planes, programas y proyectos a nivel departamental potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su entorno

PLAN	PROGRAMAS	SUBPROGRAMAS	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan Departamental de Desarrollo 2008 - 2012: Cundinamarca Corazón de Colombia	Cundinamarca Productora y Moderna	Sector agropecuario moderno y exportador	Se concentra en apoyar las apuestas estratégicas del Plan Estratégico Exportador Regional y de la Agenda Interna Regional (como flores, papa, láctea, hortalizas, frutas exportables, palma y biocombustibles, forestal y silvicultura, café y cafés especiales), para responder a la necesidad de aumentar y diversificar las exportaciones, especializar la producción agropecuaria, regionalizar la actividad y desarrollar una cultura exportadora. Se estipulará una agenda concertada con los actores determinantes para el desarrollo de las apuestas productivas de la Agenda. Se posicionarán los proyectos estratégicos en el Consejo Regional de Competitividad Bogotá-Cundinamarca	\$1.690.000.000	\$ 465.000.000
		Destinos que apasionan	Énfasis en temas como ecoturismo, turismo rural, de aventura, de descanso, científico, arqueológico, social, parques temáticos, entre otros, así como a las iniciativas locales de turismo doméstico de pequeña escala y el turismo rural comunitario como alternativa para el desarrollo, que posibilite la recreación y esparcimiento de los ciudadanos. En las provincias con alto potencial de algún tipo de turismo, se apoyará su desarrollo como cadena productiva subregional, promoviendo la inversión extranjera mediante incentivos para la creación y fortalecimiento de industrias turísticas.	\$7.413.000.000	\$2.041.000.000
		Competitividad con sentido social	Cundinamarca desarrollará condiciones que le permitan transitar hacia una competitividad real y efectiva, sustentada en elementos de tipo estructural. Aprovechará las ventajas comparativas que le representan, respecto a su posición geográfica, contar con la capital del país en su parte central y disponer del aeropuerto El Dorado principal centro de transferencia de carga y pasajeros de Colombia, con el fin de fortalecer los procesos de logística e infraestructura que facilitarán el tránsito de personas y mercancías. También desarrollará una oferta de productos y servicios hacia el principal mercado Nacional y mercados internacionales.	\$19.400.000.000	\$ 5.341.000.000
	Infraestructura competitiva	Infraestructura para el desarrollo	Buscará la integración de la red vial troncal existente en el Departamento, bajo tres niveles de articulación: 1) con la red troncal y transversal del orden nacional; 2) con la red vial Distrital, como la Avenida Longitudinal de Occidente -ALO-, las Autopistas Norte y Sur, la autopista al llano, la carrera séptima y las calles trece y ochenta, y 3) con la red terciaria.	\$86.126.000.000	\$ 40.681.000.000
			Se coordinará con las entidades responsables la planeación, ejecución y operación de proyectos ferroviarios regionales como: Tren de Cercanías, Trenes Turísticos y Concesión de Carga. Así mismo, se gestionará a través de la Sociedad Portuaria Multimodal de Río Magdalena S. A., la entrega en concesión del puerto multimodal de Puerto Salgar, así como el desarrollo de aeropuertos alternos a El Dorado y la recuperación de la navegabilidad de los ríos Magdalena y Meta. Se implementarán acciones conjuntas con los municipios en el marco del macroproyecto urbano regional del área de influencia del Aeropuerto El Dorado.		
	Integración Regional	Región Capital: Gestión Estratégica de la Región Capital	Competitividad y desarrollo socioeconómico para la región capital: MEGA, Aeropuerto El Dorado y la Aerópolis, Región Salud, Región Turística, Plan de Abastecimiento de Alimentos de Bogotá.	\$52.500.000.000	\$ 14.453.000.000
		Movilidad para la Integración de la Región Capital	Los temas estratégicos de este eje temático incluirán: las vías Perimetral de Oriente y Perimetral de Occidente; la evaluación técnica, legal, económica y financiera de vías departamentales y distritales y su articulación con las concesiones Nacionales; la extensión del Transmilenio a Soacha; la concesión del puerto multimodal de Puerto Salgar a través de la Sociedad Portuaria Multimodal de Río Magdalena S.A.; el Plan Maestro de Movilidad Regional; los trenes turísticos y el tren del Carare y la concesión de carga. También se gestionará el desarrollo de aeropuertos alternos a El Dorado.		
Total Recursos 2008 - 2012			Plan de Inversiones Plurianuales	\$167.129.000.000	\$ 62.981.000.000

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan de Desarrollo Departamental de Cundinamarca 2008 – 2012.

1.3.2. Otros planes e iniciativas compartidas entre Cundinamarca y Bogotá

El Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca cumplen ya más de 3 quinquenios procurando la construcción de una solución política institucional para la “Región Capital”³¹. Aunque las alternativas han fracasado en lograr desarrollar la norma constitucional que permita crear la “Región Capital” o cualquiera otra alternativa similar, los gobiernos distrital y departamental han avanzado mediante “acuerdos de voluntades” en planes, programas y proyectos conjuntos de desarrollo regional.

Dentro de estos planes se destacan, como aparece en el Cuadro 4, el Plan Estratégico Exportador Regional (PEER) que desde el 2005 ha venido siendo reformulado y ajustado a los nuevos retos de la región; el Plan Regional de Competitividad (2004 y revisiones posteriores); la Agenda Interna para la Competitividad y Productividad Bogotá y Cundinamarca (2005).

Una revisión del Plan de Desarrollo y el Plan de Inversiones de Cundinamarca para el periodo 2008 – 2012, permite reconocer la importancia que la Administración departamental le ha dado a la consolidación de la integración regional mediante el apoyo a proyectos de infraestructura regional competitiva (logística, vías, carga, etc.). Sin embargo, en materia de inversiones, tan solo el 3,7% del presupuesto total plurianual, tendría alguna relación con las transformaciones del AED.

31 La construcción de esta institucionalidad regional ha pasado por varios marcos conceptuales de la integración, que incluyen los conceptos de “Región Bogotá-Cundinamarca”, “Bogotá Región” y más recientemente “Región Capital”. La carencia de un marco institucional que permita la gestión del desarrollo regional, ha intentado ser superada mediante “acuerdo de voluntades” políticas lideradas por los mandatarios de Bogotá y Cundinamarca. En esa perspectiva se creó el Consejo Regional de Competitividad Bogotá-Cundinamarca, hoy Comité Regional de Competitividad, del cual hacen parte entidades del sector público y privado, la academia y organizaciones de la sociedad civil regional. A pesar de los resultados obtenidos, en especial la capacidad de proponer estrategias, programas y proyectos de desarrollo, es claro que se requiere una institucionalidad formal capaz de agenciar en el mediano y largo plazos los proyectos regionales más allá del ocasional “acuerdo de voluntades”. La restricción existente es de carácter legal, dada la falta de desarrollo del mandato constitucional relacionado con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

Cuadro 4.
Iniciativas de planificación regional Bogotá-Cundinamarca

PLAN	ESTRATEGIA	OBJETIVOS - PROYECTOS
Plan Estratégico Exportador Regional (PEER) (2005)	Mejorar la infraestructura y logística de la Región para la integración comercial	i) Puerto Multimodal Puerto Salgar, ii) Carretera Tobia Grande-Salgar, iii) Aeropuerto El Dorado, iv) Agua: recuperación del río Bogotá y Distrito de Riego de La Ramada, v) Integración de los sistemas de transporte de la Ciudad - Región, vi) Centros logísticos, vii) Parque Tecnológico de la Sabana.
Plan Regional de Competitividad (2004 y 2008 - 2019)	Mejorar entorno para exportar	Plan Maestro Aeropuerto i) Ordenamiento del Entorno del Aeropuerto, ii) Puerto Multimodal Puerto Salgar, iii) Carretera Tobia Grande-Salgar, iv) Centros logísticos y bolsa de carga. Megaproyecto Agroindustrial de la Sabana (MEGA)
	Articular infraestructura física e institucional de soporte a la producción de conocimiento e innovación.	i) Anillo de innovación, ii) Parque tecnológico de Cundinamarca, iii) INNOBO
	Concertar y gestionar proyectos de interés común entre Bogotá y Cundinamarca y sus regiones vecinas.	i) Tren de cercanías, ii) Terminal de carga y iii) ALO.
	Internacionalización (2008 - 2019)	Plan de Logística Regional
	Infraestructura (2008 - 2019)	Plan de Movilidad Regional
Agenda interna para la Productividad y la Competitividad Bogotá - Cundinamarca (2005)	Apuestas Productivas	Megaproyecto Agroindustrial de la Sabana
		Textiles y Confecciones
		Papel, Editoriales y Artes gráficas
		Automotores y autopartes
		Productos químicos y plásticos.
		Otros productos químicos: cosméticos, productos de aseo, farmacéuticos y agroquímicos.
		Salud
Turismo		

Fuente: CCB, Comisión Regional de Competitividad, Mesa Regional de Planeación Bogotá Cundinamarca. Cuadro: Elaboración de los autores.

1.3.3. **Ámbito Municipal: la Aerópolis central Madrid-Funza-Mosquera-Cota.**

El MURA denomina la centralidad Aerópolis como el entorno especial conformado por las localidades de Engativá y Fontibón y los municipios de Funza, Madrid, Cota y Mosquera. Y propone como objetivo principal de la centralidad el “desarrollo de un modelo desconcentrado de la subregión”, orientado a disminuir la tendencia de conurbación en torno al AED, mediante un reordenamiento del territorio compatible con la modernización futura del puerto seco.

A partir de los Planes de Desarrollo Municipal de Madrid, Mosquera, Funza y

Cota para el periodo 2006 - 2010, se presentan a continuación las estrategias, planes, programas y proyectos con alguna relevancia para articularse con las transformaciones del AED.

1.3.3.1. *Madrid.*

El Plan de Desarrollo de Madrid (Cundinamarca), *Construyendo a Madrid con sentido social*, incorpora algunos programas y proyectos que podrían consolidar su ventaja de cercanía y acceso al AED. Cuatro programas pueden asociarse al AED: i) Madrid Ciudad - Región, ii) Generando desarrollo para un mejor futuro, iii) Construyendo identidad cultural, y iv) Protección del ambiente (Ver Cuadro 5).

El programa “Madrid y Ciudad – Región” busca articular las iniciativas municipales con las políticas y planes regionales³², mediante tres programas: el tren de cercanías, áreas intermunicipales de carga y manufactura para el Aeropuerto El Dorado, y movilidad regional. (Cuadro 5)

El programa “Generando desarrollo para un mejor futuro” tiene previstas inversiones para el 2010 por \$721 millones de pesos; e iniciativas de parques eco-culturales³³, turismo ecológico y recuperación de cuencas y ecosistemas (i.e. río Subachoque)³⁴; y los programas “Construyendo identidad cultural” y “Protección de nuestro ambiente”, con recursos por 555 y 132 millones de pesos respectivamente, durante el mismo año (Cuadro 5)³⁵.

32 Concejo Municipal de Madrid, Plan de Desarrollo Municipal de Madrid Cundinamarca 2008 – 2012: Construyendo a Madrid con sentido social, 2008.

33 Construcción de la primera etapa del Parque Eco- Cultural Sosiego en el casco urbano del municipio de Madrid, que busca generar espacios para la promoción y el desarrollo de potencialidades culturales y de interacción con el medio ambiente. Para este parque se destinó un monto superior a los \$2.215 millones de pesos durante el periodo 2008 – 2012.

34 Por ejemplo la adquisición de 40.000 m2 de terrenos en zonas de importancia ambiental estratégica de la zona alta y media de la cuenca del Río Subachoque, durante el periodo de gobierno; y actualizar el proyecto para la construcción del Parque Lineal Ecocultural, con una inversión de \$517.215 millones para el periodo 2008 – 2012.

35 Estos últimos programas debidamente articulados con el Plan Maestro de Turismo de Región Capital, podrían generar clusters de turismo y nuevos servicios y opciones de entretenimiento ambiental y cultural para los turistas que llegarían al terminal aéreo.

Cuadro 5.
Plan de Desarrollo Municipal de Madrid (Cundinamarca).
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su
entorno (2008 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo Madrid "Construyendo a Madrid con Sentido Social"	Madrid y ciudad - Región	Movilidad transporte y carga de la región con integración de ciudad capital	Vincular al municipio en el proceso de diseño y ejecución del proyecto del tren de cercanías para concertar la ruta; realizar un documento que contenga la concertación con los municipios de Mosquera y Funza la oferta de sectores con beneficios comunes en relación a las áreas complementarias de carga y manufactura para el Aeropuerto el Dorado; participar en el comité de movilidad regional, que involucra la ejecución de la segunda fase de la concesión Fontibón - Facatativa - Alpes	\$ 43.101.250	\$ 11.025.000
		Construcción y promoción para el desarrollo turístico	Realizar 1 proyecto turístico durante el periodo de gobierno; capacitar a 140 prestadores de bienes y servicios de índole turístico en el periodo de Gobierno.		
		Incentivar la localización de nueva industria en el municipio	Incentivar la localización de 10 nuevas industrias en el Municipio, buscando ampliar la oferta laboral de los madrileños, para la reducción de pobreza.		
	Generando desarrollo para un futuro mejor*	Promoción, capacitación y apoyo para el empleo y generación de Pymes	Capacitar a 110 personas en el periodo de Gobierno sobre promoción y confirmación de PYMES.	\$ 44.677.500	\$ 11.550.000
		Jóvenes en la Política Productiva	Diseñar, implementar y ejecutar la política pública de joven emprendedor, mediante la capacitación de 100 Jóvenes en el periodo de Gobierno.	\$ 43.101.250	\$ 11.025.000
	Construyendo identidad cultural	Construyendo cultura con calidad y pertinencia, con integración regional	Realizar la adecuación y sostenimiento del 100% de los escenarios culturales en el periodo de Gobierno; construir la segunda etapa del parque eco cultural Hernán Echevarría Olozaga, buscando generar espacios para la promoción y el desarrollo de potencialidades artísticas y culturales de los madrileños; construir la primera etapa del Parque Eco- Cultural sosiego en el casco urbano del municipio de Madrid, buscando generar espacios para la promoción y el desarrollo de potencialidades culturales y de interacción con el medio ambiente.	\$ 2.215.506.250	\$ 555.125.000
	Protección de nuestro ambiente para un mejor futuro	Manejo integral de ecosistemas naturales y hábitat	Velar por la protección de las fuentes hídricas del municipio a través de la adquisición de 40.000 m2 de terrenos en zonas de importancia ambiental estratégica de la zona alta y media de la cuenca del Río Subachoque durante el periodo de gobierno; actualizar el Proyecto para la construcción del parque lineal eco cultural.	\$ 517.215.000	\$ 132.300.000
	Total Recursos 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual.	\$ 2.863.601.250

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan de Desarrollo Municipal de Madrid 2008 - 2011.

*El programa incluye otros subprogramas no relacionados con el AED cuyos montos no se especifican.

Los programas y proyectos descritos evidencian un interés relativo por asegurar en los próximos años alguna interconexión vial intrarregional y acceso del municipio al

Aeropuerto El Dorado (AED), en la perspectiva de ampliar el desarrollo del centro de la sabana de Bogotá³⁶. Con todo, el análisis del Plan de Desarrollo y en especial del presupuesto de inversión definido para el periodo 2008-2012, permite concluir que el AED sólo tiene importancia marginal en el ideario político institucional del Concejo Municipal y la administración municipal.

En efecto, la estrategia de desarrollo le concede apenas un papel referencial al Aeropuerto y el análisis de los proyectos de inversión denota que apenas el 5% del presupuesto puede asociarse en alguna forma a inversiones que aprovecharían en parte la dinámica aeroportuaria.

1.3.3.2. *Funza*

El Plan de Desarrollo Municipal (PDMF) para la vigencia 2008 – 2012, *Funza Ciudad Eficiente*, en relación con el AED, señala de manera particular dos necesidades fundamentales: i) consolidar un sistema de movilidad integrado que acompañe los avances regionales y distritales “en el marco de la ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado”³⁷, y ii) vincular productivamente el municipio a la dinámica económica regional.

Existen cinco programas relacionados indirectamente con el AED³⁸: i) “Mayor y mejor oferta vial con enfoque de eficiencia”, ii) “Integración regional”, iii) “Competitividad, industria y empleo eficiente”³⁹ (incluye el diseño de un Plan Maestro del Sector Industrial y la formación y capacitación de microempresas), iv) “Plan Municipal de Turismo” (Plan Tu) y v) “Medio ambiente y recursos naturales” (Cuadro 6).

De estos programas resulta importante la asignación del 24.5% del Plan Plurianual de Inversiones para desarrollo vial, el 2,5% para apoyar la integración regional y 2.5% para turismo. Estos tres componentes pueden asociarse al aprovechamiento potencial de las oportunidades que crea el AED. No obstante debe reconocerse que el Aeropuerto apenas es mencionado de forma marginal en la conceptualización del Plan (en el componente vial), mientras que en el PBOT, por el contrario, sí mereció referencia especial⁴⁰

36 Madrid planea convertirse en un “distribuidor de movilidad” del área de influencia del AED, y de desarrollo de las actividades económicas de la misma área.

37 Op. Cit., p. 54.

38 *Ibíd.*, p. 64.

39 En el PBOT de Funza se menciona el macroproyecto de terminal de carga, a ser ubicado sobre la Autopista Medellín, para apoyar las actividades de carga, logística, inspección fitosanitaria, áreas para zonas francas, mantenimiento de aviones y otras necesidades relacionadas con las operaciones del AED.

40 El PBOT, por ejemplo, presenta un municipio con diversas condiciones urbanísticas dentro de su territorio, tales como su excepcional “localización geográfica dentro de la Sabana (municipio ubicado en la principal puerta de entrada a Bogotá) y sus magníficas condiciones de accesibilidad (nodo de importantes redes viales de orden nacional y regional) así como su cercanía con el Aeropuerto El Dorado”, Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipio de Funza, 1999, p. 69.

Cuadro 6.
Plan de Desarrollo Municipal de Funza (Cundinamarca).
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su
entorno (2008 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo "Funza Ciudad Eficiente"	Mayor y mejor oferta vial con enfoque de eficiencia	Plan Vial Municipal	Ejecutar el 100% de las acciones para el diseño e implementación del Plan Vial Municipal en los años 2008, 2009 y 2010.	\$ 26.430.000.000	\$ 9.650.000.000
		Diseño, construcción o mejoramiento de vías que sirven como pares viales de la calle 15	Realizar el 100% de las etapas para la adecuación de las tres vías como pares viales de la calle 15 durante los años 2008, 2009 y 2010.		
		Ampliación rehabilitación y mantenimiento del Eje Vial calle 15 entre carrera 9 y el sector de Tres Esquinas.	Ampliar, habilitar y/o hacer mantenimiento a 26.000 mts ² de calzada en la calle 15 entre carrera 9 y tres esquinas durante los años 2009 y 2010.		
		Mantenimiento y mejoramiento de la malla vial rural	Intervenir los 240.000 Mts ² de malla vial rural (108.346 mts ² en mejoramiento y mantenimiento de 132.460 mts ²) durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.		
		Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial urbana	Construir o rehabilitar 50.000 Mts ² de malla vial urbana durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.		
	Integración Regional**	Elaboración de Diseños, Estudios y Consultorías de proyectos prioritarios para el desarrollo municipal	Cooperar anualmente en la ejecución del 100% de las acciones que se desarrollen en el marco de la Integración Regional durante el periodo 2008 – 2011.		
	Plan municipal de turismo**	Plan Tu	Desarrollar el Plan Tu implementando 4 estrategias que generen turismo en la zona durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.	\$ 2.700.000.000	\$ 480.000.000
	Funza ciudad empresarial y eficiente*	Diseño del Plan Maestro del Sector Industrial	Desarrollar el 100% de las acciones para elaborar y ejecutar el Plan Maestro del Sector Industrial durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.		
	Apoyo a la conformación de microempresas viables y sostenibles	Capacitación, formación y adiestramiento de iniciativa con efecto de emprendimiento	Capacitar, formar y adiestrar en microempresas a 200 personas durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.	\$ 565.000.000	\$ 135.000.000
		Apoyar la gestión para la consecución del capital semilla	Apoyar 20 microempresas para la consecución de recursos a través del Fondo Emprender (SENA) durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.		
Recuperación y mantenimiento de los humedales	Restaurar y conservar ecosistemas estratégicos, rondas y zonas de amortiguación de los humedales	Plantar 20.000 árboles en la rivera del total del área de humedal la chucua durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.			
Recuperar el espacio público de la ronda de la toma de San Patricio.	Recuperación del espacio público para la conservación y mantenimiento de la toma de San Patricio	Recuperar el 40% la fauna y flora de la toma de San Patricio durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.	\$ 423.000.000	\$ 113.000.000	
Apoyo en la adecuación de las rondas de las lagunas del funzhe y el establecimiento de especies vegetales nativas propias del corredor biológico*	Parque ecológico Laguna De Funzhe	Diseño del 100% del plan parcial del parque ecológico lagunas del Funzhe durante el periodo de gobierno 2008 - 2011.			
Total Recursos 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual	\$ 32.770.300.000	\$ 11.073.500.000

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan de Desarrollo Municipal de Funza 2008 - 2012.

*El programa incluye otros subprogramas no relacionados con el AED cuyos montos no se especifican.

1.3.3.3. Mosquera

El Plan de Desarrollo del Municipio de Mosquera (PDMM) para el periodo 2008-2011, *Recuperaremos a Mosquera*, a pesar de su cercanía al AED y la ubicación industrial reciente de nuevas empresas en su zona de influencia, evidencia una vinculación marginal de sus programas con las transformaciones futuras del AED⁴¹.

Del PDMM se destaca el programa “Ciudad Región”, el cual -acorde con iniciativas existentes en otros municipios como Cota, Madrid o Funza– busca asegurar la coordinación e inclusión del municipio en los programas y proyectos prioritarios de importancia regional, donde las acciones regionales concertadas tendrán un importante impacto en el entorno del AED.

Este programa involucra desde la coordinación y concertación con los Municipios de Sabana Occidente y la Región Capital, como la revisión al Plan Básico de Ordenamiento territorial (PBOT), esfuerzos en materia de actualización catastral y regulación de usos del suelo, con recursos de inversión superiores a los \$618 millones de pesos para el 2010 (Cuadro 7).

El programa “Infraestructura y servicios”, con recursos por \$4.700 millones para el 2010, busca la construcción de dos espacios estratégicos de recreación y cultura (los cuales podrían, de manera coordinada con las demás iniciativas regionales, generar una oferta de entretenimiento mediante la promoción de industrias culturales orientadas a los pasajeros y turistas del AED) y el mejoramiento de la malla vial existente (Cuadro 7).

El componente ambiental (presente en la totalidad de la centralidad Aerópolis)⁴², aparece mediante el programa “Desarrollo económico y medio ambiente”, en los subprogramas: i) Reforestación de la laguna de La Herrera, ii) La recuperación y reforestación ronda de la ciénaga el Guali y el -Río Bogotá, y iii) El control de vertimientos industriales y contaminación por fuentes industriales, orientado a fortalecer la sostenibilidad ambiental en torno al AED (Cuadro 7).

En suma, un 20,8% del total del presupuesto plurianual tiene alguna relación potencial con las transformaciones del AED. Se destacan programas como infraestructura y servicios (12,6%), Desarrollo económico y medio ambiente (6,2%) y Ciudad Región (2%). En consecuencia, Mosquera otorga una prioridad media desde el punto de vista presupuestal, a su relación con el AED si se compara con la asignación dada por los municipios vecinos.

41 Concejo Municipal de Mosquera, Plan de Desarrollo del Municipio de Mosquera (PDMM) 2008-2012: *Recuperaremos a Mosquera*, 2008, p. 7.

42 El PDM no asocia este componente de manera explícita con las oportunidades o inversiones vinculadas al AED.

Cuadro 7.
Plan de Desarrollo Municipal de Mosquera (Cundinamarca).
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su
entorno (2008 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo Así recuperamos a Mosquera	Ciudad Región*	Mosquera competitiva, así participamos en el desarrollo de la región capital	Inscribir y viabilizar ante el gobierno departamental los tres proyectos de tipo regional concertados para el Plan de Desarrollo Departamental	\$ 2.397.569.000	\$ 618.246.000
		Sabana occidente, corazón de Cundinamarca	Realizar anualmente tres mesas técnicas con la Secretarías de Planeación de los Municipios de Sabana Occidente y la Región Capital para analizar proyectos de interés regional definidos en el Plan de Desarrollo Departamental; Cundinamarca, corazón de Colombia.		
		Plan básico de ordenamiento territorial, competitivo, integral y sostenible	Realizar durante el período de gobierno los ajustes al Plan Básico de Ordenamiento Territorial, con base en la normatividad existente.		
		Actualización catastral y estratificación urbana y rural	Realizar antes del segundo año de gobierno la actualización catastral para el Municipio; realizar durante el período de gobierno la estratificación urbana y rural.		
	Desarrollo Económico y Medio Ambiente*	Recuperación del medio ambiente	Realizar trimestralmente una jornada de control de emisiones y vertimientos a las actividades industriales en el municipio.	\$ 7.693.026.000	\$ 1.886.795.000
		Reforestación Laguna de la Herrera	Realizar Reforestación en la Laguna de la Herrera con 2000 árboles, contando con la participación de la empresa privada.		
		Recuperación y Reforestación Ronda de la Ciénaga el Guali y el Río Bogotá	Involucrar de forma activa y participativa a la industria que de forma directa afectan la Ciénaga del Guali, la administración busca tener contacto con las 12 industrias que hoy día se encuentran ubicadas en la ronda del humedal; realizar reforestación en la Ciénaga del Guali en un área de 60.000 mts, pertenecientes a la ronda de conservación.		
	Infraestructura y servicios	Equipamiento y espacio público para la gente	Realizar los diseños, estudios y demás necesarios para la Adquisición de predios y construcción de mínimo dos espacios recreativos, educativos y culturales de ubicación estratégica en el Municipio. Definir y desarrollar como mínimo dos proyectos de manejo y recuperación de equipamiento y espacio público.	\$ 15.467.348.000	\$ 4.759.884.000
		Recuperación de las vías	Señalizar como mínimo el 10% del casco de las vías del casco urbano del municipio; realizar mantenimiento al 100% de la malla vial rural de Mosquera; recuperación del 15% de las vías urbanas; realizar el primer año de gobierno, el estudio del estado de las vías urbanas y rurales.		
	Total Recursos 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual.	\$ 5.557.943.000

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan de Desarrollo Municipal de Mosquera 2008 - 2011.

*El programa incluye otros subprogramas no relacionados con el AED cuyos montos no se especifican.

1.3.3.4. Cota

El Plan de Desarrollo de Cota, *Nuestro compromiso para volver a creer*, permite identificar 4 líneas programáticas que por su enfoque podrían interrelacionarse con los planes de modernización del AED, estas son: i) Ordenamiento territorial e Integración Regional, ii) Turismo: Crear un plan turístico municipal, iii) Industrial. Vincular a la zona industrial con las necesidades de la comunidad cotense, y iv) Infraestructura vial y vehicular (Ver cuadro 8).

Cuadro 8.
Plan de Desarrollo Municipal de Cota (Cundinamarca).
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su entorno (2008 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo de Cota nuestro compromiso para volver a creer	Ordenamiento territorial e Integración Regional	Diseño e implementación del sistema de información integrado de planificación municipal (PBOT); Integración Regional	Implementar y poner en funcionamiento el sistema de información integrado de planificación municipal (PBOT); buscar los mecanismos para posicionar a Cota dentro de la región, aprovechando los proyectos del departamento en lo referente a zona franca y ampliación del Aeropuerto.	\$ 540.000.000	\$ 120.000.000
	Turismo: Crear un plan turístico municipal	Estudio y diseño de la ruta turística municipal; sistema de información turística; fortalecimiento turístico municipal; capacitación continua del sector; alianzas estratégicas con el sector privado; creación del paquete turístico del municipio	Gestionar el funcionamiento de un punto de información turística; gestionar un convenio turístico inter - institucional; gestionar la capacitación de 30 personas; gestionar las alianzas en el sector privado para vinculación al paquete turístico del municipio; gestión e implementación de un paquete turístico.	\$ 620.000.000	\$ 200.000.000
	Industrial. Vincular a la zona industrial con las necesidades de la comunidad Cotense	Convenio Sena y zona industrial para la capacitación de mano de obra local; conformación de alianzas estratégicas zona industrial y administración municipal para promover los productos microempresariales pymes y minipymes; creación banco de empleo	Gestionar la continuidad del convenio, 5 capacitaciones al año y adquirir las herramientas e implementos necesarios para su desarrollo; implementar alianza estratégica del sector industrial; capacitar 50 personas en creación de empresa; gestionar la continuidad del banco de empleo.	\$ 1.680.000.000	\$ 400.000.000
	Infraestructura vial y vehicular	Mejoramiento y pavimentación Autopista Medellín - Parque la Florida	Construir, mejorar y mantener 44294 m2 de vías urbanas y rurales.	\$24.144.837.308	\$ 1.812.000.000
Total Recursos 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual.	\$26.984.837.308	\$ 2.532.000.000

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan de Desarrollo Municipal de Cota 2008 - 2012.

En relación con la primera línea programática, Ordenamiento territorial e Integración Regional, se destaca el proyecto de Integración regional, el cual (como pocos), busca implementar los mecanismos adecuados para aprovechar directamente las

iniciativas departamentales y distritales existentes en materia de zonas francas y de ampliación del AED.

Aunque no se identifican mecanismos, la existencia de este proyecto como eje de la integración regional del municipio de Cota permite generar espacios institucionales de diálogo, concertación y participación con el Departamento y otros municipios para aprovechar los beneficios de los grandes megaproyectos regionales. Para ello se cuenta con \$540 millones de pesos.

La segunda línea programática va muy en consonancia con iniciativas planteadas por otros municipios de la centralidad Aerópolis, en lo relacionado con turismo. En particular el municipio de Cota busca la creación de un plan turístico municipal que incluye alianzas público – privadas, capacitación del recurso humano en servicios turísticos y otros servicios conexos y la creación de un sistema de información turística municipal (ver Cuadro 8).

La ejecución adecuada de dicho programa puede llevar a la identificación y puesta en marcha de una oferta turística que articulada con el Plan Maestro de Turismo, sea alternativa para los pasajeros de turismo y negocios que lleguen al AED. Esta línea programática cuenta con \$ 620 millones de pesos de inversión municipal.

La tercera línea programática, identificada como Industrial, busca mediante recursos municipales superiores a los \$1.680 millones de pesos, consolidar una zona industrial estratégica y asegurar la promoción de los productos microempresariales existentes.

La identificación de dichos productos, sumado a su grado de articulación y convergencia con las oportunidades generadas por el AED y su entorno podría maximizar los beneficios de los programas empresariales y de una zona industrial acorde no solo con las fortalezas municipales, sino con las posibilidades del terminal aéreo.

Finalmente se identifica la cuarta línea programática relacionada con infraestructura vial, que directamente involucra la pavimentación y mantenimiento de una vía prioritaria para el acceso al AED, desde la región, como es el tramo Autopista Medellín – Parque la Florida. (Cuadro 8).

El anterior análisis, tanto de su Plan de Desarrollo, como su plan de inversiones evidencia que un 18% del total del presupuesto plurianual tiene alguna relación potencial con las transformaciones del AED. Los esfuerzos del municipio se han concentrado fundamentalmente en el tema vial, destacándose el programa de Infraestructura vial y vehicular con una participación del 16% del total del presupuesto

plurianual de inversiones, lo que evidencia una debilidad en otros frentes necesarios para maximizar los beneficios de la modernización del AED y el crecimiento regional.

1.3.3.5. *Otras iniciativas*

El MURA propone algunos posibles proyectos a desarrollar en la centralidad Aerópolis como son:

- Centro de estudios e investigaciones aeronáuticas de Madrid: el estudio señala la necesidad de usar la Base de Madrid no solo como un lugar de reparación de aeroplanos, sino que a partir de esta actividad se genere un complejo aeronáutico donde se creen espacios para la educación especializada en todos los aspectos de la aviación y la investigación aeronáutica. El centro de estudios debe generar la oferta de mano de obra calificada que demanda el crecimiento de la industria aeronáutica⁴³.
- Red de Logística para incorporar a Madrid dentro de una red de centros logísticos de base: esta propuesta se asocia a los avances que la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Mayor de Bogotá y el sector privado han venido desarrollando en el marco de la Comisión Regional de Competitividad para el diseño y formulación del Plan de Logística Regional⁴⁴.
- Zona de oportunidad estratégica para el desarrollo de actividades Hortícolas de alta calidad y exportación en los municipios de Funza, Mosquera, Madrid, Bojacá, Facatativá, Sopó, Tenjo, Tabio y Subachoque⁴⁵. La demanda de productos hortícolas puede tener para la región dos condiciones favorables: i) la posibilidad de mejorar la exportación y ii) un mercado creciente en Bogotá de este tipo de productos. “Según el Megaproyecto Agroindustrial de la Sabana (MEGA), se encuentra abierta la posibilidad para que las 2.7 millones de toneladas de alimentos que produce la subregión se tripliquen al año 2020. El efecto esperado es de crecimiento significativo de la demanda de suelo y trabajadores para este tipo de actividades”⁴⁶.

43 El MURA destaca que según “el estudio de la industria aeronáutica en Colombia durante los últimos 30 años, el crecimiento observado de la demanda ha sido superior en 40% a la oferta de los servicios especializados. Ahora si a este tipo de situación se le suma la posibilidad de consolidar al Aeropuerto el Dorado como HUB spoke a nivel suramericano, existe la posibilidad de aumentar aún más el mercado de la demanda de servicios especializados”. Ver Formulación del Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado, Bogotá, 2008, p. 223.

44 Para más información consultar: Bases para la Formulación del Plan de Logística Regional, Comisión Regional de Competitividad Bogotá – Cundinamarca, Bogotá, 2009.

45 *Ibíd.*, p. 140.

46 Unión Temporal TAU Consultora Ambiental – Ambiental Consultores, Formulación del Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado, 2008. Bogotá, p.140.

1.4. Ámbito Distrital

Se presentan a continuación los planes, programas y estrategias que desde el sistema de planificación de la Ciudad y de las localidades de Fontibón y Engativá se identificaron por su relación efectiva o potencial con las transformaciones del AED.

1.4.1. El AED en el sistema de planificación distrital (POT, Plan Distrital De Desarrollo)

La Administración Distrital, en relación con el AED, ha orientado sus esfuerzos principalmente en la formulación, diseño e implementación de la denominada Operación Estratégica Fontibón, Aeropuerto El Dorado, Engativá (OEFAE)⁴⁷.

Esta iniciativa se ve reflejada en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Positiva. Para vivir mejor”, en algunos programas como “Región Capital” que establece, dentro sus metas, poner en operación el Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto y la Formulación del Plan Estratégico 2038.

Cuadro 9.
Iniciativas preliminares de inversión formuladas para la OEFAE

Vivienda	Oferta de vivienda para población prioritaria de la OEFAE a ser ubicada en la Zona de Vivienda Eje Avenida Ferrocarril (Zona 3), con 4.300 viviendas aprox.
	Plan Parcial TCI - PORTA - 120.5 Has
	Plan Parcial EL Escritorio - 58.7 Has
Equipamientos y desarrollo de centralidades	Centro Internacional de investigación de Plantas, Flores y Frutas
	Biblioteca Pública
	Centralidad de Alta Jerarquía Calle 26 (5): actividades de servicio de pasajeros, comerciales y empresariales como hoteles, restaurantes, centros comerciales, cluster de textiles, cuero, joyas.
	Centralidad Fontibón (6): equipamientos de cultura, educación básica, espacio público, nodo logístico de carga, centro de emergencias, equipamiento en salud, centro de comercio regional (según planes maestros).
	Centralidad Engativá (7) equipamientos de cultura, deporte, salud, educación, e institucionales (Supercade, etc.). Se destacan un equipamiento educativo en formación tecnológica, 3 equipamientos culturales, recreación y deporte.

⁴⁷ Inicialmente dicha propuesta debería venir acompañada de un plan de acción en relación con el aeropuerto alterno de Guaymaral, en el norte de la Ciudad, pero no se conoce algún desarrollo por parte del Distrito Capital al respecto.

Continuación Cuadro 9.
Iniciativas preliminares de inversión formuladas para la OEFAE

Movilidad	Avenida Centenario
	Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)
	Avenida Jose Celestino Mutis
	Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento
	Av. Gonzalo Ariza
	Avenida Ferrocarril de Occidente
	Avenida Fontibón
	Avenida Versailles
	Cra. 106
	Cra. 111
	Cra. 103
	Avenida del Salitre
	Avenida del T.A.M
	MVI - Carga
MCI - Alimentadores	
Medio Ambiente	Adecuación parque
	Adecuación zonas verdes
	Parque Humedal Capellanía
	Otras zonas verdes y recreativas (centralidades)

Fuente: Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá, SDP, 2008.

Desde el punto de vista ambiental y dada la relación existente entre la estructura ecológica principal de la Ciudad Capital y la OEFAE, al involucrar los humedales de Capellanía y el Jaboque dentro de la zona de intervención del AED, se destaca el programa Ambiente Vital, el cual cuenta con recursos considerables para la recuperación de estos y otros humedales, con inversiones en el 2010 superiores a los \$12 mil millones.

El programa de la SDDE “Fomento para el desarrollo económico”, con sus componentes de capacitación, formación empresarial y Banca Capital, tiene asignados recursos para el 2010 superiores a los \$313 mil millones.

El programa “Bogotá competitiva e internacional”, involucra iniciativas potencialmente relacionadas con el futuro desarrollo del entorno del AED, como son: *Invest in Bogotá* (entidad de carácter mixto gestora de proyectos para atraer inversión extranjera), y Bogotá Turística (que podría conjugar la organización, capacitación e implementación

de un plan turístico para los pasajeros del AED)⁴⁸ y finalmente, el programa “Vías para la movilidad”, que conjuntamente con la tercera fase del Transmilenio⁴⁹, y el metro de Bogotá⁵⁰, busca la recuperación y mantenimiento de la malla vial de la Ciudad, con recursos para el 2010, por \$310 mil millones (Cuadro 10).

El análisis del Plan Distrital de Desarrollo y su Plan de Inversiones, arroja que el 10,2% del presupuesto plurianual parece tener alguna relación con las transformaciones derivadas del AED, destacándose como iniciativa fundamental el diseño y formulación de la OEFAE. Así mismo la actual administración ha mantenido una presencia en la discusión sobre las transformaciones del AED y su entorno⁵¹.

1.4.2. Localidades de Fontibón y Engativá

De acuerdo a sus Planes de Desarrollo Local del periodo 2009 – 2012, se presentan las estrategias, planes, programas y proyectos de las localidades de Fontibón y Engativá, que poseen alguna relevancia para articularse con las transformaciones del AED.

1.4.2.1. Fontibón

El Plan de Desarrollo (PLD) *Fontibón Positiva y Productiva Para Vivir Mejor*, contiene algunas iniciativas que pueden generar espacios de desarrollo productivo y de competitividad conexos a las transformaciones del AED.

Se destacan cuatro programas⁵²: i) Fomento para el desarrollo económico, ii) Bogotá competitiva e internacional, iii) Vías para la movilidad y iv) Ambiente vital.

El primer programa, “Fomento para el desarrollo económico”, se orienta a la creación y desarrollo de alternativas productivas y fortalecimiento empresarial⁵³, cuenta con una inversión, para el 2010, de \$157 millones (Cuadro 11). Tiene una importancia creciente debido a la cada vez mayor estructura microempresarial e informal de la localidad.

48 Tanto el programa de Bogotá Turística, como lo concerniente al Plan Maestro de Turismo, son liderados por el IDT adscrito a la SDDE.

49 En relación con el SITM fase III y las subsiguientes, la SDH calcula que estos desarrollos involucrarán inversiones cercanas a los USD\$670 millones de dólares.

50 Según datos de la SDH, la primera línea del metro (cuyo lanzamiento se realizó en el 2009), implicará una inversión cercana a los \$4.3 billones de pesos.

51 Especialmente en el espacio de concertación formalizado en la Junta Directiva del MURA según documento Conpes 3547 de 2007

52 Plan de Desarrollo Fontibón Positiva y Productiva Para Vivir Mejor, Alcaldía local de Fontibón, Bogotá, 2008.

53 Este programa busca el desarrollo de 4 procesos anuales de formación productiva, artesanal, famiempresarial y micro empresarial dirigido a 200 personas de la localidad. Tienen como línea base 4 procesos realizados en la anterior vigencia. Está prevista una inversión de \$636 millones de pesos para el cuatrienio, asociada al proyecto formación para el trabajo del Plan de Desarrollo Distrital.

Cuadro 10.
Plan de Desarrollo Bogotá Positiva
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su
entorno (2008 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva y Productiva para vivir mejor"	Ambiente vital	Manejo y recuperación del sistema hídrico; ordenar y manejar para conservar	Ejecutar 40% de las acciones básicas necesarias para la recuperación y protección de los 12 humedales; completar el 100% de las obras básicas de saneamiento de los principales ríos de la ciudad (interceptores de los ríos Salitre, Fucha y Tunjuelo); ejecutar los planes de manejo ambiental de 9 humedales; formular 10 planes de manejo ambiental de áreas protegidas del orden distrital; implementar 2 instrumentos económicos o incentivos para estimular la conservación o el uso sostenible de los recursos naturales; construir y operar nuevas estaciones para monitoreo del ruido en el Aeropuerto Eldorado.	\$ 65.300.000.000	\$ 12.933.000.000
	Vías para la movilidad	Construcción, adecuación y mantenimiento de la malla vial; suelo para la movilidad.	1. Construir 207,21 km.-carril de malla vial arterial; rehabilitar 97,9 km.-carril de malla vial arterial; mantener 1560,2 km.-carril de malla vial arterial; construir 7 km.-carril de malla vial intermedia; rehabilitar 195,9 km.-carril de malla vial intermedia; mantener 1.087,8 km.-carril de malla vial intermedia; promover y estructurar vías para el transporte de carga; promover y estructurar vías por concesión; generar 10 hectáreas de suelo para malla vial arterial, intermedia y local, mediante la adopción de planes parciales de desarrollo.	\$ 2.592.639.000.000	\$ 310.302.000.000
	Región Capital	Desarrollo institucional de la Región Capital; gestión para el desarrollo de la Región Capital	1. Crear la región administrativa de planificación especial. 2. Poner en funcionamiento 1 instancia regional de coordinación para la planeación, gestión y operación de los proyectos de la Región Capital. 3. Ejecutar 8 proyectos gestionados con entes territoriales para el desarrollo de la Región Capital. 4. Construir 1 escenario multipropósito. 5. Adecuar el Palacio de San Francisco como instituto de las artes para la Región Capital. 6. Poner en operación el Macroproyecto urbano regional del área de influencia del aeropuerto. 7. Formular el Plan Estratégico 2038	\$ 76.424.000.000	\$ 15.450.000.000
	Bogotá competitiva e internacional	Invest in Bogotá; ampliación, mejoramiento y promoción de la oferta exportable; cooperación para el desarrollo; bogotanos del mundo; presencia internacional de Bogotá; Bogotá turística; Bogotá centro de negocios; idioma extranjero para población en edad de trabajar; Ciudad salud	Lograr 30 decisiones de inversión extranjera directa certificadas; asesorar 200 empresas en mercados, producción y calidad; apoyar 100 nuevas mipymes exportadoras; desarrollar 11 proyectos de cooperación para el desarrollo con la participación de entidades del distrito; crear 1 sistema de incentivos para vincular a los bogotanos migrantes a la dinámica de la ciudad; asistir a las familias de los bogotanos migrantes; promover 15 eventos para la proyección internacional de Bogotá con identidad propia; asesorar 500 prestadores de servicios turísticos para que incorporen criterios de calidad y sostenibilidad en la oferta turística; capacitar 2.000 personas para el mejoramiento de la gestión turística de Bogotá; implementar 5 campañas promocionales de Bogotá como destino turístico; diseñar y concertar 10 portafolios de productos turísticos; reducir en un 50% los tiempos requeridos para trámites de exportación, importación, contratos, propiedad y creación de empresas; implementar 1 servicio de información de la oferta y demanda productiva de la ciudad para 5 sectores estratégicos; certificar 10.000 personas en dominio del idioma inglés B2; realizar un estudio de factibilidad y desarrollo del proyecto Ciudad Salud	\$ 89.000.000.000	\$ 18.693.000.000
Total Recursos nivel central 2006 - 2010			De acuerdo a Plan de Inversiones Plurianual.	\$ 2.823.363.000.000	\$ 357.378.000.000

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID a partir del Plan Distrital de Desarrollo de Bogotá 2008 - 2012.

El segundo programa, “Bogotá competitiva e internacional”, busca asesorar localmente a famiempresas y microempresas en mercados de calidad mediante proyectos como ampliación, mejoramiento y promoción de la oferta exportable, cooperación para el desarrollo, presencia internacional en Bogotá, entre otros. La inversión asciende a \$1.784 millones para el periodo de 2008 – 2012 (Cuadro 11)⁵⁴.

El tercer programa “Vías para la movilidad” involucra la mejora, mantenimiento y proyección de nuevas vías, con inversiones locales del orden de los \$44 millones, para el periodo 2008 – 2012, esfuerzo insuficiente frente al reto que significa en el corto y mediano plazo, asegurar la movilidad en el entorno del AED.

Cuadro 11.
Plan Local de Desarrollo: Fontibón positiva y productiva para vivir mejor
Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su
entorno (2009 – 2012)

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo "Fontibón Positiva y Productiva para vivir mejor"	Formación para el trabajo	Fomento para el desarrollo económico	Desarrollar un mínimo de 4 procesos anuales en formación productiva, artesanal y famiempresarial y micro empresarial dirigido a 200 personas de la localidad.	\$ 636.070.500	\$ 157.033.500
	Ampliación, mejoramiento y promoción de la oferta exportable Cooperación para el Desarrollo Presencia Internacional de Bogotá Bogotá centro de negocios Bogotá turística	Bogotá competitiva e Internacional.	Asesorar 20 famiempresas y microempresas en mercados producción y calidad gestionando inversión internacional para su fortalecimiento; desarrollar convenios con empresas privadas de la localidad, que propendan por la implementación por parte de estas de acciones con responsabilidad social empresarial; realizar evento microempresarial anual para proyección internacional; generar un proceso que permita la creación de un banco de oferta y demanda de empleo de la localidad; realizar estudio de factibilidad y desarrollo del proyecto Fontibón Productiva; capacitar 100 personas en gestión y creación de empresas prestadoras de servicios turísticos, promocionando a Fontibón como destino turístico.	\$ 1.784.804.580	\$ 439.875.150
	Promoción del uso de tecnologías limpias Ordenar y manejar para conservar	Ambiente Vital	Realizar un proceso anual de vinculación y corresponsabilidad del sector industrial de la localidad, hacia la preservación de los recursos naturales; desarrollar anualmente un mínimo de 2 acciones para protección y recuperación integral del medio ambiente	\$ 2.502.681.675	\$ 617.703.255
	Construcción y adecuamiento de la malla vial	Mejoremos el barrio	Construir, rehabilitar y/o mantener 55.000 metros cuadrados de malla vial y espacio público de la localidad.	\$ 13.573.731.795	\$ 3.351.094.890
Total Recursos 2006 – 2010			Plan de Inversiones Plurianual.	\$ 18.497.288.550	\$ 4.565.706.795

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID con datos del Plan de Desarrollo Local de Fontibón 2009 - 2012.

54 Ambos programas pueden promover y fortalecer pequeñas empresas que apoyen actividades conexas al AED, como transporte especializado, servicios turísticos, alimentos, estética, restaurantes y productos gourmet, entre otros.

El programa Ambiente vital, recoge las iniciativas tendientes a recuperar y proteger el sistema ecológico principal de la ciudad, del cual hace parte el Humedal Capellanía⁵⁵, tiene inversiones para el 2010 superiores a los \$ 617 millones (Cuadro 12).

El análisis de su Plan de Desarrollo y en especial del Plan de Inversiones revela la asignación de una prioridad media del AED que destaca la importancia relativa del mismo y la sensibilidad de la población al tema (28.4% del total del presupuesto plurianual de inversiones).

1.4.2.2. Engativá

El Plan de Desarrollo (PLD) Económico, Social y de Obras Públicas de Engativá 2009 – 2012, *Engativá Positiva Para Vivir Mejor*, presenta cuatro programas que pueden ser asociados en alguna forma con las transformaciones del AED⁵⁶: i) Fomento del desarrollo económico, ii) Bogotá competitiva e internacional, iii) Mejoremos el barrio, y iv) Ambiente vital.

El programa “Fomento del desarrollo económico”, busca fortalecer unidades productivas en programas de desarrollo empresarial y ampliar la formación técnica con una inversión considerable para la localidad de \$ 1 mil millones para el 2010 (Cuadro 12)⁵⁷. “Bogotá competitiva e internacional”, orientado a ampliar y mejorar la oferta exportable local (creación del Sistema Local de Información de Producción, Desarrollo Empresarial, Oferta y Demanda Productiva), tiene recursos de inversión por un valor de \$215 millones de pesos en el 2010 (Cuadro 12).

El programa “Mejoremos el barrio”, cuenta con una inversión para el periodo 2008-2010 de \$42 mil millones de pesos⁵⁸ y el programa “Ambiente Vital” cuenta con \$917 millones de pesos para el mismo periodo, este último cuenta con proyectos para conservar parte de la Estructura Ecológica de la Ciudad (protección del Humedal Jaboque) y la reducción de otros factores contaminantes (ruido, contaminación industrial, manejo de residuos, etc.), entre otros (Cuadro 12).

55 La OEFAE proyecta convertir este humedal en un “parque de escala metropolitana, que ayude a minimizar el déficit de zonas verde en la localidad de Fontibón, y tendrá el propósito de incentivar una segunda Sede del Jardín Botánico de Bogotá”, en DTS, SDP, Op. cit., p. 138.

56 Plan de Desarrollo Social y de Obras Públicas para Engativá 2009 – 2012: Engativá Positiva Para Vivir Mejor, Alcaldía Local de Engativá, Bogotá, 2008, p. 4.

57 Aunque no se especifican dichas competencias, una reorientación hacia la demanda laboral fruto de actividades relacionadas con el AED podría maximizar el beneficio de las transformaciones del aeropuerto en el mediano plazo.

58 Plan de Desarrollo Engativá, Op. cit., p. 22.

El análisis de su Plan de Desarrollo y en especial el presupuesto del Plan de Inversiones, arroja una prioridad media frente a las transformaciones del AED, al identificar que el 33.4% del total del presupuesto plurianual de inversiones tendría una relación potencial con las transformaciones del AED. Se identifica un interés por fortalecer la formación y capacitación empresarial y el tejido microempresarial (programa Formación para el desarrollo económico), y la infraestructura vial al orientar para estos rubros el 3% y el 29.2% del total del presupuesto.

Cuadro 12.

Plan Local de Desarrollo: Engativá positiva para vivir mejor Programas potencialmente relacionados con el Aeropuerto El Dorado y su entorno 2009 – 2012

PLAN	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	METAS	Inversiones Plan de Desarrollo (en pesos)	Inversión 2010 (en pesos)
Plan de Desarrollo "Engativá Positiva para vivir mejor"	Formación para el trabajo	Fomento para el desarrollo económico	Fortalecer y vincular anualmente a mínimo 30 unidades productivas en programas de desarrollo empresarial y/o asistencia técnica para la formación de redes de productores locales y generación de empleo; vincular anualmente mínimo a 300 personas en procesos y programas en competencias laborales y/o formación técnica o tecnológica para el trabajo.	\$ 4.370.398.000	\$ 1.078.910.000
	Ampliación, mejoramiento y promoción de la oferta exportable Cooperación para el Desarrollo Presencia Internacional de Bogotá Bogotá centro de negocios Bogotá turística	Bogotá competitiva e internacional	Asesorar anualmente a mínimo a doce (12) personas naturales o jurídicas en mercados, producción y calidad con énfasis en exportación; crear el Sistema Local de Información de Producción, Desarrollo Empresarial, Oferta y Demanda Productiva.	\$ 874.080.000	\$ 215.782.000
	Construcción y adecuamiento de la malla vial	Mejoremos el barrio	Reconstruir, rehabilitar y realizar mantenimiento de mínimo 88 Km. Carril en la localidad.	\$ 42.829.898.000	\$ 10.573.314.000
	Promoción del uso de tecnologías limpias Ordenar y manejar para conservar	Ambiente vital	Desarrollar un (1) programa de acciones básicas necesarias de recuperación y protección de los humedales y el sistema hídrico de la localidad; promover la participación anual de 250 personas en la recuperación y preservación del medio ambiente de la localidad; apoyar y brindar asistencia técnica en el uso manejo y aprovechamiento de residuos sólidos, tecnologías limpias y autogestión ambiental a mínimo 25 mipymes, anualmente haciendo de Engativá una Localidad piloto con la participación de todos.	\$ 917.784.000	\$ 226.571.000
Total Recursos 2006 - 2010			Plan de Inversiones Plurianual.	\$ 48.992.160.000,00	\$ 12.094.577.000,00

Fuente: Elaborado por el Grupo consultor del CID con datos del Plan de Desarrollo Local de Engativá 2009 - 2012.

1.5. Panorama de la planeación y las inversiones públicas en torno al Aeropuerto El Dorado

Cinco grandes lecciones sobre las perspectivas del AED se pueden obtener de la lectura de los planes de desarrollo y los presupuestos de inversión asignados por el Gobierno nacional, el Distrito Capital, el Departamento de Cundinamarca, los municipios y alcaldías locales del entorno del Aeropuerto:

1. Existe gran heterogeneidad entre las distintas instancias gubernamentales (nacional, distrital, local, departamental o municipal), sobre el reconocimiento de la importancia estratégica del AED para la construcción de la competitividad regional y nacional. Y sobre la importancia del AED para el desarrollo social y productivo de cada localidad o región. En efecto, se puede constatar que los niveles nacional, distrital y departamental presentan un mayor reconocimiento político del AED, aunque no siempre el discurso se expresa en asignación de los recursos del presupuesto a programas estratégicos asociados al AED o la OEFAE. El documento CONPES 3490 (Gobierno nacional-Distrito Capital-Departamento de Cundinamarca), el MURA (Bogotá-Cundinamarca) y el anteproyecto de OEFAE (SDP) constituyen avances conceptuales y de política significativos. No obstante, hasta el presente, si se exceptúa la Concesión a OPAIN y la construcción de la Fase III de Transmilenio por la Calle 26, son escasos los recursos presupuestales efectivamente asignados a los ambiciosos programas y proyectos contenidos en los documentos referidos.
2. Los niveles gubernamentales conformados por las alcaldías locales de Fontibón y Engativá, y las alcaldías municipales de Madrid, Funza, Mosquera y Cota (la aerópolis que propone el MURA) presentan en sus planes de desarrollo menor reconocimiento político y conceptual a la importancia estratégica del AED. Aparentemente no han logrado construir consensos políticos-institucionales significativos sobre el aprovechamiento competitivo, y para el desarrollo social, del AED. Esa carencia se expresa igualmente en la escasa asignación de recursos del presupuesto local o municipal a programas y proyectos explícitamente orientados a los problemas sociales y al aprovechamiento de oportunidades del AED.
3. Al contrario de lo constatado en los planes de desarrollo de los municipios y localidades de la “aerópolis”, los planes de ordenamiento territorial, tanto el POT de Bogotá (Decreto 190 de 2004) como los PBOT de los municipios del entorno del AED, sí destacan la importancia estratégica del AED para la competitividad, el desarrollo social y aún la sostenibilidad ambiental de la

región circundante del AED. La diferencia entre los planes de desarrollo (y sus presupuestos) de un lado, y los planes de ordenamiento territorial, del otro, seguramente se explica por los diferentes horizontes de planificación y diferentes niveles de participación de la ciudadanía, entre otras razones, en las dos instancias de planificación. En el caso de los planes de desarrollo de las localidades de Bogotá circundantes del AED, seguramente influye dos factores adicionales: a) por las normatividad vigente, las localidades son obligadas a definir su plan de desarrollo y sus presupuestos, en el marco del Plan de Desarrollo establecido previamente por el nivel central (Concejo de Bogotá-Administración distrital), dejando poca flexibilidad para la iniciativa local; b) a pesar del nivel de organización y participación social alcanzado por la sociedad civil de las poblaciones más afectadas por el AED, aún sus iniciativas no han logrado suficiente grado de consenso local y distrital, capaz de movilizar recursos y políticas a favor de soluciones institucionalmente pactadas.

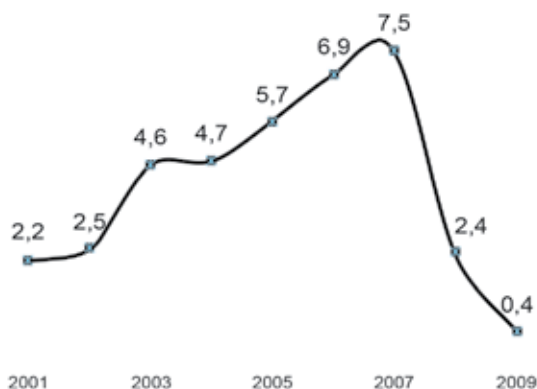
4. Las inversiones públicas distritales previstas en el marco de la OEFAE incluyen: una solución de relocalización de la población de afectación prioritaria; la construcción del complejo vial que dará movilidad y conectividad al AED con la ciudad, la región y la nación (ver cuadro 9); las inversiones en protección de los humedales, cuerpos de agua, flora y fauna del entorno del AED; más las inversiones en desarrollo y fomento empresarial, entre otras inversiones listadas más arriba. Estas inversiones permiten concluir que desde el nivel institucional distrital, en especial en el POT, existe un mandato normativo explícito que deberá conducir a la efectiva transformación productiva, urbanística, ambiental y habitacional de la población de afectación prioritaria en el marco de la OEFAE.
5. Finalmente, puede afirmarse que aunque con diferentes grados de reconocimiento institucional de la importancia estratégica del AED, están dadas las condiciones básicas para promover la intervención coordinada del Estado en la modernización competitiva del aeropuerto, y garantizar a su vez los objetivos de inclusión social y sostenibilidad ambiental regional propuestos en la OEFAE. Falta aún reconocimiento político y apoyo institucional para propuestas de porte regional como la contemplada en el MURA. Para lograr una intervención integral del Estado en el AED deben introducirse correcciones al modelo institucional adelantado hasta el momento (que se describe en el Capítulo 8) y concertar la voluntad política necesaria para concretar los programas y proyectos ya validados técnica y socialmente.

CAPÍTULO II

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN PRIORITARIA DE LA OEFAE

La caracterización de la población que merece atención prioritaria no puede realizarse con las encuestas de calidad de vida (ECV) disponibles para el 2003 (ECV 2003) y el 2007 (ECV 2007), porque son representativas a nivel de localidad, y no son suficientes para realizar el diagnóstico de las áreas de atención prioritaria. No obstante, la información sobre las localidades ayuda a contextualizar los problemas, y las líneas de acción que deben iluminar la política pública.

Gráfico 1.
Tasa anual de crecimiento del PIB real –
Colombia (2001-2009)



Fuente: Dane

Ante todo, debe tenerse presente que las dos encuestas se realizan en momentos coyunturales muy distintos. El Gráfico 1 muestra la dinámica del producto entre 2001 y 2009. Durante la mayor parte del período, entre 2001 y 2007, el PIB subió. La tasa más alta fue de 7.5%. La tendencia ascendente tuvo lugar después de la fuerte caída de 1999. Después del pico del 2007, el ritmo de crecimiento bajó de manera sustantiva en los dos últimos años, y en el 2009 llegó a 0.4%. A pesar de las dificultades del último año, la tasa fue ligeramente positiva.

Diversos estudios han mostrado que la correlación entre el PIB de Bogotá y el del país es muy alta⁵⁹, así que la evolución del PIB nacional es una buena *proxy* de lo que pasa en Bogotá. El 2003 es un año bueno, pero inferior a 2007. En el 2003 la tasa de desempleo en Fontibón era de 10.0% y en el 2007 era de 5.93%.

Bajo estas consideraciones, se presenta de manera particular un diagnóstico socioeconómico por las localidades de Fontibón y Engativá relacionadas con la OEFAE, con base en la información estadística existente.

2.1. Diagnóstico socioeconómico localidad de Fontibón

2.1.1. Ubicación geográfica y composición del territorio

La localidad de Fontibón está ubicada en el centro occidente de la ciudad y limita al norte con la localidad de Engativá; al oriente, con las localidades de Puente Aranda y Teusaquillo; al occidente, con la ribera del río Bogotá y los municipios de Funza y Mosquera y al sur con la Localidad de Kennedy; alcanza una extensión de 3.327 ha.⁶⁰, lo que la ubica como la décima localidad por tamaño del territorio. Como lo señala la CCB, dada la posición geográfica, se considera a esta localidad estratégica en materia de interconexión de Bogotá con Cundinamarca y la nación⁶¹.

2.1.1.1. Usos del suelo

La localidad de Fontibón está conformada por ocho UPZ⁶², de las cuales cuatro son de clasificación predominantemente industrial (Fontibón San Pablo, Zona Franca, Granjas Techo y Capellanía), una dotacional (Aeropuerto El Dorado)⁶³, dos residencial cualificado (Ciudad Salitre Occidental y Modelia)⁶⁴ y una con

59 El Idhb (2008) argumenta que una gran parte de esta correlación se explica por la metodología que tiene el Dane para conciliar las cuentas regionales y las nacionales. Desde esta perspectiva no vale la pena hacer esfuerzos heroicos por explicar la dirección de la causalidad (de Bogotá hacia el país, o del país hacia Bogotá). Este ejercicio es inútil y poco promisorio.

60 Según datos de la SDP, sin incluir Sumapaz.

61 Perfil económico y empresarial localidad de Fontibón, Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), Bogotá, 2007.

62 Según la SDP, se entiende por Unidad de Planeación Zonal (UPZ) "el territorio conformado por un conjunto de barrios que mantienen una unidad morfológica o funcional, localizadas en las zonas de suelo urbano y suelo de expansión", Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá: Recorriendo Fontibón, Bogotá, 2004, p. 15.

63 De acuerdo con la clasificación para UPZs, las de predominio dotacional son "grandes áreas destinadas a la producción de equipamientos urbanos y metropolitanos que, por su magnitud dentro de la estructura urbana, se deben manejar bajo condiciones especiales", Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá : Recorriendo Fontibón, Bogotá, 2004.

64 De acuerdo con la clasificación para UPZs, la categoría de residencial cualificado hace referencia a "sectores consolidados de estratos medios y altos con uso básicamente residencial, que cuentan con infraestructura de espacio público, equipamientos colectivos y condiciones de hábitat y ambiente adecuadas", Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá: Recorriendo Fontibón, Bogotá, 2004.

centralidad urbana (Fontibón)⁶⁵. De esta manera la localidad presenta una marcada predominancia industrial (a pesar de contar con dos grandes zonas residenciales), en contraposición al carácter predominante residencial de Engativá (solo cuenta con una UPZ de orientación industrial).

Cuadro 13.
Usos del suelo, por UPZ, de la Localidad de Fontibón.

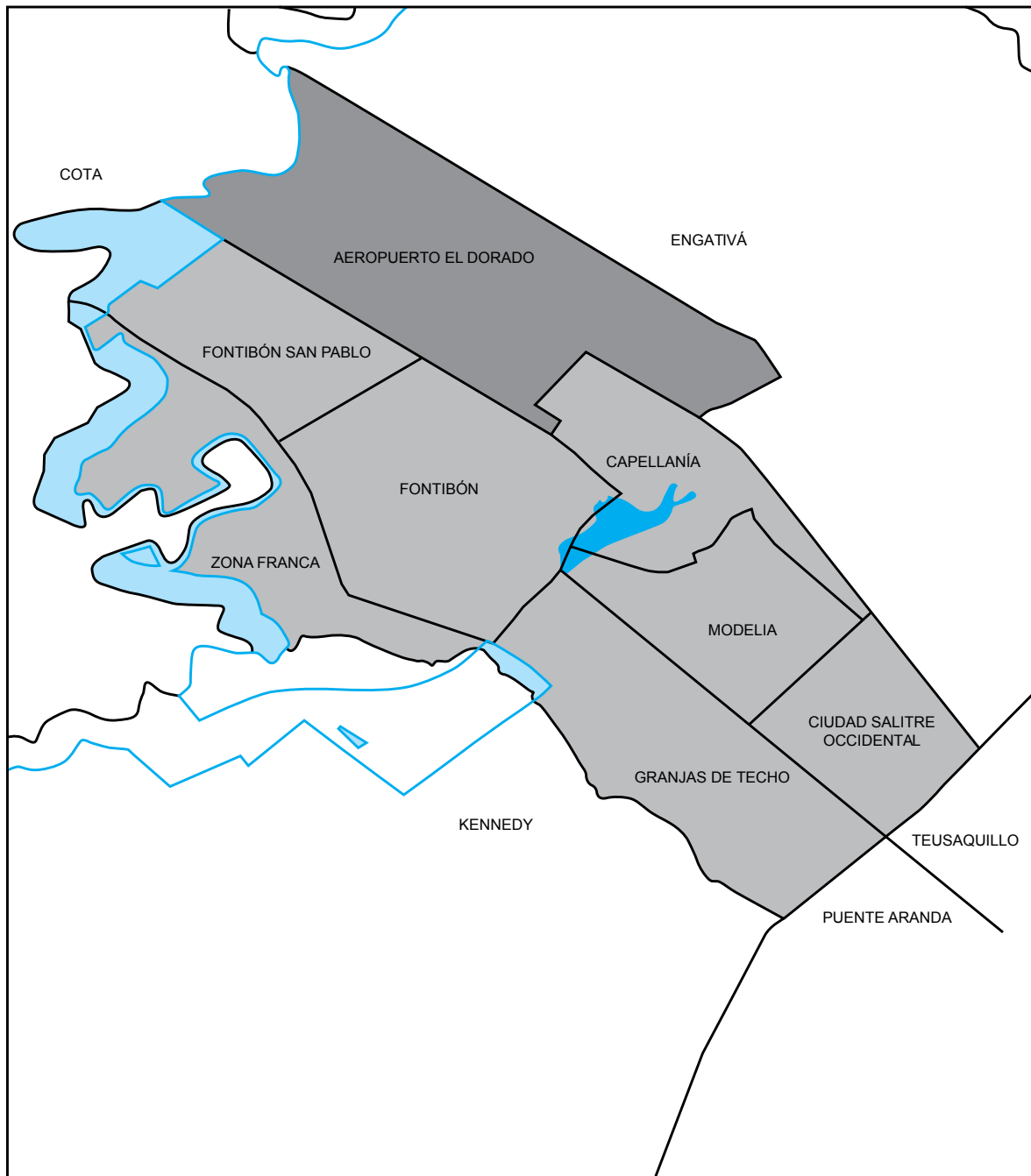
Nombre Localidad	No. UPZ	Nombre UPZ	Clasificación	Manzanas		Barrios	
				Número de manzanas	Área de manzana (Ha)	Número de barrios	Superficie de barrios (Ha)
Fontibón	75*	Fontibón	Centralidad Urbana	640	369	142	467
	76*	Fontibón San Pablo	Predominantemente Industrial	267	302	51	279
	77*	Zona Franca	Predominantemente Industrial	119	419	38	389
	110	Ciudad Salitre Occidental	Residencial Cualificado	89	139	10	172
	112	Granjas de Techo	Predominantemente Industrial	126	371	39	477
	114	Modelía	Residencial Cualificado	292	181	22	255
	115*	Capellania	Predominantemente Industrial	125	187	40	219
	117	Aeropuerto Eldorado	Predominantemente Dotacional	13	746	20	72

Fuente: SDP - Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos Dirección de Información, Cartografía y Estadística, 2004.

*UPZ que hace parte de la OEFAE.

65 De acuerdo con la clasificación para UPZs, la categoría de centralidad urbana hace referencia a “sectores consolidados que cuentan con centros urbanos y donde el uso residencial dominante ha sido desplazado por usos que fomentan la actividad económica”, Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá: Recorriendo Fontibón, Bogotá, 2004.

Figura 1.
Localidad de Fontibón - Distribución por UPZs



Fuente: DAPD 2004

La UPZ Fontibón se clasifica como centralidad urbana⁶⁶, la cual cuenta con 640 manzanas y un área de 369 hectáreas (ha), registra 142 barrios y es la UPZ con mayor cantidad de manzanas y barrios de la localidad. Esta UPZ se ubica en la zona centro - oriental de la localidad y “limita por el norte con la Avenida Luis Carlos Galán (Diagonal 39), por el oriente con la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), por el sur con la Avenida Centenario (calle 13) y por el occidente con la Avenida Versailles (carrera 116)”⁶⁷.

La UPZ Fontibón San Pablo es de clasificación predominantemente industrial⁶⁸. De acuerdo a la SDP está ubicada en la franja nororiental de Fontibón, cuenta con 257 manzanas y 51 barrios; limita por el norte con “la Avenida Luis Carlos Galán y con el costado sur de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, por el oriente con la Avenida Versailles (carrera 116), por el sur con la Avenida Centenario (calle 13) y por el occidente con el río Bogotá”⁶⁹.

La UPZ Zona Franca es de clasificación predominantemente industrial, ubicada en el costado suroriental de Fontibón, cuenta con 119 manzanas y 38 barrios, “limitando por el norte y el oriente con la Avenida Centenario (calle 13), por el sur con la futura ALO y el río Fucha, y por el occidente con el río Bogotá”⁷⁰.

La UPZ Granjas Techo es de clasificación predominantemente industrial y se encuentra al suroriente de la localidad, tiene 126 manzanas y 39 barrios. Esta UPZ limita “por el norte con la Avenida Ferrocarril de Occidente, por el oriente con la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68), por el sur con el río Fucha y la calle 13 o Avenida Centenario y por el occidente con la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)”⁷¹.

La UPZ Capellanía es de clasificación predominantemente industrial y tiene 125 manzanas y 40 barrios. Esta UPZ limita “por el norte con la Avenida Jorge Eliécer Gaitán o Avenida Eldorado (calle 26), por el oriente con la Avenida Boyacá (carrera 73), por el sur con la calle 45, la transversal 85 y el canal de Modelia y por el occidente con la ALO, la Avenida Luis Carlos Galán, la carrera 103”⁷² y con el límite del aeropuerto.

66 Son sectores consolidados que cuentan con centros urbanos y donde el uso residencial dominante ha sido desplazado por usos que fomentan la actividad económica.

67 DAPD, Op. Cit., p. 15.

68 Son sectores donde la actividad principal es la industria, aunque hay comercio y producción de dotación urbana.

69 Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá : Recorriendo Fontibón, Bogotá, 2004, p. 15.

70 Ibid., p. 15.

71 Ibid., p. 16.

72 Ibid., p. 16.

La UPZ Ciudad Salitre Occidental es de clasificación residencial cualificado⁷³ y se localiza en la franja nororiente de la localidad, cuenta con 89 manzanas y 9 barrios, limitando por el norte con “la Avenida Jorge Eliécer Gaitán (calle 26), por el oriente con la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68), por el sur con la Avenida Ferrocarril de Occidente y por el occidente con la Avenida Boyacá (carrera 72)”⁷⁴.

La UPZ Modelia es de clasificación residencial cualificado; y cuenta con 292 manzanas y 22 barrios. Limita por el norte con “la transversal 85 y la calle 45, por el oriente con la Avenida Boyacá (carrera 73), por el sur con la Avenida Ferrocarril de Occidente y por el occidente con la ALO y el canal de Modelia”⁷⁵.

La UPZ Aeropuerto Eldorado se clasifica como predominantemente dotacional⁷⁶, la cual cuenta con 13 manzanas y 20 barrios. Limita por el norte con “la Avenida José Celestino Mutis (calle 61), por el oriente con el límite administrativo de las localidades de Fontibón y Engativá, por el sur con la Avenida Luis Carlos Galán (calle 39) y por el occidente, con el río Bogotá”⁷⁷.

2.1.2. Población, hogares y vivienda en la localidad

Fontibón es la décimo primera localidad en población de Bogotá, con 330.156 habitantes para el año 2009, representando el 4,5% del total de la población de la ciudad (Gráfico 1). Así mismo, es una de las localidades menos densamente pobladas con 99 personas por hectárea⁷⁸, lo que la ubica muy por debajo del promedio de la ciudad (175 personas por ha.)⁷⁹, y superada por todas las localidades, menos chapinero con quien comparte el mismo indicador.

73 Residencial consolidado: son sectores consolidados de estratos medios de uso predominantemente residencial, donde se presenta actualmente un cambio de usos y un aumento no planificado en la ocupación territorial.

74 DAPD, Op. Cit., p. 16.

75 DAPD, Op. Cit., p. 16.

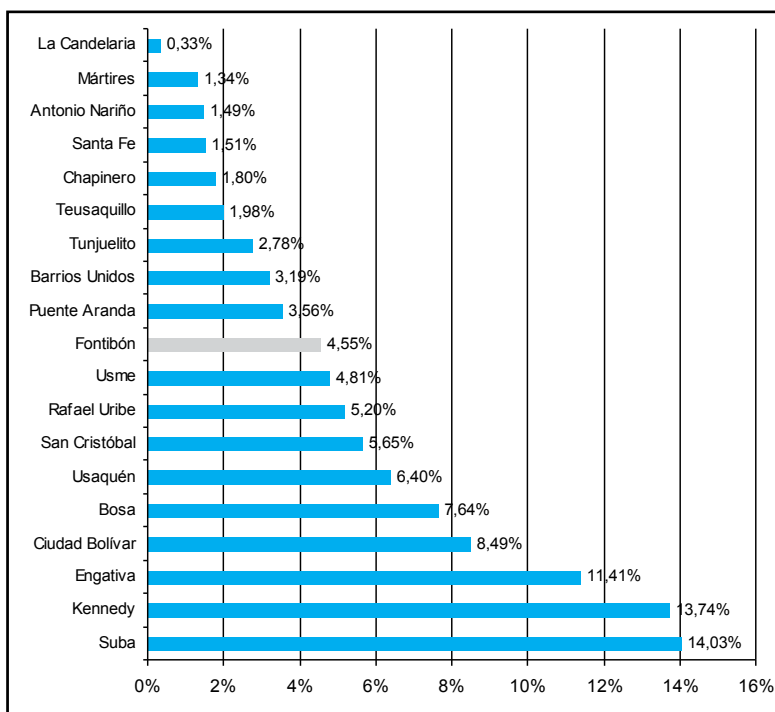
76 Son grandes áreas destinadas a la producción de equipamientos urbanos y metropolitanos que, por su magnitud dentro de la estructura urbana, se deben manejar bajo condiciones especiales.

77 DAPD, Op. Cit., p. 17.

78 Según datos de la SDP, en el 2002 la densidad poblacional de la localidad fue de 117 personas por ha.

79 Con respecto a la localidad de Engativá, ésta registra un indicador de densidad de población de 231 personas por hectárea, muy superior al registrado por Fontibón, destacándose la baja concentración de habitantes en esta última localidad.

Gráfico 1.
Población de Bogotá por localidades (%) 2009



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de Población por localidades 2005 - 2015

2.1.2.1. Distribución de la población por sexo

Como se puede observar en el Anexo 1, la tendencia general por parte de la ciudad y las localidades ha sido la participación mayoritaria de las mujeres en la población total. Para el 2009 las mujeres conformaron el 51,85 de la población total de la ciudad.

Con respecto a Fontibón, la tendencia se mantuvo en el mismo periodo (2009) con un 52,7% de mujeres y un 47,3% de hombres, destacando que la participación de las mujeres fue mayor al promedio de Bogotá en el mismo año (51,8%).

Las proyecciones de la SDP estiman un incremento de 82.520 personas entre 2005 y 2015, manteniendo la participación mayoritaria de las mujeres en el total de la población de Fontibón (ver Anexo 1).

2.1.2.2. *Distribución por grupos poblacionales*

Para el año 2009, Fontibón presenta una clara concentración en el grupo de adultos (25 a 54 años) con un 50,7%, por encima del promedio de Bogotá (48%); para los demás grupos (primera infancia (9,1%), infancia (11,2%), adolescencia (8,4%), jóvenes (11,5%) y adultos mayores (9,1%)) la participación de la población local se presenta por debajo del promedio de la ciudad (ver Anexo 2).

La participación de los jóvenes menores de 25 años, con un 40,2%, es levemente superior a la existente en localidades como Engativá con un 39,5%. Ambas localidades en este grupo de jóvenes menores de 25 años se encuentran por debajo del promedio de Bogotá (42%) y de otras localidades que poseen una mayor población joven, como son Ciudad Bolívar o Usme (ver Anexo 2).

Esta composición de grupos poblacionales se ve más detallada en la pirámide poblacional de Fontibón para el 2009 (Gráfico 2 y Gráfico 3). La pirámide parece presentar un perfil de “población constrictiva, con un menor número de personas en las edades menores, es decir en la base de la pirámide y mayor porcentaje de personas en las edades intermedias”⁸⁰.

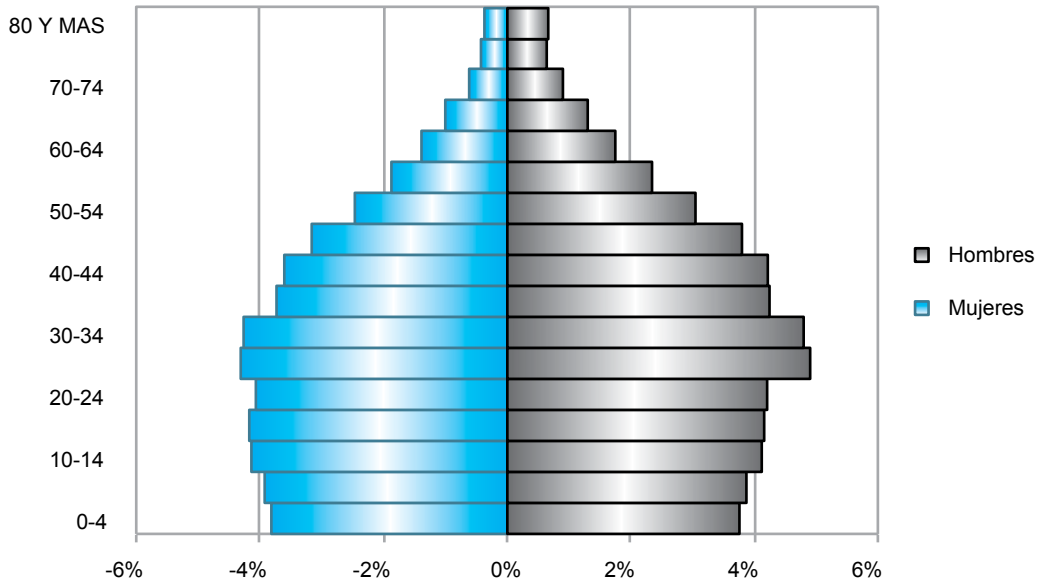
Se destaca un crecimiento moderado de la población en Fontibón, apoyado por una baja tasa de natalidad y de mortalidad. Así mismo se observa entre los 25 y 50 años una concentración importante de personas; y al interior de este grupo una predominante participación de mujeres especialmente entre los 25 y 35 años.

2.1.2.3. *Población y hogares por estrato socioeconómico*

La población de Fontibón en el 2009 se concentra en los estratos 3 y 4 (78,4%). En el período 2002-2009 la población residente en el estrato 3 se contrajo de forma significativa (23.8 puntos) y pasó a engrosar los estratos 2 y 4, lo cual sugiere una mediana polarización. No obstante en la localidad no existen los estratos 1, 5 y 6. (Gráfico 4 y 5).

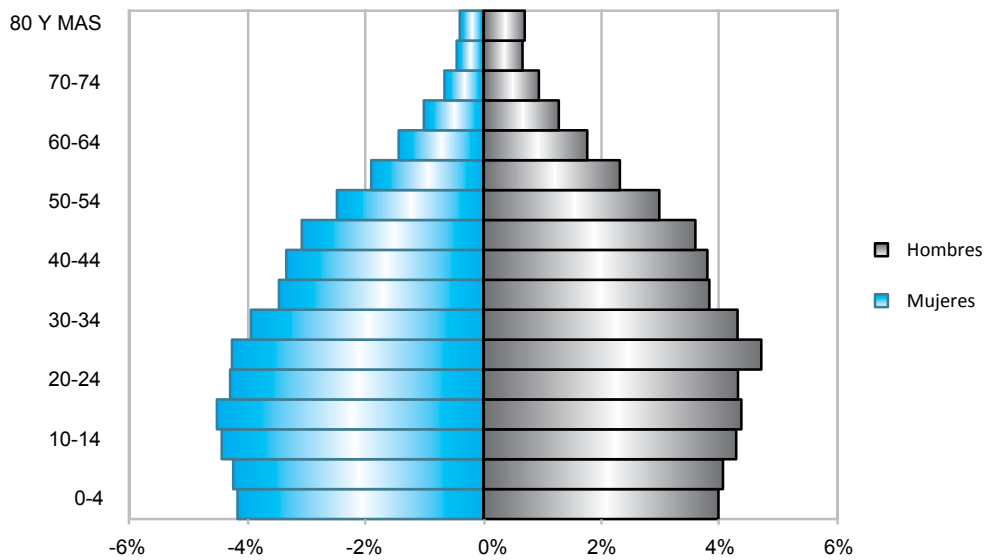
80 Población y Territorio: Vista desde la estratificación económica. Boletín Informativo Bogotá Estadística No. 10, Secretaría Distrital de Plantación (SDP), mayo de 2009, p. 24.

Gráfico 2.
Pirámide poblacional localidad de Fontibón 2009



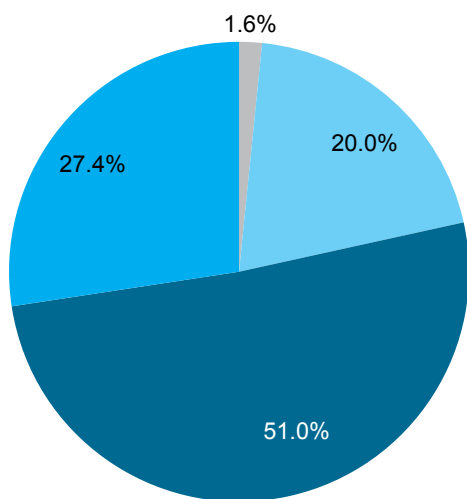
Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Gráfico 3.
Pirámide poblacional Bogotá 2009



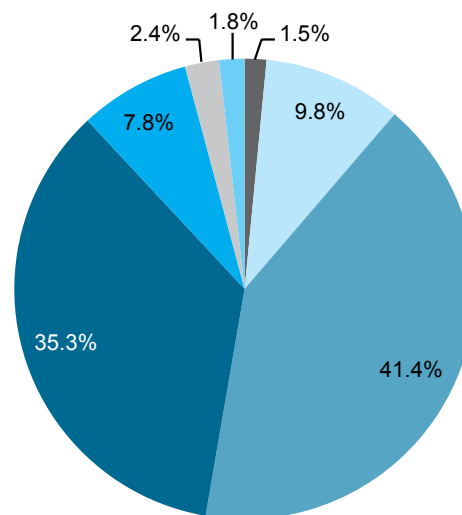
Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Gráfico 4.
Población por estrato socioeconómico Fontibón, 2009



■ Sin estrato * ■ Estrato 3 (Medio - bajo)
■ Estrato 2 (Bajo) ■ Estrato 4 (Medio)

Gráfico 5.
Población por estrato socioeconómico Bogotá, 2009



■ Sin estrato * ■ Estrato 4 (Medio)
■ Estrato 1 (Bajo - bajo) ■ Estrato 5 (Medio - Alto)
■ Estrato 2 (Bajo) ■ Estrato 6 (Alto)
■ Estrato 3 (Medio - bajo)

Fuente: SDP - Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario de información en materia estadística sobre Bogotá.

*Uso diferente a la vivienda (industria, comercio y dotacional)

2.1.2.4. Población en edad escolar

De acuerdo a la metodología general manejada por la SDP, la población en edad escolar (PEE) se clasifica según las categorías: “preescolar (5 y 6 años), básica primaria (7 a 11 años), básica secundaria y media vocacional (12 a 17 años) y educación superior (18 a 24 años)”⁸¹.

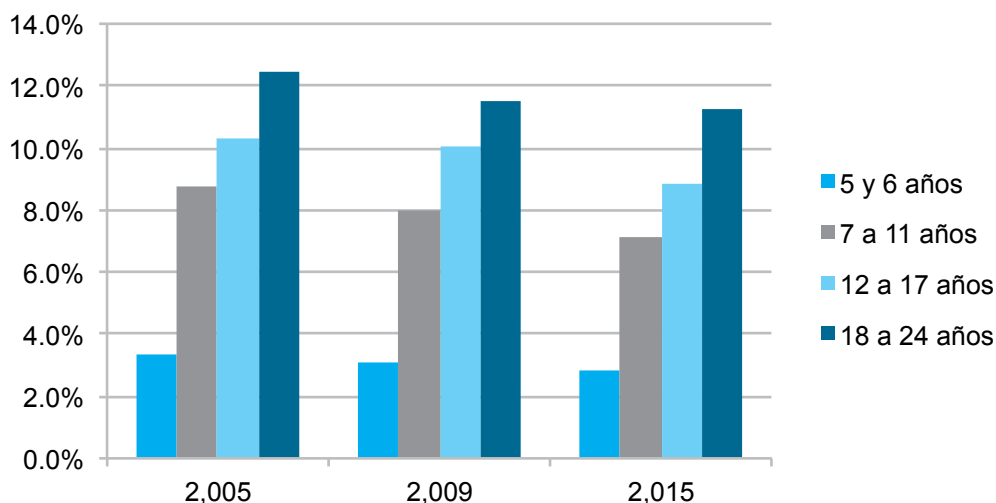
El Anexo 3 muestra la población en edad escolar: el 3,3% de la población de Bogotá corresponde a personas en preescolar, el 8,5% en básica primaria, el 10,7% en básica secundaria y media vocacional y el 12,1% en educación superior.

81 Boletín Informativo Bogotá ciudad estadística, SDP, Bogotá, 2009, p. 17.

En el caso de Fontibón el 3,4% del total de la población corresponde a personas en preescolar, el 8,8% en básica primaria, el 10,3% en básica secundaria y media vocacional y el 12,4% en educación superior para el año 2005.

Por consiguiente en comparación con los años 2009 y el 2015 la participación de la población en edad escolar va disminuyendo partiendo del 3,4% de la población en preescolar en el 2005 y finalizando con el 2,8% en el 2015; para el grupo en básica primaria su participación va disminuyendo de 8,8% en el 2005 a 7,1 en el 2015; para el grupo de básica secundaria y media vocacional su participación va disminuyendo desde 10,3% hasta 8,9% en el 2015 y para el grupo de educación superior la participación se disminuye en un 1,1%, iniciando en 12,4% y terminando en 11,3% para el 2015 (Gráfico 6).

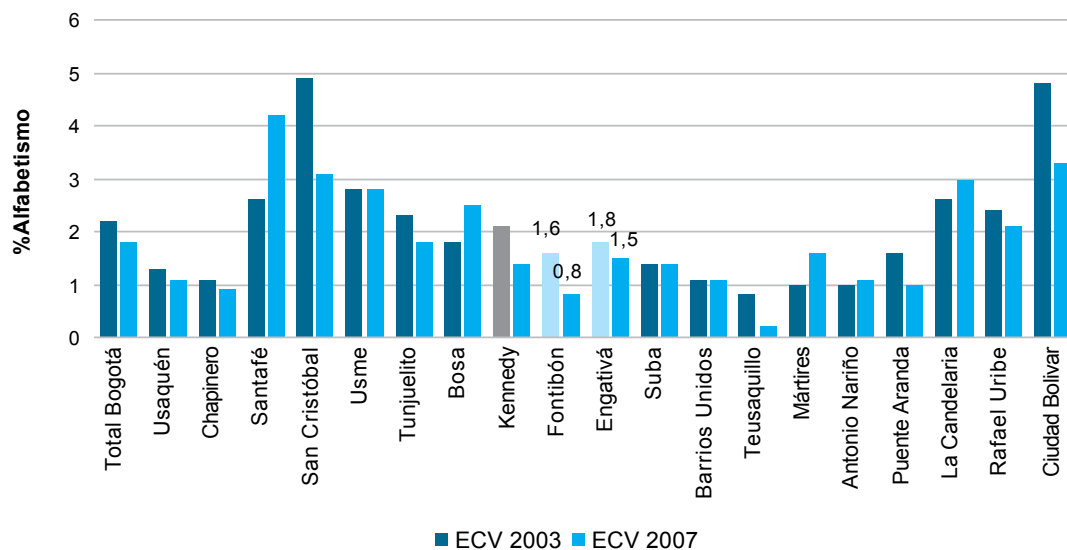
Grafico 6.
Participación de la población en edad escolar de la localidad de Fontibón
2005 - 2015



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Al respecto de la población en edad escolar, se destaca así mismo el comportamiento favorable de otros indicadores educativos complementarios como la tasa de analfabetismo, para Bogotá pasó de 2,2% en el 2003, a 1,8% en el 2007, con una reducción de 0,4 puntos porcentuales. Esta tendencia es similar para localidades como Fontibón que pasó de 1,6% a 0,8% en el mismo periodo, consolidando una tasa de analfabetismo menor a la registrada por la ciudad en el 2007 (Gráfico 7).

Gráfico 7.
Evolución tasa de analfabetismo en Bogotá por localidad
ECVB 2003 - 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

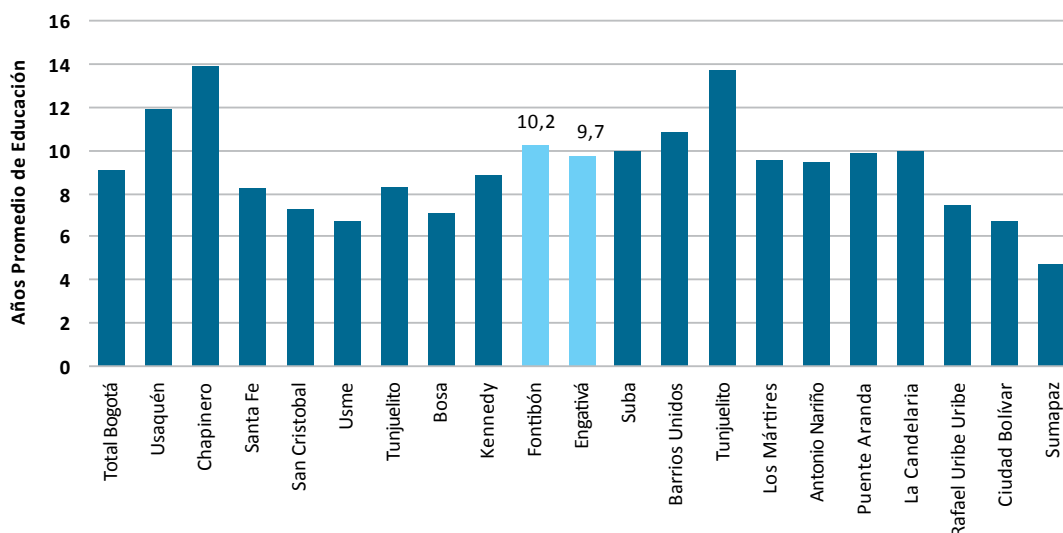
DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

Procesamiento: SDP, Dirección de Información, Cartografía y Estadística

Esta mejora en la tasa de alfabetismo es coherente con la ampliación y acceso a la educación durante el periodo 2003 – 2007, donde se registró que los años promedio de educación para Bogotá, pasaron de 8,7 años en el 2003 a 9,1 años en el 2007.

De igual forma se registró un incremento considerable para localidades como Fontibón que pasó de 9,1 años a 10,2 para el 2003 y 2007 respectivamente (Gráfico 8), comportamiento mayor al observado por localidades como Engativá (9,7 años) en el de la ciudad en general en el 2007.

Gráfico 8.
Años promedio de educación por localidades y Bogotá 2007
(Población mayor a 5 años)



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.1.2.5. Evolución en materia de hogares y vivienda en la localidad

En materia de proyecciones de hogares y viviendas, se puede observar que el crecimiento del número de viviendas para Bogotá fue del 9,65 y el de hogares del 9,8, para el periodo 2005 – 2009. La localidad de Fontibón presentó un crecimiento en viviendas del 15,1% y en hogares del 14,8% en el mismo periodo, una mayor dinámica de crecimiento que la ciudad (ver Anexo 4).

Las estimaciones de evolución de los hogares y las viviendas en Bogotá, realizadas por el DANE-SDP, en Fontibón los hogares crecerán 11,1% entre 2009 y 2015 mientras en la ciudad crecerán 16,9%. En igual período las viviendas crecerán 11,1% en Fontibón y 17,3% en Bogotá. En consecuencia, de mantenerse las tendencias de los últimos años los hogares y las viviendas crecerán más rápido en Bogotá que en Fontibón. Aún así debe notarse que Fontibón presenta un apreciable margen de expansión (1,8% anual), superior en todo caso al de Engativá.

El Anexo 5 presenta el promedio de personas por hogar y vivienda para 2005, 2009, y 2015. Bogotá registra para el año 2009 un promedio de personas por vivienda de 3,7 y por hogar de 3,4. Las localidades que cuentan con mayor número promedio de

personas por vivienda son Bosa (4,5), Ciudad Bolívar (4,4) y Tunjuelito (4,2); y los de menor participación Chapinero (2,4), Teusaquillo (2,6) y Fontibón (3).

Para el caso de los hogares en el 2009, las localidades con mayor número promedio de personas son Sumapaz (3,8), Antonio Nariño (3,7) y Usme (3,6), y las localidades con menor promedio de personas por hogar son Chapinero (2,4), Teusaquillo (2,7) y de nuevo Fontibón (3). En consecuencia, aunque Fontibón presenta una menor densidad de personas por hogar y por vivienda que Bogotá, y que localidades inmediatas como Kennedy, lamentablemente la tendencia identificada por el DANE-SDP es de un ligero revertimiento de la tendencia hacia el año 2015, cuando estos índices de densidad empeorarían en contra de la tendencia favorable de la ciudad, como se muestra en el (Anexo 5).

2.1.3. Situación económica y bienestar de la población

A continuación se presenta un análisis de las condiciones económicas y de bienestar general de la población residente en la localidad de Fontibón, tomando como referencia los datos obtenidos mediante las Encuestas de Calidad de Vida de 2003 y 2007, las cuales han sido los ejercicios más recientes con los que cuenta la Ciudad Capital. En adición, para el caso de Fontibón se tiene en consideración los datos obtenidos en la “Encuesta socioeconómica Zona de Renovación Urbana de Fontibón”, elaborada por REDES LTDA en el 2008⁸².

2.1.3.1. Pobreza y NBI

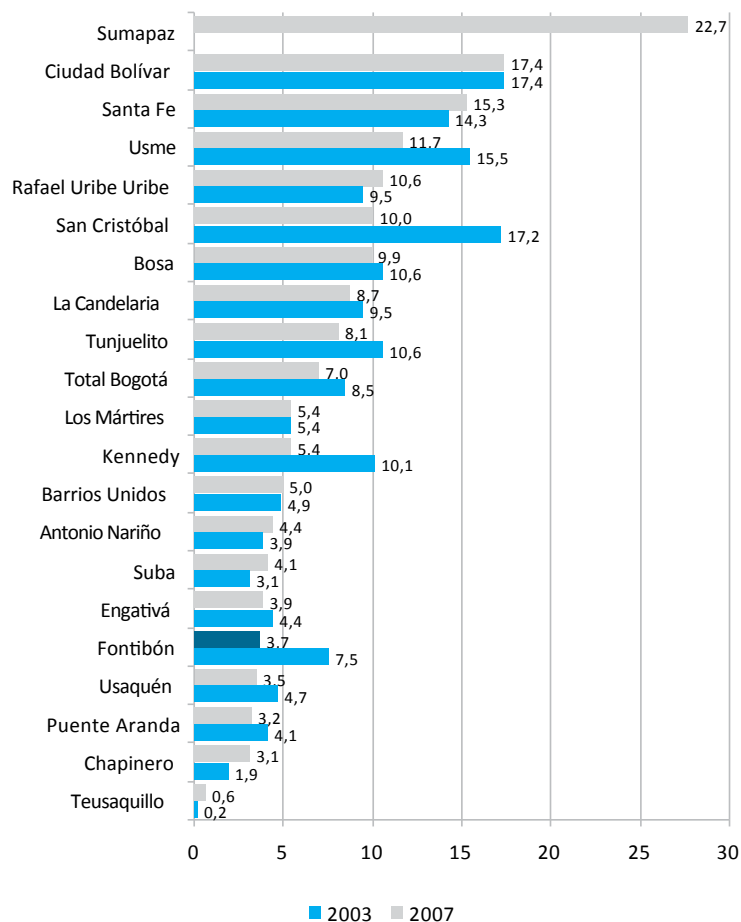
Las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) se definen como las carencias que tienen los hogares de ciertos bienes y servicios que se consideran básicos para su subsistencia. Las NBI están definidas por los siguientes cinco indicadores⁸³: i) Viviendas inadecuadas, ii) Hacinamiento crítico, iii) Servicios inadecuados, iv) Alta dependencia económica e v) Inasistencia escolar.

El índice de NBI para el 2007 muestra que el 7% de la población se encuentra en condiciones de pobreza y el 0,9% de la población de Bogotá en condiciones de miseria. Las localidades que tienen mayor pobreza son Sumapaz, con el 27,7%, seguido de Ciudad Bolívar con el 17,4% y Santa Fe con el 15,3%, mientras que con el indicador de miseria, las localidades con mayor porcentaje son Sumapaz con el 4,9%, seguido de Santa Fe con el 4,5% y Ciudad Bolívar con el 4,3% (Gráfico 9 y 10).

82 REDES LTDA, “Caracterización de la población del área de influencia de la Zona de Renovación Urbana prevista en el Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado. Aspectos urbanísticos, socioeconómicos y del modelo de gestión para la Zona de Renovación Urbana de Fontibón”. Contrato 087 de 2007 con la ERU. Versión digital.

83 SDP, “Colección de Estudios y Políticas Socioeconómicas. ENCUESTA DE CALIDAD DE VIDA 2007”, SDP, p. 35.

Grafico 9.
Porcentaje de la población en estado de pobreza de Bogotá, por localidad.
(2003 y 2007).

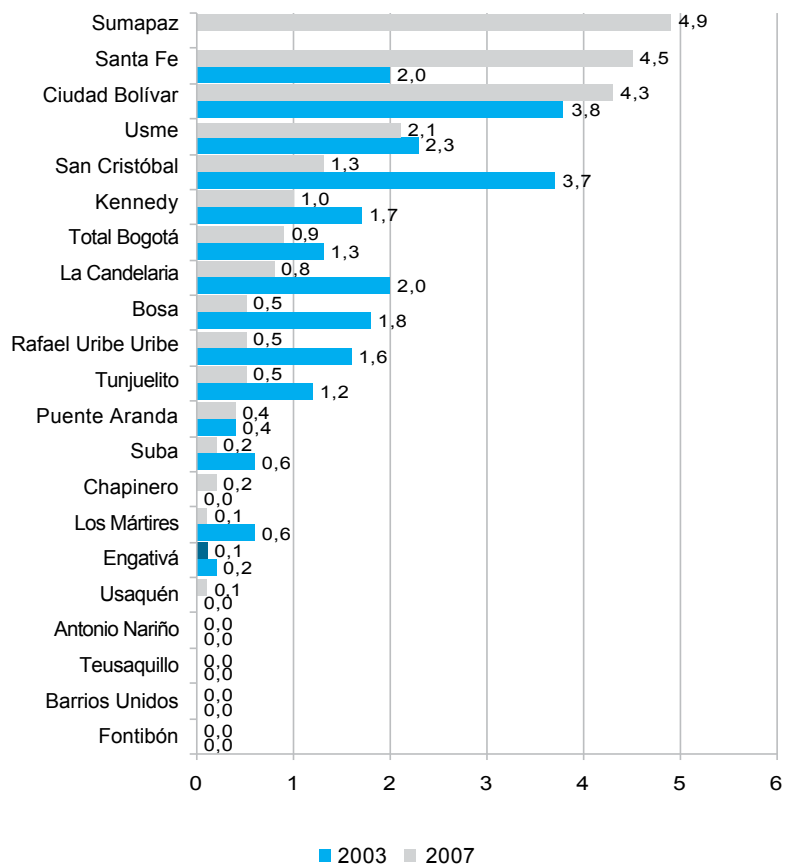


Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

Fontibón para el 2007, en relación con el indicador de pobres por NBI, aparece como la quinta localidad con el 3,7% de la población pobre⁸⁴. Más importante aún, no registra población en condiciones de miseria por NBI. Si comparamos este comportamiento con el obtenido en el 2003, donde la localidad presentó un 7,5% de la población en condiciones de pobreza, se destaca una mejora considerable en un periodo de 4 años (ver Anexo 6).

84 En el 2003 Fontibón ocupó la décima posición.

Grafico 10.
Porcentaje de la población en estado de miseria en Bogotá, por localidad (2003 y 2007)

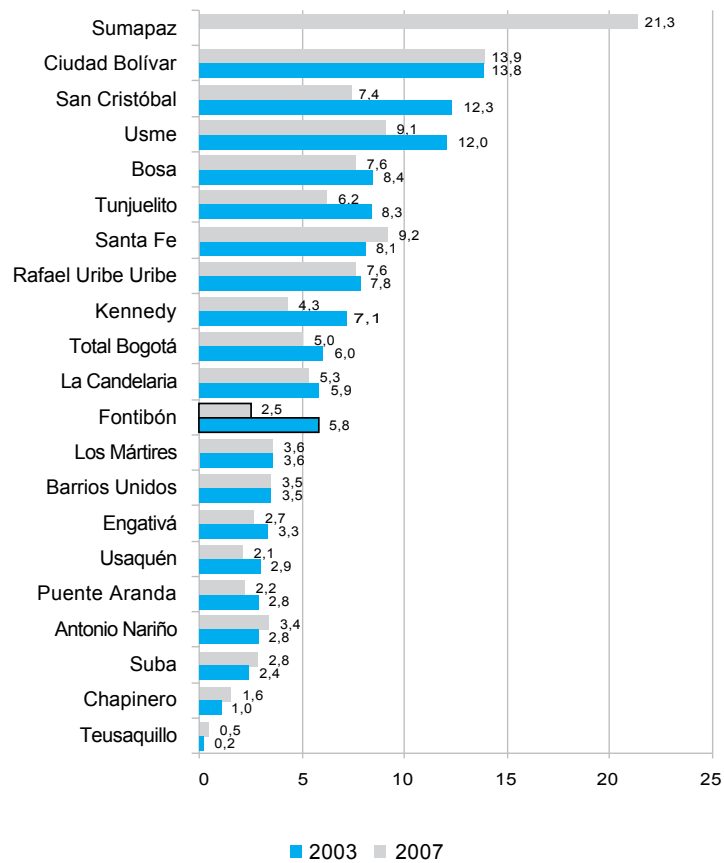


Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 – 2007

2.1.3.2. Hogares en pobreza y miseria por NBI

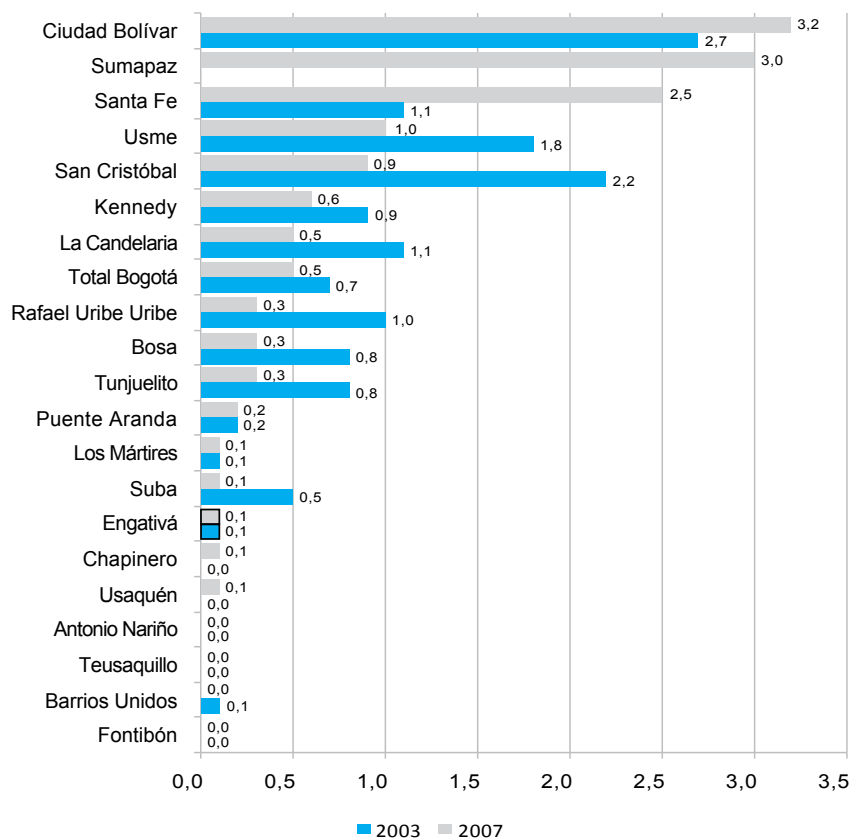
Para el año 2003 en Bogotá existían 112.223 hogares catalogados como pobres (6%) y 13.895 se encontraban en condiciones de miseria (0,7%). Para el año 2007 se registraron 98.276 hogares en condición de pobreza (5%) y 10.679 hogares en estado de miseria (0,5%); lo que permite observar una mejora en materia de pobreza y miseria por hogares para el 2007 con respecto al 2003 (ver Anexo 7).

Gráfico 11.
Hogares en pobreza por NBI, según localidades de Bogotá
(2003 y 2007).



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

Gráfico 12.
Hogares en miseria por NBI, según localidades de Bogotá (2003 y 2007)



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

En relación a las localidades, todas (menos Chapinero y Santa Fe) presentaron mejoras considerables en la reducción de hogares pobres y en condición de miseria en el periodo 2003 – 2007. Para el 2003 los territorios con mayor participación de hogares pobres fueron Ciudad Bolívar con 13,8%, San Cristóbal con 12,3% y Usme con 12%. Para el 2007 se mantiene en el primer lugar la localidad de Ciudad Bolívar con el 13,9%, seguido de Santa Fe con el 9,2% y Usme con el 9,1% (no obstante que esta última localidad presentó una amplia mejoría).

En Fontibón, en el lapso entre 2003 y 2007, los hogares pobres se redujeron de 4.694 (5,8%) a 2.339 (2,5%): este es un importante logro, mayor al presentado en el conjunto de la ciudad⁸⁵.

85 La localidad de Engativá también experimentó una mejora al pasar de 3,3% de hogares pobres en el 2003 a 2,7% de hogares pobres en el 2007.

2.1.3.3. *Distribución de las personas por componentes de indicadores de NBI*

El Anexo 8 permite observar que en el 2007 Bogotá presentaba 0,8% de la población habitando en viviendas inadecuadas, 0,2% con servicios públicos inadecuados, en hacinamiento crítico el 4,0%, en hogares con inasistencia escolar el 0,2%, y en hogares con alta dependencia económica el 2,3%.

En relación a los mismos componentes de NBI por personas, Fontibón presenta comportamientos mejores al promedio de Bogotá para el 2007: en hacinamiento crítico 1,7% (5.411 personas), individuos en hogares con alta dependencia económica 1,3% (4.070 personas), personas en hogares con inasistencia escolar 0,3% (985 personas), pero mayores índices que el promedio de Bogotá en lo relacionado con personas en viviendas con servicios inadecuados 0,4% (1.191 personas). Estos indicadores son también mejores en Fontibón que en Engativá, como veremos más adelante.

2.1.3.4. *Índice de Condiciones de Vida (ICV)*

Como lo señala la SDP el ICV mide “el estándar de vida mediante la combinación de variables de capital humano, con variables de acceso potencial a bienes físicos y con variables que describen la composición del hogar. Este índice asigna a cada hogar un puntaje que varía entre 0 y 100, aumentando cuando mejoran las condiciones de vida del hogar; es decir, que a mayor puntaje, mejores son las condiciones de vida de la población analizada”⁸⁶.

Como lo han destacado varios estudios, entre otros el Informe de Desarrollo Humano para Bogotá 2008 del PNUD, la ciudad ha logrado importantes avances en condiciones de vida medidas por el ICV: pasó de 89,28 en el 2003, a 90,09 en el 2007. Los componentes que presentaron mayor alza fueron educación y capital humano, tamaño y composición del hogar, mientras hubo retrocesos en acceso y calidad de los servicios y calidad de la vivienda (ver Anexo 9).

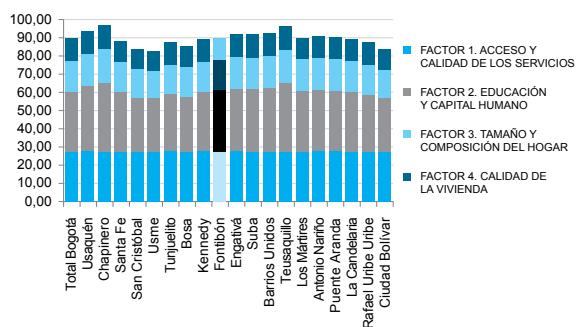
En el mismo lapso de 2003-2007 Fontibón obtuvo un avance significativo en el ICV, apenas superado por San Cristóbal, al pasar de 90,03 a 92,69. Los factores que más explican el comportamiento de Fontibón en el ICV fueron en su orden: educación y capital humano (1,22%), tamaño y composición del hogar (1,08%), calidad de la vivienda (0,34%) y finalmente el acceso y calidad de los servicios (0,06) (Gráfico 13). En consecuencia puede constatar que en Fontibón ha existido una importante

86 Encuesta de Calidad de Vida para Bogotá ECVB 2007, Colección de Estudios y Políticas Socioeconómicas, Secretaría Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2008, p. 43.

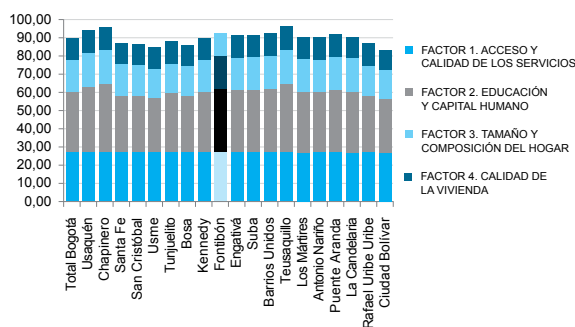
inversión en capital humano que probablemente se expresará en mejoría en las condiciones de acceso al trabajo y en el ingreso, aunque esto no se puede confirmar con la información disponible.

Grafico 13

ICV por factores por localidad 2003



ICV por factores por localidad 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

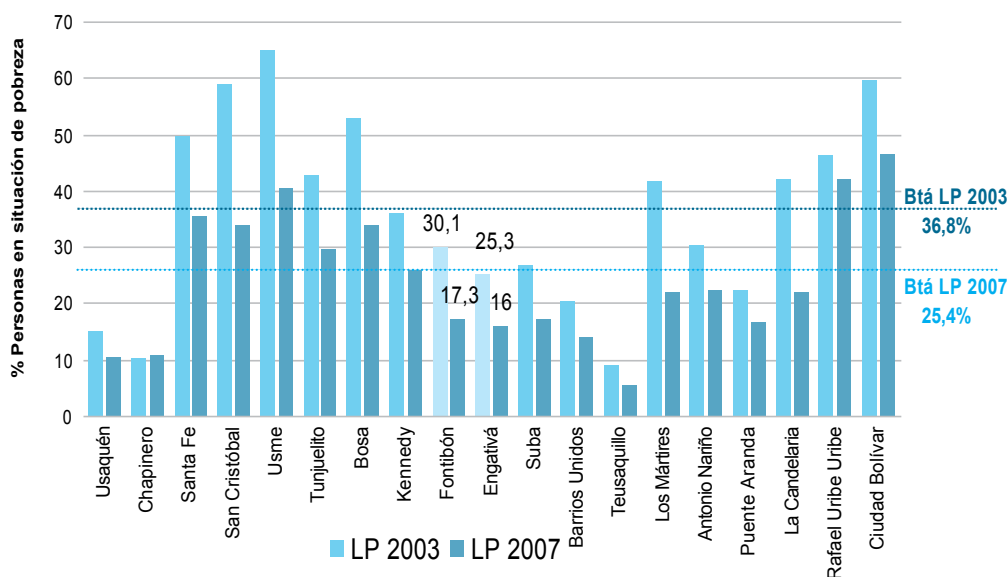
Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.1.3.5. Población y línea de pobreza (LP)

De igual forma que en el ICV, Bogotá ha obtenido logros considerables entre el 2003 y el 2007 al reducir la población bajo la línea de pobreza: pasó de 36,8% a 25,4%. Para Fontibón esa tendencia fue más favorable en el mismo periodo: la población bajo LP pasó de 30,1% a 17,3%, ocho puntos por debajo de la media de la ciudad (Gráfico 14).

Gráfico 14
Evolución de la población según línea de pobreza (LP) por localidades ECV
2003 - 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

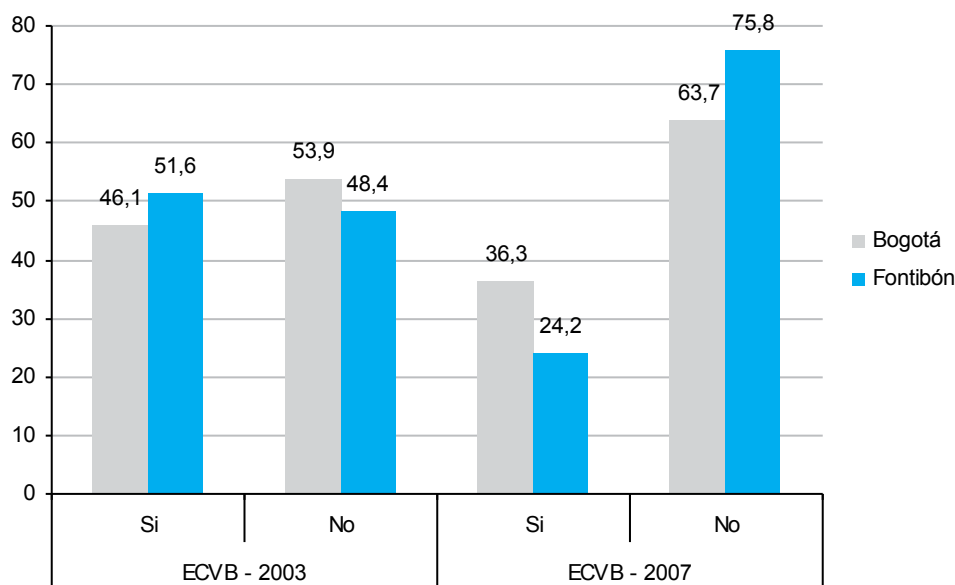
Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Las ganancias en reducción de la población por debajo de la LP en Fontibón, entre el 2003 y el 2007 se ratifica al analizar la percepción del jefe de hogar o cónyuge sobre su condición de pobreza (ECVB 2003 – 2007).

La Gráfica 15 permite observar la reducción de la percepción de pobreza en la población de Fontibón y en el Distrito Capital⁸⁷. El 51,6% de la población de la localidad se consideraba pobre en el 2003, frente al 24,2% del 2007, menor a la percepción registrada por Bogotá (36,3%) en este último año. Este es un buen síntoma de mejoramiento en el nivel confianza ciudadana (ver Anexo 10).

87 Las localidades que presentaron mayores porcentajes de personas que se consideran pobres para el 2003 fueron: Usme (66,3%), Ciudad Bolívar (62,3%) y San Cristóbal (61,9%). Para el mismo año las localidades con mayores personas que no se consideran pobres fueron: Chapinero (84,2%), Usaquén (74,8%) y Teusaquillo (72,6%). Para el 2007 las localidades donde se presentaron los mayores porcentajes de población que se consideran pobres fueron: Ciudad Bolívar (55,1%), San Cristóbal (48,9%) y Rafael Uribe Uribe (46,4%), ver Cuadro 26.

Gráfico 15
Percepción del jefe o cónyuge sobre condición de pobreza en Fontibón
ECVB 2003 – 2007



Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.1.3.6. Mercado laboral y empleo

Para el 2007 Bogotá contaba con una población económicamente activa (PEA)⁸⁸ de 3.006.763 personas, de la cual Fontibón aportaba el 4,6% (138.870 personas), el noveno lugar entre las 20 localidades, mientras Engativá ocupó el tercer puesto, con una participación del 12% de la PEA⁸⁹.

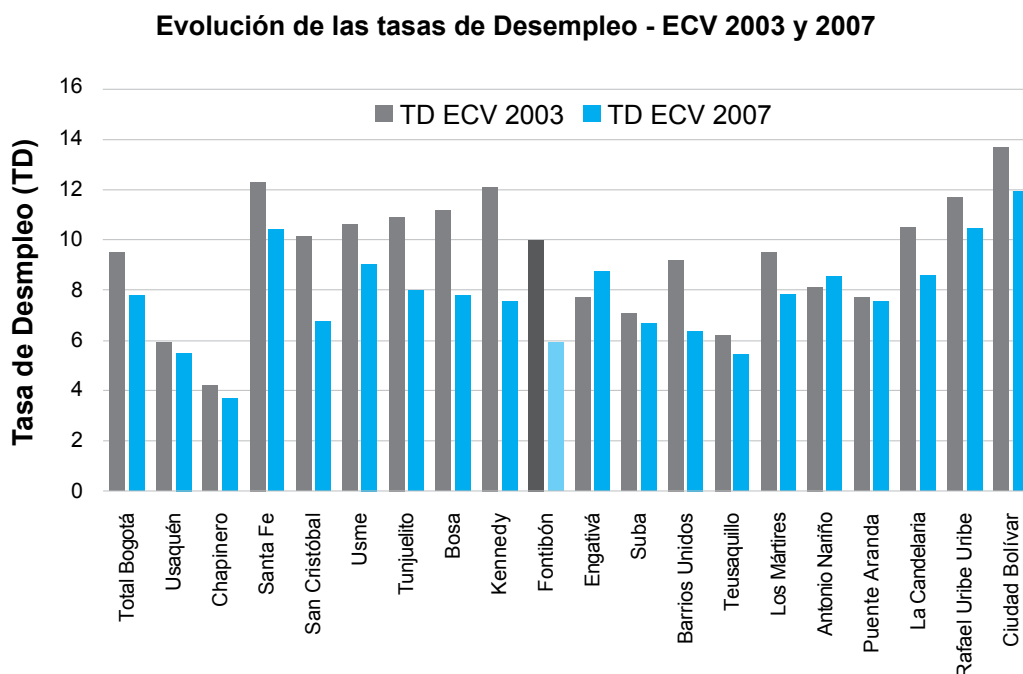
De otro lado, Fontibón presenta un patrón de reducción significativa del desempleo entre 2003 y 2007 (un período de crecimiento sostenido de la actividad económica) de 10% a 5,93%, más profundo que la reducción del desempleo global de la ciudad que pasó de 9,5% a 7,78%. Por el contrario, en ese mismo lapso en Engativá creció el desempleo: pasó de 7,7% a 8,7%. Por el momento no existe explicación al crecimiento del desempleo en esta última localidad, en un período de buena

88 Población correspondiente a la suma de ocupados y desocupados en un periodo de tiempo.

89 DANE – SDP, Encuesta Calidad de Vida Bogotá, 2007.

actividad económica y en contravía de la tendencia general de la ciudad (ver Anexo 11 y Gráfico 16).

Grafico 16
Tasa de Desempleo ECV 2003 y 2007



Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.1.3.7. Poder adquisitivo de los hogares (percepción sobre el ingreso)

Una estimación indirecta importante para evaluar las condiciones de vida de los hogares es el poder adquisitivo del ingreso de los mismos. La ECVB mide la percepción que tienen los jefes de hogar sobre la capacidad de los ingresos para cubrir los gastos mínimos, como aparece en el Anexo 12⁹⁰.

90 Encuesta de Calidad de Vida para Bogotá ECVB 2007, Colección de Estudios y Políticas Socioeconómicas, Secretaría Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2008, p. 109.

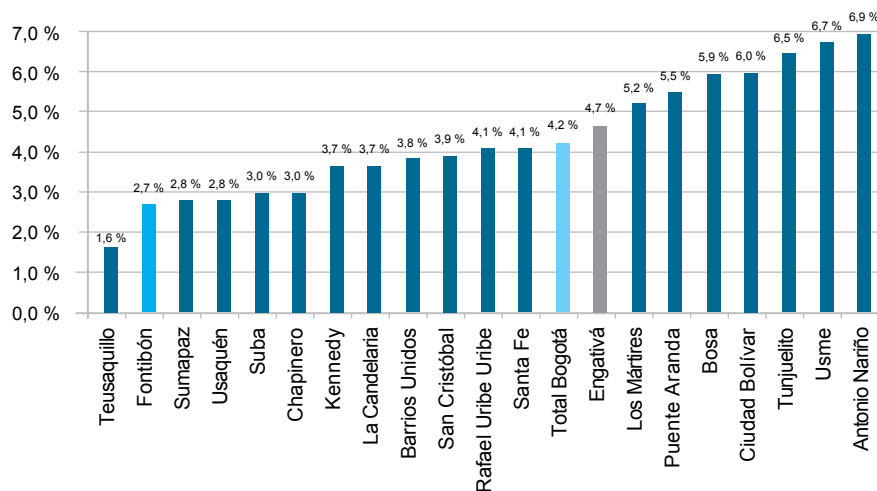
La ECV aplicada en 2003 y 2007 (Anexo 12) revela una importante mejoría en la percepción de los hogares de la capacidad de sus ingresos para cubrir los gastos mínimos a nivel distrital, en consonancia con las mejoras registradas en NBI e ICV. Así, los hogares de Bogotá cuya percepción es que los ingresos les permiten cubrir más que los gastos mínimos pasaron de 12.5% a 19.9%. Esa percepción creció en mayor proporción en el caso de la localidad de Fontibón, donde pasó de 11.7% a 26.4%. En el mismo lapso la percepción de mejoría en Engativá se comportó más como la media de Bogotá: pasó de 10.1% a 19%.

2.1.4. Estructura económica y productiva

2.1.4.1. Hogares con actividad económica en Bogotá y por localidad

Conforme el Censo del DANE del 2005 el 4.2% de los hogares de Bogotá contaban con alguna actividad económica en sus viviendas (Anexo 13). Entre las localidades las de mayor actividad económica en los hogares fueron Antonio Nariño, Usme y Tunjuelito (6,9%, 6,7% y 6,5% respectivamente), y las de menor fueron Teusaquillo, Fontibón y Usaquén (1,6%, 2,7% y 2,8% respectivamente). Así pues en Fontibón el 97.3% de los hogares, si desarrollan actividades económicas las adelantan en empresas y negocios fuera del hogar, un indicador mejor que el promedio de la ciudad (Anexo 13 y Gráfico 17).

Gráfico 17
Hogares con actividad Económica por localidad 2005



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

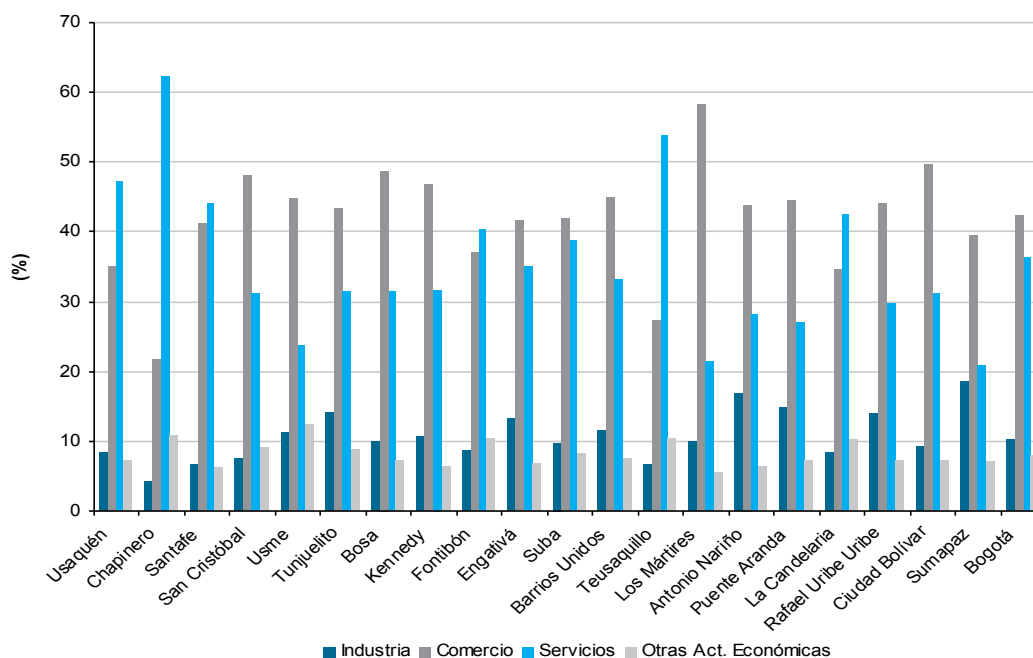
2.1.4.2. Establecimientos económicos según actividad por localidad

Otra manera más desagregada de analizar la actividad empresarial local es observar la distribución por actividad de las unidades económicas censadas en Bogotá y sus localidades en el 2005 (ver Anexo 14).

Fontibón, en el 2005, contaba con 17.169 unidades económicas, de las cuales el 40,4% se dedicaba a servicios (i.e. talleres automotrices, metalmecánica, reparación de aeronaves, centros de logística y carga, entre otros), por encima del promedio de Bogotá (36.2%), seguido de comercio con el 37%, otras actividades económicas 10,5%, industria 8,7%, no informa 3,0% y el 0,4% se reportan como desocupadas (Gráfico 18 y 19). Esto significa que la localidad soporta una actividad económica diversificada, similar al promedio de la ciudad pero con mayor concentración relativa en los servicios. Justo los servicios aeroportuarios, de comunicaciones, transportes, logística, financieros, entre otros, presentan algunas ventajas de localización y concentración espacial en Fontibón que pueden ser aprovechadas por la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado- Engativá.

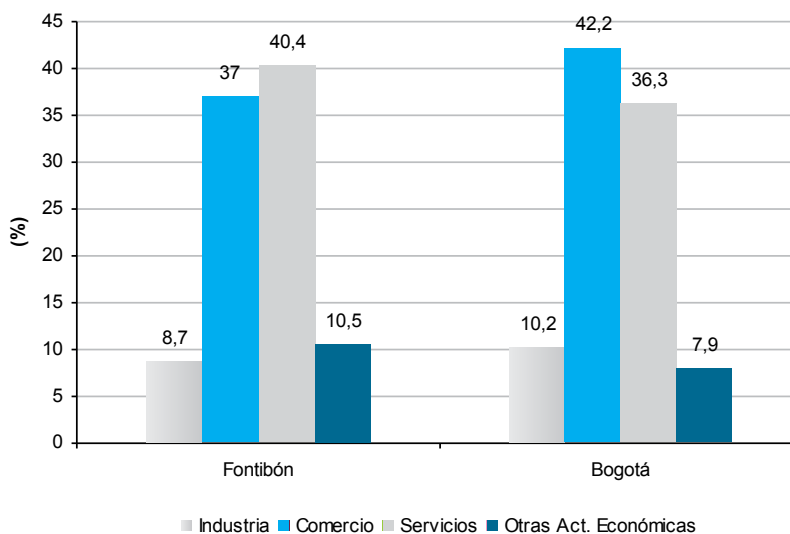
Gráfico 18

Unidades económicas según tipo de actividad en Bogotá por localidad 2005 (%)



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Gráfico 19
Unidades económicas según tipo de actividad en Fontibón (%) 2005



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.1.4.3. Establecimientos económicos según localización independiente o en la vivienda.

Es conocido que el tejido económico de Bogotá se encuentra altamente diseminado en el territorio, en especial por la utilización de las viviendas para desarrollar actividades productivas. El 22.6% de las 360.513 unidades económicas existentes en Bogotá, en el 2005, estaban asociadas a la vivienda y sólo el 77.4% eran unidades independientes (ver Anexo 15). Esta característica del tejido empresarial y productivo se corresponde con el alto nivel de informalidad empresarial. A su vez, está expresando que parte de las fortalezas competitivas locales se derivan de la reducción de costos provenientes de la informalidad y seguramente del uso de la vivienda para actividades empresariales. Esta realidad empresarial debe ser considerada al momento de valorar los costos y oportunidades de la eventual relocalización de la población de afectación prioritaria en el entorno del Aeropuerto El Dorado.

En el caso de Fontibón, de las 17.169 unidades económicas existentes en el 2005 el 14,2% estaban asociadas a la vivienda, un porcentaje menor que la media del Distrito Capital y que responde tal vez a alta localización en la zona de empresas de gran porte, incluyendo la Zona Franca y el propio Aeropuerto El Dorado.

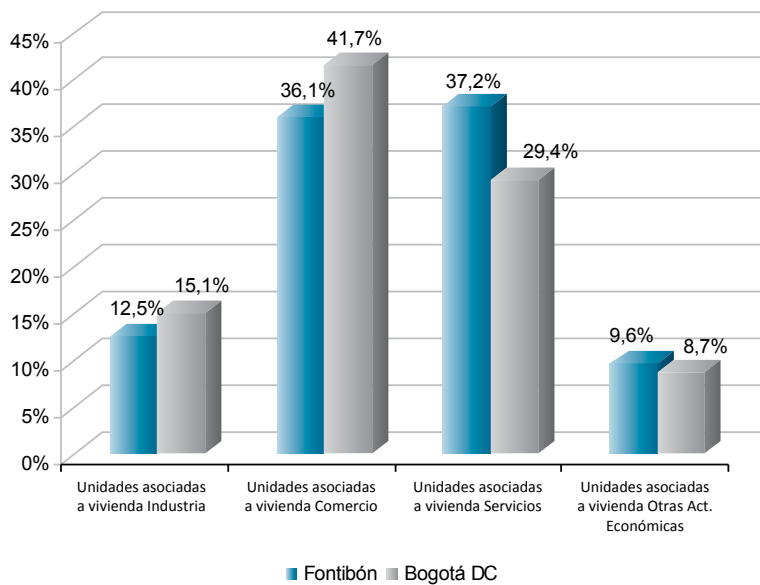
2.1.4.4. *Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda.*

En Bogotá existían 360.513 unidades económicas en el 2005, distribuidas así: 10.2% en industria, 42.2% en comercio, 36.3% en servicios, 7.9% en otras actividades económicas, 2.7% no informó y 0.8% desocupadas (Censo 2005).

Para el mismo año las unidades económicas asociadas a la vivienda alcanzaron el monto de 81.634, distribuidas sectorialmente en 15.1% en industria, 41,7% comercio, 29,4% servicios y en otras actividades económicas el 8,7% (ver Anexo 16 y Gráfico 20).

Aunque en relación con otras localidades Fontibón cuenta con un número reducido de unidades económicas asociadas a la vivienda (14,2%), la distribución sectorial de las mismas sigue la misma tendencia del total de la ciudad: industria el 12.5%, comercio el 36,1%, servicios el 37,2% y 9.6% en otras actividades. Así pues, las viviendas que sirven a su vez para soportar actividades económicas se dedican en un 73.3% al comercio y los servicios (ver Anexo 16). Este hecho podría indicarnos la presencia de un fuerte sector de pymes, mipymes y famiempresas en la localidad, orientado sustancialmente a la prestación de servicios comerciales, empresariales, inmobiliarios, personales, restaurantes y otros negocios familiares. Las acciones de política pública de desarrollo de la SDDE, referidas a las micro y famiempresas en la localidad, deberían enfocarse en ese nicho de mercado.

Grafica 20
Unidades económicas asociadas a vivienda, según actividad económica, en la localidad de Fontibón 2005.



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

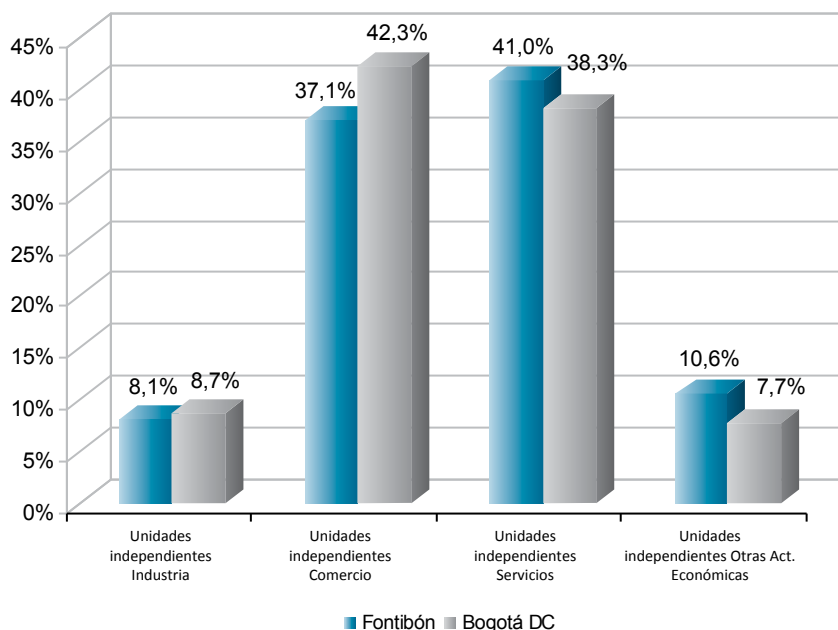
2.1.4.5. Establecimientos económicos independientes

La distribución por actividad económica de las unidades económicas independientes existentes en Bogotá (278.879 unidades) es similar a la observada en las unidades económicas asociadas a la vivienda, en especial se mantiene el dato de que el comercio y los servicios concentran más del 60% de las unidades. Así, en el 2005 del total de unidades económicas independientes existentes en la Ciudad Capital, el 8,7% se dedicaba a la industria, el 42,3% a la actividad comercial, el 38,3% a los servicios y 7,7% a otras actividades económicas (ver Anexo 17).

A su vez en Fontibón, para el mismo año de 2005, el 78,1% de las unidades independientes existentes⁹¹ se dedicaron al comercio y los servicios, tan solo un 8,1% a industria y un 10,6% en otras actividades económicas (ver Anexo 17 y Gráfica 21).

91 Para el 2005, fueron censadas en Fontibón 14.733 establecimientos económicos catalogados como unidades económicas independientes.

Grafica 21
Unidades económicas independientes para la localidad de Fontibón 2005.



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.1.4.6. Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas

El Censo del 2005 permitió vincular los establecimientos económicos censados con las personas ocupadas por estas unidades económicas durante el último mes. El Anexo 18 presenta la participación de las unidades económicas censadas por rango de personal ocupado, de 1 a más de 200 empleados.

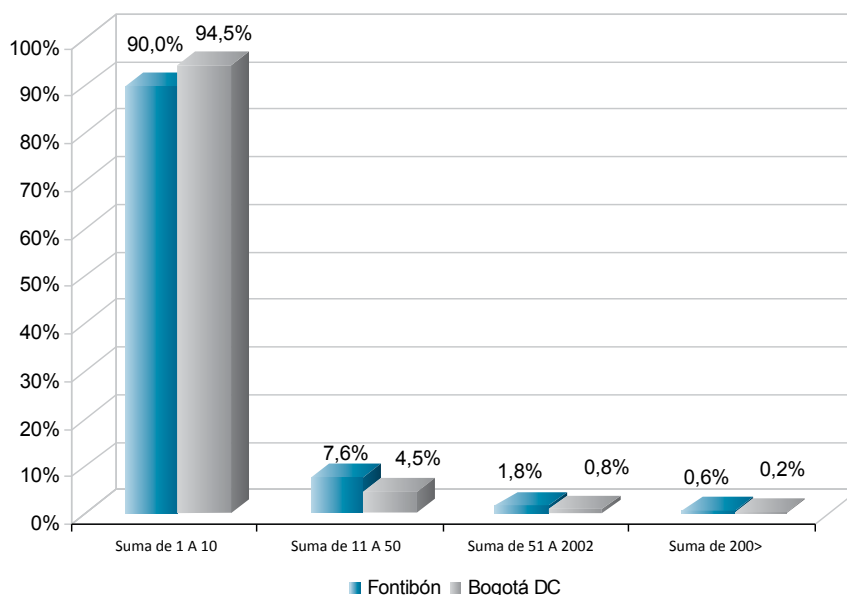
Del total de unidades económicas registradas en Bogotá en el 2005 (360.513 unidades), el 94.5% reportó entre 1 y 10 empleados durante el último mes y el 5.5% de unidades tenía más de 10 empleados (4,5% de 11 a 50; 0,8% de 51 a 200; y 0,25% más de 200).

En general las localidades presentan una estructura similar a la ciudad, con más del 85% de las unidades económicas en el rango de 1 a 10 empleados, lo cual ratifica la especificidad del tejido empresarial de Bogotá: predominio de Pymes y Mipymes⁹² (ver Anexo 18).

92 La localidad de Engativá cuenta con Álamos, reconocida zona industrial de la ciudad. Así mismo está Fontibón donde se encuentra la Zona Franca de Bogotá, y otra serie de industrias relacionadas, algunas con servicios aeroportuarios (logística, reparación y carga), Puente Aranda tradicional localidad industrial y Chapinero caracterizada por una importante dinámica empresarial y financiera.

Aunque en la estructura empresarial de Fontibón igual predominan las pequeñas y las famiempresas, con 10 o menos empleados, cabe destacar que sólo Chapinero y Teusaquillo mantienen tamaño de las empresas con rangos de personal empleado mayores, como muestra el (ver Gráfico 22 y Anexo 18) .

Gráfico 22
Unidades económicas censadas según rangos de personal ocupado en el último mes (2005).



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

En suma, las empresas de mayor tamaño en el empleo de trabajadores encuentran en Fontibón un espacio privilegiado de localización. De nuevo la Zona Franca y el Aeropuerto El Dorado, amén de las ventajas de localización frente a los mercados nacional e internacional, entre otros factores, actúan favoreciendo el asentamiento de empresas de mayor porte en el uso de mano de obra.

2.2. Diagnóstico Localidad de Engativá

2.2.1. Ubicación geográfica y composición del territorio

La localidad de Engativá, está ubicada en el noroccidente de Bogotá, y limita al oriente con las localidades de Barrios Unidos y Teusaquillo, al occidente con los municipios de Cota y Funza, al norte con la localidad de Suba y al sur con la localidad

de Fontibón, alcanza una extensión de 3.588 ha, lo que la ubica como la novena localidad por tamaño del territorio⁹³.

Como lo destaca la CCB, Engativá es una de las localidades identificadas como “periféricas”, dada su posición geográfica de interconexión entre la Ciudad Capital y el Departamento de Cundinamarca (Cota y Funza)⁹⁴.

2.2.1.1. Usos del Suelo

El territorio de Engativá está distribuido en nueve UPZs, de las cuales según el tipo de vivienda, cinco son de uso residencial consolidado⁹⁵, una UPZ Engativá (74), con clasificación residencial de urbanización incompleta⁹⁶ y dos UPZs de orientación dotacional e industrial, Jardín Botánico (105) y Álamos (116). La composición residencial de Engativá frente a la localidad de Fontibón presenta menor orientación industrial. (Cuadro 14).

Cuadro 14.
Usos del Suelo Localidad de Engativá

Nombre Localidad	No. UPZ	Nombre UPZ	Clasificación	Manzanas		Barrios	
				Número de manzanas	Área de manzana (Ha)	Número de barrios	Superficie de barrios (Ha)
Fontibón	26	Las Ferias	Centralidad Urbana	531	333	58	422
	29	Minuto de Dios	Residencial Consolidado	921	246	47	377
	30	Boyacá Real	Residencial Consolidado	636	322	49	465
	31	Santa Cecilia	Residencial Consolidado	406	213	25	278
	72	Bolivia	Residencial Consolidado	153	374	7	358
	73	Garcés Navas	Residencial Consolidado	865	384	48	481
	74*	Engativá	Residencial de Urbanización Incompleta	721	529	73	449
	105	Jardín Botánico	Predominantemente Dotacional	12	143	3	92
	116*	Álamos	Predominantemente Industrial	97	158	22	195

Fuente: SDP - Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos, Dirección de Información, Cartografía y Estadísticas, 2004.

*UPZ relacionada con la zona de afectación prioritaria definida por la SDP en el marco de la OEFAE.

93 Según datos de la SDP, sin incluir Sumapaz.

94 Esta característica es fundamental al revelar las relaciones geográficas, económicas, productivas y ambientales, existentes por la zona noroccidental entre Engativá – Cota -Funza, y el impacto que a raíz de la modernización y ampliación del AED, deban enfrentar de manera articulada esta zona local-municipal.

95 De acuerdo con la clasificación para UPZs, la categoría de residencial consolidado, hace referencia a “sectores consolidados de estratos medios, de uso predominantemente residencial, donde se presenta actualmente un cambio de usos y un aumento no planificado en la ocupación territorial”, para mayor información se puede consultar: DAPD, Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá : Recorriendo Engativá, 2004.

96 De acuerdo con la clasificación para UPZs, la categoría de residencial de urbanización incompleta, hace referencia a “sectores periféricos no consolidados, en estratos 1 y 2, de uso residencial predominante con deficiencias en su infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público”, en DAPD, Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá : Recorriendo Engativá, 2004.

La UPZ Las Ferias (26), clasificada como centralidad urbana, cuenta con 531 manzanas y un área de manzana de 333 ha., y 58 barrios. Dicha UPZ se ubica por “el norte, con el río Juan Amarillo; por el oriente, con la, Avenida del Congreso Eucarístico (carrera 68) por el sur; con la Avenida José Celestino Mutis (calle 63), y por el occidente, con la Avenida Boyacá (carrera 72)”⁹⁷.

De clasificación residencial consolidado se destacan la UPZ Minuto de Dios (29), con 921 manzanas (siendo la de mayor número de manzanas de la localidad) y un área de manzana de 245 ha., y 47 barrios. Según la SDP, esta UPZ está limitada “al norte, con

El río Juan Amarillo (límite administrativo entre las localidades de Engativá y Suba); por el oriente, con la Avenida Boyacá (carrera 72); por el sur, con la Autopista Medellín (calle 80), y por el occidente, con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)”⁹⁸.

La UPZ Boyacá Real (30), con 636 manzanas y un área por manzana de 322 ha., y 49 barrios. Esta UPZ está limitada por el norte con “Autopista Medellín (calle 80); por el oriente, con la Avenida Boyacá (carrera 72); por el sur, con futura Avenida El Salitre (calle 66), y por el occidente, con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)”⁹⁹.

La UPZ Santa Cecilia (31), con 406 manzanas y un área por manzana de 213 ha., y 25 barrios, siendo conjuntamente con la UPZ Bolivia (72) una de las mas pequeñas en suelo urbano. Esta UPZ está ubicada por el norte con la Avenida el Salitre (calle 66); “al oriente, con la Avenida Boyacá (carrera 72), futura Avenida José Celestino Mutis (calle 63) y Avenida de la Constitución (carrera 66); por el sur, con la Avenida El dorado, diagonal 47, calle 52 A, y por el occidente, con la Avenida Ciudad de Cali (carrera 86)”¹⁰⁰.

La UPZ Bolivia (72), con 153 manzanas y un área por manzana de 374 ha. (es la más pequeña de las UPZs con carácter residencial) y 7 barrios. Dicha UPZ está limitada por el “norte, con el río Juan Amarillo; al oriente, con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO); al sur, con la Avenida Medellín (calle 80), y al occidente, con el río Bogotá”¹⁰¹.

97 Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá: Recorriendo Engativá, Bogotá, 2004, p. 14.

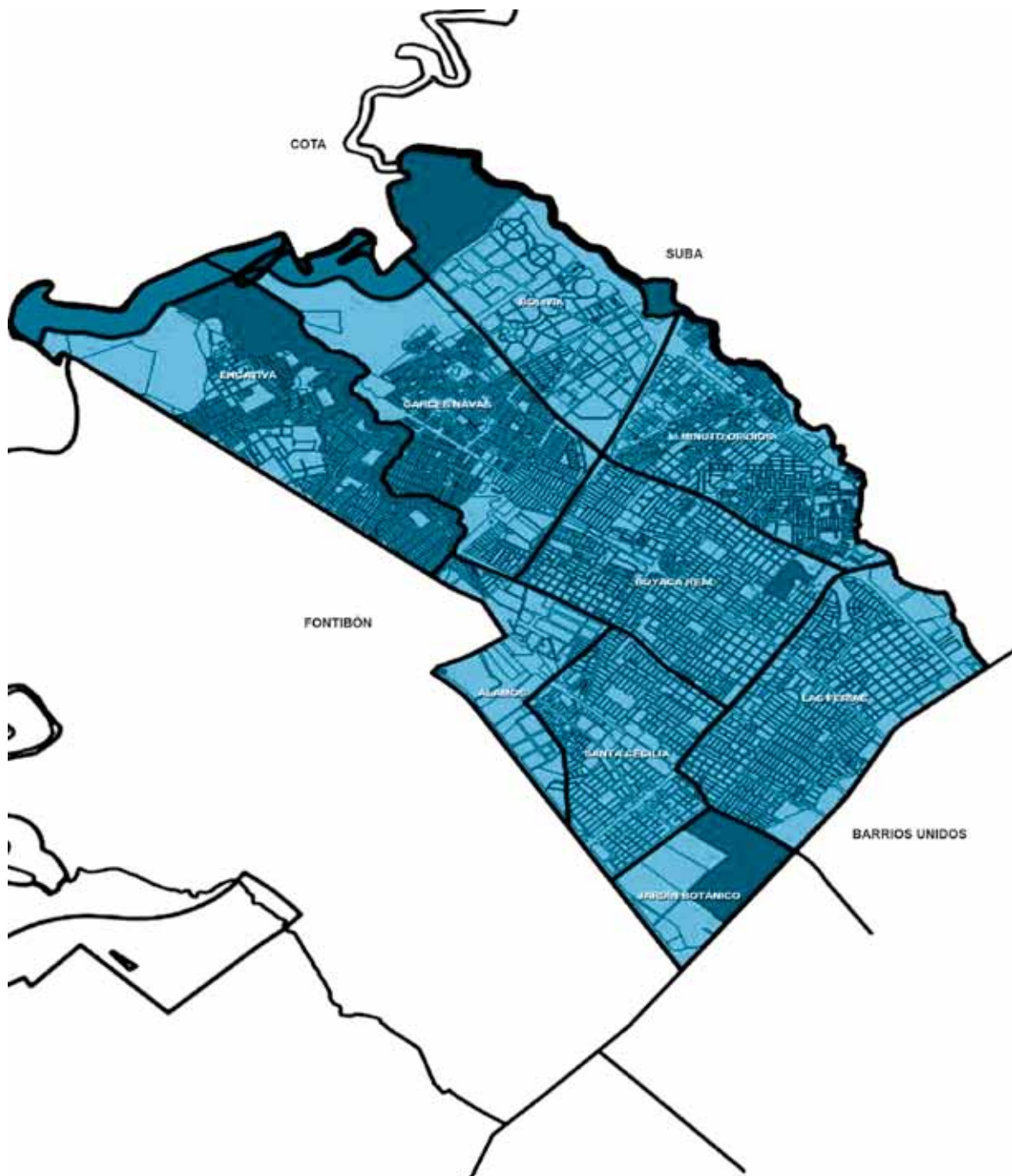
98 Ibid. p. 14.

99 Ibid. p. 14.

100 Ibid. p. 14.

101 Ibid. p. 14.

Figura 2.
Localidad de Engativá - Distribución UPZs



Fuente: SDP, 2004.

La última de las UPZ clasificadas como residencial consolidado es la UPZ Garcés Navas (73), con 865 manzanas y un área por manzana de 384 ha., y 48 barrios. Dicha UPZ limita al norte con “la Avenida Medellín (calle 80); al oriente, con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO); al sur, con El humedal de Jaboque, futura Avenida Salitre y, al occidente, con el río Bogotá”¹⁰².

Como residencial de urbanización incompleta aparece la UPZ Engativá (74), la cual se consolida dentro de la localidad como la de mayor número barrios. Cuenta con 721 manzanas, y áreas por manzana de 529 ha., y 73 barrios. La UPZ limita “al norte, con el humedal de Jaboque; al oriente, con el límite oriental del Desarrollo Viña del Mar; al sur, con la Avenida José Celestino Mutis (calle 61), y al occidente, con el río Bogotá”¹⁰³.

La UPZ Engativá posee una de las extensiones más destacadas en materia de suelo urbano de la localidad, lo que revela no solo la importancia de esta zona, sino el reto para la OEFAE, y la Administración Distrital, en materia de definir e implementar una adecuada intervención en dicha UPZ, afectada por las transformaciones del AED.

La UPZ Jardín Botánico (106), clasificada como predominantemente dotacional¹⁰⁴, siendo la de menor extensión de toda la localidad, con 12 manzanas, área por manzana de 143 ha., y 3 barrios. Dicha UPZ está limitada al norte “con la Avenida José Celestino Mutis; al oriente, con la Avenida del Congreso Eucarístico (carrera 68); al sur con la Avenida Jorge Eliécer Gaitán o Avenida El dorado (calle 26), y al occidente, con la Avenida de la Constitución (carrera 66)”¹⁰⁵.

Finalmente se encuentra la UPZ Álamos, clasificada como predominantemente industrial¹⁰⁶, cuenta con 97 manzanas, áreas por manzana de 158 ha., y 22 barrios. Limitada al “norte con la Avenida El Salitre (calle 66); al oriente, con la Avenida Ciudad de Cali, calle 52 A, diagonal 47; al sur, con la Avenida Jorge Eliécer Gaitán o Avenida El dorado (calle 26), y al occidente, con el límite administrativo entre las localidades de Fontibón y Engativá (transversal 93)”¹⁰⁷.

102 Ibid. p. 19.

103 Ibid. p. 19.

104 Dado que allí se ubican – como lo destaca la SDP – equipamientos urbanos y metropolitanos que, por su magnitud dentro de la estructura urbana, se deben manejar bajo condiciones especiales. Dentro de ellos se destaca el Jardín Botánico de Bogotá.

105 DAPD, Op. Cit., p. 19.

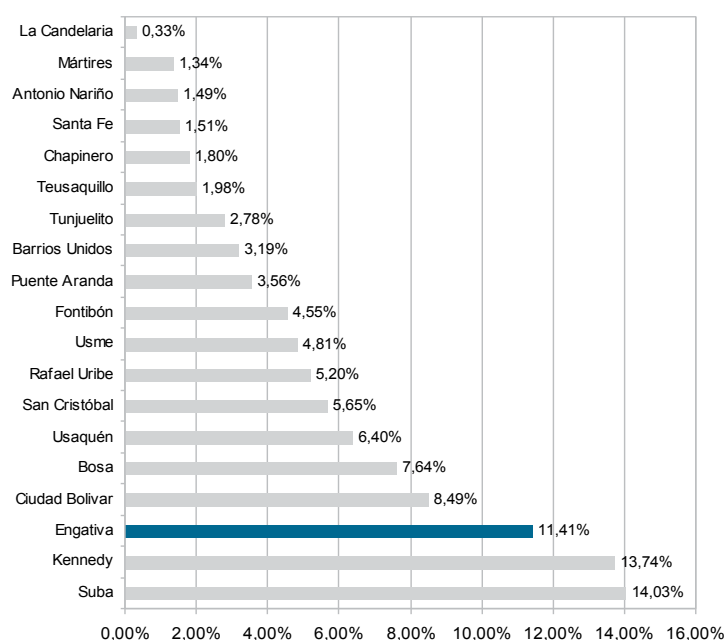
106 Posee una influencia notable sobre el desarrollo productivo, el empleo y la movilidad de la localidad a pesar de ser menor en tamaño a las demás UPZs que conforman Engativá.

107 DAPD, Op. Cit., p. 19.

2.2.2. Población, hogares y vivienda en la localidad

Engativá es la tercera localidad por tamaño de la población, con 828.096 personas (tan solo superada por las localidades de Suba y Kennedy), lo que corresponde al 11.41% del total de la población proyectada para Bogotá, en el 2009 (Gráfico 23). Es la cuarta localidad más densamente poblada con 230,8 personas por hectárea¹⁰⁸, muy por encima del promedio de la ciudad (175), y solo superada por las localidades de Rafael Uribe (272), Kennedy (259), Bosa (232) y San Cristóbal (249).

Gráfico 23
Población de Bogotá por localidades 2009 (%)



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de Población por localidades 2005 – 2015

2.2.2.1. Distribución de la población por sexo

Engativá ha mantenido a través del tiempo una mayor participación de las mujeres que de los hombres, con respecto a la población total de la localidad. Las proyecciones de la SDP destacan un lento crecimiento de la población masculina en los últimos años, con una participación de las mujeres del 52,4%, (superior al promedio de la ciudad 51,8%)¹⁰⁹, frente

108 Con respecto a la localidad de Fontibón, ésta registra un indicador de densidad de población de 99 personas por hectárea, muy inferior al registrado en Engativá, destacándose la notable concentración de habitantes en esta última localidad.

109 Por el contrario, para el mismo año 2009, la participación de los hombres de la localidad (47,6%), estuvo por debajo del promedio de la ciudad (48,2%).

aún 47,65 de los hombres en el 2009, Se estima que del 2005 al 2015, la población de la localidad se incrementará en 80.800 personas, con participaciones por sexo similares a la tendencia histórica ya registrada (47,9%, de hombres y 52,1% de mujeres) (ver Anexo 1).

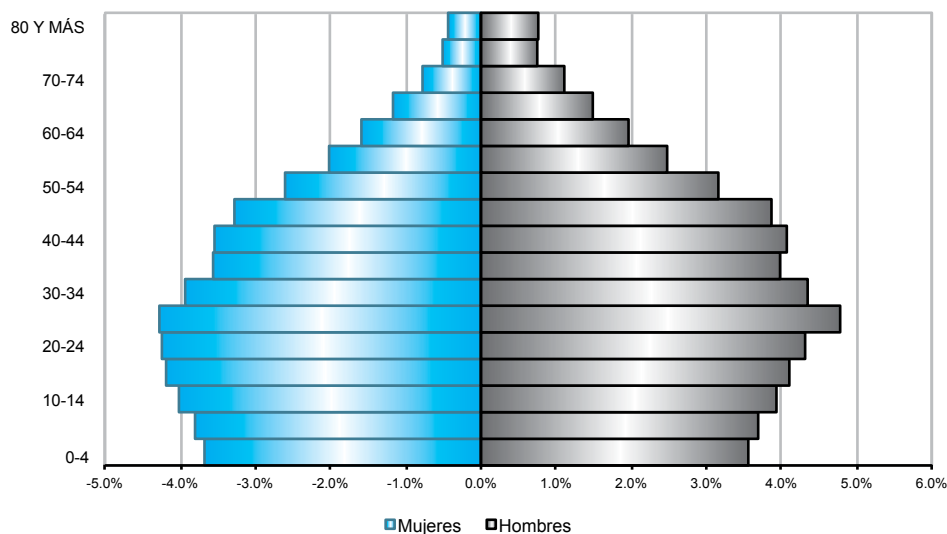
2.2.2.2. Distribución por grupos poblacionales

Las proyecciones de población para Engativá en el año 2009 presentan una clara concentración en el grupo de adultos (25 a 54 años) con un 50%, y en el grupo de adultos mayores con un 10,6% (87.440 personas), ambos comportamientos superiores al promedio de Bogotá (48% y 9,3% respectivamente) (ver Anexo 2).

Engativá, para el mismo periodo cuenta con una población joven (menor de 25 años) del 39,5%, la cual se presupone tanto demandante de servicios educativos, como oferente de población en edad de trabajar entre los 13 y 24 años con un 20,1% (ver Anexo 2)¹¹⁰.

Estas características de los grupos poblacionales se ven más detalladas en la pirámide poblacional de Engativá para el 2009 (Gráfico 24 y 25), donde se ratifica una concentración en la población de edades entre los 18 años y los 54 años.

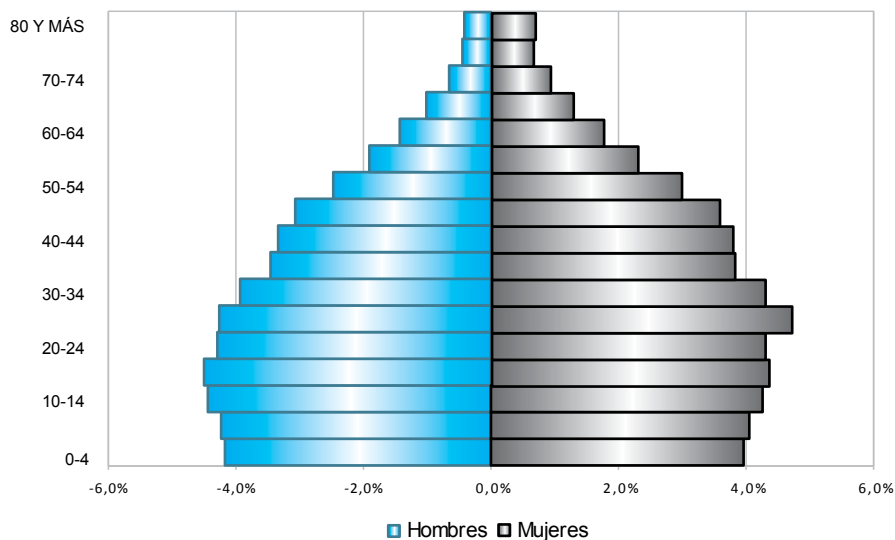
Gráfico 24.
Pirámide poblacional localidad de Engativá 2009



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

110 Fontibón comparte una participación de población joven en edad de trabajar de 13 a 24 años, similar a la de Engativá, con un 20%.

Gráfico 25.
Pirámide poblacional Bogotá 2009

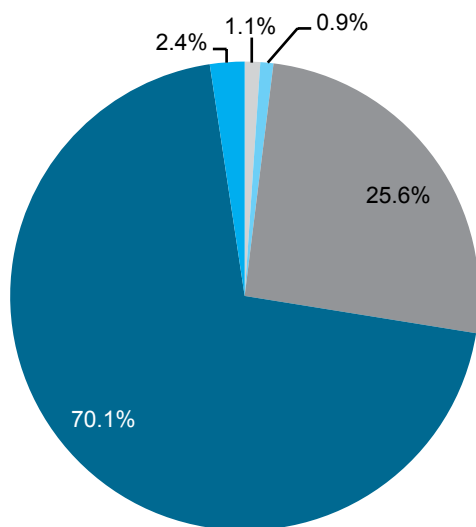


Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

2.2.2.3. Población según estrato socioeconómico

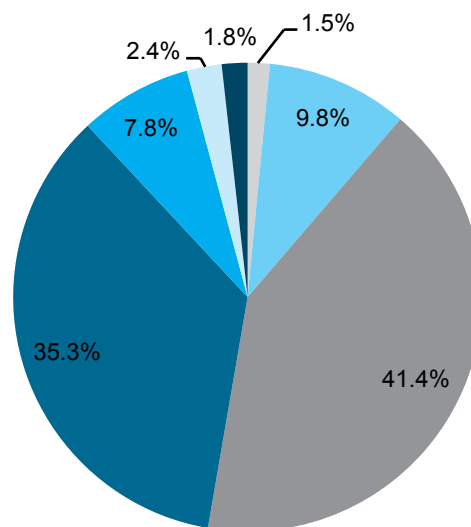
La población de Engativá en el 2009, mantiene una participación mayoritaria en los estratos 2 y 3 con un 96%, por encima del promedio de la ciudad (76,3%) (Gráfico 26 y 27). Esta participación muestra un incremento frente a lo presentado en el 2002 cuando los estratos 2 y 3 respondían con el 94,2%. Dicho crecimiento se debió sustancialmente a la contracción del estrato 3 (13,7 puntos), y el incremento de la población en estrato 2 (15,5 puntos) y el estrato 1 en menor medida, lo que podría señalar una cierta tendencia a la precarización habitacional para ese periodo (2002 -2009).

Gráfica 26.
Población por estrato socioeconómico Engativá 2009



- Sin estrato *
- Estrato 1 (Bajo - bajo)
- Estrato 2 (Bajo)
- Estrato 3 (Medio - bajo)
- Estrato 4 (Medio)

Gráfica 27.
Población por estrato socioeconómico Bogotá 2009



- Sin estrato *
- Estrato 1 (Bajo - bajo)
- Estrato 2 (Bajo)
- Estrato 3 (Medio - bajo)
- Estrato 4 (Medio)
- Estrato 5 (Medio - Alto)
- Estrato 6 (Alto)

Fuente: SDP - Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario de información en materia estadística sobre Bogotá.

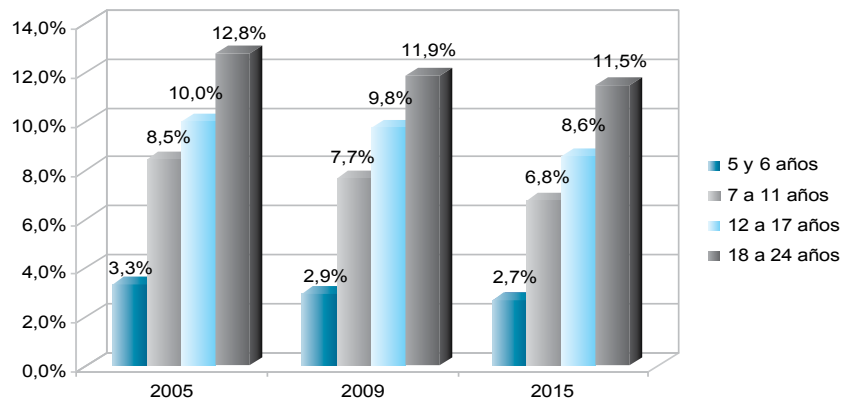
2.2.2.4. Población en edad escolar (PEE)

Durante el 2009 las proyecciones de la SDP, estiman que la población en edad escolar (5 a 24 años) corresponde al 34,6% de la población total de Bogotá con énfasis en personas que se esperaba cursan básica secundaria y media vocacional (10,7%) y educación superior (12,1%).

Para el caso de Engativá – durante el mismo periodo – se destaca una población en edad escolar superior al 32%, de la cual poco más de un tercio se encontraría cursando educación superior, composición similar a la presentada en localidades como Fontibón (ver Anexo 3).

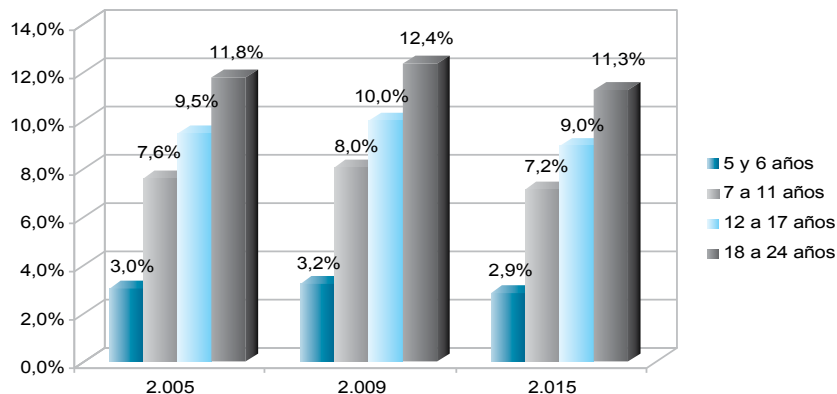
Si contrastamos las participaciones de la PEE de Bogotá y Engativá en el 2009, es visible que la participación de la población en las diferentes categorías escolares en esta localidad son menores al promedio de la ciudad. Destacando como la población en educación superior es mucho menor a otras localidades (11,9%) solo superando a Barrios Unidos, Usaquén y Suba (ver Anexo 3 y Gráfico 29)

Gráfico 28.
Participación de la población en edad escolar de la localidad de Engativá 2005 - 2015



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

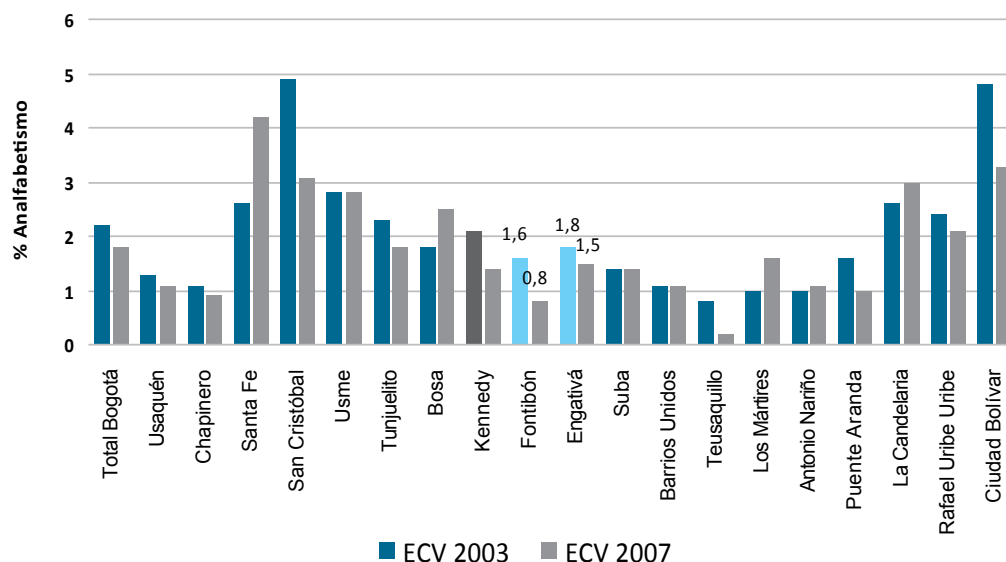
Gráfico 29.
Participación de la población en edad escolar de Bogotá 2005 - 2015



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Se destaca así mismo el comportamiento favorable de otros indicadores educativos complementarios como la tasa de analfabetismo, la cual para Engativá pasó de 1,8% en el 2003 a 1,5% en el 2007 (Bogotá pasó de 2,2% a 1,8% en el mismo periodo, con una reducción de 0,4 puntos porcentuales) (Gráfica 30).

Gráfica 30.
Evolución tasa de analfabetismo en Bogotá por localidad
ECVB 2003 - 2007

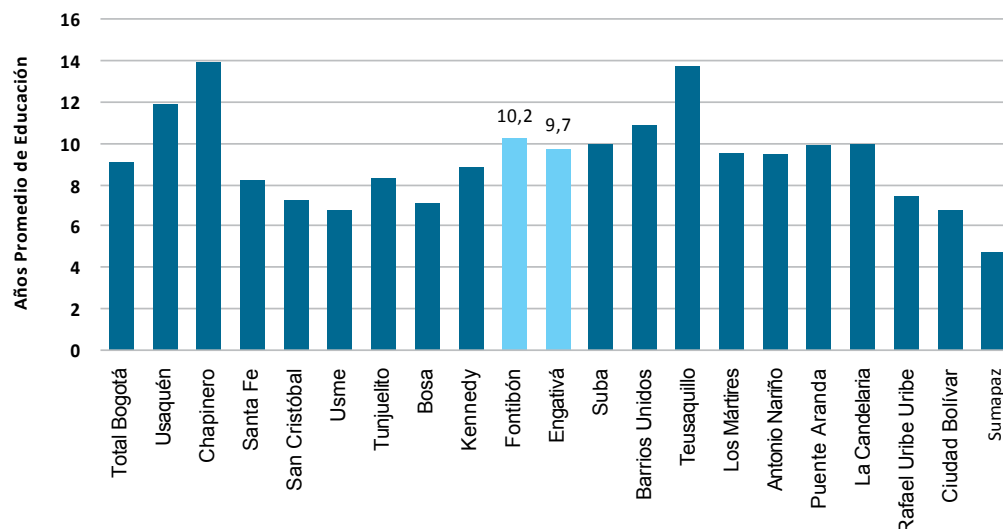


Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Procesamiento: SDP, Dirección de Información, Cartografía y Estadística.

La mejora en los indicadores de educación de Bogotá y la localidad va de la mano con lo observado en materia de ampliación y acceso a la educación registrado durante el periodo 2003 – 2007, donde los años promedio de educación de personas de 5 años o más aumentaron para Bogotá, de 8,7 años en el 2003 a 9,1 años en el 2007. Engativá registró un incremento leve de de 9,6 años a 9,7 para el 2003 y 2007 respectivamente (Gráfico 31), pero menor al observado por localidades como Fontibón (10,2 años) y la ciudad en general.

Gráfico 31.
Evolución en los años promedio de educación 2007
(Población mayor a 5 años)



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Procesamiento: SDP, Dirección de Información, Cartografía y Estadística.

2.2.2.5. Evolución en materia de hogares y vivienda en la localidad

Según las estimaciones de evolución de los hogares y las viviendas en Bogotá, realizadas por el DANE-SDP, como se analizó para Fontibón, en Engativá los hogares crecerán 7.7% entre 2009 y 2015 mientras en la ciudad crecerán 16.9%. En igual período las viviendas crecerán 8.1% en Fontibón y más del doble, 17.3%, en Bogotá. En consecuencia, de mantenerse las tendencias de los últimos años los hogares y las viviendas crecerán más rápido en Bogotá que en Engativá, fruto de la saturación en el uso del espacio que presenta la localidad (ver Anexo 4).

Finalmente se observa que contrario al crecimiento presentado en materia de número de hogares y viviendas para el periodo 2005 – 2015 en la localidad, en relación con el promedio de personas por hogar y vivienda en el mismo periodo, este se viene reduciendo, pasando de 3.5 a 3.3 personas por hogar y de 3.8 a 3.6 personas por vivienda, similar a la tendencia decreciente proyecta para la ciudad (ver Anexo 5).

2.2.3. Situación económica y bienestar de la población

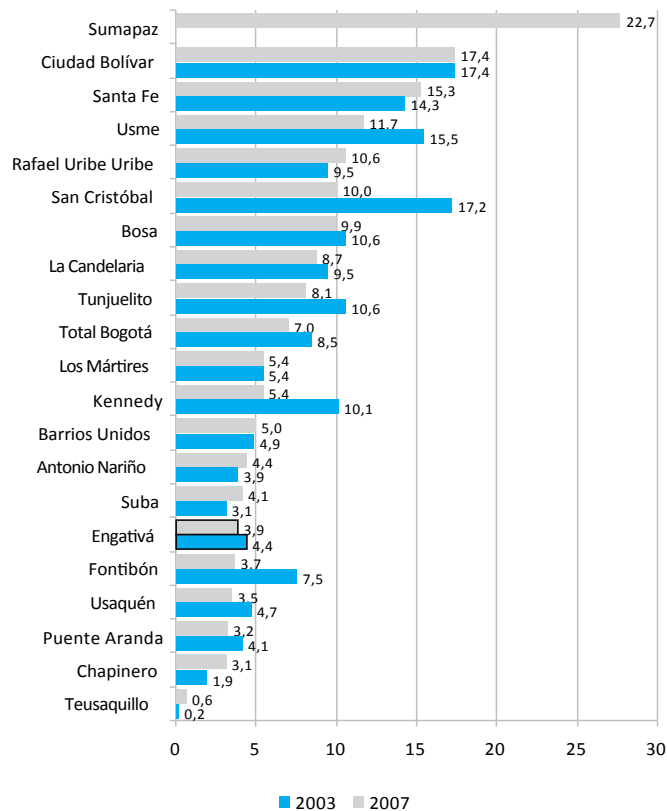
A continuación se presenta un análisis de las condiciones económicas y de bienestar general de la población residente en la localidad de Engativá, tomando

como referencia los datos obtenidos mediante la Encuesta de Calidad de Vida de 2003 y 2007, las cuales han sido los ejercicios más recientes con los que cuenta la Ciudad Capital a nivel de localidad.

2.2.3.1. Pobreza y NBI

Engativá para el 2007, en relación con el indicador de pobres por NBI, aparece como la sexta localidad con 3,9% de la población en esta condición¹¹¹, y el 0,1% de la población en miseria. Para este año estos indicadores son comparativamente más bajos que los registrados por la ciudad, pero más altos que los observados por localidades como Fontibón (3,7% de pobres por NBI) (Gráfico 32). Así mismo se observa una mejora leve de estos indicadores frente a la situación en el 2003 (4,4% en pobreza y 0,1% en miseria) (ver Anexo 6).

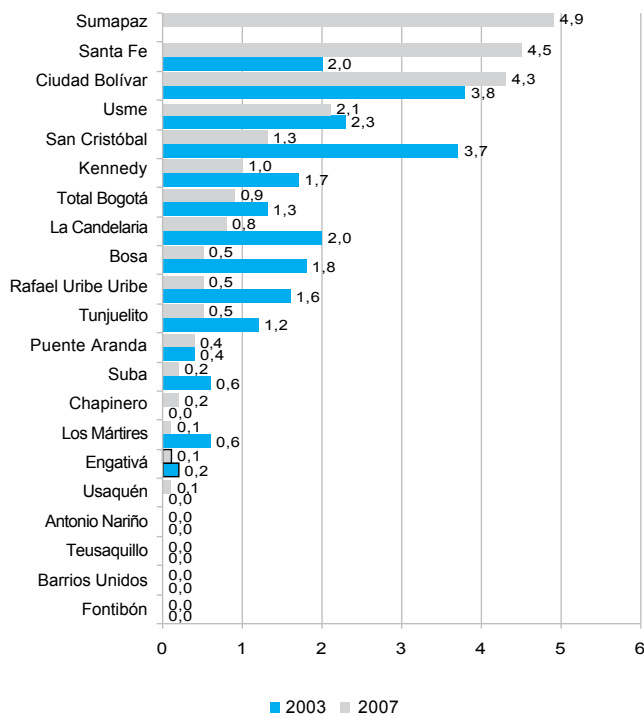
Gráfico 32.
Porcentaje de la población en estado de pobreza en Bogotá por localidad 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

111 Mantiene la misma posición que en el 2003.

Grafico 33.
Porcentaje de la población en estado de miseria en Bogotá por localidad 2007



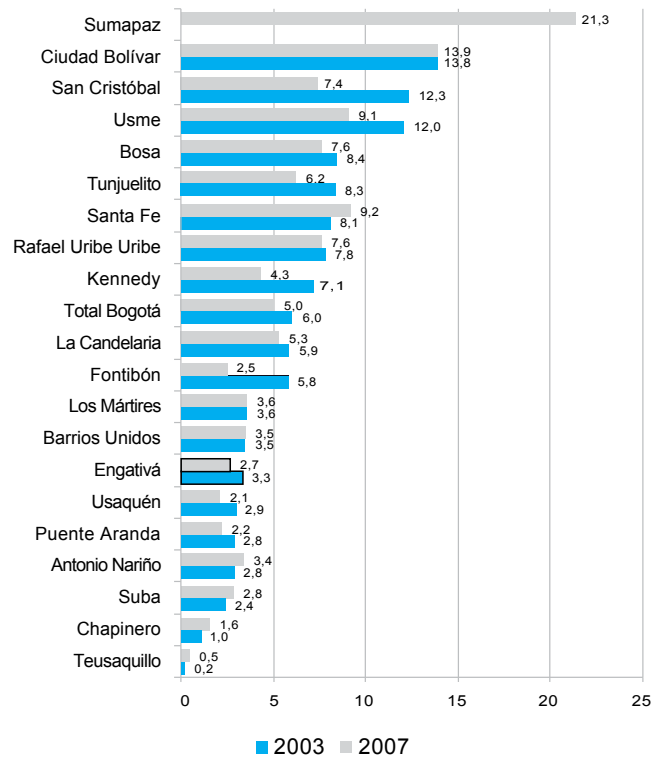
Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

2.2.3.2. Hogares en pobreza y miseria por NBI

Para el año 2007 en Bogotá se registraron 98.276 hogares en condición de pobreza (5%) y 10.679 hogares en estado de miseria (0,5%); destacando una mejora en materia de pobreza y miseria por hogares con respecto al 2003 (ver Anexo 7). Por su parte en Engativá para el mismo periodo (2003-2007) los hogares pobres se redujeron de 7.240 (3,3%) a 6.617 (2,7%), un importante logro, pero debajo de la mejora presentada por el conjunto de la ciudad (Gráfico 34 y 35)¹¹².

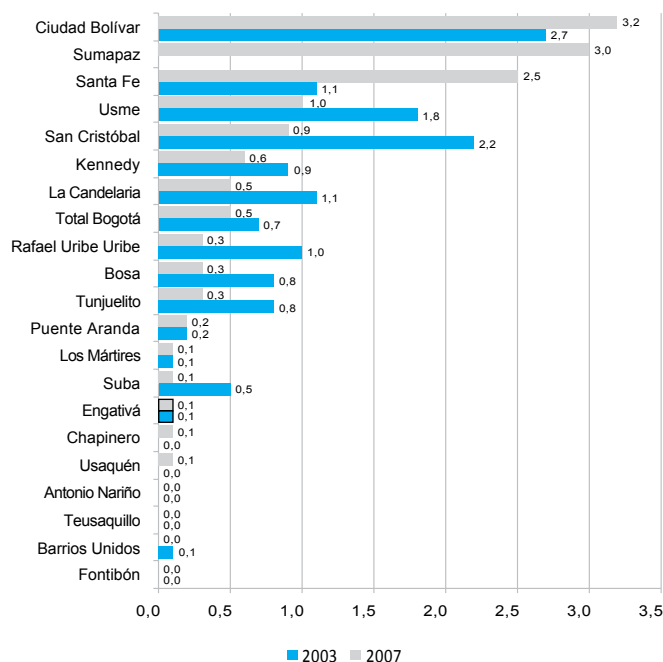
112 La localidad de Engativá también experimentó una mejora al pasar de 3,3% de hogares pobres en el 2003 a 2,7% de hogares pobres en el 2007.

Gráfico 34.
Hogares en pobreza por NBI, según localidades de Bogotá 2003 - 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

Gráfico 35.
Hogares en miseria por NBI, según localidades de Bogotá. 2003 - 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 - 2007

2.2.3.3. Distribución de las personas por componentes de indicadores de NBI

El Anexo 8, permite observar como en el 2007, Bogotá presentaba un 0,8% de la población habitando en viviendas inadecuadas, 0,2% con servicios públicos inadecuados, en hacinamiento crítico el 4,0%, en hogares con inasistencia escolar el 0,2%, y en hogares con alta dependencia económica el 2,3%.

En relación a los mismos componentes de NBI por personas, Engativá presenta comportamientos mejores a los índices promedio de Bogotá para el 2007, en materia de hacinamiento crítico 2% (16.657 personas), individuos en hogares con alta dependencia económica con 1,1% (9.463 personas), viviendas inadecuadas con 0,1% (824 personas) y personas con viviendas inadecuadas en servicios (0%). En materia de inasistencia escolar Engativá comparte el promedio de la ciudad con un 0,75 (6.159 personas).

La participación por parte de Engativá en relación con los componentes de NBI, son levemente mejores frente a la localidad de Fontibón en materia de personas viviendo con servicios inadecuados, y personas en hogares con alta dependencia económica, pero peores en lo relacionado con personas en hogares con hacinamiento crítico, personas en

viviendas inadecuadas y personas en hogares con inasistencia escolar, en concordancia con los niveles de hacinamiento que presenta la localidad y la población en edad escolar (ver Anexo 8).

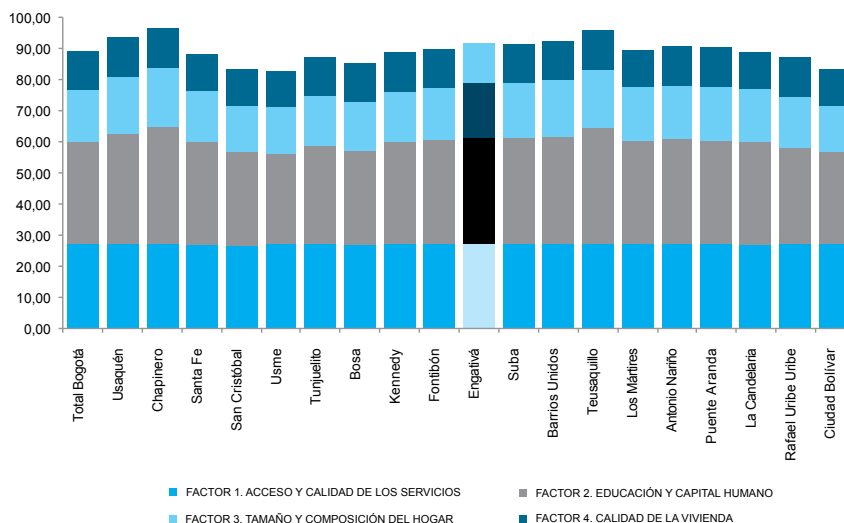
2.2.3.4. Índice de Condiciones de Vida (ICV)

En contraposición al mejoramiento de las condiciones de vida obtenida por la Ciudad durante el periodo 2003 – 2007, al pasar de 89,28 a 90,09 en el 2007, la localidad de Engativá hizo parte del grupo de las localidades (Santa Fe, Chapinero, Engativá y Antonio Nariño) que presentaron una reducción del ICV (ver Anexo 9).

Los factores que más explican dicha reducción en el ICV por parte de Engativá, para el 2007, por su caída porcentual en su orden fueron: la educación y el capital humano (-0,33%), seguido por el acceso y calidad de los servicios públicos (-0,08%) y finalmente la calidad de la vivienda (-0,04%) (Gráfico 36).

Esto evidencia para Engativá la desaceleración durante los últimos años en materia de desarrollo de capital humano, y los impactos desfavorables del hacinamiento y la densidad población que padece la localidad traducida en mayores demandas locales y menor bienestar general.

Gráfico 36.
ICV por factores por localidad 2003

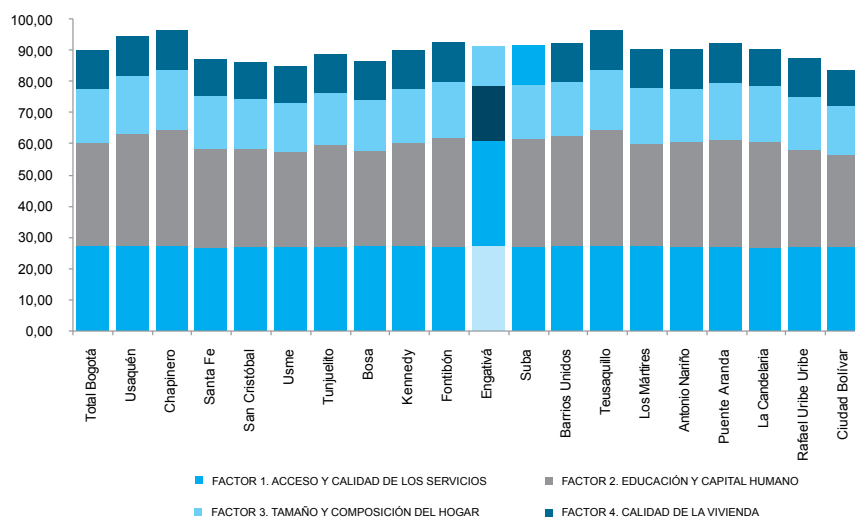


Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007, DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Gráfico 37.
ICV por factores por localidad 2007



Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007, DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

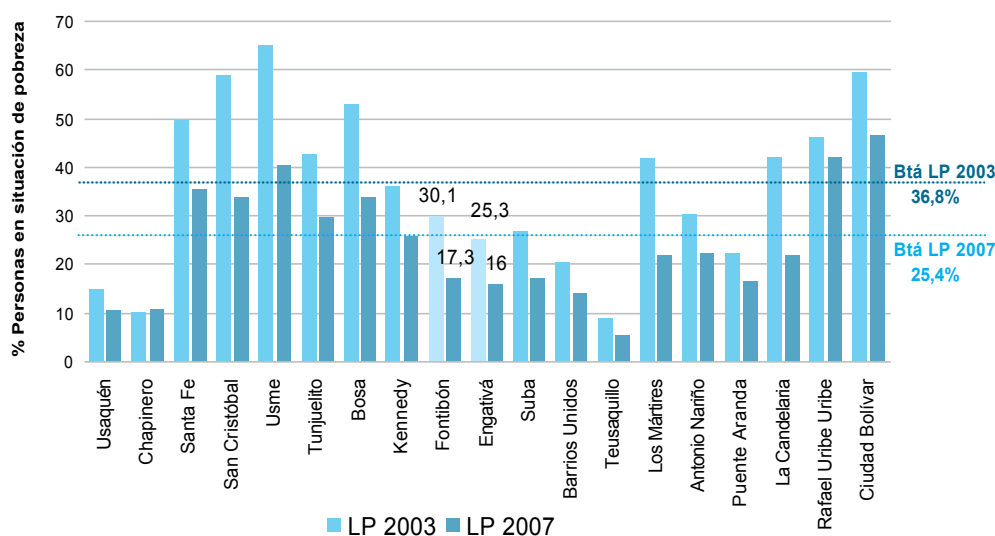
Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.2.3.5. Población y Línea de Pobreza (LP)

Engativá evidencia una tendencia favorable, pasando de 25,3% de personas bajo la línea de pobreza a 16% en el 2007 (logrando una reducción de 9,3 puntos), y situándose por debajo del promedio de la ciudad (Gráfico 38).

Gráfico 38.
Evolución de la población según línea de pobreza (LP) por localidades ECV
2003 - 2007



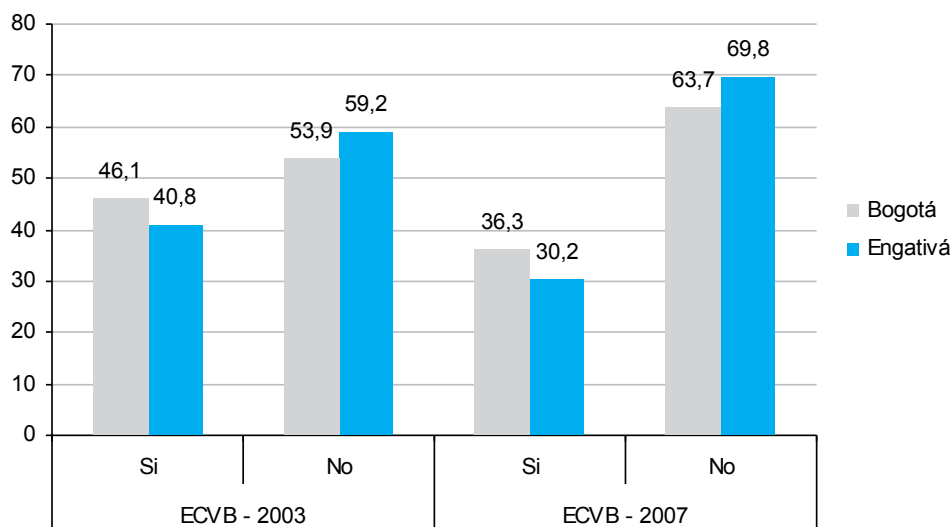
Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003 – 2007.

Las ganancias en materia de población bajo la línea de pobreza entre el 2003 y el 2007 para Engativá (Gráfica 38), se ratifican al analizar la percepción del jefe de hogar o cónyuge sobre su condición de pobreza (ECVB 2003 – 2007) (Anexo 10 y Gráfica 39).

La Gráfica 39 permite observar la reducción de la pobreza en Engativá y la ciudad¹¹³. El 40,8% de la población de la localidad se consideraba pobre en el 2003, frente al 30,2% del 2007, menor a la percepción registrada por Bogotá (36,3%) en este último año.

113 Las localidades que presentaron mayores porcentajes de personas que se consideran pobres para el 2003 fueron: Usme (66,3%), Ciudad Bolívar (62,3%) y San Cristóbal (61,9%). Para el mismo año las localidades con mayores personas que no se consideran pobres fueron: Chapinero (84,2%), Usaquén (74,8%) y Teusaquillo (72,6%). Para el 2007 las localidades donde se presentaron los mayores porcentajes de población que se consideran pobres fueron: Ciudad Bolívar (55,1%), San Cristóbal (48,9%) y Rafael Uribe Uribe (46,4%), ver Cuadro 44.

Gráfico 39.
Percepción del jefe o cónyuge sobre condición de pobreza en Engativá
ECVB 2003 – 2009



Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003, DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

2.2.3.6. Mercado laboral y empleo

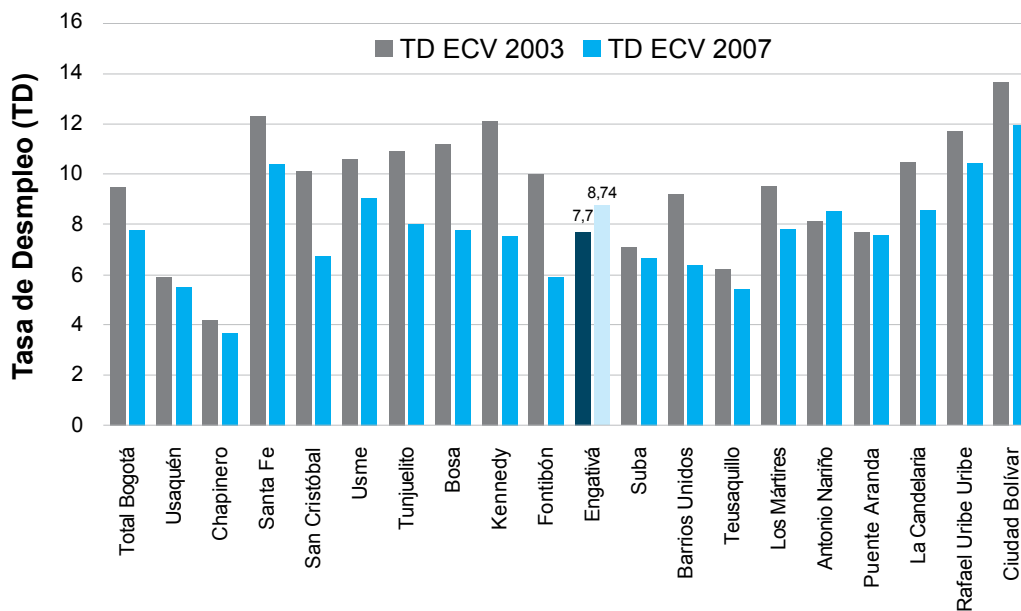
Para el 2007, Bogotá contaba con una población económicamente activa (PEA)¹¹⁴ de 3.006.763 personas, de las cuales Engativá aporta el 12% (366.709 personas), siendo la tercera localidad después de Suba con 14,5% (437.319 personas) y Kennedy con 14% (420.975 personas)¹¹⁵.

De acuerdo al Anexo 11 y al Gráfico 40, Engativá fue la única localidad que presentó un patrón de incremento del desempleo entre 2003 y 2007 de 7,7% a 8,7%, Por el momento no existe explicación al crecimiento del desempleo en esta localidad, en un período de buena actividad económica y en contravía de la tendencia general de la ciudad.

114 Población correspondiente a la suma de ocupados y desocupados en un periodo de tiempo.

115 Según DANE – SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá, 2007,

Grafico 40.
Evolución de las Tasa de Desempleo ECV 2003 y 2007



Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

2.2.3.7. Poder adquisitivo de los hogares (percepción sobre el ingreso)

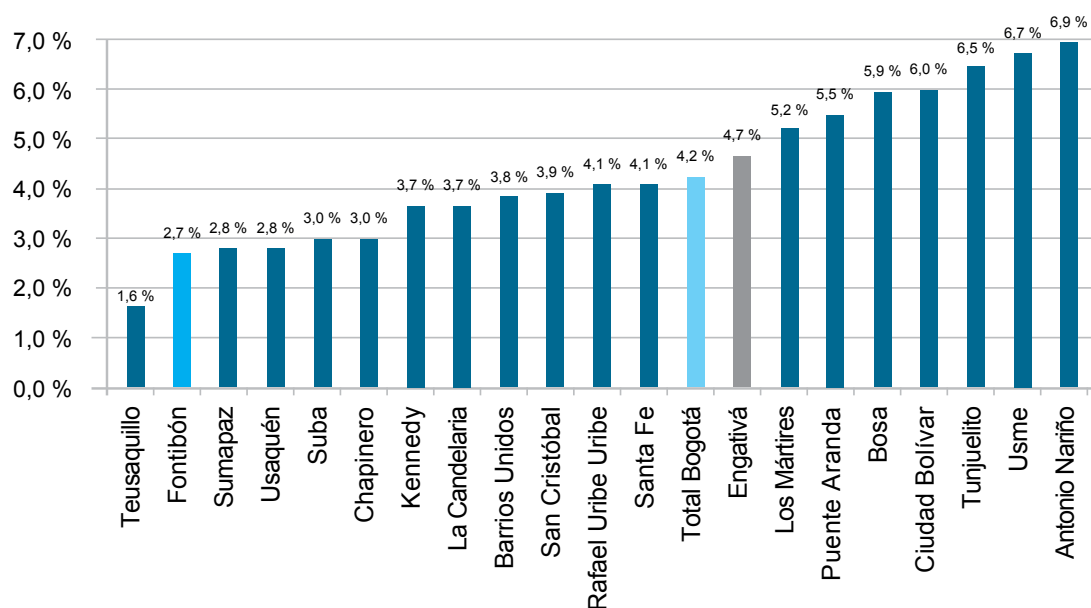
La ECVB aplicada en 2003 y 2007 (ver Anexo 12) revela una importante mejoría en la percepción de los hogares de la capacidad de sus ingresos para cubrir los gastos mínimos a nivel distrital, en consonancia con las mejoras registradas en NBI e ICV. Así, los hogares de Bogotá cuya percepción es que los ingresos les permiten cubrir más que los gastos mínimos pasaron de 12.5% a 19.9%. Esa percepción de mejoría en Engativá se comportó más como la media de Bogotá: pasó de 10.1% a 19%, comportamiento menor al percibido por Fontibón, donde pasó de 11.7% a 26.4% en el mismo lapso.

2.2.4. Estructura económica y productiva

2.2.4.1. Hogares con actividad económica de Bogotá por localidad

Conforme el Censo del DANE del 2005 en Engativá el 95,3% de los hogares, si desarrollan actividades económicas las adelantan en empresas y negocios fuera del hogar, un indicador menor al promedio de la ciudad, esto se explica por tener la localidad un mayor número de hogares con alguna actividad económica (4,7%). Este hecho ratifica las características empresariales especiales que existen en Engativá con una presencia numerosa de famiempresas y otros pequeños negocios (Gráfico 41).

Gráfico 41.
Hogares con actividad Económica por localidad 2005

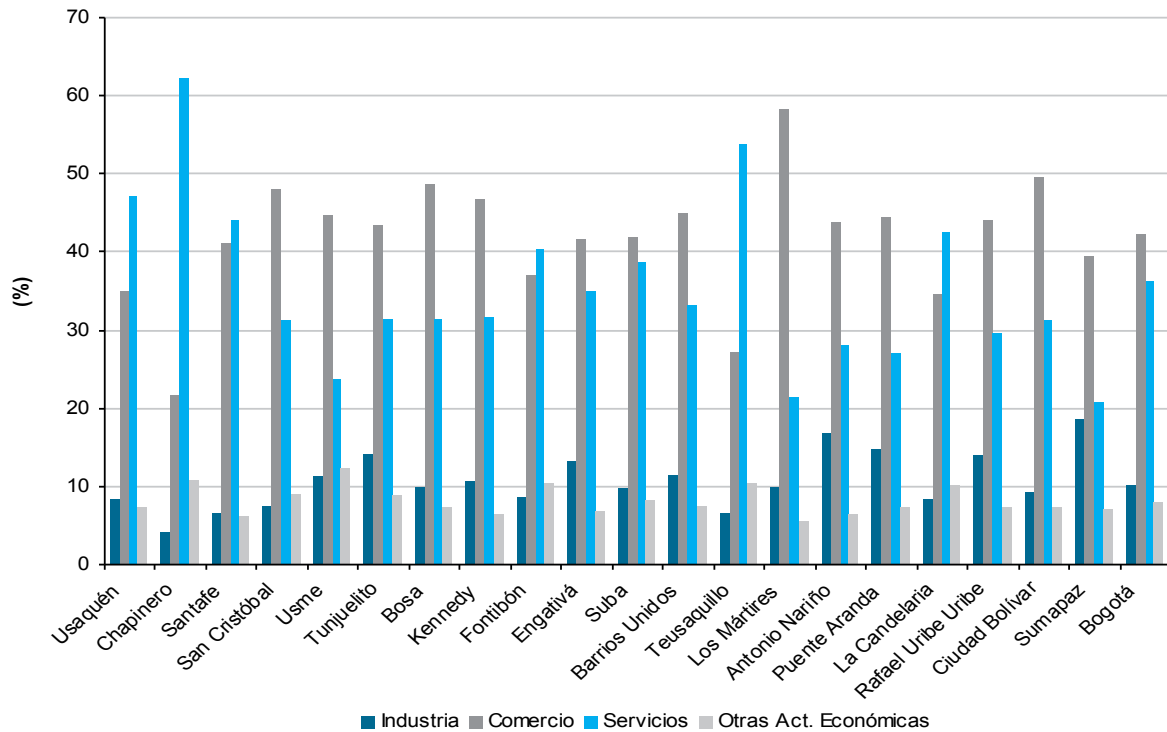


Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.2.4.2. Establecimientos económicos según actividad por localidad

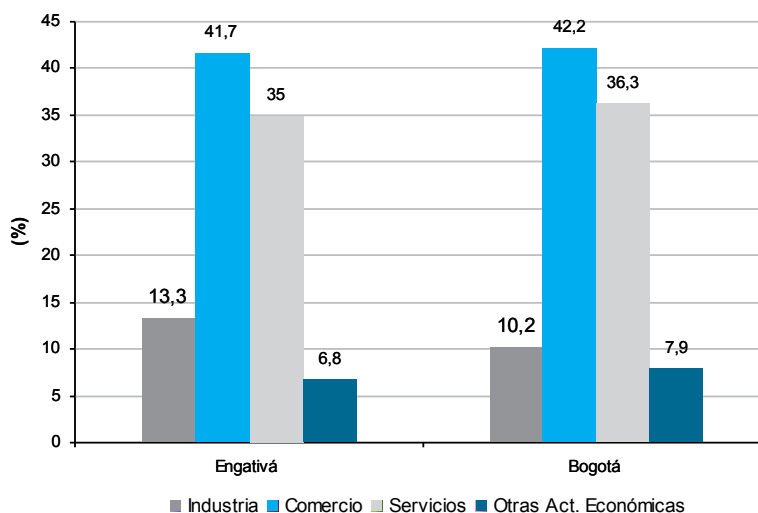
Otra manera más desagregada de analizar la actividad empresarial local es estudiar los hogares que reportaron en el 2005 algún tipo de actividad económica, es observar la distribución por actividad económica de las unidades económicas censadas en Bogotá y sus localidades para el 2005 (ver Anexo 14).

Gráfico 42.
Unidades económicas según tipo de actividad en Bogotá por localidad 2005 (%)



Al respecto, se destaca para Bogotá la concentración de unidades económicas en actividades relacionadas con el comercio (42,2%) y los servicios (36,3%). En relación con Engativá, para el 2005 contaba con un 41,7% de unidades económicas orientadas al sector comercio y 35% de unidades económicas en servicios, levemente por debajo del promedio de Bogotá. (Gráfico 43). Aunque esto puede indicar una actividad económica diversificada, como sucede en Fontibón, la concentración está en el comercio y en particular el comercio al por menor, actividad que no presenta mayores ventajas de localización en el marco de la OEFAE.

Gráfico 43.
Unidades económicas según tipo de actividad en Engativá (%) 2005



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.2.4.3. Establecimientos económicos según localización independiente o en la vivienda

Como hemos señalado anteriormente, es conocido que el tejido económico de Bogotá se encuentra altamente diseminado en el territorio, en especial por la utilización de las viviendas para desarrollar actividades productivas. El 22.6% de las 360.513 unidades económicas existentes en Bogotá, en el 2005, estaban asociadas a la vivienda y sólo el 77.4% eran unidades independientes (ver Anexo 15). Esta característica del tejido empresarial y productivo se corresponde con el alto nivel de informalidad empresarial. A su vez, está expresando que parte de las fortalezas competitivas locales se derivan.

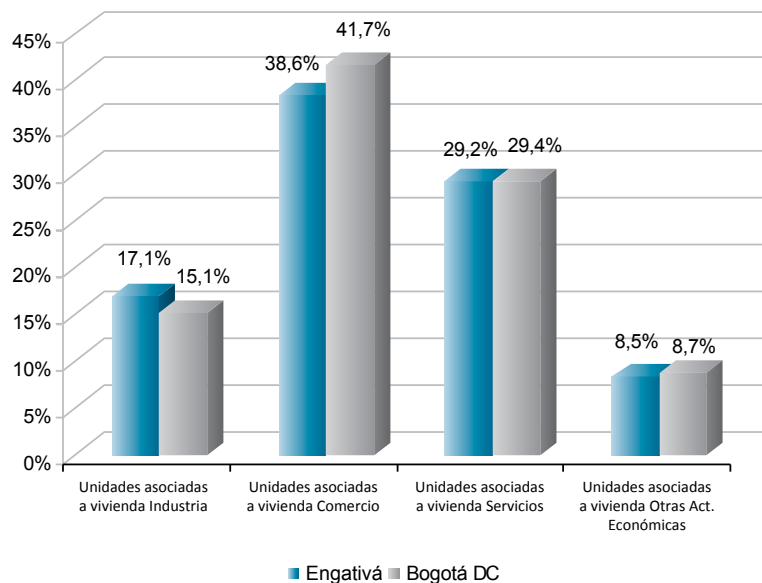
en el caso de Engativá, por el mayor número de unidades económicas localizadas en la vivienda, de las 33.931 unidades económicas existentes en el 2005 el 31,1%, estaban asociadas a la vivienda, porcentaje mayor al promedio del Distrito Capital, que ratifica el tejido empresarial de la localidad (pymes y mipymes) ¹¹⁶.

116 En la localidad de Engativá, es común encontrar numerosos, pequeños y medianos negocios familiares en el primer piso de las viviendas (por ejemplo: panaderías, cabinas telefónicas, papelerías, talleres, restaurantes y otros establecimientos comerciales), los cuales son comúnmente administrados por los mismos propietarios de la vivienda.

2.2.4.4. Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda.

Engativá a diferencia de otras localidades (i.e. Fontibón), cuenta con un número relevante de unidades económicas asociadas a la vivienda (31,1%), del total de estas unidades el 38,6% se concentran en comercio, el 29,6% en servicios y el 17,1% en industria. Aunque de este comportamiento, solo la participación en la actividad industrial supera a la ciudad (Gráfico 44), ratifica la tendencia observada en las demás localidades donde el sector comercio-servicios concentra más del 60% de sus unidades económicas asociadas a vivienda (ver Anexo 16). Este hecho ratifica la presencia sustancial de pymes, mipymes y famiempresas, hacia donde las acciones de política pública de desarrollo de la SDDE deberían enfocarse.

Gráfica 44.
Unidades económicas asociadas a vivienda, según actividad económica para la localidad de Engativá 2005.



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

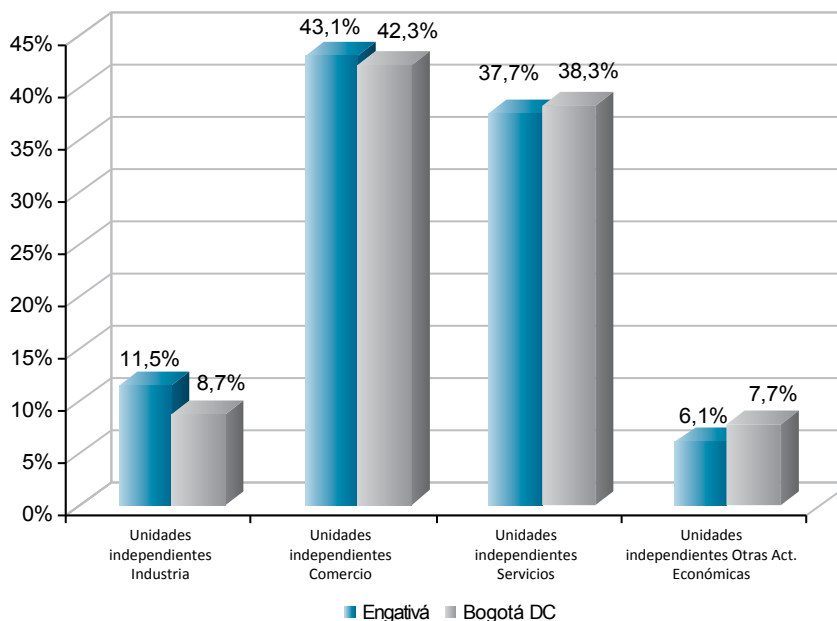
2.2.4.5. Establecimientos económicos independientes

Según datos del DANE, Engativá para el año 2005, registraba que el 80,8% de las unidades independientes existentes en la localidad¹¹⁷ se concentraron en las

117 Para el 2005, fueron censadas en Engativá 23.377 establecimientos económicos catalogados como unidades económicas independientes (8.644 unidades más que la localidad de Fontibón).

actividades económicas de comercio y servicios, un 11,5% en industria y un 6,1% en otras actividades económicas (ver Anexo 17)¹¹⁸.

Grafica 45.
Unidades económicas independientes para la localidad de Engativá 2005.



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.2.4.6. Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas

Como se mencionó anteriormente, las localidades presentan una estructura similar a la ciudad¹¹⁹, con más del 85% de las unidades económicas en el rango de 1 a 10 empleados, lo cual ratifica la especificidad del tejido empresarial de Bogotá: predominio de Pymes y Mipymes¹²⁰, Engativá es coherente con esta tendencia con el 95,6% de sus unidades económicas en ese rango de ocupación (ver Anexo 18).

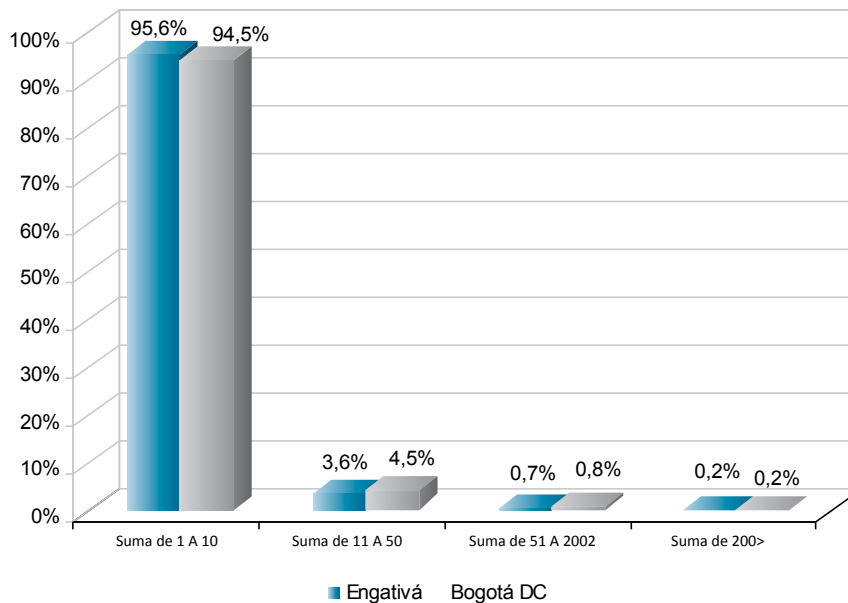
118 Engativá comparada con Fontibón cuenta no solo con un mayor número de unidades económicas independientes sino que a su vez, concentra una más alta proporción de sus unidades en las actividades de comercio y servicios, con un 80%, frente a un 78% de Fontibón, en el 2005.

119 Del total de unidades económicas registradas en Bogotá en el 2005 (360.513 unidades), el 94,5% reportó entre 1 y 10 empleados durante el último mes y el 5,5% de unidades tenía más de 10 empleados (4,5% de 11 a 50; 0,8% de 51 a 200; y 0,25% más de 200).

120 La localidad de Engativá cuenta con Álamos, reconocida zona industrial de la ciudad. Así mismo está Fontibón donde se encuentra la Zona Franca de Bogotá, y otra serie de industrias relacionadas, algunas con servicios aeroportuarios (logística, reparación y carga), Puente Aranda tradicional localidad industrial y Chapinero caracterizada por una importante dinámica empresarial y financiera.

Este comportamiento destaca en Engativá un desarrollo empresarial menor que puede no ser atractivo para la localización de nuevas industrias, en comparación a las condiciones, especialización y desarrollo de otras zonas cercanas al AED.

Grafico 46.
Unidades económicas censadas según rangos de personal ocupado en el último mes Engativá (2005)



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.3. Diagnóstico socioeconómico OEFAE

2.3.1. Ubicación geográfica y composición del territorio

La Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá (OEFAE), señala como objetivo: “Convertir al área de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado en una gran plataforma de comercio internacional “Región Capital” que combine la producción liviana de alto valor agregado, con servicios logísticos y empresariales de talla internacional, que posicionen a la Región Capital en el mercado mundial, aprovechando las dinámicas generadas por el proceso de modernización del Aeropuerto”¹²¹, para así ampliar los beneficios de la modernización del terminal

121 Secretaría Distrital de Planeación (SDP), documento síntesis, Operación Estratégica Fontibón, Aeropuerto El Dorado, Engativá (OEFAE), Bogotá, 2008., p. 2

aéreo, mediante la generación de nuevos desarrollos productivos encadenados al Aeropuerto y sus servicios de transporte de carga y de pasajeros.

La OEFAE, está conformada por seis UPZs pertenecientes a las localidades de Fontibón y Engativá, las cuales son: Fontibón, Fontibón San Pablo, Zona Franca, Capellanía, Engativá y Álamos, consolidando un área de intervención de aproximadamente 3.148 has. y una población de 370.413 habitantes¹²² (Cuadro 15), superando en población a localidades como Usme (349.346 habitantes) o Fontibón (330.156 habitantes); pero mucho menor a localidades como Engativá (828.096 habitantes).

2.3.1.1. Usos del suelo

El área que comprende la Operación Estratégica Fontibón, Aeropuerto El Dorado, Engativá, es de 3.148 hectáreas (el área del predio del Aeropuerto es de 770 has.) y comprende seis unidades de planeamiento zonal (UPZ)¹²³, que se describen en el Cuadro 50.

Cuadro 15.
Clasificación usos del suelo

Código UPZ	Nombre UPZ	Clasificación	Manzanas		Barrios	
			Número de manzanas	Área de manzana (Ha)	Número de barrios	Superficie de barrios (Ha)
75	Fontibón	Con Centralidad Urbana	640	369	142	467
76	Fontibón San Pablo	Predominantemente Industrial	267	302	51	279
77	Zona Franca	Predominantemente Industrial	119	419	38	389
115	Capellanía	Predominantemente Industrial	125	187	40	219
74	Engativá	Residencial de Urbanización Incompleta	721	529	73	449
116	Álamos	Predominantemente Industrial	97	158	22	195

Fuente: SDP - Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos Dirección de Información, Cartografía y Estadística, 2004.

La OEFAE cuenta con un total de 1.969 manzanas y 366 barrios, donde las UPZs con mayor número de manzanas y barrios son Fontibón y Engativá. Adicionalmente la operación estratégica se caracteriza por un predominio de la actividad industrial con cuatro UPZs (Fontibón San Pablo, Zona Franca, Capellanía, Álamos), una de

122 Al respecto, se debe señalar que aunque la OEFAE determinó para el 2007 que la población de la zona de intervención era de 335.514 habitantes, las proyecciones realizadas posteriormente por la SDP, señalan que para el 2009 la OEFAE contará con 370.413 y para el 2015 llegará a casi medio millón de personas (423.830 habitantes).

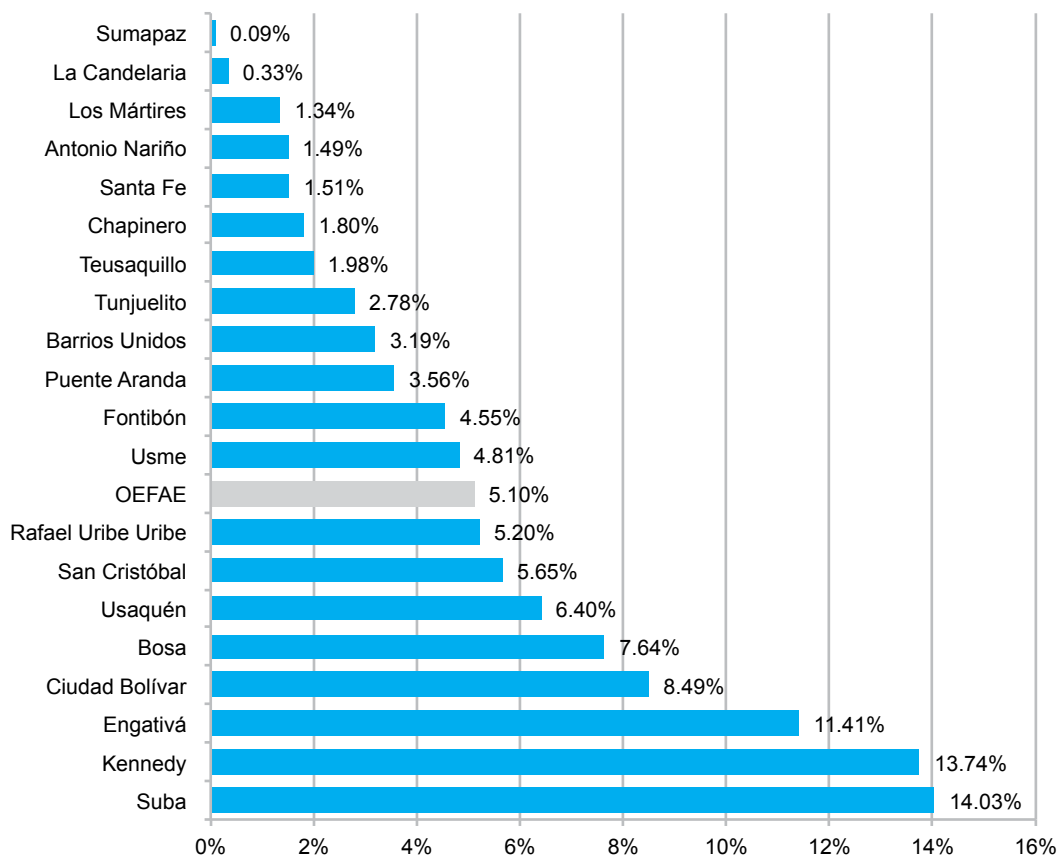
123 Ibid., p. 2.

centralidad Urbana (UPZ Fontibón) y una de clasificación residencial de urbanización incompleta (UPZ Engativá).

2.3.2. Población, hogares y vivienda de la OEFAE

Como ya se notó, la zona de intervención de la OEFAE según proyecciones de la SDP, para el 2009 cuenta con 370.413 habitantes, y representa el 5,11% de la población de Bogotá (Gráfico 47). Es una de las áreas menos densamente pobladas (117,6 personas por hectárea)¹²⁴, comparativamente con localidades de Bogotá está por encima de Fontibón y Chapinero (99 personas por hectárea), pero por debajo del promedio de la Ciudad (175 personas por hectárea).

Gráfico 47.
Población de Bogotá por Localidades (%) 2009



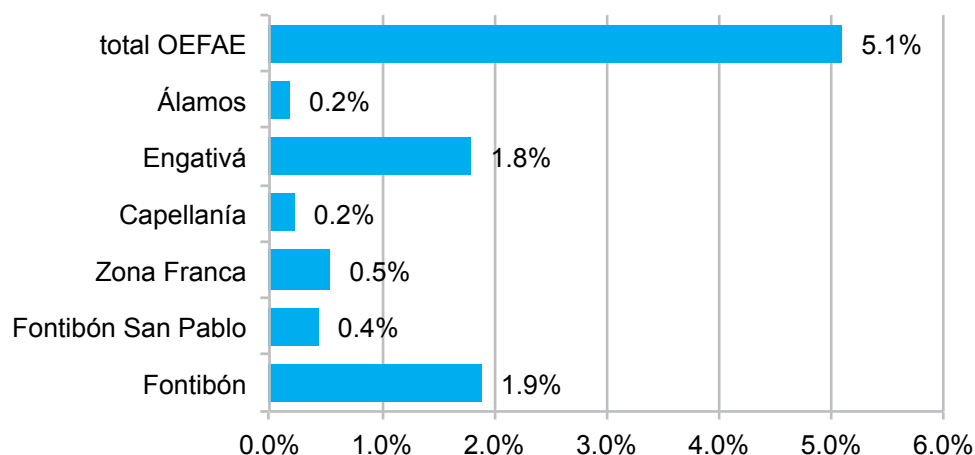
Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

124 Comparte la misma densidad de población que la localidad de la Candelaria.

2.3.2.1. Distribución de la población por sexo

Las proyecciones de población de la OEFAE respecto a Bogotá para el 2005 era del 4,9%, para el 2009 se incrementó a 5,1% mostrando un crecimiento total de la población de 10,4%, lo que equivale a 34.930 habitantes. Para el 2009, el 51,6% son mujeres, y 48,4% son hombres. Aunque la tendencia mayoritaria de mujeres frente a hombres es similar a la presentada por la totalidad de las localidades. La participación en la OEFAE de las mujeres (51,6%) es menor que el promedio de Bogotá (51,8%); por su parte los hombres con una menor participación en la población de la OEFAE (48,4%), superaron levemente el promedio de la Ciudad (48,2%)¹²⁵(Ver Anexo 19 y Gráfico 46).

Gráfico 48.
Población por UPZ - OEFAE 2009

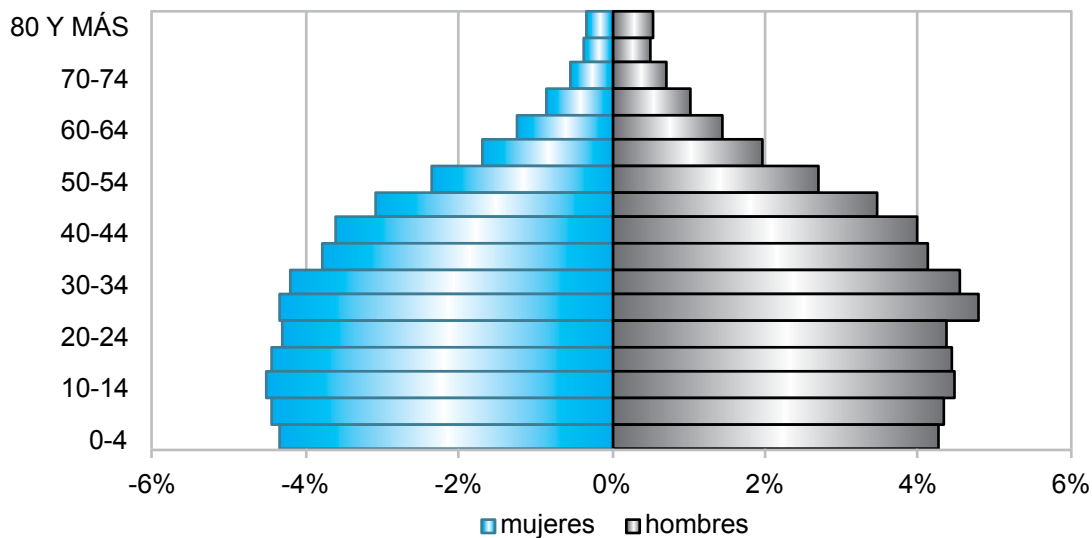


Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

El Gráfico 47 y 48 permiten comparar la pirámide poblacional del área de intervención de la OEFAE y Bogotá, donde se constata no solo la participación mayoritaria de las mujeres, sino también la existencia de una amplia base de jóvenes, concentrando la población de la OEFAE entre los 10 a 30 años.

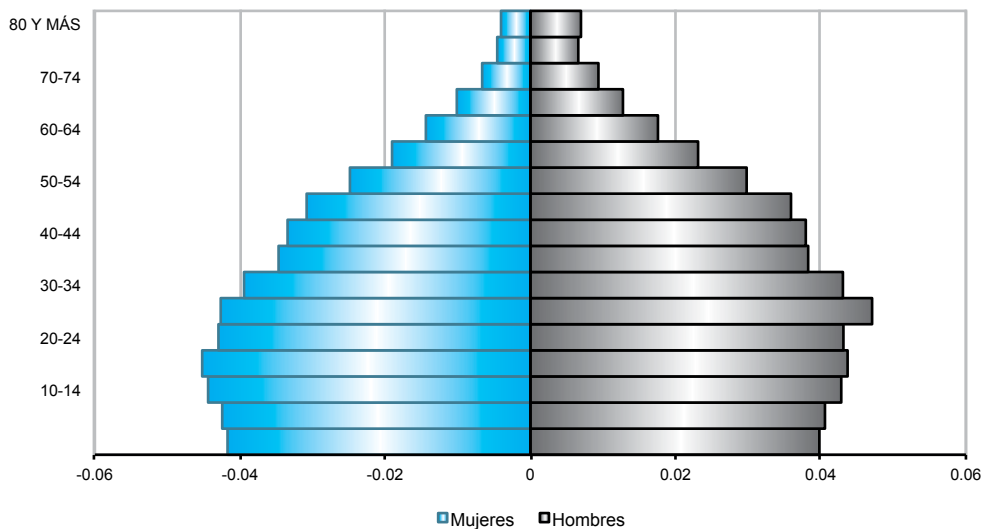
¹²⁵ Se evidencia una concentración en la UPZ Fontibón con el 37,6% del total de la población de la OEFAE, seguido por la UPZ Engativá con el 35,3%.

Gráfico 49.
Pirámide poblacional de la OEFAE - 2009



Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Gráfico 50.
Pirámide poblacional Bogotá 2009

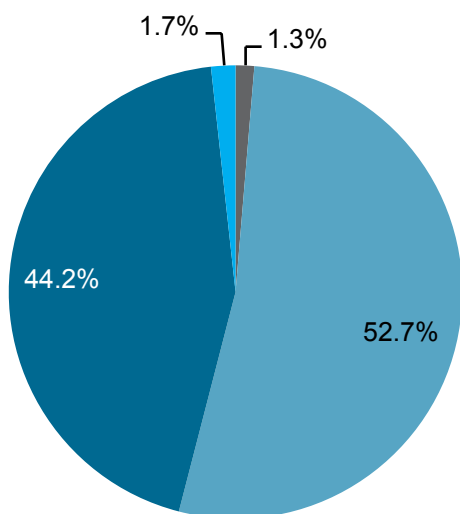


Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

2.3.2.2. Población por estrato socioeconómico

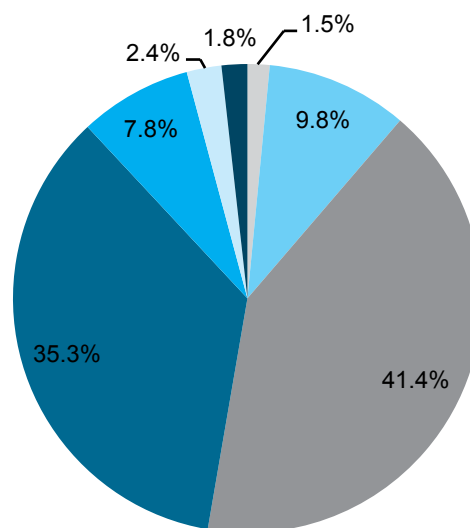
La población de la OEFAE en el 2009 se concentra en los estratos 2 y 3 (97%). supera el promedio de la ciudad, la cual concentra el 76,7% de la población en estos estratos (Gráfico 49 y 50). Este comportamiento esta liderado principalmente por la estratificación existente en las UPZ de carácter residencial (i.e. UPZ Engativá, UPZ Fontibón) y el incremento de vivienda en las UPZs tradicionalmente industriales (i.e. UPZ Capellanía, UPZ Fontibón San Pablo, UPZ Zona Franca). No obstante en la OEFAE no existen los estratos 1, 5 y 6.

Gráfico 51.
Población por estrato socioeconómico de la OEFAE 2009



- Sin estrato *
- Estrato 2 (Bajo)
- Estrato 3 (Medio - bajo)
- Estrato 4 (Medio)

Gráfico 52.
Población por estrato socioeconómico Bogotá (2009)



- Sin estrato *
- Estrato 1 (Bajo - bajo)
- Estrato 2 (Bajo)
- Estrato 3 (Medio - bajo)
- Estrato 4 (Medio)
- Estrato 5 (Medio - Alto)
- Estrato 6 (Alto)

Fuente: Subsecretaría de Información y Estudios Estratégicos Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario de información en materia estadística sobre Bogotá.

2.3.2.3. Evolución en materia de hogares y viviendas en la OEFAE

En materia de proyecciones de hogares y viviendas, Bogotá para el periodo 2005 – 2009, muestra el crecimiento del número de viviendas el cual fue del 9,65% y de hogares del 9,8%. La OEFAE registró en el mismo periodo un crecimiento en viviendas del 13,16% y en hogares del 13,14% lo que significó crecer en más de 12.200 viviendas y 12.700 hogares entre el 2005 y el 2009 (ver Anexo 20)¹²⁶.

Según las estimaciones de evolución de los hogares y las viviendas en Bogotá, realizadas por el DANE-SDP, en la OEFAE los hogares crecerán 8.9% entre 2009 y 2015 mientras en la ciudad crecerán 16.9%. En igual período las viviendas crecerán 8.6% en la OEFAE y 17,3% en Bogotá. En consecuencia, de mantenerse las tendencias de los últimos años los hogares y las viviendas crecerán más rápido en Bogotá que en la OEFAE. Aún así debe notarse que la OEFAE presenta un apreciable margen de expansión (1.4% anual).

El anexo 21 presenta el tamaño promedio de personas por hogar y vivienda, la OEFAE presenta para el año 2009 un promedio de persona por vivienda de 3,51 y por hogar de 3,38, donde las UPZs que cuentan con mayor número promedio de personas por vivienda son: Engativá, Álamos y Fontibón; y los de menor participación son: Fontibón San Pablo y Capellanía.

Para el caso de los Hogares, las UPZs con mayor número promedio de personas son: Engativá, Álamos y Fontibón y las localidades con menor promedio de personas por hogar son: Fontibón San Pablo y Zona Franca. En consecuencia, aunque la OEFAE presenta una menor densidad de personas por hogar y por vivienda que Bogotá, la tendencia identificada por el DANE-SDP es de un ligero cambio de la tendencia hacia el año 2015, cuando estos índices de densidad aumenten, como se muestra en el (Anexo 21).

2.3.3. Estructura económica y productiva de la OEFAE

2.3.3.1. Hogares con actividad económica en la OEFAE

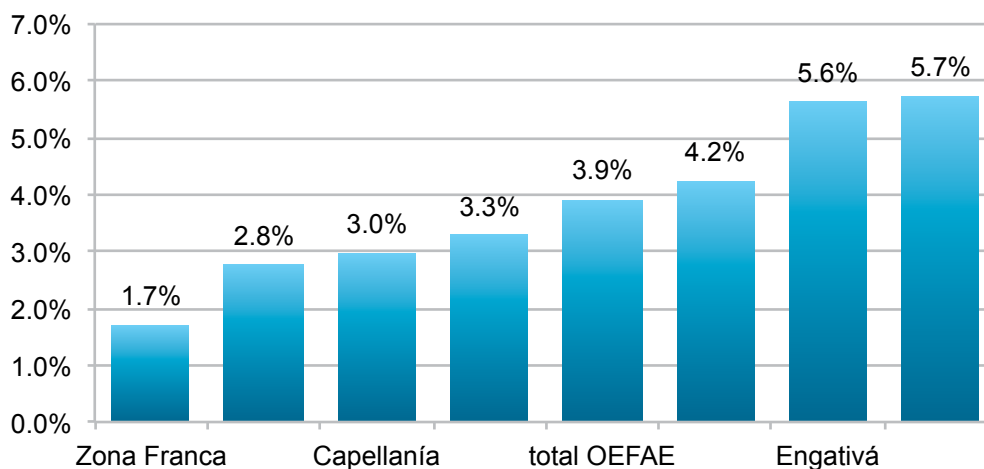
Conforme al Censo del DANE del 2005, el 3.9% de los hogares de la OEFAE contaban con alguna actividad económica (Cuadro 55); las UPZs con una mayor participación de hogares con actividad económica fueron Álamos, Engativá y Fontibón (5.7%,

126 Este crecimiento significativamente mayor al promedio de la Ciudad, se explica en gran medida por la dinámica positiva que mantuvieron en materia de creación de vivienda y hogares las localidades de Fontibón y Engativá entre el 2005 y el 2009, las cuales también superaron los promedios de la Ciudad. Es de recordar que por ejemplo la localidad de Engativá es en la actualidad uno de los territorios más poblados de la Ciudad.

5.6% y 3.3% respectivamente), y las de menor participación fueron Zona Franca y Fontibón San Pablo, 1.7% y 2.8% respectivamente (ver Anexo 22 y Gráfico 51).

Las UPZs que lideran la participación de hogares con actividad económica son precisamente las que hacen parte de la localidad de Engativá¹²⁷, como son Álamos y Engativá donde más del 5% de los hogares tienen algún tipo de actividad en su hogar (cerca de 2.000 hogares con actividades económicas, es decir más de la mitad del total de los hogares registrados con actividades económicas por parte de la OEFAE en el 2005, se ubican en la localidad de Engativá).

Gráfico 53.
Hogares con actividad económica de la OEFAE por UPZ 2005 (%)



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.3.3.2. Establecimientos económicos según actividad de la OEFAE

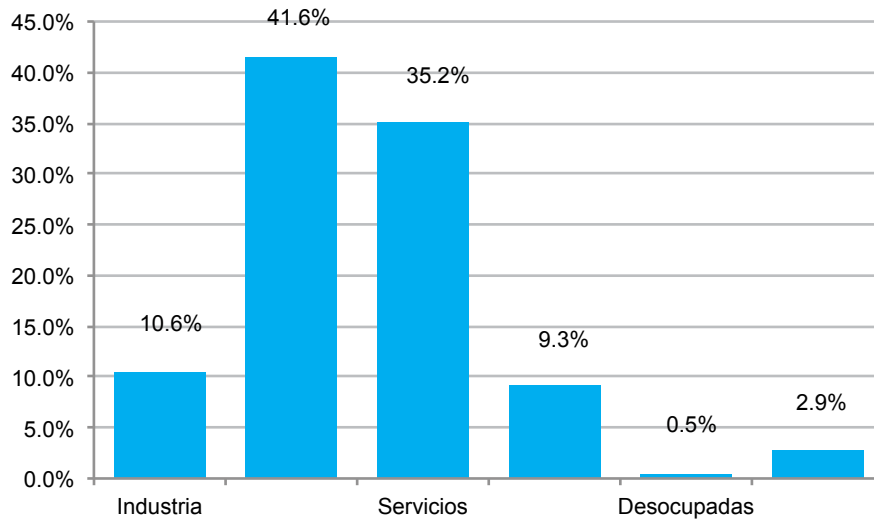
La OEFAE, en el 2005, contaba con 17.517 unidades económicas, de las cuales el 41.6% se dedicaba a comercio, por debajo del promedio de Bogotá (42.2%), seguido de servicios con el 35.2%, industria 10.6%, otras actividades económicas 9.3%, no informa 2.9% y el 0.5% se reportan como desocupadas (ver Anexo 23 y Gráfico 52). Esto significa que la OEFAE soporta una actividad económica diversificada, similar al promedio de la ciudad. Donde los servicios aeroportuarios, de comunicaciones, transportes, logística,

¹²⁷ Precisamente el diagnóstico sobre la Localidad de Engativá presentado en la sección 3.2, destacó un crecimiento sustancial en actividades comerciales y de servicios por parte de los hogares entre el 2003 y el 2007, por encima de otras localidades como Fontibón.

financieros, entre otros, presentan algunas ventajas de localización y concentración espacial en la OEFAE que pueden ser aprovechadas por la operación estratégica.

Gráfico 54.

Unidades económicas censadas según tipo de actividad de la OEFAE - 2005 (%)



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.3.3.3. Establecimientos económicos según su localización independiente o en la vivienda

Es conocido que el tejido económico de la OEFAE se encuentra altamente diseminado en el territorio, en especial por la utilización de las viviendas para desarrollar actividades productivas. El 21.6% de las 17.517 unidades económicas existentes en la OEFAE, en el 2005, estaban asociadas a la vivienda un porcentaje menor que el promedio del Distrito Capital y el 78.4% eran unidades independientes (Anexo 24). Este comportamiento se explica por la presencia en la zona de empresas de gran tamaño. Esta realidad empresarial debe ser considerada al momento de valorar los costos y oportunidades de la eventual relocalización de la población de afectación prioritaria en el entorno del Aeropuerto El Dorado.

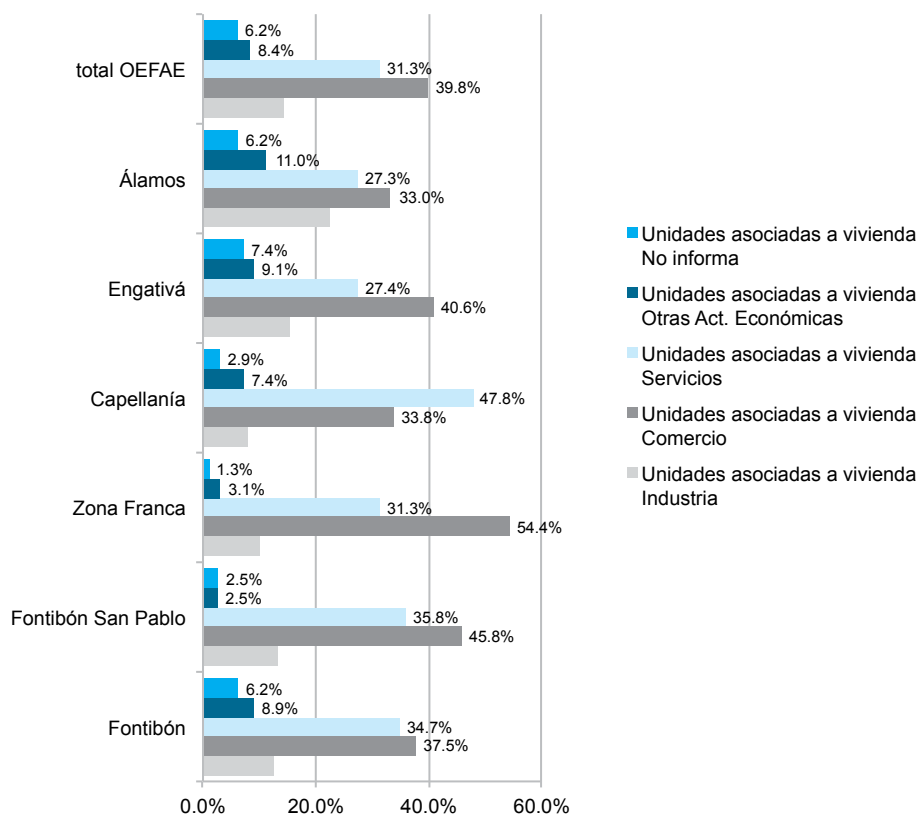
2.3.3.4. Distribución de las unidades económicas asociadas a la vivienda

En Bogotá existían 360.513 unidades económicas en el 2005, distribuidas así: 10.2% en industria, 42.2% en comercio, 36.3% en servicios, 7.9% en otras actividades económicas, 2.7% no informó y 0.8% desocupadas (Censo 2005).

En la OEFAE para el mismo año las unidades económicas asociadas a la vivienda alcanzaron el monto de 3.789, distribuidas sectorialmente en 14.3% en industria, 39.8% comercio, 31.3% servicios y en otras actividades económicas el 8.4% (ver Anexo 25 y Gráfico 53). Así pues, las viviendas que sirven a su vez para soportar actividades económicas se dedican en un 71.1% al comercio y los servicios.

Este hecho podría indicarnos la presencia de un fuerte sector de pymes, mipymes y famiempresas en la OEFAE, orientado sustancialmente a la prestación de servicios comerciales, empresariales, inmobiliarios, personales, restaurantes y otros negocios familiares. Las acciones de política pública de desarrollo de la SDDE, referidas a las micro y famiempresas en la OEFAE, deberían enfocarse en ese nicho de mercado.

Gráfico 55.
Unidades económicas asociadas a vivienda, según actividad económica por UPZ de la OEFAE - 2005

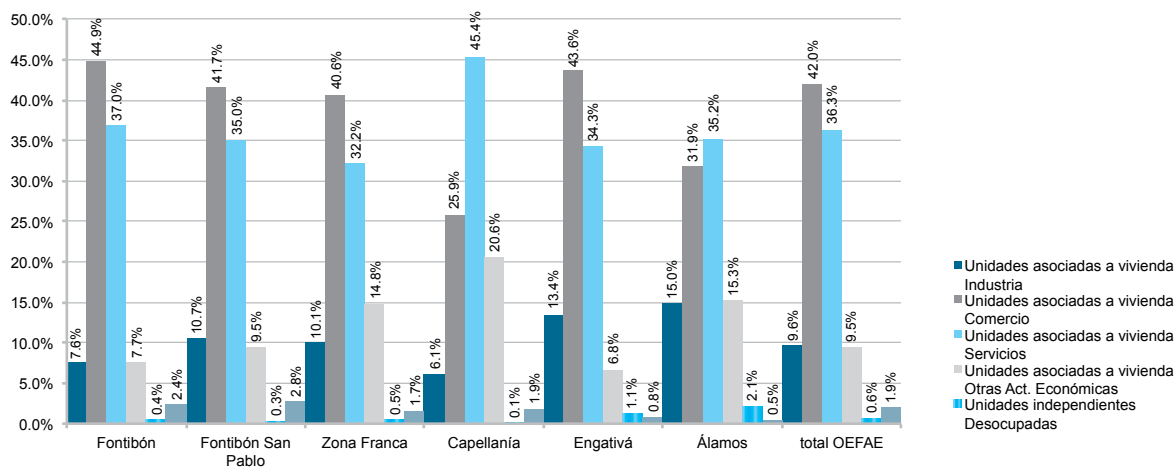


Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.3.3.5. Establecimientos económicos independientes en la OEFAE

La distribución por actividad económica de las unidades económicas independientes existentes en la OEFAE (13.728 unidades), en especial se mantiene el dato de que el comercio y los servicios concentran más del 70% de las unidades. Así, en el 2005 del total de unidades económicas independientes existentes en la OEFAE, el 9.67% se dedicaba a la industria, el 42% a la actividad comercial, el 36.3% a los servicios y 9.5% a otras actividades económicas (ver Anexo 26).

Gráfica 56.
Unidades económicas independientes de la OEFAE por UPZ - 2005



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.3.3.6. Establecimientos económicos según escala de personas ocupadas en el mes anterior para la OEFAE

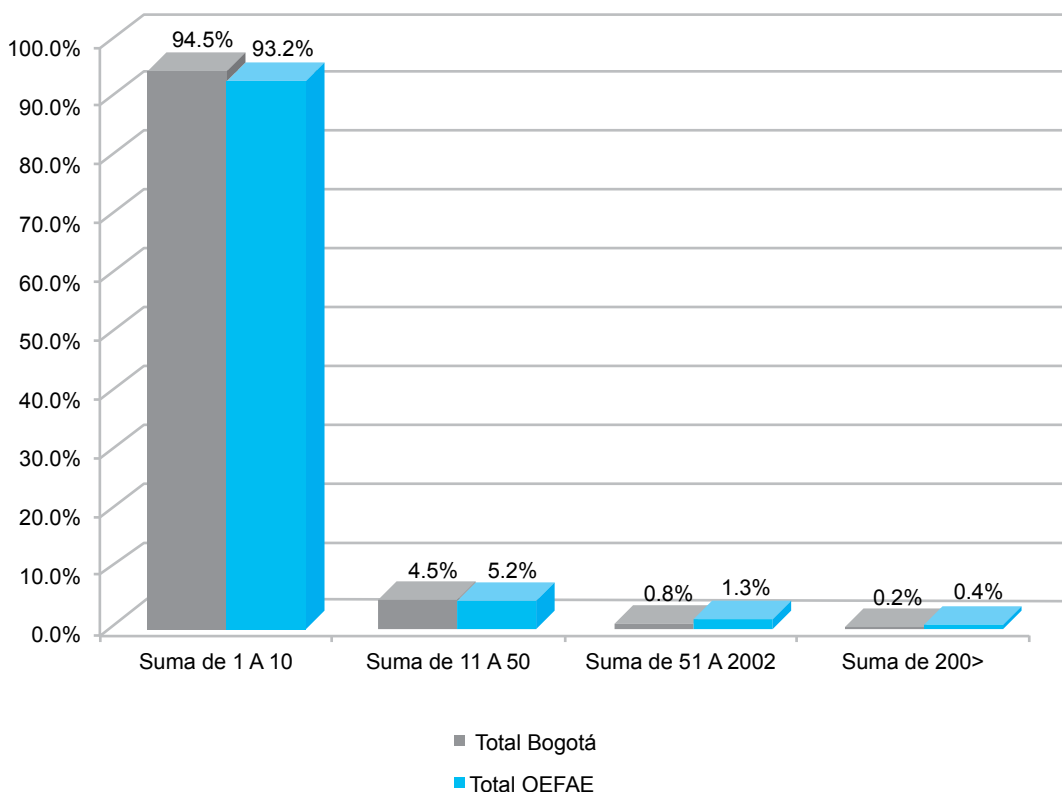
El Censo del 2005 permitió vincular los establecimientos económicos censados con las personas ocupadas por estas unidades económicas durante el último mes. El Cuadro 60 presenta la participación de las unidades económicas censadas por rango de personal ocupado, de 1 a más de 200 empleados.

Del total de unidades económicas registradas en la OEFAE en el 2005 (17.517 unidades), el 93.2% reportó entre 1 y 10 empleados durante el último mes y el 6.9% de unidades tenía más de 10 empleados (5.2% de 11 a 50; 1.3% de 51 a 200; y 0.4% más de 200).

En general la OEFAE presenta una estructura similar a la ciudad, con más del 90% de las unidades económicas en el rango de 1 a 10 empleados, lo cual ratifica la especificidad del tejido empresarial de Bogotá: predominio de Pymes y Mipymes (ver Anexo 27).

Gráfico 57.

Unidades económicas censadas por rango de personal ocupado en el último mes para la OEFAE por UPZ - 2005



Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

2.4. Principales hallazgos de la caracterización socioeconómica.

Las dos localidades de Bogotá que rodean el AED, Fontibón y Engativá, suman una población de 1.158.252 habitantes (2009), el 15.91% de la ciudad. Y la población directamente vinculada a la OEFAE es de 370.413, el 5.1% de la ciudad. Del análisis de la información económica y social existente de las dos localidades y la OEFAE, en lo que respecta a los propósitos del presente estudio, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1. Las condiciones generales de bienestar social y económico de la población de Fontibón y Engativá mejoraron en los últimos años, siguiendo la trayectoria de la ciudad. En todos los indicadores sociales analizados en el presente estudio, la población de Fontibón obtuvo ganancias superiores al promedio de Bogotá. Engativá también logró mejorías significativas pero en menor proporción que la localidad vecina de Fontibón.
2. La pobreza, medida por NBI, por ejemplo, pasó en Fontibón del 7.5% de la población en 2003, a 3.7% en 2007. Y para este último año no se registra población en condiciones de miseria en esa localidad. En Engativá en el mismo lapso la pobreza pasó de 4.4% a 3.9%. Y la miseria de 0.2% a 0.1%. La medición de la pobreza por el conjunto de variables que conforma el ICV, en el mismo lapso la población bajo la línea de pobreza en Fontibón pasó de de 30.1% a 17.3%, ocho punto menor que el promedio de Bogotá para el último año (2007). En Engativá pasó de 25.3% a 16%, nueve puntos mejor que Bogotá.
3. Más importante aún, como se registra en el presente estudio, las mayores ganancias se han presentado en los ámbitos de la educación y en general en capital humano, en ambas localidades. De manera que pueden esperarse ganancias futuras en los niveles de empleo y en el ingreso.
4. En las dos localidades predominan los predios en los estratos 2, 3 y 4. En Fontibón se ha producido cierta polarización al reducirse en 23.8% el estrato 3 y engrosar los estratos 2 y 4.
5. Los datos obtenidos sobre empleo y dinamismo empresarial muestran diferencias significativas entre Fontibón y Engativá. Fontibón aparece como una localidad con mayor capacidad de atraer inversiones nuevas, inclusive con mayor espacio disponible para construcciones industriales y centros de logística y almacenamiento (Colliers International, Bogotá-Colombia, *The Knowledge Report, 2008*) en el área de la OEFAE. Resulta preocupante, por lo demás, que en el período en que la economía nacional y bogotana creció (2003-2007), los niveles de empleo mejoraron de forma significativa en Fontibón (de 10% de desempleo pasó a 5.93%) mientras que empeoraron en Engativá (de 7.7 pasó a 8.7% de desempleo abierto).
6. Fontibón sigue siendo un lugar atractivo para la instalación de las empresas de gran porte y aún tiene suelo disponible. El reporte de Colliers International citado, estima que al finalizar el primer semestre del 2008, la

oferta de terrenos industriales en Bogotá y la Sabana alcanzó 1.285.365 metros cuadrados. De estos, el 72% se ofrecía en la red suburbana, en especial en Tocancipá (75%), 16% en el área de Fontibón, 10% en la Autopista Sur y 2% en Puente Aranda.

7. No obstante, en el 2005 el 90% de las unidades productivas de Fontibón tenían menos de 10 empleados, y el 95.6% en el caso de Engativá. En Fontibón el 14.2% de las unidades económicas estaban asociadas a la vivienda, concentradas en comercio y servicios (77.4%), y en menor grado en la industria (8.7%). En Engativá el 31.1% de las unidades económicas igualmente se asociaban a las viviendas; y se dedicaban a comercio y servicios el 76.7% y a industria el 13.3%.
8. En suma, en Fontibón y Engativá (así como lo registra el estudio de REDES LTDA para el caso la población de afectación prioritaria en Fontibón), existe un extendido tejido empresarial y productivo de pequeñas unidades, en especial microempresas, famiempresas y de economía informal, que aprovechan las viviendas para obtener ingresos familiares.
9. Con todo, la orientación productiva y de servicios de las pequeñas unidades productivas localizadas en las viviendas, solo de forma marginal aprovechan el AED y la industria aeronáutica como fuente de mercado. Se puede afirmar con seguridad que estas pequeñas unidades productivas están de espaldas al potencial dinámico del AED.
10. La ventaja competitiva del área de la OEFAE para atraer inversiones parece asociada entonces, a las ventajas de localización como centro estratégico de comunicaciones, transporte y conectividad con la ciudad, la región, el país y el mundo, con grandes posibilidades de mejorar si se cumplen las expectativas de inversión pública y privada registradas en el acápite anterior. No menos valiosa es la ventaja de la OEFAE de contar con una oferta de mano de obra y de capital humano por sobre el nivel promedio de Bogotá.
11. Para las microempresas, famiempresas y para la economía informal prevaeciente en la OEFAE, la mayor restricción, al momento de aprovechar las oportunidades productivas que ofrece el AED, se asocia a los bajos niveles de ingresos de las familias y a la precaria capacidad de financiamiento de los emprendimientos. En especial, en el caso de los residentes en el área de afectación prioritaria por los problemas de

ruido del AED, la incertidumbre sobre el valor del principal patrimonio familiar, las viviendas, limita de forma sustantiva la capacidad de financiar autónomamente emprendimientos productivos.

12. También se constituye en una desventaja para las pequeñas unidades productivas el hecho de estar orientadas al comercio y los servicios, y en menor medida a la producción de insumos industriales, con escasa o nula vinculación con la industria aeroportuaria.

CAPÍTULO III

LA RENTA DEL SUELO Y LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA FONTIBÓN, AEROPUERTO EL DORADO, ENGATIVÁ (OEFAE)

3.1. La renta sombra del suelo

Las economías de aglomeración generan externalidad positivas y negativas. Los procesos que de allí se derivan no son compatibles con los equilibrios de los mercados. La literatura económica discutió el tema de manera intensa desde los años veinte. Son célebres los debates de la primera mitad del siglo veinte sobre los criterios que deben tenerse para decidir quién financia el faro, y cuál es el valor de la tarifa (Coase 1946, 1947). El faro es un *bien público puro*. No excluye a nadie, no genera rivalidad y, además, los costos marginales son decrecientes. A medida que aumenta el número de barcos que utilizan el faro, el costo marginal disminuye. Esta situación crea un problema difícil de resolver porque si la tarifa corresponde al costo marginal, como se desprende de los modelos de equilibrio, al último barco habría que cobrarle una tarifa cercana a cero. Dado que esta solución no tiene sentido, se debe recurrir a otro criterio para poder determinar un valor a pagar que sea *razonable*. La llamada controversia sobre el costo marginal llevó a cuatro clases de soluciones.

La primera es la *normativa*, de Pigou (1912). La autoridad pública fija una tarifa a partir de los criterios que juzga adecuados. En este caso se determina una tarifa *exógena*, que se distancia del costo marginal en la magnitud que determine el gobierno, o la autoridad competente (superintendencia, comisión reguladora, etc.).

La segunda solución fue propuesta por Coase (1946), y consiste en buscar, en la medida de lo posible, *mecanismos directos de negociación* entre las partes. En el caso del faro, cada tipo de embarcación podría proponer una contribución al sostenimiento del faro, de acuerdo con la percepción que tiene el contribuyente de los beneficios que le proporciona el servicio.

Coase (1988, p. 14) habla con ironía del llamado *teorema de Coase*. Recuerda que este teorema no es suyo. Realmente fue propuesto por Stigler (1966). Y para Coase (1988, pp. 14-16) no es una buena síntesis de su pensamiento porque se refiere a un mundo ideal sin costos de transacción. Stigler define así el “teorema de Coase” dice: *en ausencia de costos de transacción el equilibrio privado es igual al equilibrio social*. Esta formulación simplifica demasiado y, sobre todo, elimina los costos de transacción, que para Coase siempre existen. No se trata de volver al método del

equilibrio, que no es un punto de referencia adecuado¹²⁸. Para Coase cualquier relación de mercado tiene costos y, por tanto, no aspira a que se llegue a un mundo ideal sin fisuras ni obstáculos. Si los derechos de propiedad están bien definidos y los costos de transacción son cero, la alternativa pigouviana resulta idéntica a la negociación directa en condiciones de mercado. Y esta identidad garantiza que el valor final sea óptimo. Ello no significa que la condición ideal sea la ausencia de los costos de transacción. Puesto que siempre hay costos de transacción, la reflexión de Coase lleva a la siguiente conclusión: *en la medida de lo posible debe crearse un espacio favorable para la negociación directa*.

La tercera alternativa fue propuesta por Vickrey (1948, 1969), y se trata de determinar la tarifa a partir del *costo marginal social de corto plazo*. Es social porque considera de manera explícita la *congestión*. Ello quiere decir que la tarifa aumenta con el nivel de congestión.

La cuarta solución incorpora la estimación de los *precios sombra*. Este enfoque es relativamente contemporáneo y ha estado asociado, por ejemplo, a Solow (1973), Arnott y Mackinnon (1978). Es necesario recurrir a los precios sombra cuando los precios del mercado no operan. Suele decirse que los residentes no pagan los costos sociales de los problemas que ellos crean, como la congestión. Para Solow (1973) la renta sombra del suelo para uso residencial *siempre es mayor* que la renta de mercado. Arnott y Mackinnon (1978) no están de acuerdo con esta percepción. Para ellos la renta sombra puede ser inferior a la renta de mercado. El ejercicio lo realizan para el caso del transporte.

La renta sombra puede calcularse de maneras diversas. Para Arnott y Mackinnon,

“la renta sombra es el dinero que el gobierno puede ahorrar gracias al suelo que ha sido agregado, dividido por la cantidad de suelo añadido. De manera alternativa, una pequeña cantidad de suelo podría ser sustraída, y en tales condiciones la renta sombra sería el dinero adicional que el gobierno gasta con el fin de que los residentes conserven su nivel de utilidad previo, dividido por la cantidad de suelo sustraída. En el límite, por supuesto, estos dos procedimientos llevan a resultados idénticos” (Arnott y Mackinnon 1978, p. 589).

“Mi argumento sugiere la necesidad de introducir en el análisis económico de manera explícita los costos de transacción, de tal manera que podamos estudiar el mundo tal y como existe. Esta no ha sido la consecuencia de mi artículo. La extensa discusión que se ha presentado en las revistas se concentra, exclusivamente, en el “Teorema de Coase”, que es una proposición acerca de un mundo con costos de transacción igual a cero. Aunque no comparto esta reacción, la entiendo. El mundo al que se refiere el Teorema de Coase se caracteriza porque el costo de las transacciones es cero. Esta es la aproximación del análisis económico moderno, y los economistas se sienten confortables con este tipo de problemas intelectuales, que son muy lejanos de los del mundo real” (Coase 1988, p. 15).

Y de manera más precisa,

“La principal conclusión es que cuando no se le imputa ningún precio a la congestión, el valor social que resulta de agregar suelo para las vías no es, en general, igual a los ahorros directos en transporte que están relacionados con la mayor cantidad de suelo. Una mejora (compensada) en transporte o la adición (compensada) de suelo residencial resulta en una expansión del tamaño promedio de los lotes de los residentes, y en un incremento del flujo de tráfico en cada área. El incremento del flujo genera un aumento en el exceso de la carga derivada de la congestión que no ha sido valorada. El argumento convencional olvida este hecho, y entonces calcula mal la renta sombra. Llega a la conclusión equivocada que la renta sombra en los suelos residenciales siempre excede la renta de mercado correspondiente (excepto en los límites en los que es igual)” (Arnott y Mackinnon 1978, p. 589).

En sentido estricto las cuatro aproximaciones no son absolutamente excluyentes. Reflejan una tendencia general, pero entre ellas hay complementariedades. Los aspectos normativos están presentes en cualquier opción. Adicionalmente, los precios sombra incluyen la congestión.

Estos comentarios son relevantes porque el conflicto en las ciudades tiene que ver con la disputa por la apropiación de los beneficios que se derivan de las externalidades positivas de las aglomeraciones. También hay disputa por la forma como se distribuyen las cargas de las externalidades negativas. El análisis de la operación estratégica Fontibón-Aeropuerto el Dorado-Engativá (OEFAE) es una buena oportunidad para considerar de manera explícita los aspectos relacionados con la renta del suelo y la financiación de los servicios que ofrece la ciudad. Las acciones urbanísticas relacionadas con la OEFAE generan rentas. La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) debe proponer una forma equitativa de distribución de los excedentes y de las pérdidas que genera la operación. En intervenciones urbanísticas de esta naturaleza se esperaría que los beneficios sean mayores que los daños.

Aunque el propósito de nuestra consultoría es bastante específico, es inevitable partir de una consideración general: *la OEFAE va mal porque no ha puesto en primer plano el desarrollo regional, y porque no ha encontrado los mecanismos que permitan una articulación adecuada entre la gestión del suelo y la rentabilidad privada.* Estos errores primigenios se reflejan en las condiciones de vida de la población afectada, y dificultan encontrar una solución estructural y de largo plazo.

En la reflexión destacamos tres aspectos: i) El desarrollo regional. El Macro Proyecto Urbano Regional (Mura), es por su misma naturaleza del orden regional. En contra de este postulado básico, hasta ahora la intervención de la Nación se ha concentrado en el

terminal, desconociendo todas las implicaciones regionales. La Nación ha reducido el tema del aeropuerto a la reforma del terminal. Esta miopía original ha generado una dinámica perversa. El proyecto aeropuerto ha creado una ruptura inaceptable entre la gestión del suelo y la inversión privada. La licitación que tiene Opain para el desarrollo de la terminal no tiene en cuenta las dimensiones del ordenamiento territorial. ii) La relación entre la inversión privada y la gestión del suelo. El proceso no se ha realizado de manera armónica, comenzando porque se han desconocido los temas regionales. La estructuración de los negocios en Bogotá se ha llevado a cabo pensando en los intereses de las grandes empresas, pero han quedado por fuera las reivindicaciones de los pequeños propietarios. iii) La calidad de vida de las personas afectadas. La transformación del aeropuerto tiene un impacto directo sobre la renta del suelo. Las acciones urbanísticas modifican los precios. Los actuales propietarios se sienten con el derecho a reclamar no sólo por el mayor valor del suelo sino por las mejoras que le han hecho a sus respectivas viviendas. La OEFAE conecta la ciudad con el resto del país y con el entorno internacional. Se trata, entonces, de una operación que obliga a pensar la ciudad y sus relaciones. La atención a la población con necesidades prioritarias se inscribe en este contexto.

3.2. El Mura y el desarrollo regional

El aeropuerto no puede entenderse sin el contexto regional por diversas razones. Ante todo, porque es una centralidad nacional e internacional. Segunda, por la movilidad. La tercera razón tiene que ver con afectación urbana del territorio. La cuarta tiene que ver con la integración entre municipios, y la quinta con el desarrollo económico regional (agroindustria, exportación y demanda interna). La integración de los municipios de la región tiene que ser compatible con procesos de exportación, y con intercambio de pasajeros a nivel nacional e internacional.

Hasta ahora los alcaldes de los municipios vecinos han sido ignorados. Esta situación es sorprendente, porque desde la perspectiva regional la importancia de un municipio no radica en el número de personas que tenga actualmente, sino en la función que desempeña en el territorio. Un proyecto como el del aeropuerto obligaría a establecer acuerdos entre los municipios de la región. Se requiere articulación y coordinación. Dado que no existe hasta ahora una especie de ley orgánica de ordenamiento territorial, y una articulación clara entre los municipios, es necesario que la administración distrital conjuntamente con la Gobernación de Cundinamarca lideren una mesa de concertación y discusión sobre planificación regional que haga efectiva la voluntad política con los intereses del desarrollo regional¹²⁹.

129 Existen ya varios espacios institucionales para ello. Por ejemplo ya existe el "compromiso Región Capital", suscrito entre el alcalde Mayor Samuel Moreno Rojas y el Gobernador de Cundinamarca Andrés González, el 14 de noviembre de 2007, donde se identificaron 23 temas prioritarios, dentro de los que se incluye la Planificación y gestión del desarrollo del área de influencia del Aeropuerto de El Dorado.

En el modelo funcional de ocupación Macro Proyecto Urbano Regional (Mura), el aeropuerto es el nodo central del sistema Aerópolis. Desde esta perspectiva, la región se consolida a través del sistema integrado de transporte, y de la localización estratégica de usos del suelo. El Mura incluye los siguientes municipios: Chía¹³⁰, Facatativá¹³¹, Funza, Madrid¹³², Soacha, Tocancipá, Mosquera, Sopó, Cajicá, Cota, Tenjo, Subachoque, Sibaté, Zipaquirá¹³³, Bojacá, El Rosal¹³⁴, Tabio, Bogotá. El área es de 340.625 has. y la población de 7.940.778 habitantes. La mayor parte de estos municipios tienen capacidades para consolidar procesos frutícolas y hortícolas. La descripción de las vocaciones de cada municipio es una expresión de las posibilidades de generar procesos endógenos de crecimiento, que conjuguen la demanda interna y la conexión internacional que brinda Aerópolis.

En líneas generales, el proyecto OEFAE es compatible con la agenda interna de productividad y competitividad de Bogotá y Cundinamarca, que le apuesta al turismo, a la salud de alta complejidad, a la informática y a los servicios empresariales y profesionales. La OEFAE se inscribe en los programas de estímulo a la competitividad, buscando que Colombia mejore su posición en el comercio internacional.

130 Chía podría especializarse en salud y educación (Tau Consultores y Ambiental Consultores 2009)

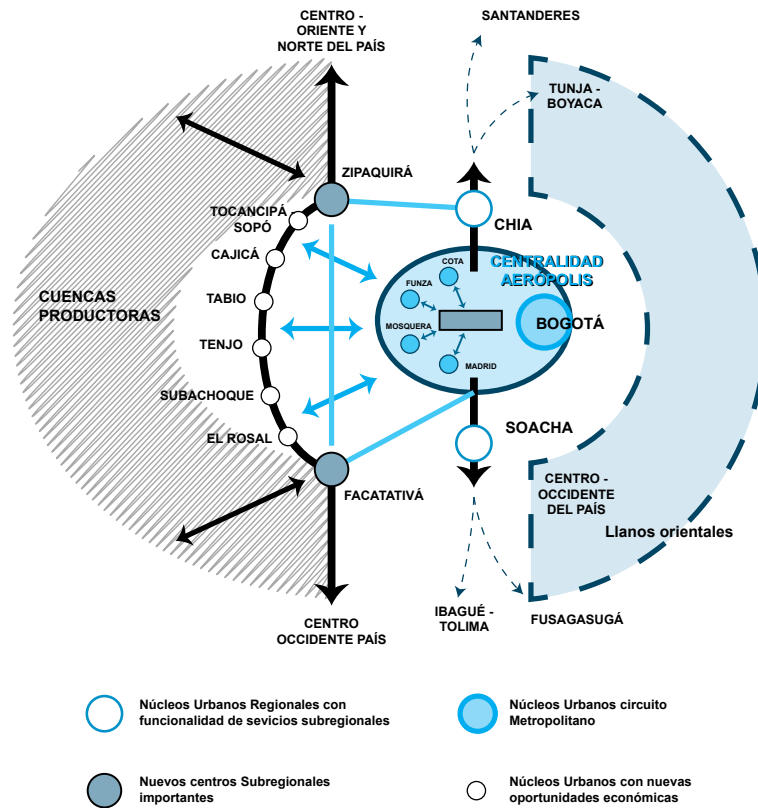
131 Facatativá tiene ventajas comparativas en productos agrícolas, servicios de logística y transporte, y podría ser un centro regional de carga y pasajeros (Tau Consultores y Ambiental Consultores 2009).

132 Madrid se puede consolidar como un centro de estudios e investigaciones aeronáuticas de Madrid (Tau Consultores y Ambiental Consultores 2009).

133 Zipaquirá podría especializarse en transformación de productos agrícolas, servicios de logística y transporte (Tau Consultores y Ambiental Consultores 2009).

134 Rosal podría fortalecer un centro integrado de logística (Tau Consultores y Ambiental Consultores 2009).

Gráfico 58.
Mura: densificación y región



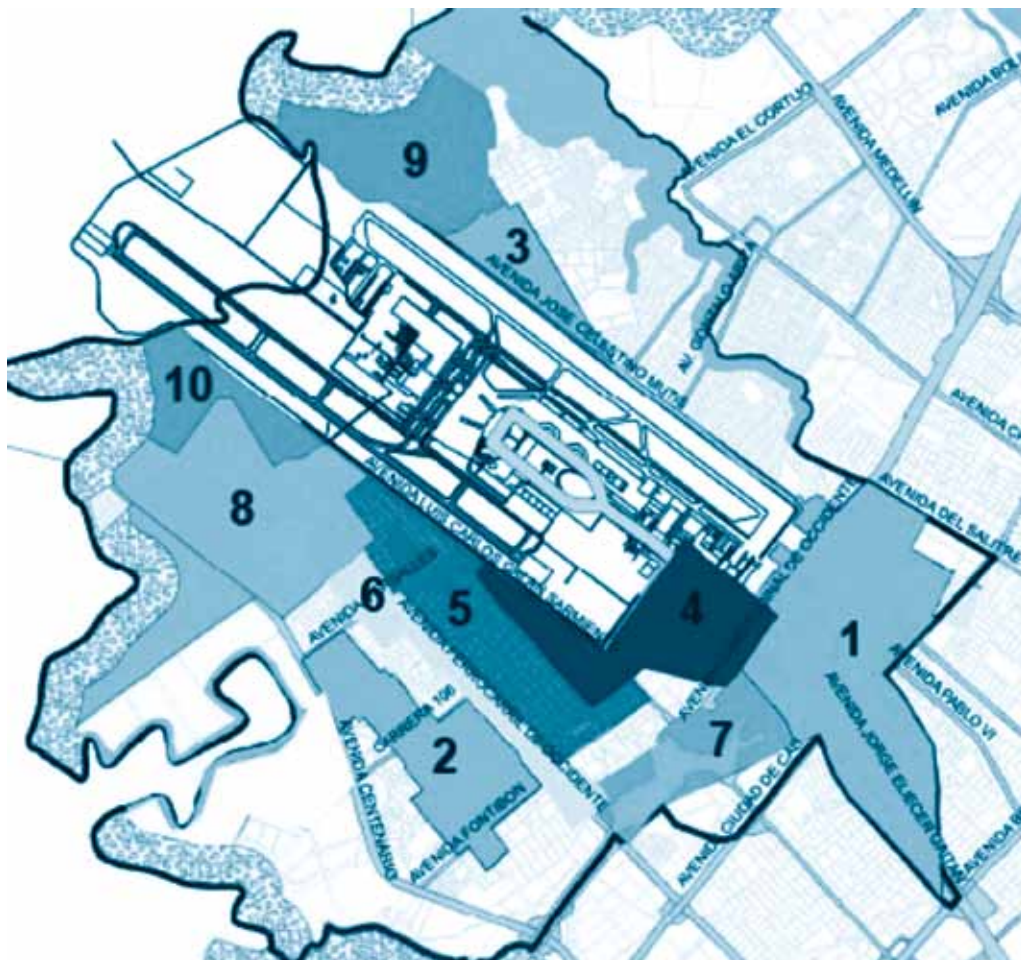
Fuente: Tau Consultores y Ambiental Consultores (2009).

La Gráfica 58 transmite dos mensajes. De un lado, pone en evidencia la dimensión regional de Aerópolis. Y de otra parte, muestra que los alcances regionales no riñen con la densificación, así que es posible una integración sin conurbación. Este sería el escenario ideal^{135/}. Contra este principio ya hay amenazas. La primera es el tren de cercanías. Es interesante constatar que en las discusiones sobre Aerópolis, no se ha tenido en cuenta de manera rigurosa el impacto que tendría el tren de cercanías (TC), y el Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp). Independientemente de que el proyecto TC privilegie la línea occidental, o la línea norte, cualquiera que

135 Se trata, entonces, de buscar "... la redensificación de los cascos urbanos existentes, contrario a la tendencia de expansión urbana en bajas densidades que presentan los asentamientos actuales. La estructura urbana se ordena a partir de un sistema vial y de circulación conformado por una malla o retícula, que estructura unidades de división predial de mayor área para el desarrollo de proyectos de vivienda de alta densidad en altos índices de construcción y ocupación" (SDP 2009 b, p. 53).

sea el resultado, tendría que haber una modificación sustantivas del ordenamiento territorial de la Sabana. Sorprende que el tema no ocupe un primer plano en el debate sobre las características de Aerópolis.

Figura 3.
Zona afectada por la OEFAE



Fuente: SDP (2010)

La OEFAE incide en las siguientes áreas (Gráfica 59) i) Centralidad calle 26. ii) Centralidad Fontibón. iii) Centralidad Engativá. iv) Zona de intervención prioritaria. v) Zona de intervención programada. vi) Avenida El Ferrocarril. vii) Parque humedal

de la Capellanía^{136/}. viii) Ordenamiento zonas industriales. ix) Plan parcial Porta TCI. x) Plan parcial El Escritorio ^{137/}. Es claro que en todas las actividades económicas de las zonas mencionadas deben ser funcionales al aeropuerto.

Tau Consultora y Ambiental Consultores (2009 b) muestran que hace algunos años la planificación del crecimiento de los aeropuertos sólo tenía en cuenta los aspectos relacionados con la demanda de pasajeros y la oferta de vuelos. Hoy en día los aeropuertos están involucrados en los aspectos territoriales y socioambientales.

Figura 4.
Área de renovación urbana por redesarrollo en Fontibón



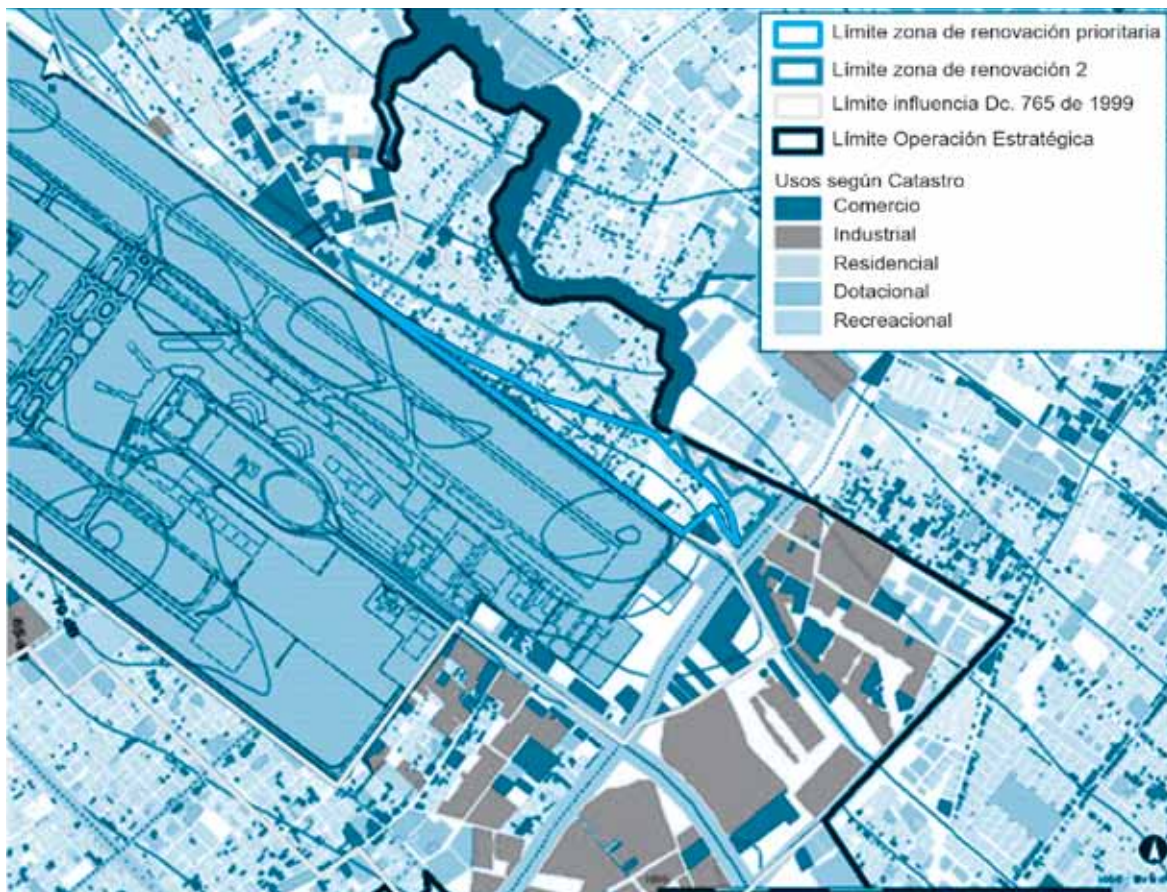
Fuente: SDP (2009)

136/ El tema ambiental también cubija al río Bogotá, los humedales Capellanía (o Cofradía), Meandro del Say, Jaboque y el corredor ecológico Rondo-río Fucha.

137/ No vamos a explicar cada una de las áreas porque el Distrito cuenta con suficientes diagnósticos. Por ejemplo, SDP (2009, 2009 b, 2010), Tau Consultora y Ambiental Consultores (2009 y 2009 b).

El mapa de la (figura 4), permite ver los límites de la zona de renovación en Fontibón. En el área prioritaria se atenderían 16.162 personas (4.637 familias). Y en la de Engativá se tendría que cubrir a 9.008 personas (2.367 familias). Como sucede con los mapas anteriores, no vamos a entrar en las explicaciones detalladas, que abundan en los documentos señalados.

Figura 5.
Áreas de renovación urbana en Engativá



Fuente: SDP (2009).

El mapa de la (figura 5), muestra los límites de las zonas de renovación de Engativá. Existe una zona de renovación prioritaria, que se encuentra en una zona de ruido entre los 65dB y 70dB, y la otra que está en el rango de los 65dB.

Los dos mapas anteriores permiten ver las zonas de afectación primaria en las localidades de Fontibón y Engativá. Falta integración entre ambas localidades a pesar de compartir problemas comunes como el del aeropuerto.

3.3. La relación entre la inversión privada y la gestión de suelo

Tal y como lo aclara SDP (2009, p. 1), la operación estratégica (OEFAE) busca realizar intervenciones económicas y sociales que permitan orientar recursos de inversión. Adicionalmente, la OEFAE propone ordenamientos urbanísticos y, finalmente, un reparto de cargas y beneficios¹³⁸. En condiciones ideales, la OEFAE debería respetar las condiciones ambientales y el manejo de los recursos naturales, al tiempo que optimiza la infraestructura y reduce la segregación socioeconómica. Desde el punto de vista regional, es indispensable que favorezca la convergencia (estructura funcional de servicios, estructura socioeconómica y estructura espacial) y que se adecúe a la estructura ecológica principal.

El DTS - Documento Técnico de Soporte - de la revisión del POT (decreto 469 de 2003) señala que la Operación estratégica Fontibón-Aeropuerto El Dorado-Engativá, se dirige a:

“configurar espacios de gran accesibilidad y calidad ambiental que incentiven el desarrollo de actividades empresariales, de servicios aeroportuarios y logísticos que aprovechen las ventajas comparativas dadas por su localización; conformar un área cualificada que concentre las actividades y espacios necesarios, para fortalecer el papel de Bogotá dentro del contexto de la Región, como ciudad competitiva de alta jerarquía económica y funcional; promover la consolidación del área de la cabecera del aeropuerto como centralidad nacional e internacional especializada en servicios de alta jerarquía, así como la localización de equipamientos colectivos metropolitanos en las áreas por desarrollar dispuestas en las intersecciones de las Avenidas Ciudad de Cali y ALO (...), optimizar el sistema de conexiones en el área de la operación, a nivel regional, urbano y zonal, renovar los bordes del aeropuerto y formular estrategias para la sustitución progresiva de las áreas residenciales constituidas en torno a Engativá y Fontibón” (SDP 2009).

El mapa 1 (p. 116) detalla los límites de la zona de renovación. La SDP (2009) divide el área en tres sub-zonas. La primera tiene un alto componente de industria y servicios. La SDP considera que esta condición debe mantenerse, pero buscando “potenciar los hechos económicos existentes en el área de intervención”¹³⁹. Se conformarán zonas para la realización de las actividad aeroportuarias (logística, bodegaje y aduanas). Debe buscarse que estos procesos se articulen con la

138 / Sobre las características legales de las OEFAE, ver arts. 16, 25 y 26 del decreto 190 de 2004, arts. 113 y 114 de la ley 388 de 1997.

139 / De manera más específica: “La creación de dos clusters en la zona más cercana a la Av. Longitudinal de Occidente, el del diseño y moda en cueros y textiles y el de la elaboración y diseño de joyas preciosas. Se generaría un espacio para la localización de los eslabones de la cadena en la cercanía de un centro internacional de exposiciones (localizado en la Centralidad calle 26) de manera que no solo se atiende a los pasajeros con servicios sino que a su vez se convierta en un lugar turístico en donde el consumidor se acerque a la producción directa talleres abiertos al público” (SDP 2009).

centralidad de Fontibón. En las otras sub-zonas predomina el uso residencial y hay algún comercio local. Sería conveniente buscar una solución definitiva para estos habitantes. SDP (2009) propone

“la modalidad convencional de adquisición de suelo o expropiación, para lo cual se requerirá de recursos nacionales que contribuyan a financiar los costos respectivos. En ese caso los propietarios de inmuebles construidos deberán ser compensados al precio comercial de las edificaciones sin la afectación por ruido propia de la segunda pista, construida con posterioridad a la adquisición de sus inmuebles” (SDP 2009).

Las ventas que harían los residentes podrían estar coordinadas por la Empresa de Renovación Urbana (ERU), de tal forma que las condiciones del negocio sean apropiadas para los pobladores. Para quienes realizan actividades comerciales se impulsará un programa de “fortalecimiento empresarial y de creación de empresas”. Resumiendo, durante el proceso de renovación:

“cada uno de los propietarios de los inmuebles podrá tomar la decisión sea de permanecer como propietario modificando en su totalidad los usos residenciales en comerciales y de servicios, participando en los programas de apoyo empresarial, de alquilar suelo o edificaciones para dichos usos (en esquemas diseñados dentro de la Gerencia y el negocio fiduciario) que faciliten englobes y mejoramiento de la estructura predial como base para atraer actividad económica. Otra alternativa es la simple consignación de los inmuebles para la venta, aprovechando los estímulos tributarios (que regirán con un plazo límite), la inversión en mejoramiento vial y el cambio de usos para obtener una remuneración adecuada por sus construcciones” (SDP 2009).

Y desde el punto de vista de gestión del suelo, la SDP (2009) propone “... la asignación del régimen de zona franca”, y la “asignación de usos especialmente atractivos ligados a la actividad aeroportuaria”.

El mapa 2 (p. 117), muestra las zonas de renovación de Engativá. De acuerdo con la SDP (2009) la zona de renovación prioritaria, con un área de 26 ha, que ahora se destina a usos residenciales, debería transformarse en usos comerciales y de servicios. Los proyectos de redesarrollo podrían estar vinculados a TransMilenio fase III av. José Celestino Mutis. En la zona de renovación 2, la renovación se hará bajo la modalidad de reactivación. Se propone que el mercado vaya reconvirtiendo los usos, pero permitiendo la permanencia del uso residencial, de tal forma que los actuales pobladores se beneficien del mejoramiento de la zona.

SDP (2009) menciona *puntos de cruce* entre las inversiones económicas y el componente urbanístico. La gestión del suelo debe llevar a la maximización de

las plusvalías generadas por las diversas acciones urbanísticas. Se debe buscar, igualmente, que la distribución de cargas y beneficios sea lo más adecuada posible, desde la perspectiva del interés general.

La ciudad cuenta con tres instrumentos de financiación muy importantes: la participación en plusvalías, la contribución de valorización y los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios¹⁴⁰. El estudio comparativo de las normas permite concluir que las zonas en las que se genera efecto plusvalía por cambio de uso corresponde al 12% (146.39 ha) del total de las áreas de intervención las cuales tienen un área de 1.216,6 ha.

Las zonas donde se configuran hechos generados de plusvalía por cambio de uso se presentan en la (figura 6). Los recursos derivados de la renta del suelo siempre fueron muy atractivos. George era partidario de un impuesto del 100% a la renta diferencial. Consideraba injustos los beneficios derivados del mayor valor de la tierra. En su opinión, la totalidad de este excedente debería ser del Estado. Walras (1926) iba incluso más lejos. En su opinión, la competencia perfecta es posible *si y sólo si* el Estado es propietario de la tierra, que es el principal factor de producción. La competencia exige que todos los que participan en el mercado tengan las mismas condiciones. Al abolir la propiedad privada del suelo, se elimina una de las mayores distorsiones a la competencia.

Destacamos dos caminos que hoy se han derivado de la reflexión clásica sobre la renta del suelo. El primero, inspirado en Marx, ha sido desarrollado por Jaramillo (2009). El segundo, de orientación marginalista, ha sido difundido por Vickrey (1977).

La aplicación de la teoría marxista de la renta del suelo a las ciudades tiene dos dificultades. La primera tiene que ver con la naturaleza del bien, y la segunda con la propagación de los rendimientos endógenos.

En la teoría clásica de la renta del suelo, el fruto de la actividad agrícola es claro e identificable. En cambio, de la aglomeración se derivan muchas clases de bienes. En la producción agrícola el bien es perfectamente identificable. Los bienes que produce la ciudad son múltiples. Al no poder identificar con precisión el tipo de bien, la determinación de las diversas formas de renta es muy compleja.

140 Todos los suelos sujetos a planes parciales deberán: "i) Ceder el suelo para las cargas generales de acuerdo con las condiciones establecidas por el decreto 436 de 2004 y por el decreto del cual es soporte este documento técnico. ii) Ceder el 15% del suelo útil para vivienda de interés prioritario. iii) Ceder el suelo para las cargas locales de acuerdo con las condiciones del decreto 190 de 2004 y del decreto 436 de 2006. iv) Participar en la financiación de la construcción o adecuación de las cargas generales que se imputan a este sistema de reparto de cargas y beneficios. v) Construir las cargas locales propias de cada plan parcial. vi) En caso que aplique, pagar la participación en plusvalía cuando se configuren hechos generadores. vii) Seguir las disposiciones de este plan de ordenamiento zonal en lo que respecta a los usos y edificabilidades" (SDP 2009, p. 78).

Figura 6.
Zonas donde se configuran hechos generadores de plusvalía por cambio de uso – OEFAE



Fuente: SDP (2009).

La segunda dificultad tiene que ver con la propagación de los rendimientos endógenos. La ciudad es atractiva en su conjunto. Las personas se refieren a Londres, New York, o Paris. La ciudad ofrece multiplicidad de bienes y, no obstante, tiene un cierto sello distintivo. En cada ciudad las cosas se hacen distinto. La gente es diferente, y la relación entre *polis*, *urbe* y *civitas* también es específica (Sanabria 2009). Los resultados del suelo agrícola son más identificables, y es factible precisar el grado de fertilidad de una hectárea con respecto a la otra.

Jaramillo (2009) define el precio del suelo (PS) como la relación entre la renta periódica (R) y la tasa de interés (i), así que $PS = R/i$. El precio se explica por la renta. Jaramillo diferencia dos tipos de renta urbana: las *primarias* que están ligadas a la construcción, y las *secundarias* que tienen relación con las actividades

o usos urbanos. Las rentas primarias se dividen en: primaria diferencial tipo I, primaria diferencial tipo II, renta absoluta. Y las rentas secundarias en: diferencial de comercio, diferencial de vivienda, de monopolio de segregación, diferencial y de monopolio industrial.

La lógica marginalista, a la Vickrey, parte de un principio muy sencillo: *la renta es el diferencial de precio debido a la dinámica de la aglomeración*. Sea D la dinámica de la aglomeración (acciones urbanísticas de todo tipo, asentamientos urbanos, etc.) y

R la renta, entonces, $\frac{\partial R}{\partial D}$. En la perspectiva de George, toda la renta del suelo agrícola

debería ser del Estado (local o nacional). Las normas vigentes en el país regulan la participación en plusvalía, definiendo el tipo de acción urbanística y, además, determinando el monto de dicha participación, que puede oscilar entre el 30% y el 50%. Es imposible llevar el porcentaje hasta el 100% como propondría George. Esta radicalidad distributiva no es posible porque, de nuevo, el bien que resulta de la aglomeración no es homogéneo.

Sin necesidad de participar en el 100% de la plusvalía, es posible encontrar acercamientos como el del llamado teorema George-Hotelling-Vickrey (GHV): *los servicios de la ciudad se financian con las rentas derivadas de la dinámica de la aglomeración*. Existe, entonces, un equilibrio entre la renta marginal y los servicios

que ofrece la aglomeración. Si S son los servicios, la identidad sería $\frac{\partial R}{\partial D} = \frac{\partial S}{\partial D}$. En

otras palabras, la ciudad genera los recursos que le permiten financiar sus propios servicios. Podría decirse que la ciudad es auto-sostenible. La aproximación de Vickrey involucra el efecto aglomeración.

La interpretación de los dos lados de la ecuación del equilibrio de Vickrey es susceptible de discusión. El número de servicios puede ser muy amplio (infraestructura vial, acueducto, alcantarillado, vías, saneamiento, etc.) y, entonces, el cierre financiero también obliga a extender considerablemente el lado de las rentas. En González et Al. (2009) proponemos pensar los cierres financieros en función de la amplitud de las categorías renta y servicios. El equilibrio financiero está relacionado con la extensión que se le dé a las categorías. A medida que se amplía su contenido, el cierre debe realizarse a un nivel superior, conjugando una mayor cantidad de fuentes. La siguiente desagregación piramidal ayuda a entender.

$$\begin{aligned}
 T_n + Pre + V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 + s_4 + s_5 \\
 Pre + V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 + s_4 \\
 V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 \\
 pl + Tr &= s_1 + s_2 \\
 Tr &= s_1
 \end{aligned}$$

Las variables conservan la lógica marginalista. A la izquierda están los ingresos expresados como tasas o tarifas, y a la derecha las modalidades de servicios i . El conjunto de servicios ofrecidos es $S = \{s_1, s_2, s_3, \dots, s_n\}$. Los s_i pueden completarse con diversos tipos de servicios (infraestructura de redes, de vías, parques, hospitales, descontaminación del río Bogotá, etc.). En el lado de los ingresos incluimos las tarifas (Tr), las plusvalías (pl), la valorización (V), los prediales (Pre), los impuestos nacionales (Tn) como la renta y el IVA. La inclusión de los tributos nacionales es fundamental porque una parte muy importante de los servicios que ofrece la ciudad se pagan con recursos nacionales¹⁴¹. En las identidades piramidales únicamente se contemplan los ingresos y los servicios que están directamente asociados a la dinámica de la aglomeración.

La lógica marginalista de Vickrey admite combinaciones con la solución pigouviana y con los precios sombra. No debe verse, entonces, como una alternativa irreconciliable.

3.4. La calidad de vida de las personas afectadas

En la formulación de la OEFAE se ha identificado con claridad, la necesidad de trasladar a la población que habita en las zonas que deben reconvertirse. Se trata de la zona prioritaria de Fontibón y de Engativá (mapas 1 y 2, pp. 116 y 117). La garantía de vivienda pueda darse tanto por el lado de la oferta, como por el de la demanda. El Distrito puede contribuir al desarrollo de planes de vivienda accesibles para la población que se traslada, al mismo tiempo que crea condiciones propicias (publicidad, información, deliberación, etc.) para que las familias puedan vender a un precio adecuado.

141

Desde una mirada más general, y con una perspectiva que supera el teorema GHV, debe tenerse presente que el gasto público que realiza la Nación en Bogotá es muy significativo. En el 2004, como porcentaje del PIB de Bogotá, el gasto de la Nación en Bogotá fue de 24.63%, y el gasto del Distrito fue de 7.56%. Ello significa que el gasto de la Nación en Bogotá triplica el que realiza el Distrito. En 1990 los porcentajes respectivos eran 20.73% y 4.15%. El desarrollo de la aglomeración bogotana es incomprensible sin la participación de las finanzas nacionales. El gasto al que hacemos referencia incluye las transferencias y los recursos nacionales que se gastan en Bogotá como, por ejemplo, la policía, los salarios y los gastos de operación e inversión de las seccionales del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, del Sena, de la Universidad Nacional, ministerios e institutos ubicados en el Centro Administrativo Nacional (CAN), etc. Estos funcionarios públicos del orden nacional consumen en Bogotá y estimulan la economía de la ciudad. Sobre este tema, ver Idhb (2008).

Como se presentó en el Capítulo 2 del documento, Fontibón y Engativá son muy parecidas en desarrollo humano. En el *índice de desarrollo humano urbano* (Idhb 2008), los puntajes son similares: 0.822 para Fontibón y 0.817 para Engativá (Cuadro 17), por sobre el promedio de Bogotá (0.810).

Cuadro 17.
Índice de desarrollo humano urbano para Bogotá y sus localidades (2007)
Las localidades se han ordenado, de mayor a menor, en función del puntaje del IDH-U.

localidad	Índice de ingreso disponible IYDAC	Índice de educación IED	Índice de sobrevivencia de los niños ISN	Índice urbano IU	IDH - U
TEUSAQUILLO	0,977	0,912	0,989	0,840	0,930
CHAPINERO	0,995	0,886	0,990	0,650	0,880
SANTA FE	0,884	0,827	0,985	0,780	0,869
BARRIOS UNIDOS	0,928	0,877	0,981	0,670	0,864
USAQUÉN	0,934	0,893	0,986	0,610	0,856
MÁRTIRES	0,864	0,853	0,982	0,600	0,825
PUENTE ARANDA	0,865	0,867	0,986	0,580	0,824
FONTIBÓN	0,907	0,884	0,989	0,510	0,822
ENGATIVÁ	0,860	0,872	0,987	0,550	0,817
CANDELARIA	0,897	0,862	0,974	0,500	0,808
SUBA	0,917	0,881	0,986	0,440	0,806
ANTONIO NARIÑO	0,867	0,864	0,991	0,500	0,805
KENNEDY	0,825	0,860	0,986	0,410	0,770
TUNJUELITO	0,792	0,858	0,986	0,430	0,766
SAN CRISTOBAL	0,761	0,849	0,980	0,410	0,750
RAFAEL URIBE	0,753	0,844	0,980	0,360	0,734
USME	0,706	0,839	0,985	0,400	0,732
BOSA	0,752	0,851	0,986	0,330	0,730
CIUDAD BOLÍVAR	0,714	0,830	0,981	0,330	0,714
Total	0,891	0,863	0,985	0,500	0,810

Fuente: Idhb (2008).

En la medición propuesta por el Idhb (2008), el *índice de desarrollo humano urbano* (IDH-U) incluye cuatro variables. La primera es el ingreso disponible para la ampliación de las capacidades (Ydac). Es el ingreso (Y) neto de subsidios (S) y de impuestos (T),

así que $Y_{dac} = Y + S - T$. El segundo componente es la educación. El tercero es la supervivencia de los niños de menos de un año. Y el cuarto es el índice urbano (IU) que conjuga: segregación socioeconómica, tiempo y distancia al estudio y al trabajo, equipamientos (vías, parques, escuelas, hospitales, etc.). En este componente son notorias las brechas entre las localidades, y la distancia entre Teusaquillo y Ciudad Bolívar es considerablemente mayor que en los otros componentes del índice¹⁴². Pero, de nuevo, Engativá y Fontibón siempre están cerca. El mejoramiento de las condiciones de vida de las ciudades pasa por una convergencia en términos del IU. Si el acceso a los bienes es difícil, o si la segregación socioeconómica en el espacio es alta, ello se refleja en un menor desarrollo humano. La espacialidad tiene una incidencia directa en el desarrollo humano. Los resultados del IU muestran que todavía falta para que el derecho a la ciudad sea una realidad.

Los datos anteriores nos muestran que las localidades de Fontibón y Engativá corresponden al promedio (puestos 8 y 9 en el IDH-U). Otros estudios más específicos que ya hemos citado¹⁴³, indican que las personas que habitan las áreas de atención prioritaria estarían ligeramente por debajo del promedio de su respectiva localidad.

$$\begin{aligned}
 T_n + Pre + V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 + s_4 + s_5 \\
 Pre + V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 + s_4 \\
 V + pl + Tr &= s_1 + s_2 + s_3 \\
 \boxed{pl + Tr} &= \boxed{s_1 + s_2} \\
 Tr &= s_1
 \end{aligned}$$

La solución a los problemas de los habitantes de las áreas prioritarias, debe tener en cuenta un cierre que desde la perspectiva de la pirámide, podríamos llamar de *segunda instancia* (cuadro rojo). Esta igualdad está planteada a un nivel que no es tan estrecho como la identidad entre tarifa (precio) y servicios. Y tampoco sube tanto, como para obligar a un cierre financiero que incorpore recursos del presupuesto nacional. La igualdad $pl + Tr = s_1 + s_2$, respeta el mercado en dos sentidos. Primero, el monto de la plusvalía lo define el mercado. Y segundo, la Tr (precios) se forma en la tensión entre oferta y demanda. Pero va más allá del mercado, porque el Distrito

142 En relación con el IDH-U entre localidades, dichos resultados deben manejarse de manera crítica y considerar otras variables (no incluidas) que podrían variar el escalafón. Este es el caso de localidades como Santa Fé, la cual aparece según el IDH-U, como la tercera con mejores resultados, pero si se analizan otras condiciones existentes en la localidad, es posible entender que a pesar de su puntaje (0,869) no es un modelo exacto de desarrollo humano urbano, pues en dicho territorio se conjugan otros elementos relacionados con seguridad, delincuencia, sanidad, servicios, etc., que van en detrimento del desarrollo de sus habitantes.

143 Ver, por ejemplo, SDP (2009, 2009 b, 2010), Tau Consultora, Ambiental Consultores (2009, 2009 b).

participa en las plusvalías y con estos recursos ayuda a financiar las acciones que sean necesarias para que los habitantes estén mejor que antes de la OEFAE. Los servicios s_1 y s_2 deben afectar de manera directa, y en forma positiva, a las personas que están situadas en las áreas de atención prioritaria.

Ya decíamos que las personas afectadas tienen un desarrollo humano alrededor del promedio de los habitantes de Bogotá. Esta es una ventaja porque permite realizar un proceso deliberativo con un buen conocimiento del problema. Las formas de lograr los equilibrios financieros son múltiples, y el Distrito tiene instrumentos poderosos como Banca Capital que puede poner al servicio de los intereses de la población que requiere atención inmediata. Siempre hay espacio, en el proceso deliberativo, para encontrar soluciones más cercana a la norma como en Pigou, o más próximas a la negociación directa como en Coase.

CAPÍTULO IV

IDENTIFICACIÓN DE SECTORES PRODUCTIVOS DE BIENES Y SERVICIOS CON PERSPECTIVAS DE CONSOLIDACIÓN EN EL AEROPUERTO EL DORADO

La “competitividad de los aeropuertos está estrechamente relacionada con el desarrollo de su entorno. Según Güller-Güller (2002), las relaciones entre usos del suelo y transporte en los aeropuertos y su entorno han ayudado a comprender la importancia de dos consecuencias del espectacular crecimiento de los aeropuertos: (i) la tendencia de éstos a desarrollar “ciudades-aeropuerto” en su entorno; (ii) su conversión en “nodos intermodales de transporte” en los ámbitos metropolitano o regional”¹⁴⁴.

Para determinar cuáles son las actividades adecuadas a desarrollar en el entorno del aeropuerto se debe analizar qué actividades generan un mayor beneficio, y cuales están más relacionadas con el tráfico aéreo.

Tal y como lo proponen Güller-Güller (2002), existe “una metodología que permite identificar el tipo de actividades que tienden a localizarse en los entornos de los aeropuertos según su grado de interdependencia y el valor del suelo”¹⁴⁵; estas actividades se dividen en: principales, relacionadas con el aeropuerto, orientadas hacia el aeropuerto y que se benefician de la imagen del aeropuerto.

Dentro de las “actividades principales, directamente relacionadas con el aeropuerto” se destacan¹⁴⁶: la asistencia en tierra, el mantenimiento de aviones, las tiendas libres de impuestos y los centros de carga.

En cuanto a las “actividades relacionadas con el aeropuerto” se notan: los servicios postales y de mensajería, centros de pruebas y formación, ferias de flores, centros europeos de distribución, centro de piezas, y sedes de empresas internacionales de logística (antes exclusivamente metropolitanas).

En las “actividades orientadas al aeropuerto” se encuentran: las actividades empresariales internacionales (sedes) WTC (Centro Internacional de Comercio),

144 Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), *Aeropuerto El Dorado una oportunidad para el desarrollo regional. Propuesta para la integración con el entorno urbano y raegional*, Bogotá, Julio de 2008, p. 7.

145 *Ibid.*, p. 11.

146 Las principales actividades relacionadas con la aviación, que tienen que ver indiscutiblemente con el aeropuerto y actividades que eran exclusivamente metropolitanas entorno a los aeropuertos se constituyen en importantes oportunidades para desarrollarse en el concepto de ciudad – aeropuerto.

hoteles, salas de conferencias, restaurantes, centro médico, logística con valor añadido, centros internacionales de exposiciones, centros de exposiciones de la economía regional, transporte y distribución internacional a gran escala, actividades del área metropolitana que pasan a relacionarse con el aeropuerto.

Por último están las “actividades que se benefician de la imagen del aeropuerto”, entre las que se destacan: centros comerciales, empresas de TIC, otras oficinas, parques científicos, de investigación y desarrollo, centros de educación, industria farmacéutica, industria de alta tecnología, industria electrónica, industria alimentaria, empresas de transporte y distribución regional y campos de golf, actividades todas relacionadas con el aeropuerto pero muy poco con el tráfico aéreo.

Cuadro 18.

Propuesta de actividades a localizar en el entorno del Aeropuerto El Dorado - CCB

Actividad principal	Actividades relacionadas con el aeropuerto	Actividades orientadas hacia el aeropuerto	Actividades que se benefician del aeropuerto
Zona C	Zona B	Zona A	Zonas D y E
Zona de servicios aeroportuarios	Hub de carga	Hub de pasajeros	Zonas comerciales, empresariales y agroindustriales
Servicios en la terminal: tiendas y servicios libres de impuestos	Sedes de empresas internacionales de logística	Empresas internacionales (sedes), Centro internacional de comercio	Centros comerciales, empresas de TIC, software y otros servicios
Asistencia en tierra	Servicios postales y mensajería, centros de pruebas y formación, Catering	Hotel, centro comercial, salas de conferencias, restaurantes, salud de alta complejidad, turismo	Ocio, parque científico, centros de investigación y desarrollo, educación
Mantenimiento de aviones (Hub de servicios aeronáuticos)	Centros de distribución. Autopartes	Logística con valor agregado, Centro internacional de exposiciones	*Industria "ecoefficiente", industria farmacéutica de alta tecnología, industria electrónica, alimentaria, bebidas, plásticos, textil, confecciones, papel, cuero, automotriz, agroindustria
Centros de carga y zonas aduaneras	Actividad principal	Centro de exposiciones de la economía regional, transporte y distribución internacional a gran escala	Empresas de transporte y distribución regional

Fuente: Elaboración Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social de la CCB, con base en Güller-Güller (2002).

Basados en la metodología planteada por Güller-Güller (2002), la Cámara de Comercio de Bogotá, en el 2008, presentó a la ciudad un ejercicio donde se identificaron las actividades productivas y de servicios que se pueden localizar en el entorno AED, como se muestra en el Cuadro 18.

La CCB además de proponer las actividades a localizar en el AED, las vincula según su orientación a cuatro zonas de desarrollo, como se presenta a continuación¹⁴⁷:

- En la zona A se mencionan las actividades que permiten fortalecer un *hub* de pasajeros. Es definida por el POT como zona de renovación urbana, y la convierte en una oportunidad para la ubicación de zonas hoteleras, centros comerciales de carácter internacional y variedad de construcciones relacionadas con actividades empresariales, prestación de servicios especializados, turismo, ocio y recreación, que servirán de medio para la atracción de pasajeros internacionales y la generación de fuentes de empleo e ingresos para la ciudad y la región.
- En la zona B se propone localizar las actividades de apoyo a la operación aeroportuaria, especialmente las relacionadas con carga y servicios aeronáuticos. Esta zona cumple la función de localizar actividades asociadas a la gestión de productos de exportación e importación, así como recibo y distribución de mercancías en la región y el país.
- En la zona C se relacionan las actividades propias del aeropuerto, que están a cargo del operador de la concesión. Corresponde a dos porciones del suelo vinculadas al aeropuerto, y sobre las cuales el Plan Maestro del Aeropuerto ha precisado actividades para la carga y otras operaciones de la aeronáutica asociadas al mantenimiento, reparación de motores y partes de aeronaves, así como la instalación de proveedores de partes y repuestos y suministro de combustibles.
- En las zonas D y E se sugieren las actividades productivas que pueden localizarse para aprovechar la cercanía con el aeropuerto, dependiendo de las vocaciones y la aptitud de los suelos para garantizar el desarrollo sostenible de la Región. Merece especial atención avanzar en el debate y la concertación de las directrices en materia ambiental sobre los suelos rurales de la Sabana.

147 La descripción de las siguientes zonas es tomada del documento Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), Aeropuerto El Dorado una oportunidad para el desarrollo regional. Propuesta para la integración con el entorno urbano y regional, Bogotá, Julio de 2008, p. 55.

La zona D propone la consolidación de plataformas comerciales y empresariales que promuevan negocios propios de la ciudad y la región con servicios exportables que contribuyan a fortalecer el sistema de centralidades de carácter internacional de Bogotá, en correspondencia con sus vocaciones y sus actividades complementarias.

La zona E se plantea como un escenario propicio para la concertación regional con los 14 municipios vecinos a Bogotá y una oportunidad para la integración y la planificación anticipada del desarrollo económico regional según parámetros de sostenibilidad ambiental y productividad concertados con las autoridades ambientales de diferentes órdenes, los entes territoriales y el sector privado.

A la luz de la metodología formulada por Güller-Güller (2002) para identificar actividades productivas en las áreas de los aeropuertos, y el resultado de las actividades propuestas por la CCB, se realizó una revisión de diferentes estudios adelantados por otras entidades (MURA, SDP, IDT, SDDE, Invest in Bogotá) para complementar el ámbito de oportunidades productivas de posible desarrollo en el AED. Este inventario se complementó con las ideas de proyectos formuladas por los empresarios consultados mediante un sondeo de percepción realizado en la localidad de Engativá¹⁴⁸. El resultado consolidado de este ejercicio se presenta en el cuadro siguiente (Cuadro 19).

148 Aunque en la metodología del estudio no estaba previsto realizar el levantamiento de información primaria mediante encuestas o sondeos, el Grupo consultor del CID consideró importante (además de la captura de información de la comunidad mediante la realización de talleres con grupos focales de líderes calificados), adelantar un sondeo de percepción de imagen entre empresarios agremiados en la Asociación de Industriales de Los Álamos, Asoalamos. El formato de la encuesta realizada se anexa a este informe. El ejercicio fue posible gracias al apoyo del Gerente de Asoalamos, doctor Jaime Martínez B. y de la edil de Engativá, doctora Lilia Abella.

Cuadro 19.
Actividades productivas susceptibles de localizarse en el AED y su entorno, según varias fuentes.

Actividades*		Inversiones y actividades (CCB)**	Otras inversiones y actividades Identificadas por diferentes fuentes
Actividad principal	Zona C	1. Zona de servicios aeroportuarios.	1.1 Renta de autos y autolavados (SEFC)
		3. Asistencia en tierra.	4.1 Centro de reparación de aeronaves (MURA)
		4. Mantenimiento de aviones (Hub de servicios aeronáuticos).	
		5. Centro de carga y zonas aduaneras.	
Actividades relacionadas con el aeropuerto	Zona B	6. hub de carga.	
		7. Sedes de empresas internacionales de logística	
		8. Servicios postales y mensajería, centros de pruebas y formación Catering.	8.1 Alimentos para la industria aeroportuaria (MURA, SEFC)
		9. Centros de distribución. Autopartes	9.1 Autopartes - Cadena de metalmecánica (OEFAE, DAPD; AI, CCB)
Actividades orientadas hacia el aeropuerto	Zona A	10. Hub de pasajeros.	
		11. Empresas internacionales (sedes) y Centro Internacional de Comercio	
		12. Hotel, centro comercial, salas de conferencias.	12.1 Caena de turismo - Servicios
		13. Logística con valor agregado, Centro Internacional de Exposiciones.	
		14. Centro de exposiciones de la economía regional, transporte y distribución internacional a gran escala.	14.1 Cadena de turismo (CCB, IDT; AI)
Actividades que se benefician del aeropuerto	Zonas D y E	15. Zonas comerciales, empresariales y agroindustriales.	15.1 Zonas francas y parques empresariales (SEFC)
		16. Centros comerciales, empresas de TIC, software y otros servicios (16,18 y 19).	16.1 Servicios empresariales (IB, CCB, AI)
		17. Ocio, parques científicos y de investigación y desarrollo, centros de educación.	17.1 Parques científicos (MURA, OEFAE) y educación.
		18. Industria Ecoeficiente, industria farmacéutica de alta tecnología, industria electrónica, alimentaria, bebidas, plásticos, textil, confecciones, papel e industria gráfica, cuero, automotriz, agroindustria, estética y salud.	18.1 Industria papel - Cadena de papel e industria gráfica (AI, OEFAE, SEFC; PEER)
			18.2 Industria farmacéutica - Cadena petroquímica - Plásticos (AI, OEFAE, SEFC, CCB, PEER)
			18.3 industria de alimentación - Cadena de alimentos (DAPD, CCB)
			18.4 Industria textil - confecciones (DAPD, OEFAE, AI; PEER)
			18.5 Cadena de salud (CCB; SEFC)
19. Empresas de transporte y distribución regional.	19.1 transporte de pasajeros (SEFC)		
	19.2 Transporte de carga (SEFC)		
Actividades no relacionadas con el AED		Otras actividades con impacto local	

Fuente: Elaboración equipo consultor CID, matriz oportunidades de proyectos productivos según potencial localización de actividades en el AED, según las siguientes fuentes:

DAPD Departamento Administrativo de Planeación Distrital, 2003.

CCB Cámara de Comercio de Bogotá.

SEFC Sondeo a empresarios de la localidad de Engativá y Fontibón realizado por el CID, 2010.

IDT Instituto Distrital de Turismo

AI Agenda Interna Bogotá Cundinamarca - Apuestas productivas 2005.

IB Invest in Bogotá.

PEER Plan Estratégico Exportador Regional, 2007.

* Actividades tomadas de la metodología propuesta por Güller - Güller (2002).

** Resultado de actividades propuestas por la CCB según metodología de Güller - Güller (2002).

1 Alimentos, restaurantes y cafeterías, confitería, bebidas y tabaco, perfumes y cosméticos, artesanías, artículos de cuero, prendas de vestir, joyería, libros, periódicos y revistas

Más adelante se presenta en detalle el ejercicio de percepción de futuro productivo realizado con los empresarios. Por ahora basta con referir que el mismo permitió completar el diagnóstico sobre la realidad y la dinámica empresarial previsible en el entorno del AED. Con ese diagnóstico el Grupo consultor del CID se aproximó a los Grupos focales de líderes comunitarios, mediante talleres que permitieron capturar sus propias percepciones de futuro en el área de afectación prioritaria del AED, sus ideas de proyectos productivos de interés comunitario, y sus demandas a las instituciones públicas locales, distritales y nacionales, como se describe a continuación.

- 1.

CAPÍTULO V

IDENTIFICACIÓN Y CONFORMACIÓN DE UN PORTAFOLIO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS DE POTENCIAL GESTIÓN POR PARTE DE LAS UNIDADES FAMILIARES Y MICROEMPRESAS LOCALIZADAS EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN PRIORITARIA DE LA OEFAE



Fuente: fotografía tomada por el equipo consultor CID, resultado parcial del ejercicio de metaplan realizado en el taller con líderes comunitarios de la localidad de Engativá, 2010.

El proceso de conformación de un portafolio de ideas de proyectos productivos susceptible de ser gestionado por parte de las unidades productivas (famiempresas y microempresas) localizadas en el área de intervención prioritaria de la OEFAE, constó de dos etapas: primero, la identificación de ideas de proyectos por parte de la comunidad y segundo, la conformación del portafolio de proyectos con algún potencial de desarrollo por parte de la población de afectación prioritaria, y de las propuestas de políticas, programas y proyectos que demandan las

comunidades a las entidades públicas, en especial a la SDDE, como se presenta a continuación.

5.1. Etapa 1: Identificación de los proyectos productivos por parte de la comunidad afectada y otros actores relevantes.

La metodología adoptada para la identificación de los proyectos productivos por parte de la comunidad afectada estuvo concentrada en:

- a) Establecer un diálogo analítico entre el Grupo Consultor y los líderes sociales representantes de las comunidades del entorno del AED en Fontibón y Engativá. En esta etapa resultó de gran importancia para los investigadores acompañar las audiencias públicas de los habitantes de la OEFAE y las autoridades, en el marco de las gestiones de acompañamiento y control que realizan la Contraloría General de la República y la Contraloría de Bogotá. Así mismo fue sustantivo el diálogo directo con los líderes de las Mesas

ciudadanas de Aeropuerto, tanto de Engativá como de Fontibón, y con asociaciones como Aerovecindades, y con los ediles de las localidades, en especial la doctora Lilia Abella y el doctor Fernando Zuluaga

En el proceso los consultores entrevistaron en varias oportunidades a las autoridades de las alcaldías locales y sus voceros autorizados para el tema aeropuerto, a los funcionarios de la Secretaría Distrital de Planeación y de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, responsables o vinculados a los temas de la OEFAE, profesionales ampliamente informados de los temas del AED y las políticas públicas. Igual el grupo mantuvo permanente consulta con la consultora representante del Departamento de Cundinamarca, doctora Carmenza Saldías, con la representante de la SDDE, doctora Patricia Lizarazo, con representantes de la Secretaría Distrital de Planeación, en particular el equipo de Operaciones Estratégicas a cargo del doctor Juan Carlos Bolívar, y el consultor de la Alcaldía Local de Fontibón, Bernardo Reyes, especialistas en el tema del AED. Estas consultas y diálogos analíticos permitieron afinar las hipótesis de trabajo y las ideas de proyectos productivos a discutir inmediatamente con las comunidades y empresarios.

- b) Realización de los talleres con los grupos focales de líderes comunitarios, mediante la metodología metaplán, como ya fue descrito, para presentar los rasgos fundamentales del diagnóstico y capturar las imágenes de futuro de las comunidades, las ideas de proyectos productivos y las demandas de políticas y programas a las autoridades. Un ejercicio similar se cumplió con los líderes empresariales de Asoalamos, complementado con la aplicación de un sondeo de percepción empresarial sobre la dinámica productiva del AED.

En este orden de ideas, y dadas las características particulares de la población que conforma la zona de intervención prioritaria de la OEFAE, dentro de las que se destaca la existencia de un importante tejido empresarial, el buen nivel educativo promedio y alto nivel organizacional y participativo, se consideró fundamental generar un proceso de discusión y construcción conjunto (CID-UNAL y grupos focales de líderes comunitarios) de las ideas de proyectos productivos de potencial desarrollo en el entorno del AED. Este proceso apenas dio continuidad a múltiples procesos participativos que se adelantan en Fontibón y Engativá por parte de la sociedad civil, en varios casos apoyada por las autoridades de las alcaldías locales, la Contraloría de Bogotá y la Contraloría General de la República.

Se adoptó una metodología probada internacionalmente para la identificación y formulación de proyectos, que responde de manera eficaz a las condiciones

existentes en Fontibón y Engativá, denominada *Metaplan*, la cual permite, con la comunidad como protagonista, realizar un reconocimiento, diagnóstico, análisis, debate y construcción participativa de alternativas de solución a problemas sociales.

El *Metaplan* es una metodología que “se basa en la interacción activa entre los y las participantes para identificar y socializar las causas de los problemas y a su vez las soluciones adecuadas. Se trabaja con preguntas grupales cuyas respuestas dan lugar a conformación de lo que se llama nubes de ideas, cada nube se sintetiza en una tarjeta resumen y se agrupan en un mapa resumen ordenándola según la prioridad que les haya dado el grupo, y así sucesivamente hasta lograr el resultado en función de los objetivos definidos”¹⁴⁹.

El equipo consultor del CID-UNAL¹⁵⁰, desarrolló una serie de talleres mediante la selección de grupos focales conformados por líderes comunitarios y actores locales representativos de las UPZ que conforman la OEFAE. El propósito de los talleres fue identificar de manera directa un conjunto de ideas de proyectos productivos de potencial gestión por parte de las unidades familiares y microempresas que se encuentran en la zona de afectación prioritaria de Fontibón y Engativá¹⁵¹.

El principio del cual partió el ejercicio, propuesto por el CID, es que las grandes transformaciones que ocurrirán en el área del Aeropuerto El Dorado, incluyendo las inversiones públicas y privadas en desarrollo, no sólo deben beneficiar la competitividad y productividad de la Región Capital, sino que también deben constituir una oportunidad para las familias, las microempresas y las famiempresas del entorno más cercano al área del Aeropuerto, las cuales han sido más directamente afectadas por el mismo.

Los cuatro talleres realizados con los diferentes grupos focales permitieron:

149 Domínguez, Sandra. Identificación y Formulación de Proyectos, Comisión Ad-hoc de Participación Ciudadana, Tegucigalpa (Honduras), Julio de 2003.

150 En esta tapa, fue decisivo el apoyo brindado por parte de los líderes comunitarios, representantes locales (funcionarios de las alcaldías locales, de las mesas aeroportuaria de las dos localidades, líderes y miembros de las Juntas de Acción Comunal y Juntas Administradoras Locales), y otras organizaciones comunitarias (Aerovecindades), para la identificación y conformación de los grupos focales, convocatoria y espacios para llevar a cabo los talleres, tanto en la localidad de Engativá como en Fontibón.

151 Basados en la metodología de metaplan – explicada anteriormente – y en la identificación y selección de “grupos focales” (grupos conformados por líderes comunitarios, autoridades y otros actores que conocen de primera mano las necesidades, avances, oportunidades y desafíos de la zona), se llevaron a cabo 3 talleres con comunidades: Taller 1 Engativá (UPZ 74 y 116) con 28 participantes (llevado a cabo el 23 de enero de 2010); Taller 2 Fontibón con 28 participantes (llevado a cabo el y Taller 3 Engativá – Fontibón con 40 participantes (llevado a cabo el 24 de abril de 2010). Para un total de 96 líderes comunitarios participantes. Adicionalmente se sostuvieron reuniones con autoridades locales durante los meses de enero a mayo, dentro de las que se destacan las alcaldesas, ediles, asesores de planeación, e integración social, mesa aeroportuaria y otros expertos de ambas localidades. Adicionalmente se consultaron autoridades de la Gobernación de Cundinamarca y de los municipios relacionados (Funza y Mosquera).

- Indagar sobre el imaginario colectivo de la localidad.
- Conocer la percepción de la comunidad sobre los posibles escenarios futuros de la zona y el impacto de las transformaciones productivas planteadas en torno al AED.
- Identificar las posibles ideas de proyectos productivos originados desde la misma comunidad como conocedora de su territorio, capacidades, habilidades y oficios.
- Visualizar las posibles demandas y/o solicitudes que desde la comunidad surgen en el marco de la intervención del AED y la OEFAE, hacia el sector público y privado.

La estructura general aplicada en los talleres fue la siguiente:

- Saludo de las entidades convocantes y auspiciadoras, y presentación del objeto del Convenio Universidad Nacional - SDDE.
- Presentación de la metodología *Metaplan*, a cargo del grupo consultor CID-Universidad Nacional de Colombia.
- Exposición “Elementos del diagnóstico y perspectivas de transformación del Aeropuerto El Dorado”: CID-U.N.
- Ejercicio *Metaplán* de identificación de proyectos productivos y alternativas de políticas públicas en el área Fontibón y Engativá del Aeropuerto.
- Conclusiones.

A continuación se presentan de forma consolidada los hallazgos más significativos de los talleres realizados en la localidad de Fontibón y Engativá.

5.1.1. La población de la zona de afectación prioritaria frente a la OEFAE y las transformaciones futuras del AED.

La población de la zona de afectación prioritaria tanto en la localidad de Engativá como de Fontibón, se destaca por una considerable organización y capacidad de movilización social alrededor de los temas locales y en especial en lo referente al Aeropuerto El Dorado (AED), lo que la convierte en un interlocutor válido frente a las transformaciones que la localidad y en particular el AED y su entorno tendrán en los próximos años.



Fuente: fotografías tomadas por el equipo consultor CID, líderes comunitarios de la localidad de Engativá, participando del taller realizado bajo la metodología metaplan, 2010.

Como resultado de los talleres realizados, se identificó como la preocupación más importante de la comunidad, la compra de sus predios a precios justos. En la percepción de la comunidad los precios justos incluyen el reconocimiento de compensaciones por los costos del desplazamiento y el desarraigo que trae consigo la relocalización de las viviendas; reconocimiento del carácter productivo de las viviendas que genera ingresos alternativos a las familias; indemnizaciones por los daños que causa la contaminación auditiva del AED, esto es, una forma de pago de una “servidumbre por ruido”; valoración comercial del precio de las viviendas reconociendo las expectativas de valorización por las inversiones previstas en el entorno, o reparto equitativo de las plusvalías. Estos valores son reclamados por las comunidades por sobre el precio comercial actual de las viviendas.

consensuado, justo e incluyente, frente a la dinámica actual de incertidumbre de las políticas públicas sobre la relocalización de la población. Mientras tanto la comunidad reconoce el proceso de desplazamiento de los moradores por efectos del mercado, mediante la venta individual de los predios a empresas comerciales e industriales que cuentan con la información, los recursos financieros y la capacidad de invertir para anticipar las futuras plusvalías.

En suma, las comunidades reclaman con prioridad el diseño de una “solución inmobiliaria” de carácter participativo,

De manera específica los grupos consultados solicitaron a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico la realización de un estudio independiente sobre el precio del suelo en el área de afectación prioritaria (la cual suponen mayor a la estimada en principio por la Secretaría Distrital de Planeación en el anteproyecto de Documento Técnico de

Soporte (DTS de la OEFAE) y sobre alternativas de gestión inmobiliaria en el área que permita cumplir los objetivos de la OEFAE con sentido de inclusión social y participación comunitaria. Al respecto se debe evaluar dicha solicitud de manera articulada con la SDP y la ERU, bajo el entendido que dichos temas son competencia de estas entidades.

Otras demandas de carácter transversal de la comunidad formuladas al Estado fueron:

- La implementación de programas de asistencia integral que respondan a la “deuda social” existente con la comunidad y que involucra, por ejemplo: equipamientos y servicios en materia de salud, turismo y recreación (parques, hospitales y servicios conexos).
- La necesidad de programas de formación empresarial, capacitación y asociatividad (para aprovechar oportunidades generadas por las transformaciones en el AED).
- La obligación de conservar y proteger los humedales en el entorno del AED.
- La necesidad de una interlocución ágil y transparente con la administración distrital y nacional, con información oportuna y veraz para la toma de decisiones por parte de la comunidad afectada y la localidad en general.

De otro lado, la expresión de los grupos focales de la comunidad consultados en los talleres, en relación con la percepción de futuro de su localidad, las posibilidades de proyectos productivos y las solicitudes a los entes públicos y privados relacionados, se puede resumir en lo siguiente:

5.1.1.1. *Escenarios de futuro de la localidad de Engativá y Fontibón*

A la pregunta sobre escenarios de futuro (a 20 años) en los usos del suelo del área de afectación prioritaria, los grupos focales de Engativá y Fontibón contestaron así:

En Engativá, 7% cree que “la zona **mantendrá un uso residencial y mixto**, similar al uso actual”. En Fontibón el 16.7% tiene esa percepción. 40% de los participantes en Engativá cree que “la zona se concentrará en equipamientos logísticos, transporte y servicios complementarios a la operación aeroportuaria, **sin excluir** el uso habitacional. 41.7% tiene igual percepción en Fontibón.

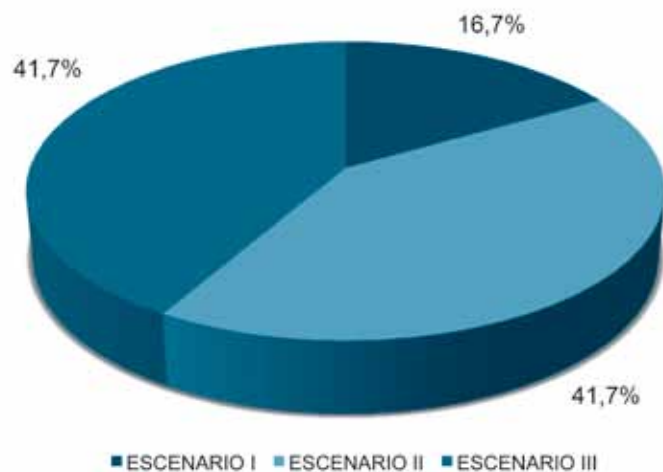
En Engativá el 53% estima que “la zona se concentrará en desarrollos productivos, logísticos, transporte, servicios e industrias de alta tecnología, **con exclusión** del uso residencial”. 41.7% en el caso de Fontibón. (En las dos localidades no hubo respuestas marcando “otros usos posible”). (Gráficos 59 y 60).

Gráfico 59.
Escenarios de Futuro de la Localidad de Engativá y Fontibón



Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Engativa y Fontibón, realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

Gráfico 60.
Escenarios de Futuro de la Localidad de Engativá y Fontibón



Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Engativa y Fontibón, realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

Las anteriores respuestas denotan que la población del área de afectación prioritaria de la OEFAE, en una proporción mayor al 42% cree que las transformaciones en curso en el área del AED conducirán de forma inevitable a un desplazamiento de la población residente. Sorprende que, en consecuencia, casi el 58% asume que la población residente podrá convivir con las nuevas inversiones en plantas industriales, desarrollos logísticos, de transporte y de servicios a la industria aeroportuaria, inversiones que están en ejecución o que son previstas por la OEFAE.

Dos aspectos pueden colegirse de la constatación anterior:

Primero, que a pesar del largo período de discusión pública sobre los problemas ambientales del AED y sobre la necesidad de relocalizar a la población residente en su entorno inmediato, a pesar inclusive de los problemas asociados a la creación de la segunda pista y la concesión a OPAIN para gestionar el AED, la mayoría de la población residente no tiene certeza de si va a ser desplazada de sus residencias, ya sea por el mercado o por un plan gubernamental de relocalización. Esto puede deberse a desconfianza frente al discurso institucional sobre modernización del AED y la reclamada adecuación del área circundante para logística e industria aeroportuaria. Como los consultados son líderes locales, no es posible asumir que se trata de mero desconocimiento de la dinámica local y regional. Esta conclusión permite recomendar a las entidades públicas relacionadas con la OEFAE una gestión institucional más concertada y confiable frente a la comunidad, así como mayor información y pedagogía social comunitaria.

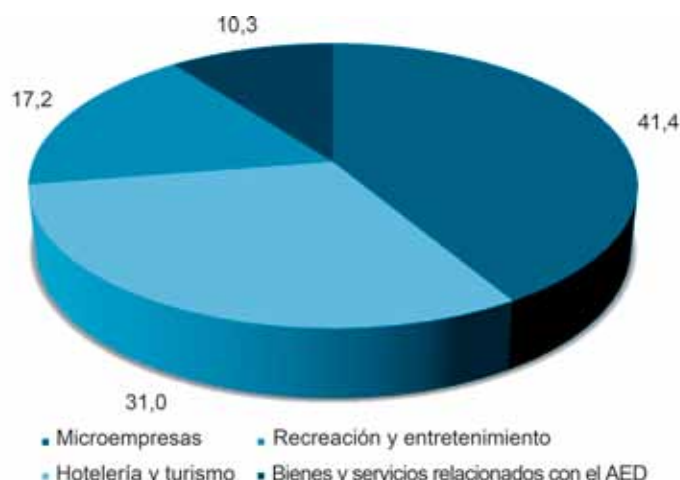
Segundo, como se constató en los talleres con los grupos focales y en las múltiples entrevistas con líderes sociales y autoridades locales, el objetivo fundamental de la comunidad del área de afectación prioritaria del OEFAE es lograr una “solución inmobiliaria”, esto es, vender los predios por un precio justo. No obstante, la lectura de la percepción de futuro de la comunidad permite reconocer que una porción significativa de los pobladores cree que permanecerá en el área (58%). Aunque en la práctica, si se realizan las inversiones previstas en el AED por parte del POT, del proyecto de OEFAE, de los gobiernos nacional, distrital, departamental de Cundinamarca (como se deriva del diagnóstico, capítulo 1) y la inversión consiguiente del sector privado, lo más probable es que la gran mayoría de los residentes serán relocalizados, en todo caso es razonable estimar que un grupo significativo de los actuales residentes estarían dispuestos a permanecer y, más aún, a vincularse a proyectos productivos asociados a las transformaciones en curso en el AED. Esta es la población que puede ser objeto de los proyectos, programas y políticas formuladas en el presente estudio.

5.1.1.2. Identificación de ideas de proyectos productivos por parte de los grupos focales.

Las ideas de proyectos productivos identificados por parte de los grupos focales consultados en Fontibón y Engativá se pueden agrupar en 4 categorías: i) microempresas, ii) hotelería y turismo, iii) recreación y entretenimiento cultural, y iv) bienes y servicios relacionados directamente con el AED. Se destaca que en ambas localidades los proyectos relacionados con microempresas y hotelería y turismo involucran más del 50% de las ideas de proyectos identificadas por la comunidad.

Para el caso de Fontibón, según los líderes locales, las mayores oportunidades identificadas por la comunidad se concentran en la categoría microempresas (41,4%) y hotelería y turismo (31%) (Gráfico 61).

Gráfico 61.
Ideas de Proyecto Identificadas por la comunidad de la localidad de Fontibón



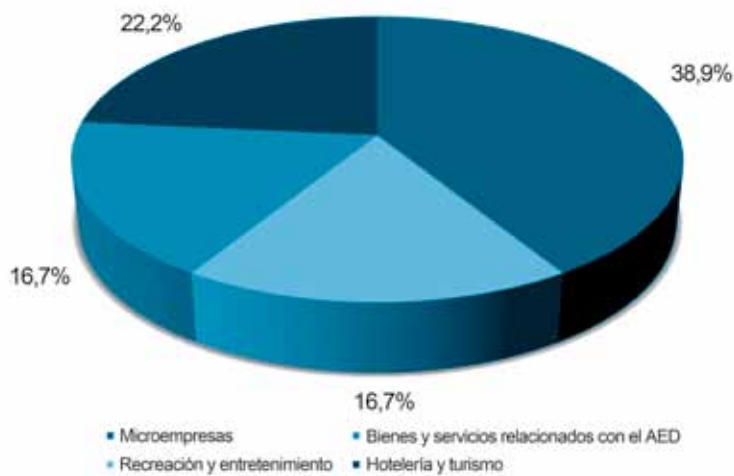
Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Fontibón, realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

En el ámbito microempresarial se destacan las ideas de proyectos sobre producción y comercio de artesanías (creación de un eje comercial artesanal y gastronómico, galerías de arte popular y artesanal en Fontibón), reciclaje y manejo de residuos, y el desarrollo de agricultura urbana.

En el sector de hotelería y turismo se identifican proyectos como la conformación de una red de hostales «familiar-típico», con servicios conexos de calidad (restaurante, lavandería); proyectos de entretenimiento y cultura que rescaten y visibilicen el patrimonio cultural de la localidad (cultura ancestral, caminatas urbanas y ecológicas, deporte, danzas) y proyecto de “bici-turismo” en zona de interés.

Para el caso de Engativá, los líderes locales identificaron de igual forma las mayores oportunidades en las categorías de microempresas (38.9%) y hotelería y turismo (22,2%) (Gráfico 62).

Gráfico 62.
Ideas de Proyectos identificadas por la comunidad de la localidad de Engativá



Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Engativa, realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

En el sector microempresarial se destacan proyectos relacionados con la transformación de madera, servicios y procesamiento de alimentos, servicios profesionales especializados, proyecto en manufactura de cueros, confecciones, reciclaje y manejo de residuos.

En el sector de hotelería y turismo se identifican proyectos en transporte turístico ejecutivo y eco turístico, conformación de una red hotelera y de servicios conexos desde una 1 hasta 5 estrellas, y otras ofertas turísticas y ecoturísticas para el aprovechamiento de los humedales y otras zonas de interés.

En conclusión, los líderes sociales consultados en las dos localidades formulan ideas de proyectos productivos no muy distintas a las actividades productivas ya existentes en el área, actividades en general que requieren bajos montos de inversión en capital y pocos conocimientos especializados.

Como se constató en el Capítulo 2, de diagnóstico, el tejido empresarial existente en el entorno del aeropuerto, correspondiente a las viviendas con actividades productivas, no está orientado a la industria aeroportuaria. En el presente ejercicio, si se exceptúan las propuestas de proyectos asociadas a turismo e industria gastronómica para pasajeros de bajos ingresos, y las asociadas a aprovechar la oferta ambiental de las localidades, las ideas productivas expresadas en muy poco se orientan a vincularse a las cadenas de valor propias de las inversiones en logística o de la industria y servicios aeroportuarios.

De lo expuesto se sigue, en la perspectiva de las políticas públicas, que si se trata de procurar que parte de las ganancias en economías de aglomeración que se presentarán en el AED sean capturadas por los actuales residentes de las áreas de afectación prioritaria de la OEFAE, mediante proyectos productivos, la Administración distrital y en particular la SDDE deben concentrar sus políticas y programas en contribuir a resolver las carencias de las unidades productivas locales. Vale decir, las políticas deben atender la falta de capital de inversión, la precaria formación especializada del capital humano, la falta de información sobre las oportunidades empresariales y comerciales asociadas a las cadenas de valor de las industrias que se instalarán en el AED y, no menos importante, a resolver las necesidades de formación empresarial.

5.1.1.3. Demandas de la comunidad hacia los diferentes niveles de gobierno.

El análisis de los resultados obtenidos en los talleres con la comunidad de la localidad de Fontibón y Engativá, permite identificar algunas solicitudes y demandas de carácter prioritario para la población considerada por la OEFAE, a los diferentes niveles de gobierno.

Para el caso del Gobierno Nacional se destaca el necesario reconocimiento de la corresponsabilidad existente en el proceso, manejo e impacto del AED, y en particular la solicitud, a Aerocivil y OPAIN, de asegurar una intervención con equidad y justicia social para la población afectada en ambas localidades.



Fuente: Fotografía tomada por el equipo consultor CID, líderes comunitarios de la localidad de Engativá, participando del taller realizado bajo la metodología metaplan, 2010.



Fuente: Fotografía tomada por el equipo consultor CID, líderes comunitarios de la localidad de Fontibón, participando del taller realizado bajo la metodología metaplan, 2010.

En relación con el Gobierno Distrital, las comunidades identifican la necesidad de definir una instancia de gobierno responsable de interlocutar con la comunidad a nombre del Gobierno distrital, que mantenga debidamente informada a la población sobre el desarrollo, planes, estrategias, proyectos e impactos de la OEFAE. Así mismo, en relación con la venta de sus predios, plantean que la administración distrital promueva un mecanismo de asesoría en materia inmobiliaria, de propiedad horizontal, finca raíz, asociatividad y negociación colectiva, como pueden ser los proyectos de

gestión asociada del suelo, que aseguren garantías para la comunidad involucrada. Como ya se expresó, en el mismo sentido solicitan a la SDDE la realización de un estudio del mercado del suelo en el área de afectación prioritaria de la OEFAE, y

de las consideraciones sobre precio justo de las viviendas. Dicho estudio podría desarrollarse en articulación con la SDP.



Fuente: Fotografía tomada por el equipo consultor CID, identificación de demandas por parte de líderes comunitarios de Fontibón, taller realizado bajo la metodología metaplan, 2010.

Frente a las alcaldías locales de Fontibón y Engativá, solicitan la priorización del tema del AED tanto en la agenda pública, como en las inversiones de la administración. Igual presentaron demandas generales de mayor gestión de las localidades para lograr mejorar las condiciones de seguridad, movilidad y para el fortalecimiento del desarrollo empresarial local.

Entre las solicitudes de la comunidad a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) caben resaltar: garantizar recursos financieros y créditos flexibles para proyectos productivos a través de Banca Capital, y fortalecimiento de capacidades empresariales para la ejecución de proyectos productivos (capacitación empresarial, emprendimiento, bilingüismo, alianzas con el sector privado).

En los Anexo 28 y 29 se presentan las solicitudes y demandas puntuales recogidas como resultado de los talleres realizados con líderes comunitarios en las localidades de Fontibón y Engativá.

En el caso de Fontibón es evidente la existencia de altas expectativas por parte de la comunidad frente al papel que puede tener la SDDE en la zona, principalmente en: capacitación, formación, financiación, asistencia técnica y emprendimiento local. Y en alternativas que pueden facilitar la participación de la población en las oportunidades generadas por las transformaciones del AED (Gráfico 64).

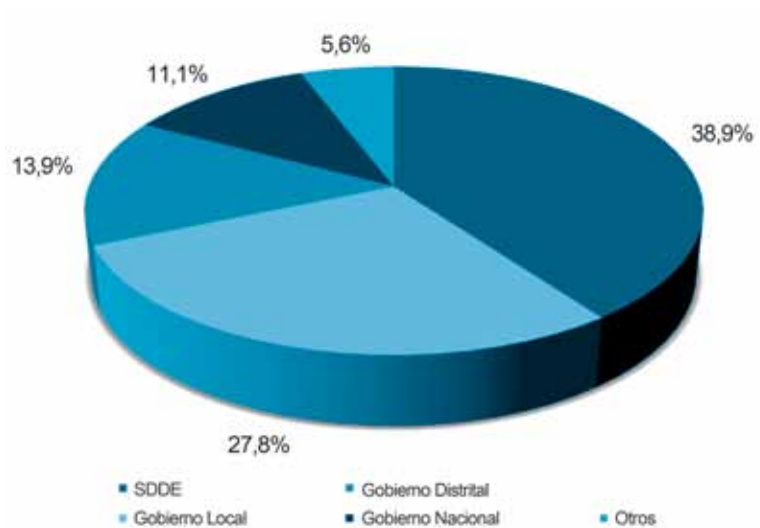
Otras demandas hacen relación con el papel del sector industrial de la localidad y la contaminación ambiental, así como el apoyo de la gran industria a la micro y pequeña empresa, para asegurar la sostenibilidad de los proyectos productivos (Gráfico 63).

Para la comunidad de Engativá, se identifican mayores expectativas frente al papel del gobierno local (28,6%), en temas como: fomento al desarrollo local de

microempresas, acercamiento a las comunidades afectadas, promoción de la escolaridad y apoyo a profesionales y técnico en servicios de salud y bienestar social para laborar en la localidad (Gráfico 64).

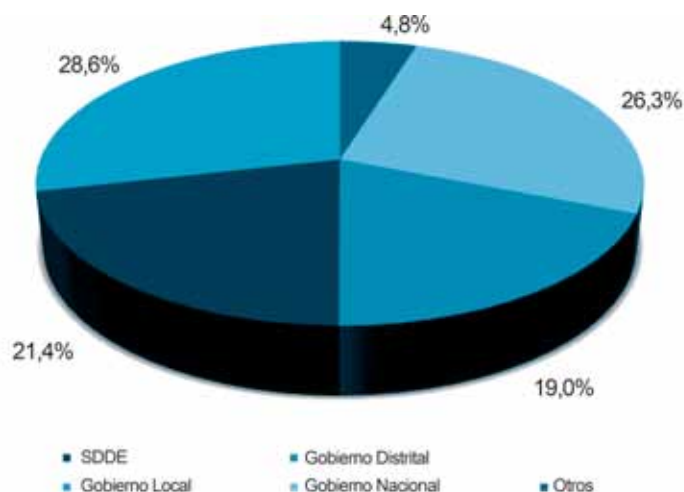
La comunidad de Engativá le otorga gran importancia a la necesidad de atender la población afectada por el ruido en el AED, así como a la necesidad de profundizar la unidad y solidaridad de la población, para actuar con responsabilidad y sentido de pertenencia por el desarrollo de su localidad y la ciudad, frente a los retos derivados de las transformaciones del AED y la OEFAE (Gráfico 64).

Gráfica 63.
Distribución de las demandas de la comunidad de Fontibón a los diferentes niveles de gobierno y actores locales



Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Fontibón realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

Gráfica 64.
Distribución de las demandas de la comunidad de Engativá a los diferentes niveles de gobierno y actores locales



Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Engativá realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

5.1.2. Los empresarios frente a la OEFAE y las transformaciones futuras del AED.

Aunque en términos generales los empresarios consultados reconocen los beneficios que las transformaciones en el AED pueden generar en el entorno y sobre el clima de los negocios, son bastante críticos frente a la labor de la administración distrital y a los retos que la OEFAE debe enfrentar, en especial en lo relacionado con la relocalización de la población afectada y el cumplimiento de las estrategias y obras proyectadas (vías, equipamientos, regulación) en el POT y en los planes de desarrollo.

Los empresarios consultados reconocen la importancia de la modernización y ampliación del AED para la ciudad y para sus propios emprendimientos. Con todo, señalaron como sus intereses fundamentales la solución al problema de movilidad y la promoción de la actividad industrial ordenada y eficiente, mediante mecanismos como zonas francas, parques industriales, entre otros. Son conscientes que las inversiones públicas y privadas se expresarán en mejoras ostensibles en la rentabilidad de los negocios locales.

A pesar de los esfuerzos del equipo consultor por conocer más de cerca las perspectivas de las empresas localizadas en el entorno al AED, los empresarios fueron reticentes a participar en entrevistas, talleres, sondeos u otros mecanismos, aduciendo razones de tiempo, relativa indiferencia a las transformaciones proyectadas, pérdida de credibilidad en las instituciones distritales u otras.

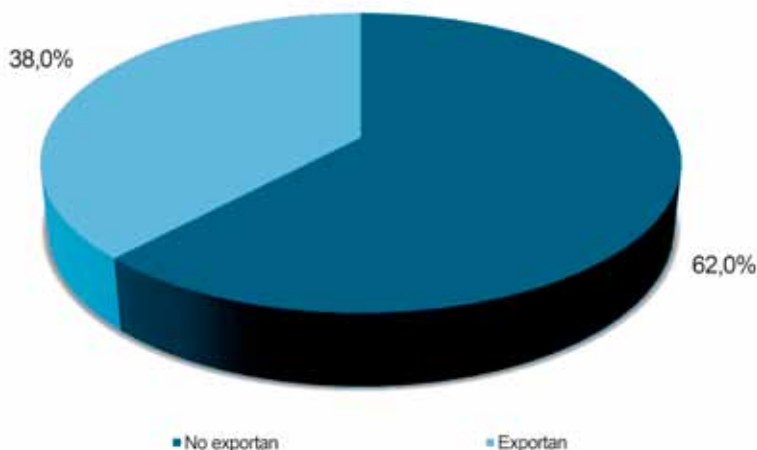
Finalmente se logró realizar dos talleres con empresarios de Engativá y Fontibón, (especialmente los ubicados en la zona industrial de Álamos), cuyos resultados parecen ser bastante representativos de la percepción general del empresariado ubicado alrededor del AED (localidades de Engativá y Fontibón) sobre el futuro de las transformaciones en la zona y los impactos de éstas en su actividades. A continuación se presentan algunos de los resultados del sondeo¹⁵²:

i) Actividad Empresarial

Las empresas auscultadas, en su mayoría desarrollan actividades industriales relacionadas con producción y distribución de alimentos, productos de cartón y derivados, componentes electrónicos relacionados con iluminación, productos cosméticos y estéticos, productos relacionados con energía y telecomunicaciones. La totalidad de las empresas encuestadas emplea trabajadores residentes en la localidad. En promedio el 27,7% de los empleados residen en la localidad de Engativá. En materia de orientación exportadora tan solo el 38% de las empresas afirma haber exportado durante los últimos 4 años (Gráfico 65), y de estas solo el 25% ha utilizado el transporte aéreo para exportar.

152 Como se explicó en una nota anterior, el sondeo de percepción de los empresarios sobre el AED y la OEFAE se realizó entre las empresas, mediante dos talleres de motivación y análisis y luego mediante la aplicación de una encuesta. Los talleres se llevaron a cabo el 28 de enero y el 19 de marzo del presente año, para ello se convocaron 32 empresas de las cuales asistieron a los talleres 15 que respondieron la encuesta. En el ejercicio se destaca la participación de las empresas vinculadas a Asoalamos. La ficha que contiene las preguntas de la encuesta para obtener la percepción de las empresas se presenta en el Anexo 30.

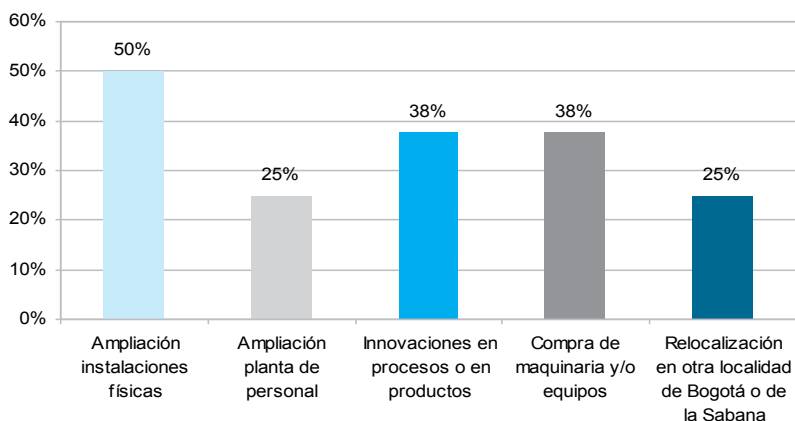
Gráfico 65.
¿La empresa ha exportado durante los últimos 4 años?



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

De otro lado, el 63% de las empresas tiene planeado realizar nuevas inversiones durante los próximos 5 años en la localidad de Engativá, inversiones que se concentrarán en ampliación de instalaciones físicas (50%), innovación en procesos o productos (38%) y compra de maquinaria o equipos (38%) (Gráfico 66). Se destaca que el 25% de las empresas está planeando realizar relocalización de sus instalaciones en otra localidad de la ciudad o en la Sabana de Bogotá.

Gráfico 66.
¿La empresa tiene previstas nuevas inversiones, durante los próximos 5 años, en sus instalaciones localizadas en Engativá?



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

En consecuencia, a pesar de que la consulta a los empresarios se hizo recién la economía nacional y bogotana sufrió los efectos de la crisis financiera internacional (marzo de 2010), los empresarios de Álamos parecen empeñados en mantener procesos significativos de ampliación de planta física y de personal, innovación, y mejoras en maquinaria y equipos. Debe notarse que se trata de empresas orientadas al mercado interno (regional y nacional), aunque un 38% dice haber exportado recientemente¹⁵³. En todo caso muy pocas empresas del área dicen aprovechar su cercanía al AED para exportar por vía aérea.

ii) Los empresarios y la relación con su localidad.

Las empresas, además de contratar fuerza laboral en Engativá, mantienen una alta integración con proveedores y consumidores de la misma localidad, pues la mayoría compra y vende bienes y servicios en la zona (63% y 75% respectivamente) (Gráfico 67). Lo anterior sugiere la existencia de una importante interdependencia empresarial local. Resulta interesante la elaboración de un estudio que indague sobre el grado de profundización de dicha integración para identificar posibilidades de encadenamientos productivos y clusters entre las empresas grandes y pequeñas.

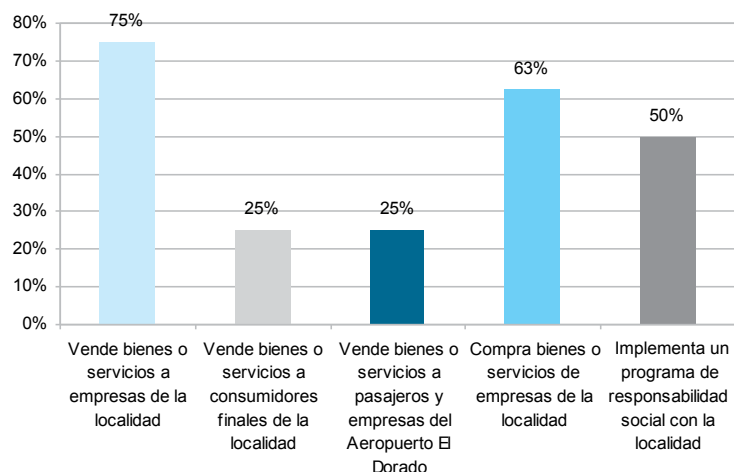
De otro lado, el 75% de las empresas no realiza operaciones que involucren el AED. En consecuencia, parece que la localización en el área cercana al AED responde a algunas ventajas de aglomeración distintas al propio AED¹⁵⁴. No obstante a futuro pueden aprovechar el AED como oportunidad para su actividad productiva.

Finalmente se destaca el compromiso social de las empresas auscultadas, al constatar que la mitad dice contar con programas y/o proyectos de responsabilidad social con la comunidad de la localidad (50%).

153 La encuesta no precisó la importancia relativa de las exportaciones en el total de la actividad económica de las empresas.

154 Seguramente la localización de estas empresas en el área se explica más a otros factores (uso y disponibilidad del suelo, interconexión con la Sabana, equipamientos, infraestructura), que por las ventajas asociadas al AED.

Gráfico 67.
¿Cómo se relaciona su empresa con la localidad?



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

iii) El clima actual y futuro de los negocios en Engativá.

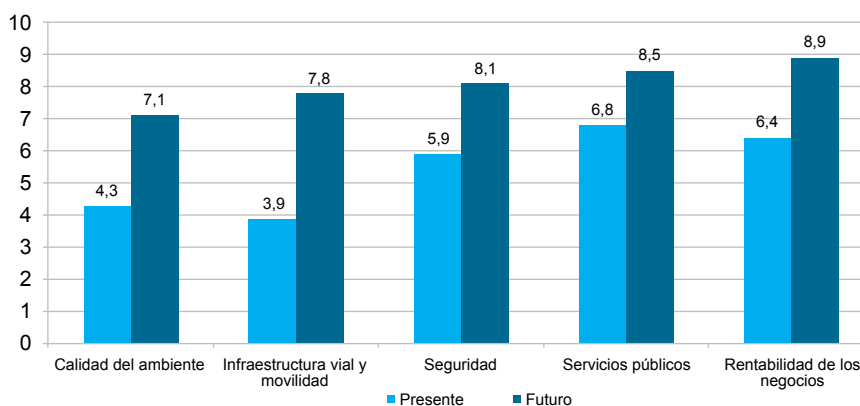
Coincidiendo con las respuestas analizadas en el acápite anterior, cuando se les pregunta a los empresarios por el clima actual y futuro de los negocios y sobre los factores que lo determinan, ratifican las buenas condiciones presentes y las expectativas positivas sobre el futuro.

En el presente el factor que es valorado por los empresarios como más positivo es el de los “servicios públicos” (6.8 en promedio, en un ranking de 1 a 10, donde 10 es la mejor calificación), seguido inmediatamente de la “rentabilidad” (6.4). Los factores críticos son la “infraestructura vial y de movilidad” (3.9) y la “calidad del ambiente” (4.3). La “seguridad” es calificada en un rango intermedio (5.9).

El futuro es visto por los empresarios de Engativá como muy prometedor. La calificación sube en todos los factores y en promedio pasa de 5.46 a 8.08. La mejor expectativa está en la rentabilidad de los negocios que alcanza una calificación de 8.9. El factor donde se espera el mayor progreso es el de “infraestructura vial y de movilidad” que duplica su calificación: pasa de 3.9 a 7.8. Y los empresarios asumen que la calidad del ambiente (ruido) seguirá siendo un lastre para la competitividad local (7.1), aunque tendrá mejoras. Así pues, tenemos que la rentabilidad de los negocios es buena en la presente coyuntura para las empresas de porte mediano en Engativá y se proyecta como un factor positivo que seguramente retendrá y atraerá inversiones en el futuro.

Aunque las empresas consultadas producen en lo fundamental para el mercado interno y sus negocios no están directamente vinculadas al AED, los empresarios confían en que las inversiones en curso en el AED y las que deben hacerse en la malla vial para conectar el aeropuerto con la ciudad, la región y la nación, tendrán un efecto de arrastre positivo sobre la competitividad de la localidad y sobre la rentabilidad de los negocios. Es posible que el empresariado esté percibiendo que las inversiones en infraestructura de transporte y movilidad se reflejarán igualmente en mejoras en la calidad de los servicios públicos y en la seguridad de la localidad, lo cual resulta consistente (Gráfico 68)¹⁵⁵.

Gráfico 68.
Valoración de los factores que establecen el clima actual y futuro (10 años) de los negocios, según los empresarios de Engativá.



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010

iv) Sectores que atraerán inversiones en los próximos años

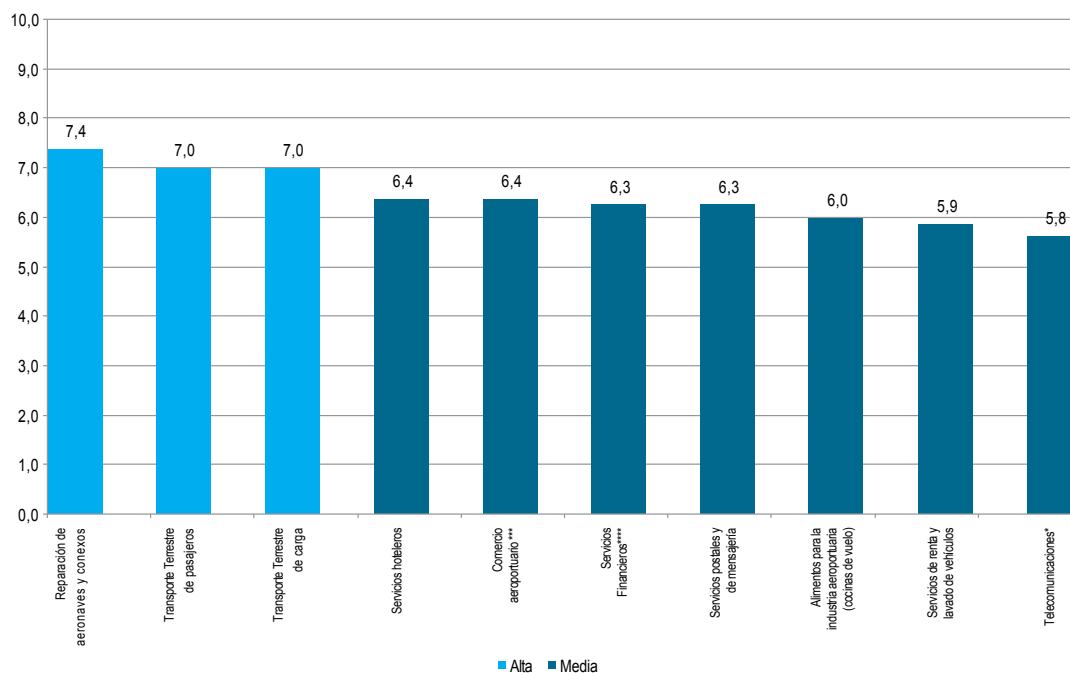
Los líderes empresariales creen que en materia de producción de bienes y servicios asociados a la actividad aeroportuaria, la atracción de inversiones en los próximos 10 años se concentrará de manera “alta” en los segmentos de reparación de aeronaves y conexos, transporte terrestre de pasajeros y transporte terrestre de carga¹⁵⁶. En contraposición, los segmentos identificados como de “baja” atracción fueron: industria textil, servicios vinculados a la recreación, el deporte y el entretenimiento, software y servicios de estética y salud (Gráfico 69 y 70).

155 Los empresarios calificaron de 1 a 10 los factores señalados, siendo 1 la peor nota y 10 la mejor. Dichas calificaciones se agruparon en las siguientes categorías: Positivo (10 a 8.1), Regular (8 a 4.1) y Malo (4 a 1).

156 Los empresarios calificaron de 1 a 10 los sectores señalados, siendo 1 la peor nota y 10 la mejor. Dichas calificaciones se agruparon en las siguientes categorías: alta (7 a 10), media (4 a 6) y baja (1 a 3).

Gráfico 69.

Valoración de los sectores que atraerán inversiones privadas asociadas a la actividad aeroportuaria en los próximos 10 años en Engativá.

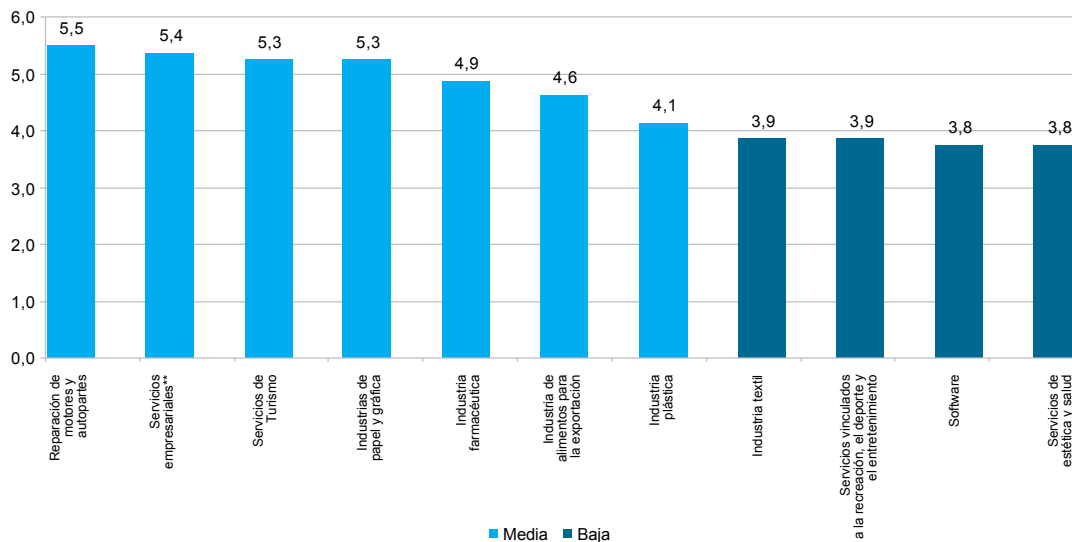


Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

* Call Center. *** Alimentos, restaurantes y cafeterías, confitería, bebidas y tabaco, perfumes y cosméticos, artesanías, artículos de cuero, prendas de vestir, joyería, libros, periódicos y revistas). **** Casas de cambio, cajeros electrónicos, entidades financieras.

Gráfico 70.

Valoración de los sectores que atraerán inversiones privadas asociadas a la actividad aeroportuaria en los próximos 10 años.



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

** BPO, Back Office.

En un rango intermedio de atracción de inversiones fueron clasificados los sectores de reparación de motores y autopartes, servicios empresariales, servicios de turismo, industrias de papel y gráfica, industria farmacéutica, industrias de alimentos para la exportación e industria plástica.

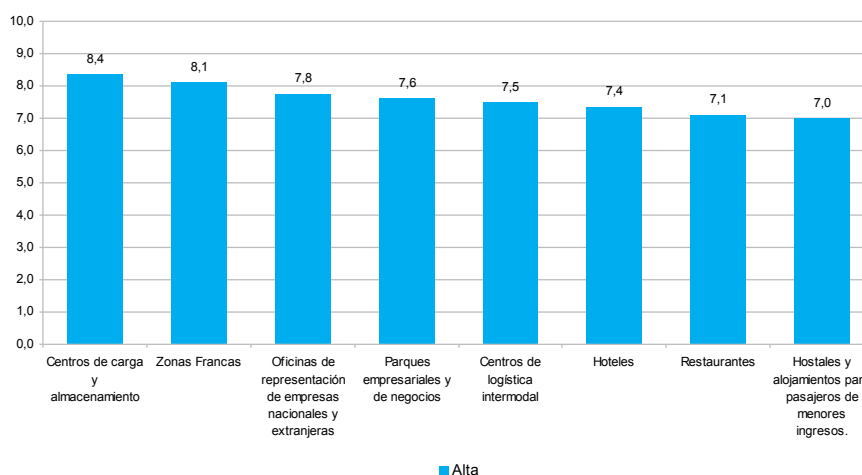
La confianza de los empresarios en que las transformaciones en curso en el AED podrán traducirse en oportunidades de inversión en los segmentos de bienes y servicios clasificados como de “alta” y “media” atractividad, permite identificar los ámbitos en los cuales la SDDE debería centrar las políticas de fomento, en especial a las pequeñas y medianas empresas locales, así como a las famiempresas y microempresas en las que participan o pueden participar los residentes del área de afectación prioritaria en la OEFAE.

Para los objetivos del presente estudio, en la selección final del portafolio de ideas de proyectos productivos que pueden ser objeto de apoyo por parte de la SDDE, se tuvo en consideración la escala de priorización que los empresarios realizaron. Como es obvio, las unidades empresariales pequeñas no cuentan con los recursos de capital, tecnología e información para vincularse a los sectores más prometedores, pero

pueden aprovechar para vincularse en algún lugar de las cadenas de valor como proveedores de insumos o servicios.

De otra parte, en relación con las expectativas de inversiones privadas en equipamientos asociados a la actividad aeroportuaria, los líderes empresariales consideran que dichas inversiones se concentrarán de manera “alta” en la construcción de centros de carga y almacenamiento, zonas francas, oficinas de representación de empresas, parques empresariales y de negocios, centros de logística intermodal, hoteles, restaurantes y hostales para pasajeros de menores ingresos (Gráfico 71).

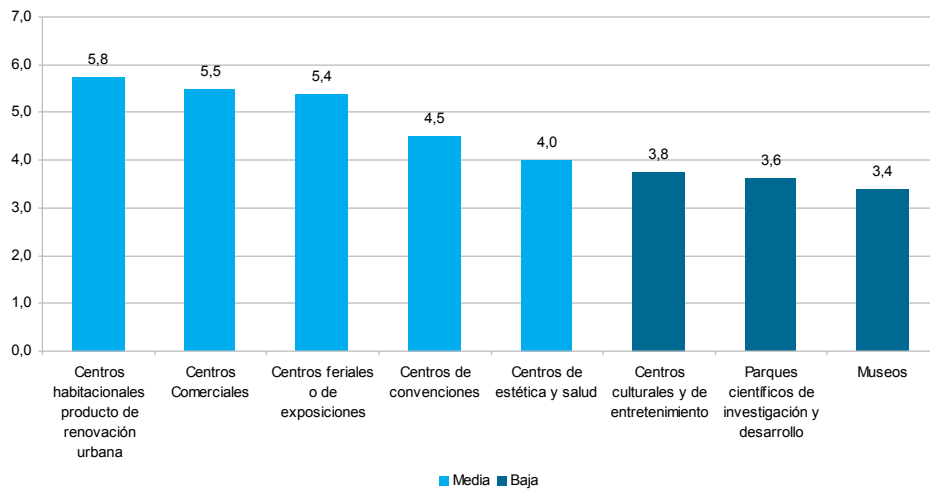
Gráfico 71
Valoración de las expectativas de inversiones privadas en equipamientos asociados a la actividad aeroportuaria en Engativá.



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

En un nivel intermedio de valorización fueron clasificadas las expectativas de inversión en centros habitacionales, centros comerciales, centros de ferias y exposiciones, centros de convenciones y centros de estética y salud. Los empresarios no identifican a los equipamientos relacionados con centros culturales, parques científicos y museos, como sujetos de inversión privada significativa. No obstante, estos últimos equipamientos pueden ser de interés público para apalancar otras actividades y proyectos de la localidad y de la ciudad en general (Gráfico 71 continuación).

Gráfico 71 (continuación).
Valoración de las expectativas de inversiones privadas en equipamientos asociados a la actividad aeroportuaria en Engativá.



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010

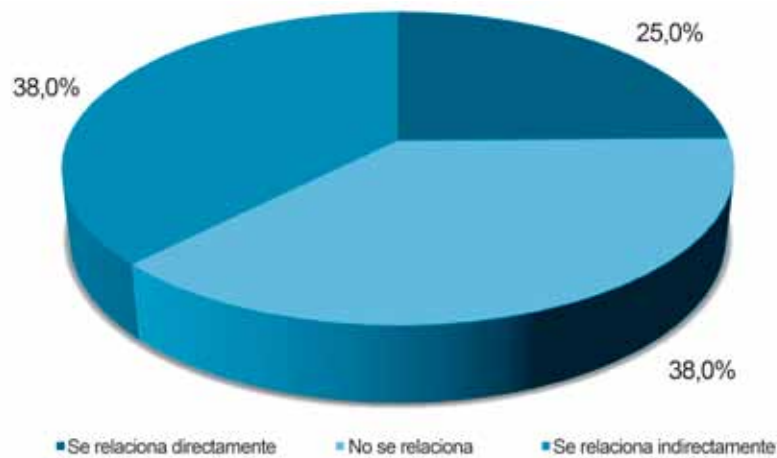
Se puede colegir que los empresarios confirman las expectativas positivas de inversiones en infraestructura productiva en el área del AED, siguiendo los lineamientos de lo que la literatura registra como inversiones prometedoras en los centros aeroportuarios y en las “ciudades aeropuerto”¹⁵⁷. Para efectos de la presente investigación se destaca la importancia que los empresarios le conceden a la construcción de “restaurantes” y “hostales para pasajeros de menores ingresos”. Justo estos dos sectores fueron igualmente reconocidos por las comunidades consultadas de Fontibón y Engativá como prometedores para las unidades económicas del área de afectación prioritaria de la OEFAE.

v) Sector empresarial y el impacto del AED.

Como ya fue referido, de las empresas sondeadas solo el 25% se relaciona directamente con las actividades del AED (Gráfico 72). No obstante, la percepción mayoritaria de los líderes empresariales es que su actividad se verá afectada positivamente por las transformaciones del AED (63%), seguramente por las mejoras esperadas en movilidad y seguridad. Un importante porcentaje de las empresas considera que su actividad continuará siendo igual, independiente de las transformaciones en el AED (38%) (Gráfico 73).

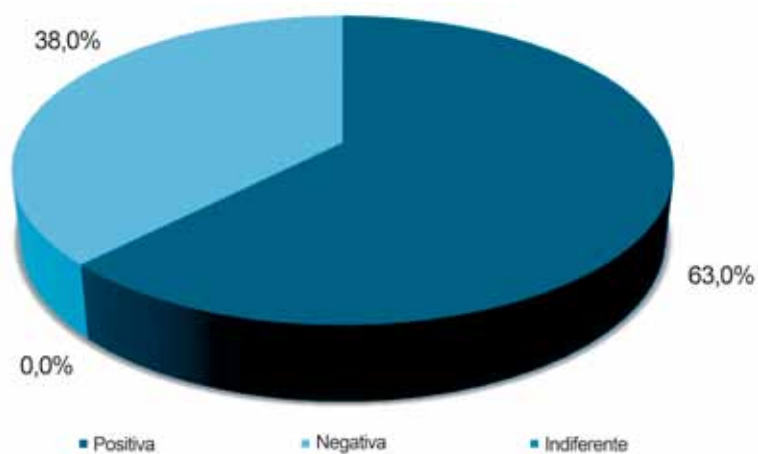
157 Ver al respecto el texto de Güller-Güller, ampliamente utilizado por la Cámara de Comercio de Bogotá y el proyecto MURA.

Gráfico 72
Relación de las actividades de las empresas de Engativá con el Aeropuerto El Dorado



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

Gráfico 73
Tipo de afectación de la actividad productiva de las empresas de Engativá por la modernización del Aeropuerto El Dorado.



Fuente: Sondeo de percepción con empresarios de Álamos, CID, 2010.

vi) Sector empresarial y OEFAE

En relación con la posición de los líderes empresariales frente a la OEFAE, existe una preocupación sustancial sobre el reto que significa para el Distrito Capital la relocalización de la población ubicada en la zona de afectación prioritaria. Un 50% de los empresarios consideran que la relocalización debe hacerse mediante un programa dirigido y financiado por la Administración Distrital, un 38% mediante la dinámica de oferta y demanda del mercado (sin intervención distrital) y un 13%, mediante programas de gestión asociada del suelo.



Fuente: fotografía tomada por el equipo consultor CID, Asamblea Consejo Distrital de Bogotá sobre el AED, realizada en la localidad de Fontibón, 29 de enero de 2010.

En materia de demandas a la SDDE, a otras entidades distritales y a la Alcaldía Local de Engativá, los empresarios generalizaron sus peticiones así: programas de mejoramiento del medio ambiente, programas de fortalecimiento de la seguridad, y un programa integral de movilidad (nuevas vías, reorientación rutas de buses, vías exclusivas para carga, zonas de parqueo, etc.).

5.2. Etapa 2: Propuesta de portafolio de proyectos productivos con potencial desarrollo por parte de grupos de pobladores del área de afectación prioritaria en la OEFAE.

La metodología adoptada para construir el *portafolio de proyectos productivos con potencial desarrollo por parte de grupos de pobladores del área de afectación prioritaria en la OEFAE* incluyó los siguientes aspectos:

- a) Como resultado de la Etapa 1 y gracias a los resultados de los talleres con los grupos focales de líderes comunitarios y con los líderes empresariales. El Grupo Consultor procedió a sistematizar la información y a construir una primera versión del portafolio de proyectos productivos seleccionado.

- b) Posteriormente el portafolio de proyectos preliminar fue discutido con los funcionarios responsables de las direcciones pertinentes de la SDDE y de las entidades adscritas, como con algunos expertos y líderes locales, para confirmar los proyectos que pueden ser objeto de apoyo por alguno de los programas institucionales, los recursos existentes, y la viabilidad de los mismos.
- c) Finalmente el Grupo Consultor procedió a incorporar los compromisos, recomendaciones y sugerencias resultado de las entrevistas y redactó el informe final con las recomendaciones de política pertinentes.

Dicha metodología permite que el portafolio de ideas de proyectos productivos, a desarrollar en el área de afectación prioritaria de la OEFAE, tenga en consideración los aspectos asumidos como prioritarios por las autoridades distritales, nacionales, y departamentales, relacionados con los objetivos de modernización del AED. En especial se tuvo en consideración que estos proyectos resulten compatibles con los objetivos propuestos por el MURA, en el sentido de desarrollar el espacio regional del entorno aeroportuario con criterios de sostenibilidad ambiental y asignación del suelo a actividades productivas y de servicios aeroportuarios de talla mundial.

Igualmente, conforme las orientaciones de la SDDE, en el portafolio de ideas de proyectos se mantuvo el criterio de buscar que las inversiones públicas de gran porte que se realizarán en el AED (ver el capítulo 1 de diagnóstico) generen oportunidades no solo a las grandes empresas sino, en lo posible, a las pequeñas y a las unidades económicas familiares y microempresas de los actuales residentes en la zona de estudio. En todo caso se mantuvo el criterio de identificar los proyectos que pueden ser directamente apoyados por los programas institucionales de la SDDE y sus entidades adscritas, con los recursos vigentes y la posible reorientación específica hacia la población de afectación prioritaria en el área de la OEFAE.

Dos aspectos adicionales deben tenerse en consideración, previos al establecimiento del portafolio de ideas de proyectos:

Primero, como quedó explícito en todo el proceso de consulta ciudadana y con las autoridades locales, la prioridad de la población afectada por la contaminación auditiva del AED es obtener de las autoridades una propuesta definitiva de compra de sus predios, esto es, una “solución inmobiliaria” de carácter participativo, consensado, justo e incluyente que permita su relocalización.

En el presente estudio se encontró que si la Administración distrital, en asocio con las autoridades nacionales correspondientes, formula y ejecuta un programa de

relocalización de los residentes del área de afectación prioritaria, muy posiblemente un grupo significativo de pobladores estaría dispuesto a permanecer para aprovechar las oportunidades productivas asociadas a la modernización del AED, si obtiene del Estado el apoyo apropiado.

Segundo, en todo caso se debe tener en consideración que las oportunidades productivas están sujetas a las reglas del mercado, son oportunidades de riesgo y como tales, los resultados financieros son inciertos. Las empresas salen y entran al mercado por múltiples factores, en especial porque la información sobre los mercados es escasa y con alto grado de incertidumbre. Por lo demás, la economía opera en ciclos y la industria aeroportuaria es altamente sensible tanto a los ciclos externos como a los internos.

En adición, el diagnóstico socioeconómico demostró que en la zona objeto de estudio conviven unidades empresariales consolidadas, al lado de un extendido tejido empresarial típico de microempresas, famiempresas y economía informal. Mientras las primeras cuentan con capital, tecnología, escala de mercado e información que les puede permitir aprovechar las oportunidades que presenta el AED, las oportunidades de las pequeñas, micro y famiempresas se concentran en aprovechar algunos encadenamientos productivos promisorios, y en aportar servicios de bajo valor agregado a la industria aeroportuaria, todo en áreas que no requieran altas inversiones de capital, tecnología y gran porte industrial.

Por todo lo anterior, las acciones de la SDDE en ningún momento deben generar falsas expectativas a las unidades empresariales del área en estudio. El riesgo del emprendimiento sigue siendo privado. A la SDDE le corresponde adelantar las acciones especializadas, propias de su competencia, adecuadas a las necesidades de las pequeñas empresas, famiempresas y microempresas de la zona, en procura de compensar las debilidades de las unidades empresariales de menor tamaño, por razones de equidad y eficiencia, pero sin pretender sustituir el riesgo del emprendimiento privado.

En esa perspectiva el portafolio de proyectos parte de reconocer, como se establece en el diagnóstico, que las unidades productivas de área de afectación prioritaria de la OEFAE se caracterizan por tener bajos niveles de financiamiento autónomo (su principal patrimonio son las viviendas cuyo precio de mercado está depreciado por los efectos de la contaminación auditiva, la incertidumbre de las políticas públicas sobre implementación de la OEFAE, y la propia coyuntura depresiva del mercado).

También se registra en el diagnóstico que el tejido empresarial del área, típico de unidades productivas que utilizan la vivienda familiar, se concentra en comercio

(41,6%) y servicios (35,2%) de bajo valor agregado, y en menor proporción en industria (10,6%), en todos los casos de nula o muy poca vinculación con la industria aeroportuaria. La reorientación de este tejido empresarial hacia la industria y los servicios aeroportuarios de alta gama es una gestión heroica. Sólo en casos puntuales y mediante la adopción de políticas y programas de apoyo institucional, como los enunciados más adelante, es posible crear oportunidades de éxito para proyectos productivos “orientados” hacia el AED que aprovechen las cadenas de valor que la industria aeroportuaria está generando.

Teniendo en consideración los aspectos enunciados, el portafolio de ideas de proyectos productivos se construyó a partir de las ideas de proyectos que la comunidad y el empresariado identificaron. Luego se descartaron las ideas de proyectos que no cumplían los criterios técnicos antes enunciados. Por último se dejaron exclusivamente las ideas de proyectos que los funcionarios de la SDDE consideraron pueden ser objeto de apoyo por parte de los programas institucionales existentes o mediante la reorientación de los mismos para atender las demandas de las comunidades.

El listado de ideas de proyectos puede ser agrupado en cuatro categorías: bienes y servicios relacionados con el AED, recreación y entretenimiento cultural, hotelería y turismo, y microempresas, que se describen a continuación:

- **Bienes y servicios relacionados con el AED:** agrupa los proyectos relacionados directamente con la operación, administración y funcionamiento del aeropuerto, buscando aprovechar las posibilidades generadas por la ampliación y modernización del AED. Proyectos como el centro de formación y capacitación relacionado con la operación del AED, el parqueadero y auto-lavado comunitario, las cooperativas de seguridad o el centro de monitoreo ambiental local se encuentran en esta categoría. De acuerdo con la metodología de Güller – Güller (2002) dichas actividades se circunscriben a las actividades principales (operación) o relacionadas con el aeropuerto.
- **Recreación y entretenimiento cultural¹⁵⁸:** agrupa los proyectos relacionados con empresas y actividades culturales y de entretenimiento público. Hacen parte de esta categoría, el proyecto de formalización de industrias culturales (danza, teatro, coros, marionetas, folklore, arte público) e identificación de espacios culturales (museos, centros culturales y de diversidad),

158 Las autoridades locales y los líderes comunitarios consultados en ambas localidades destacaron tanto la fortaleza existente en materia de industrias culturales relacionadas con danza, música, teatro y otras expresiones culturales, como la necesidad de generar y consolidar espacios y oferta de entretenimiento cultural, para la comunidad residente como para potenciales turistas.

y el proyecto de formación y capacitación de grupos de entretenimiento y recreación en parques y espacios públicos locales. De acuerdo con la metodología de Güller – Güller (2002) dichas actividades se circunscriben a las actividades que se benefician del aeropuerto.

- **Hotelería y Turismo**¹⁵⁹: agrupa los proyectos relacionados con la prestación de bienes o servicios de la actividad turística y hotelera, incluido el ecoturismo (turismo de naturaleza). El objetivo de esta categoría es apoyar, conjuntamente con las alcaldías locales, la diferenciación e identificación turística de las localidades mediante la conformación de una oferta cultural (gastronomía, folklore, centros históricos, otras expresiones culturales), de infraestructura hotelera (red de hostales) y otros servicios conexos, que acompañados de proyectos de renovación urbana, recuperación del espacio público, protección y mejoramiento de los humedales, entre otros, permita a largo plazo consolidar zonas de estas localidades como turísticas. De acuerdo con la metodología de Güller – Güller (2002) dichas actividades se circunscriben a las actividades orientadas al aeropuerto.
- **Microempresas**¹⁶⁰: agrupa los proyectos relacionados con la producción, transformación, comercialización y/o distribución de productos agroindustriales, y tiene como objetivo apoyar y fortalecer los procesos que vienen adelantando las famiempresas y microempresas de las localidades de Engativá y Fontibón para la consolidación de sus emprendimientos, en especial en los sectores de cuero, textil – confecciones, artesanía, joyería y alimentos. De acuerdo con la metodología de Güller – Güller (2002) dichas actividades se circunscriben a las actividades que se benefician del aeropuerto.

A continuación se enuncian las ideas de proyectos e inmediatamente se presentan unas fichas explicativas de los mismos:

5.2.1. Ideas de proyectos asociados a bienes y servicios relacionados con el AED.

1. Proyecto comunitario y pedagógico de monitoreo y control ambiental en el AED y su entorno (ruido, humedales, polución y desechos y residuos tóxicos).

159 En las localidades de Fontibón y Engativá existe una serie de Moteles, algunos de los cuales han venido transformándose para albergar turistas, lo que ha implicado la demanda de servicios conexos a la cadena hotelera (lavandería, restaurantes, y potencialmente alguna oferta cultural y recreativa). A pesar de ello se debe destacar que en la zona persiste una importante demanda de turismo sexual.

160 La comunidad de Fontibón y Engativá tradicionalmente ha liderado emprendimientos en materia de textiles y confecciones (satélites), transformadores y comercializadores de alimentos, manufacturas en cuero, artesanías en madera, pintura y cerámica, joyería, metalmecánica (autopartes) y construcción.

2. Centro de formación técnica y tecnológica para la industria aeronáutica y la operación del AED.

3. Proyecto centro integral de parqueadero (parking, valet parking) y lavado de vehículos administrado por la comunidad, con servicios de transporte al AED (cooperativas), en la zona de afectación prioritaria del AED.

Ideas de proyectos asociados a recreación y entretenimiento cultural.

4. Grupos de entretenimiento y recreación en parques y otros espacios públicos y turísticos de la ciudad.

5. Proyecto de formalización de industrias culturales (danza, teatro, coros, títeres, folklore, cine y TV, producción de medios audiovisuales, prensa escrita, publicidad) y espacios culturales (museos, centros culturales).

Ideas de proyectos asociados a hotelería y turismo.

6. Red de hostales, turismo de paso y *cluster* hotelero de una a tres estrellas, para turistas de ingresos medios y bajos, estudiantes y *backpackers*.

7. Ruta de turismo gastronómico (comida típica con certificación de calidad).

8. Proyecto de construcción, implementación y administración de una ruta de turismo y naturaleza en bicicleta.

9. Proyecto de observación de flora y fauna de la Sabana.

10. Proyecto de turismo y naturaleza (caminatas, observación de humedales, cultura ancestral) en la localidad, la ciudad y la Sabana.

11. *Outsourcing* de servicios al *cluster* hotelero (lavandería, entretenimiento, transporte, lencería, ropa de cama).

Ideas de proyectos asociados a microempresas.

12. Reciclaje de residuos sólidos y manejo de residuos peligrosos generados por el AED y las industrias del entorno.

13. Galerías y muestras de arte y de artesanías.

14. Cooperativa de transporte para pasajeros y funcionarios del AED.

15. Proyecto de cadena de restaurantes de comida típica nacional con estándares de calidad.
16. Proyecto de ferias artesanales y comerciales transitorias.
17. Proyectos de producción, manejo y comercialización de alimentos (tenderos, plazas de mercado, productores y transformadores de alimentos), según demanda local y oferta especializada de los municipios de la Sabana (MEGA).
18. Proyectos de apoyo a empresas de manufactura de cueros y textil a la moda (maletas, zapatos, tejidos y otros accesorios de viaje) para el *cluster* hotelero.
19. Proyectos de apoyo a pequeños artesanos y oficios ancestrales (joyería, madera, tejidos, artesanía contemporánea y *souvenirs* para pasajeros AED).
20. Proyectos de asistencia técnica, información y crédito dirigido a pequeños exportadores.
21. Proyectos de mejoramiento empresarial y tecnológico para talleres de metalmecánica y autopartes.
22. Empresa de seguridad para el AED y sectores industriales aledaños.

5.2.2. Fichas explicativas de las ideas de proyectos de potencial ejecución por pobladores residentes en el área de afectación prioritaria de la OEFAE.

Categoría	Bienes y Servicios relacionados con el AED
Nombre de proyecto	1. Proyecto comunitario y pedagógico de monitoreo y control ambiental en el AED y su entorno (ruido, humedales, polución y desechos y residuos tóxicos).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Instrumentos aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación).
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Ambiente, CAR, SENA, Gobernación de Cundinamarca, Aerocivil, municipios vecinos (centralidad aerópolis), Alcaldía local de Fontibón y Engativá, Secretaría Distrital de Educación.
Sectores privados relacionados	OPAÍN, CCB, otras organizaciones ambientales.
Objetivo	Generar mecanismos para la protección y sostenibilidad del medio ambiente y de los recursos naturales de las localidades de Fontibón y Engativá.
	Posicionar a la comunidad como protagonista y garante del medio ambiente local.
	Fortalecer la formación y capacitación en monitoreo ambiental y cuidado del medio ambiente, con el fin de crear un cuerpo de monitoreo y manejo ambiental liderado por la comunidad de Engativá y Fontibón.
	Promover la creación de empresas de servicios ambientales locales.
	Favorecer la gestión concertada de los conflictos ambientales del AED mediante la participación de la comunidad, la Administración pública, los empresarios y la academia.
Caracterización general	Una primera etapa en el desarrollo del proyecto sería la formación y capacitación en habilidades y monitoreo ambiental con las comunidades de las localidades de Fontibón y Engativá que ya están trabajando de manera organizada en los humedales y otros ecosistemas de la zona.
	La alta sensibilización de la comunidad, las autoridades y las empresas locales sobre los problemas ambientales puede ser aprovechada de forma positiva mediante proyectos comunitarios con responsabilidad social empresarial.

Categoría	Bienes y Servicios relacionados con el AED
Nombre de proyecto	2. Centro de formación técnica y tecnológica para la industria aeronáutica y la operación del AED.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Competitividad Región Capital, Invest in Bogotá, Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial.
Otros sectores públicos relacionados	SENA, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Secretaría Distrital de Educación, SDP, Alcaldías locales de Fontibón y Engativá, Ministerio de Educación, Aerocivil, ICETEX, Colciencias.
Sectores privados relacionados	OPAIN, centros de formación técnica y profesional relacionados con la industria aeronáutica, empresas localizadas en el entorno de la AED, CCB.
Objetivo	Conformar un centro de capacitación técnica y tecnológica que permita responder a la demanda laboral de la industria aeronáutica y la relacionada con la operación y administración de industrias aeroportuarias.
	Generar alternativas educativas para el aprovechamiento de las oportunidades en materia de empleo dadas por las transformaciones del AED y la localización de nuevas empresas de bienes y servicios.
	Promover la creación de un cluster educativo (técnico, profesional) para la aerópolis.
	Posicionar a Bogotá y al AED como un centro especializado con talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves de nivel intermedio
Caracterización general	Existen entidades educativas que lideran procesos de capacitación en actividades relacionadas con la aviación y varios centros educativos ya cuentan con algunas carreras técnicas y profesionales relacionadas que podrían vincularse al diseño y formulación de un plan educativo que responda a la demanda laboral generada por la industria aeronáutica. De acuerdo al análisis de CARROLL, Salvador, Study of Professional Profiles and Training Needs of the Aerospace sector Within the Framework of the Aerospace Park of Catalonia, ARC, UE, 2007, se pueden visualizar algunas actividades que son potencialmente demandadas por la industria y la operación misma del aeropuerto: directores de operaciones, directores de proyecto, coordinadores de proyecto, directores y coordinadores de tecnologías de la información, ingenieros y técnicos electrónicos y eléctricos, metalmecánicos, analistas de datos, ingenieros en software y hardware, desarrolladores y programadores, especialistas en calidad y seguridad, directores y técnicos en compras, técnicos de mantenimiento, ingenieros y técnicos mecánicos, técnicos en ensamblaje, ingenieros y técnicos en producción, atención al cliente, especialistas en servicios de comunicaciones, publicidad, diseño, entre otros.
	El MURA propone desarrollar en Madrid, Cundinamarca, un centro educativo como el propuesto en esta idea de proyecto. La comunidad consultada sugiere aprovechar la existencia de mano de obra, talleres, centros educativos, incluyendo la Universidad Distrital, para crear también en las localidades de Fontibón y Engativá.

Categoría	Bienes y Servicios relacionados con el AED
Nombre de proyecto	2. Centro de formación técnica y tecnológica para la industria aeronáutica y la operación del AED.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES, IDT, Alcaldías locales
Otros sectores públicos relacionados	Aerocivil, SDP, Secretaría de Movilidad, Secretaría Distrital de Ambiente.
Sectores privados relacionados	Sector privado, OPAIN y CCB
Objetivo	Generar oportunidades de empleo vinculadas indirectamente al AED.
	Promover actividades relacionadas con viviendas productivas.
	Generar alternativas productivas para las familias residentes en el área de afectación prioritaria que opten por permanecer.
Caracterización genera	Se plantea la transformación de algunas viviendas en la Zona de Afectación Prioritaria de la OEFAE, en un centro integrado de parqueadero y autolavado, con servicios conexos, como mecánica y transporte al AED, de manera que compita con tarifas, servicio y calidad con los ofrecidos directamente en el AED.
	Se asume que existe un nicho de mercado entre los viajeros ejecutivos que realizan vuelos desde Bogotá con retorno el mismo día o más días, de forma que les resulta rentable menores costos de parqueadero.
	La Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial considera que este proyecto puede ser objeto de formulación y apoyo por parte de la entidad.

Categoría	Bienes y Servicios relacionados con el AED
Nombre de proyecto	3. Proyecto centro integral de parqueadero (parking, valet parking) y lavado de vehículos administrado por la comunidad, con servicios de transporte al AED (cooperativas), en la zona de afectación prioritaria del AED.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES, IDT, Alcaldías locales
Otros sectores públicos relacionados	Aerocivil, SDP, Secretaría de Movilidad, Secretaría Distrital de Ambiente.
Sectores privados relacionados	Sector privado, OPAIN y CCB
Objetivo	Generar oportunidades de empleo vinculadas indirectamente al AED.
	Promover actividades relacionadas con viviendas productivas.
	Generar alternativas productivas para las familias residentes en el área de afectación prioritaria que opten por permanecer.
Caracterización general	Se plantea la transformación de algunas viviendas en la Zona de Afectación Prioritaria de la OEFAE, en un centro integrado de parqueadero y autolavado, con servicios conexos, como mecánica y transporte al AED, de manera que compita con tarifas, servicio y calidad con los ofrecidos directamente en el AED.
	Existe un nicho de mercado entre los viajeros ejecutivos que realizan vuelos desde Bogotá con retorno el mismo día o más días, de forma que les resulta rentable menores costos de parqueadero.
	La Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial considera que este proyecto puede ser objeto de formulación y apoyo por parte de la entidad.

Categoría	Recreación y entretenimiento cultural
Nombre del proyecto	4. Grupos de entretenimiento y recreación en parques y otros espacios públicos y turísticos de la ciudad.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de Pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá Emprende), IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), IPES (programa de capacitación y formación), y Alcaldías Locales.
Otros sectores públicos relacionado	Secretaría Distrital de Cultura y Ministerio de Cultura
Sectores privados relacionados	Cotelco, CCB, otras industrias culturales
Objetivos	Apoyar y promover empresas culturales sostenibles
	Vincular grupos artísticos de jóvenes a los espacios públicos, AED, plazoletas, parques, centros comerciales y otros lugares turísticos masivos de la localidad y la ciudad.
	Ampliar la oferta de espectáculos, entrenamiento y actividades de esparcimiento en la ciudad, con calidad e innovación artística.
	Generar mecanismos de participación, apropiación y cuidado por parte de la ciudadanía de los espacios públicos y la recuperación de otros en desuso.
	Apoyar la generación y vinculación de nuevas actividades culturales a la oferta cultural de la ciudad para turistas de diferentes ingresos.
	Apoyar el aprovechamiento productivo del espacio público.
Caracterización general	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena turística en Bogotá-Región, está conformada por 3730 empresas (91% ubicadas en Bogotá), Concentradas en transformación y prestación de servicios. Dentro de este grupo se destacan no solo las relacionadas con alojamiento sino también las actividades teatrales, musicales, actividades conexas al espectáculo, danza, galerías de arte y otras expresiones artísticas y de esparcimiento. Con relación a las empresas de la cadena de turismo en Bogotá, la CCB identifica en la localidad de Fontibón 162 empresas, de las cuales el 86.4% es micro, el 8% pequeña, el 4.3% mediana, y el 1,2% grande y en la localidad de Engativá 249 empresas de las cuales el 95.5% es micro, el 3.2% pequeña y el 0,8% mediana. Adicionalmente se destaca que la Alcaldía de Fontibón ya viene trabajando de manera relevante con grupos artísticos para vincularlos a actividades locales y eventos públicos.

Categoría	Recreación y entretenimiento cultural
Nombre del proyecto	5. Proyecto de formalización de industrias culturales (danza, teatro, coros, títeres, folklore, cine y TV, producción de medios audiovisuales, prensa escrita, publicidad) y espacios culturales (museos, centros culturales).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de Pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá Emprende), IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), IPES (programa de capacitación y formación), y Alcaldías Locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Cultura y Ministerio de Cultura
Sectores privados relacionados	CCB, Sector privado (El Tiempo, Panamericana, otros medios audiovisuales), Canal Capital.
Objetivos	Formar y capacitar emprendimientos culturales de la localidad, con énfasis en actividades audiovisuales y de prensa escrita.
	Promover el uso de nuevas tecnologías y otros medios contemporáneos de información creación y diseño que permitan la difusión y conectividad local.
	Generar medios que favorezcan la creación artística y cultural, la producción de información y otras expresiones, que apoyen la difusión de la realidad local de interés para la propia comunidad.
Caracterización general	En relación con medios escritos, la revisión de cadenas productivas de la CCB, para el 2004, señala la cadena de papel y artes gráficas como una cadena con potencial desarrollo, al identificar en Bogotá 5340 empresas, concentradas especialmente en el eslabón de transformación-prestación de servicios (edición de revistas, folletos, libros, otras publicaciones, artes, diseño, impresión, tipografía y litografía, entre otros), destacándose la localidad de Engativá con el mayor número de empresas de la cadena (548 de las cuales el 97% son micro). Por su parte, en medios y producción audiovisual no existe información consolidada que permita afirmar algún tipo de potencialidad a nivel local.

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	6. Red de hostales, turismo de paso y cluster hotelero de una a tres estrellas, para turistas de ingresos medios y bajos, estudiantes y backpackers.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (ingles como lengua extranjera para trabajo y Alcaldías locales).
Otros sectores públicos relacionados	SENA, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Corporación Nacional de Turismo, Secretaría Distrital de Turismo
Sectores privados relacionados	Cotelco, agencias de viajes, clouster hotelero, CCB.
Objetivo	<p>Generar alternativas de hospedaje a turistas de ingresos medios y bajos, y turismo de paso.</p> <p>Vincular opciones de hospedaje con paquetes de turismo cultural, rutas de turismo y naturaleza, en la región capital.</p> <p>Promover una red de hostales con estándares óptimos en calidad y servicio a bajo costo, administrados por hogares que hayan sido adecuados, de la zona de afectación prioritaria.</p> <p>Vincular otros servicios producidos en la zona con la cadena hotelera y turística de potencial desarrollo local, consolidando una cadena hotelera local.</p> <p>Generar alternativas productivas para las familias residentes en el área de afectación prioritaria que opten por permanecer.</p> <p>Generar oportunidades de empleo productivo para la población residente.</p> <p>Ofrecer un programa de acogida a turistas de bajos ingresos que están interesados en compartir con las familias de las localidades, su cultura, hábitos gastronómicos y relacionamiento personal, conforme a experiencias similares en el Eje Cafetero y en otros países.</p>
Caracterización general	<p>De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena turística en Bogotá - Región, está conformada por 3730 empresas (91% ubicadas en Bogotá), concentradas en transformación y prestación de servicios (alojamiento, entretenimiento, artes y otras actividades de esparcimiento). Con relación a las empresas de la cadena de turismo en Bogotá, la CCB identifica en la localidad de Fontibón 162 empresas de las cuales el 86,4% es micro, el 8% pequeña, el 4,3% mediana y el 1,2% grande y en la localidad de Engativá 249 empresas de las cuales el 95,5% es micro, el 3,2% pequeña y el 0,8% mediana.</p> <p>El IDT, consultado por los investigadores del CID, manifestó que el proyecto puede enmarcarse en su Programa de calidad y sostenibilidad. En una primera etapa se trataría de ofrecer una asesoría técnica a las familias que la alcaldía local identifique como de interés en el proyecto y, en una etapa posterior, puede ofrecer un proceso de certificación de calidad, para el cual se requiere que los interesados realicen las inversiones mínimas indispensables. El programa inicial de asesoría técnica tiene una duración de 120 horas, distribuidas en cuatro meses; conduce a diplomado y puede iniciar en julio del 2010, para lo cual se requiere que las alcaldías locales soliciten los cupos respectivos.</p> <p>Igualmente la Dirección de Competitividad Región Capital de la SDDE considera que desde el próximo semestre pueden aplicar algunos candidatos al programa de inglés como lengua de negocios, con la participación de las Alcaldías de Fontibón y Engativá, y Aerocivil.</p>

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	7. Ruta de turismo gastronómico (comida típica con certificación de calidad).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Abastecimiento Alimentario (Plan Maestro de Abastecimiento, capacitación y formación en producción, manejo, distribución y comercialización de alimentos), Dirección de Competitividad Bogotá Región (inglés como lengua extranjera para trabajo) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SENA, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Corporación Nacional de Turismo, Secretaría Distrital de Turismo, Secretaría Distrital de Integración Social y Alcaldías de Funza, Mosquera y Facatativá.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales, Cotelco, CCB, Fundecomercio, UGECOL.
Objetivo	Generar alternativas de experiencias culinarias nacionales con calidad y servicio.
	Consolidar una zona gastronómica con calidad para el turismo de paso.
	Fortalecer las capacidades y formación en materia de restaurantes y bares como negocio sostenible.
	Organizar los numerosos restaurantes dispersos en la zona, vinculándolos a un desarrollo planeado de la localidad.
	Generar oportunidades de empleo productivo para la población residente.
	Brindar oportunidades productivas a grupos de población vulnerable como madres cabeza de hogar y desplazados, con conocimientos culinarios típicos o ancestrales.
Caracterización general	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena de alimentos en Bogotá - Región, está conformada por 39.501 empresas (85,9% ubicadas en Bogotá). Las empresas se concentran en comercio al por menor de producto terminado (lácteos, cárnicos, hortofrutícola, grasas) y transformación en establecimientos (restaurantes, panaderías, cafeterías, otros establecimientos). Con relación a las empresas de la cadena de alimentos en Bogotá, la CCB identifica la localidad de Engativá como líder en toda la cadena con 3.593 empresas de las cuales el 95,9% son micros. Para el caso de Fontibón se identificaron 1.563 empresas de las cuales el 91,6% son micro. De estas empresas existe una importante participación de empresas de transformación en establecimiento (restaurantes), que podrían vincularse al proyecto. Sumado a la existencia de numerosas empresas de producción, transformación y comercialización que podrían vincularse a la cadena de restaurantes de la ruta gastronómica.
	El IDT, consultado por los investigadores del CID, manifestó que el proyecto puede enmarcarse en su Programa de calidad y sostenibilidad. En una primera etapa se trataría de ofrecer una asesoría técnica a las familias que la alcaldía local identifique como de interés en el proyecto, y en una etapa posterior puede ofrecer un proceso de certificación de calidad, para el cual se requiere que los interesados realicen las inversiones mínimas indispensables. El programa inicial de asesoría técnica tiene una duración de 120 horas, distribuido en cuatro meses, conduce a diplomado y puede iniciar en julio del 2010, para lo cual se requiere que las alcaldías locales soliciten los cupos respectivos. La Dirección Abastecimiento Alimentario manifestó poder prestar su apoyo mediante los programas de capacitación sobre manipulación, transporte y almacenamiento de alimentos, higiene y nutrición, asesoramiento para la implementación de un modelo de abastecimiento local, acceso a servicios financieros para pequeñas empresas de alimentos, y promoción de redes de oferta y demanda de alimentos para lograr mayor competitividad y redes de tenderos (ya existe un desarrollo liderado por Fundecomercio y UGECO1 en la localidades de Fontibón y Engativá respectivamente).

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	8. Proyecto de construcción, implementación y administración de una ruta de turismo y naturaleza en bicicleta.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (ingles como lengua extranjera para trabajo), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Cultura, IDU, Jardín Botánico, SDA, SDP, ERU, EAAB, Secretaría Distrital de Movilidad; CAR, Alcaldías de Funza, Mosquera y Facatativá; Gobernación de Cundinamarca, Instituto Von Humbolt.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales, Cotelco, CCB, organizaciones ambientales, jóvenes emprendedores.
Objetivo	Generar alternativas de turismo de paso y naturaleza con calidad y servicio.
	Consolidar a largo plazo una zona turística local con aprovechamiento de los ecosistemas (humedales), parques y otros atractivos turísticos existentes en las localidades de Fontibón y Engativá (Jardín Botánico, plazas culturales).
	Recuperar el patrimonio natural y urbano de las localidades de Fontibón y Engativá.
	Promover el turismo sostenible.
	Apoyar la formación y capacitación de personal en empresas de turismo local y regional.
	Explotar la creación del centro de investigación de Flora y Fauna a ubicarse en el Humedal de Capellanía, planeado por la SDP en el documento técnico de soporte de la OEFAE, mediante la oferta de servicios conexos.
	Vincular, conforme lo proyecta el MURA, la interconexión de los humedales Capellanía - Jaboque. Más importante aún, crear conciencia ciudadana sobre la necesidad de proteger los humedales del occidente del AED ante los riesgos de conurbación y deterioro irreversible.
Caracterización general	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena turística en Bogotá - Región está conformada por 3.730 empresas (91% ubicadas en Bogotá), concentradas en transformación y prestación de servicios (alojamiento, entretenimiento, artes y otras actividades de esparcimiento). Con relación a las empresas de la cadena de turismo en Bogotá, la CCB identifica en la localidad de Fontibón 162 empresas de las cuales el 86,4% son micro, el 8% pequeña, el 4,3% mediana y el 1,2% grande; y en la localidad de Engativá 249 empresas de las cuales el 95,5% son micro, el 3,2% pequeña y el 0,8% mediana, estructura que evidencia la existencia potencial de empresas que podrían liderar la implementación y administración de estas rutas con empleo de las localidades de Fontibón y Engativá.
	Bogotá ha creado una amplia cultura de ciclovías y ciclorutas. Aún así los espacios de ciclorutas construidos son insuficientes y las vías habilitadas los feriados, igualmente restringidas, compiten con la movilidad urbana de Bogotá. Este proyecto estaría orientado a involucrar los municipios de la Sabana y a Bogotá, en una estrategia pedagógica de protección de los humedales y de apropiación cultural de la riqueza ambiental circundante por parte de la ciudadanía, mediante el uso de vehículos amigables con el medio ambiente.

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	9. Proyecto de observación de flora y fauna de la Sabana.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (ingles como lengua extranjera para trabajo), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SDP, ERU, SDA, Jardín Botánico, CAR, Gobernación de Cundinamarca, Alcaldías de Funza, Mosquera y Facatativá, Instituto Von Humbolt, Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales o internacionales, Cotelco, CCB.
Objetivo	Generar alternativas de turismo y naturaleza en las localidades de Fontibón y Engativá y la Sabana de Bogotá.
	Consolidar una zona de turismo ambiental que permita aprovechar de manera sostenible los humedales de Capellanía y Jaboque, como quiera que hacen parte de la OEFAE.
	Crear un proyecto de promoción, recuperación, mejoramiento y recreación de los humedales de las localidades entorno al AED y los existentes en la centralidad aerópolis.
	Apoyar la formación, capacitación y certificación de personal en empresas de turismo local y regional, con enfoque medio ambiental.
	Explotar la creación del centro de investigación de Flora y Fauna a ubicarse en el Humedal de Capellanía (Jardín Botánico) planeado por la OEFAE en su documento técnico de soporte, mediante la oferta de otros servicios conexos.
Caracterización general	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena turística en Bogotá - Región, está conformada por 3730 empresas (91% ubicadas en Bogotá). Concentradas en transformación y prestación de servicios (alojamiento, entretenimiento, artes y otras actividades de esparcimiento). Con relación a las empresas de la cadena de turismo en Bogotá, la CCB identifica en la localidad de Fontibón 162 empresas de las cuales el 86,4% es micro, el 8% pequeña, el 4,3% mediana y el 1,2% grande y en la localidad de Engativá 249 empresas de las cuales el 95,5% es micro, el 3,2% pequeña y el 0,8% mediana. A pesar de ello se debe realizar un análisis más detallado de las empresas vinculadas particularmente a actividades de recreación y esparcimiento.

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	10. Proyecto de turismo y naturaleza (caminatas, observación de humedales, cultura ancestral) en la localidad, la ciudad y la Sabana.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (ingles como lengua extranjera para trabajo), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SDP, ERU, SDA, SDC, Jardín Botánico, CAR, EAAB, Gobernación de Cundinamarca, Alcaldías de Funza, Mosquera y Facativá, Instituto Von Humbolt, Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales o internacionales, Cotelco, CCB.
Objetivo	Apoyar la formación, capacitación y certificación de personal en empresas de turismo local y regional, con enfoque medio ambiental.
	Explotar la creación del centro de investigación de Flora y Fauna a ubicarse en el Humedal de Capellanía planeado por la OEFAE en su documento técnico de soporte, mediante la oferta de otros servicios conexos.
	Generar alternativas de turismo y naturaleza en las localidades de Fontibón y Engativá y la Sabana de Bogotá.
	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena turística en Bogotá - Región, está conformada por 3730 empresas (91% ubicadas en Bogotá). Concentradas en transformación y prestación de servicios (alojamiento, entretenimiento, artes y otras actividades de esparcimiento). Con relación a las empresas de la cadena de turismo en Bogotá, la CCB identifica en la localidad de Fontibón 162 empresas de las cuales el 86,4% es micro, el 8% pequeña, el 4,3% mediana y el 1,2% grande y en la localidad de Engativá 249 empresas de las cuales el 95,5% es micro, el 3,2% pequeña y el 0,8% mediana. Aunque no existe una información detallada sobre empresas dedicadas a actividades de entretenimiento y esparcimiento en las dos localidades. Como el proyecto en una primera etapa debería asegurar la capacitación adecuada de guías en turismo y naturaleza, el factor humano para dicha formación puede derivarse del sector informal, que según datos de la SDP, para el 2009, se ubica en las localidades de Fontibón y Engativá en un 27% en promedio.
	El IDT, consultado por los investigadores del CID, manifestó que el proyecto puede enmarcarse en su Programa de calidad y sostenibilidad. En una primera etapa se trataría de ofrecer una asesoría técnica a las familias que la alcaldía local identifique como de interés en el proyecto, y en una etapa posterior puede ofrecer un proceso de certificación de calidad, para el cual se requiere que los interesados realicen las inversiones mínimas indispensables. El programa inicial de asesoría técnica tiene una duración de 120 horas, distribuido en cuatro meses, conduce a diplomado y puede iniciar en julio del 2010, para lo cual se requiere que las alcaldías locales soliciten los cupos respectivos.

Categoría	Hotelería y Turismo
Nombre de proyecto	11. Outsourcing de servicios al cluster hotelero (lavandería, entretenimiento, transporte, lencería, ropa de cama).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad, promoción y emprendimientos turísticos, programa cultura turística, programa de accesibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (inglés como lengua extranjera para trabajo), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SDP
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales o internacionales, Cotelco, CCB.
Objetivo	Generar alternativas de experiencias culinarias nacionales con calidad y servicio.
	Consolidar una zona gastronómica con calidad para el turismo de paso.
	Fortalecer las capacidades y formación en materia de restaurantes y bares como negocio sostenible.
	Organizar los numerosos restaurantes dispersos en la zona, vinculándolos a un desarrollo planeado de la localidad.
Caracterización general	La multiplicidad de bienes y servicios que pueden vincularse al cluster hotelero destaca la potencialidad del proyecto en la generación de empleo y vinculación de empresas y negocios de las localidades. De acuerdo con la CCB (2004), existe una importante cadena de textil confecciones (ropa de cama, pijamas, lencería, bordados) y cuero y calzado (especialmente calzado en tela y plástico), que podría vincularse a la dotación de la cadena hotelera. Existen otros servicios de los cuales no existe información consolidada, pero la observación de campo permite afirmar que pueden ser sectores interesantes de análisis los servicios existentes en lavandería, transporte privado, flores y entretenimiento, ubicados en la localidad de Engativá y Fontibón.
	El IDT ofrece apoyo para la realización de alianzas público - privadas en el marco de la responsabilidad social empresarial, para vincular pequeños productores utilizables por el cluster hotelero ubicado de la centralidad calle 26.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	12. Reciclaje de residuos sólidos y manejo de residuos peligrosos generados por el AED y las industrias del entorno.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SDA, CAR, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, EAAB, UAESP, Secretaría Distrital de Integración Social.
Sectores privados relacionados	Aerocivil, OPAIN e industrias localizadas en el sector del AED, CCB.
Objetivo	Promover la creación de empresas ambientalmente sostenibles y las actividades productivas ecoeficientes. Generar oportunidad de empleo mediante la formación y capacitación en negocios ambientales. Crear oportunidades de gestión social responsable y solidaria por parte de empresas industriales.
Caracterización general	La población residente en el área del AED, las empresas y las instituciones públicas vinculadas al AED son altamente sensibles a los temas ambientales. La industria aeronáutica genera impactos ambientales no sólo asociados al ruido sino a otros residuos altamente tóxicos que requieren manejos especializados. Igual, en el entorno del AED se han localizado empresas que aprovechan las ganancias de localización pero generan residuos contaminantes. Es posible aprovechar productivamente el manejo técnico y especializado de los residuos sólidos y tóxicos por parte de empresas establecidas por residentes de Fontibón y Engativá, si cuentan con el respaldo financiero, técnico y logístico de la Administración distrital.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	13. Galerías y muestras de arte y de artesanías.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Integración Social, Secretaría Distrital de Cultura, Escuela de Artes y Oficios de Bogotá, Artesanías de Colombia, SDP, ERU, DADEP.
Sectores privados relacionados	OPAÍN, ACOPI, CCB, empresarios relacionados con la industria cultural.
Objetivo	<p>Generar dinámicas de asociatividad entre artistas de la localidad para explorar posibles escenarios de muestra y comercialización del arte local (pintura, escultura, otras artes plásticas).</p> <p>Apoyar la visualización y comercialización del arte local para los turistas de paso, en escenarios atractivos y adecuados para tal fin.</p> <p>Posicionar la localidad como centro artístico de calidad.</p> <p>Analizar la puesta en marcha de un <i>show room</i> en el AED o su entorno para la muestra y comercialización de productos artesanales.</p> <p>Crear espacios de recreación, esparcimiento y cultura en las localidades de Fontibón y Engativá para disfrute y auto reconocimiento del patrimonio cultural de las localidades.</p> <p>Promover la recuperación del patrimonio urbano para usos culturales.</p>
Caracterización general	<p>El IDT ha inventariado los sitios de atracción turística y cultural. En el caso de Engativá se destacan: Centro Urbano de Recreación Compensar; el Jardín Botánico José Celestino Mutis; el Monumento Cristóbal Colón e Isabel de Castilla; el Museo de Arte Contemporáneo (Carrera 74 No. 82 A - 81); Parque Humedal Santa María del Lago; Parque San Andrés; Portal de la 80 y la Unidad Deportiva El Salitre.</p> <p>En el caso de Fontibón el inventario del IDT destaca: Casa Cural de Fontibón; Ciudad Salitre sector Occidental; escultura Cabeza Luis Carlos Galán; Escultura Lumbalu; Esculturas Avenida El Dorado; Maloka; parque Sauzalito; puente de San Antonio; Show de fuentes (Maloka) y; Zona Franca.</p> <p>Del inventario anterior queda claro que las dos localidades cuentan con muy precarios espacios simbólicos de reconocimiento e identidad, a excepción tal vez del Jardín Botánico y Maloka, que sirvan como lugares además de esparcimiento y cultura.</p> <p>En consecuencia es necesario que las Alcaldías locales, la Administración Distrital y el Sector Privado promuevan el proyecto de origen comunitario, para fortalecer el sentido de pertenencia de la ciudadanía, recuperación del patrimonio urbano y proyección de los oficios artísticos como negocio sostenible, contribuyendo a generar un clima atractivo para la inversión y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.</p>

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	14. Cooperativa de transporte para pasajeros y funcionarios del AED.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SDP, IDU, Secretaría Distrital de Movilidad.
Sectores privados relacionados	Aerocivil, OPAÍN, CCB, empresas localizadas en el entorno del AED.
Objetivo	Vincular a las cooperativas de transporte privado o público en un modelo de empresa transportadora sostenible que preste servicios al AED, turistas, hoteles e industrias del entorno.
	Promover alternativas de transporte especializado, con calidad y servicio para pasajeros, turistas y otros residentes en la zona del AED.
Caracterización general	El IDT señaló contar con un programa de capacitación y formación turística para conductores de servicio público y privado que puede fortalecer las habilidades de quienes hagan parte del proyecto.
	En la localidad de Fontibón existe una ventaja comparativa en materia de transporte público, intermunicipal y de carga. La cooperativa con mano de obra local tendría como objetivo sería ofrecer un medio de transporte especializado orientado a movilizar la población residente en Engativá y Fontibón que se relaciona con el AED, diferente al transporte público tradicional y a los pasajeros de paso y turistas que quieran aprovechar las ofertas de turismo existente. La relevancia de este proyecto esta soportada por el crecimiento del flujo de pasajeros por el AED ha aumentado en un ritmo mayor al análisis inicial realizado por la Aerocivil para justificar la concesión otorgada a Opain, lo que permite identificar una oportunidad productiva por la demanda incremental de alternativas de transporte, mediante rutas cortas que pueden ser adecuadas a clientes de la zona.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	15. Proyecto de cadena de restaurantes de comida típica nacional con estándares de calidad.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	IDT (Programa calidad y sostenibilidad), Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación), Dirección de Abastecimiento Alimentario (Plan Maestro de Abastecimiento, capacitación y formación en producción, manejo, distribución y comercialización de alimentos) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	SENA.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales o internacionales, Facultades de hotelería y turismo, Centros de educación en culinaria, Restaurantes (Zona G), Cotelco, CCB.
Objetivo	<p>Apoyar la formación y capacitación de técnicos en culinaria con estándares de calidad y servicio.</p> <p>Promover la participación de negocios de alimentos en los nuevos centros comerciales y empresariales a desarrollarse en la zona del AED.</p> <p>Vincular a productores, transformadores y comercializadores a la cadena local de alimentos (restaurantes).</p>
Caracterización general	<p>De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena de alimentos en Bogotá - Región, está conformada por 39501 empresas (85,9% ubicadas en Bogotá). Las empresas se concentran en comercio al por menor de producto terminado (lácteos, cárnicos, hortofrutícola, grasas) y transformación en establecimientos (restaurantes, panaderías, cafeterías, otros establecimientos). Con relación a las empresas de la cadena de alimentos en Bogotá, la CCB identifica la localidad de Engativá como líder en toda la cadena con 3593 empresas de las cuales el 95,9% son micros. Para el caso de Fontibón se identificaron 1.563 empresas de las cuales el 91,6% son micro. De estas empresas existe una importante participación de empresas de transformación en establecimiento (restaurantes), que podrían vincularse al proyecto. Sumado a la existencia de numerosas empresas de producción, transformación y comercialización que podrían vincularse a la cadena de restaurantes y al proyecto de ruta gastronómica.</p> <p>La Dirección Abastecimiento Alimentario manifestó poder prestar su apoyo mediante los programas de capacitación sobre manipulación, transporte y almacenamiento de alimentos, hígienes y nutrición, asesoramiento para la implementación de un modelo de abastecimiento local, acceso a servicios financieros para pequeñas empresas de alimentos, y promoción de redes de oferta y demanda de alimentos para lograr mayor competitividad y redes de tenderos (ya existe un desarrollo liderado por Fundecomercio y UGECOL en la localidades de Fontibón y Engativá respectivamente).</p> <p>El IDT cuenta con un programa de calidad para hoteles, restaurantes y bares, con la certificación respectiva.</p>

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	16. Proyecto de ferias artesanales y comerciales transitorias.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Integración Social, Secretaría Distrital de Cultura, Escuela de Artes y Oficios de Bogotá, Artesanías de Colombia, SDP, Defensoría del Espacio Público, DADEP.
Sectores privados relacionados	CCB, sector privado relacionado con industriales culturales, centros comerciales y grandes superficies.
Objetivo	Generar espacios de comercialización transitoria de artesanos, joyeros y otras actividades comerciales informales.
	Apoyar el aprovechamiento comercial transitorio del espacio público.
	Generar dinámicas de formalización y apoyo empresarial.
	Analizar la puesta en marcha de un show room en el AED o su entorno para la muestra y comercialización de productos artesanales.
	Generar oportunidades de empleo local.
Caracterización general	Las localidades de Fontibón y Engativá afrontan un reto frente a la existencia de empleo informal, según datos de la SDP, el empleo informal para el 2009 se ubica en ambas localidades en un 27% en promedio, algunos de los cuales invaden las áreas del AED generando problemas frente al uso del espacio público y privado. Esta realidad obliga a la adopción de alternativas para la generación de empleos formales. Al respecto el IPES conjuntamente con las Alcaldías locales puede apoyar con sus programas de capacitación y formación de empresas sostenibles y generación de comercios transitorios mediante el aprovechamiento del espacio público (ferias temporales, capacitación empresarial y empleabilidad). Estas alternativas pueden articularse con los numerosos centros comerciales y grandes superficies que atraen consumidores cercanos y de la ciudad.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	17. Proyectos de producción, manejo y comercialización de alimentos (tenderos, plazas de mercado, productores y transformadores de alimentos), según demanda local y oferta especializada de los municipios de la Sabana (MEGA).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación), Dirección de Abastecimiento Alimentario (Plan Maestro de Abastecimiento, capacitación y formación en producción, manejo, distribución y comercialización de alimentos) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Integración Social, Secretaría Distrital de Educación, Alcaldías de Funza, Mosquera y Facatativá.
Sectores privados relacionados	OPAÍN, MEGA, CCB, empresas localizadas en el entorno al AED.
Objetivo	Apoyar a la alcaldía local en la adopción de un modelo de abastecimiento local, como los desarrollados en Ciudad Bolívar.
	Fortalecer la capacitación y formación en materia de producción, manejo y comercialización de alimentos.
	Vincular a productores, transformadores y comercializadores a la cadena local de alimentos y, en una etapa posterior, hacia cocinas de vuelo del AED.
	Generar oportunidades de empleo productivo que a futuro logren mayor valor agregado.
Caracterización general	De acuerdo con la revisión de cadenas productivas realizada por la CCB, para el 2004, las empresas que componen la cadena de alimentos en Bogotá - Región, está conformada por 39.501 empresas (85,9% ubicadas en Bogotá). Las empresas se concentran en comercio al por menor de productos terminados (lácteos, cárnicos, hortofrutícola, grasas) y transformación en establecimientos (restaurantes, panaderías, cafeterías, otros establecimientos). Con relación a las empresas de la cadena de alimentos en Bogotá, la CCB identifica la localidad de Engativá como líder en toda la cadena con 3.593 empresas de las cuales el 95,9% son micros. Para el caso de Fontibón se identificaron 1.563 empresas de las cuales el 91,6% son micro. En consecuencia existe una importante participación de empresas de proveedores de insumo, transformación y comercialización.
	La Dirección Abastecimiento Alimentario manifestó poder prestar su apoyo mediante los programas de capacitación en manipulación, transporte y almacenamiento de alimentos, higiene y nutrición, asesoramiento para la implementación de un modelo de abastecimiento local, acceso a servicios financieros para pequeñas empresas de alimentos, y promoción de redes de oferta y demanda de alimentos para lograr mayor competitividad, y mediante el programa redes de tenderos (ya existe un desarrollo liderado por Fundecomercio y UGECOI en la localidades de Fontibón y Engativá respectivamente).

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	18. Proyectos de apoyo a empresas de manufactura de cueros y textil a la moda (maletas, zapatos, tejidos y otros accesorios de viaje) para el cluster hotelero.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Proexport.
Sectores privados relacionados	Cadenas de hoteles nacionales o internacionales, ACICAM, Artesanías de Colombia, Círculo de la Moda, Acopi, Andi.
Objetivo	Formar y capacitar en tendencias internacionales de moda relacionada con cuero y textil confecciones.
	Apoyar a pequeños empresarios del cuero y los textiles en la innovación de productos elaborados.
	Vincular pequeños empresarios del cuero y textil confecciones al cluster hotelero, como proveedores de productos terminados.
	Apoyar la propuesta formulada por la OEFAE en la localización y desarrollo de las cadenas de cuero y calzado, y textil confecciones.
Caracterización general	La CCB destaca la importancia de la cadena textil confecciones y cuero calzado para las localidades de Engativá y Fontibón. Los datos del 2004 identifican 4.085 empresas de la cadena cuero calzado (93,5% de Bogotá Región), de las cuales en Fontibón se localizan 108 empresas (70,3% micro, 20,3% pequeñas, 8,33% medianas y 0,92% grandes), frente a la localidad de Engativá donde existen 274 empresas (95,2% micro y 4,7% pequeñas), concentradas en la transformación para la fabricación de calzado y comercialización al por menor. En relación con la cadena de textil confecciones, la CCB para el 2004, identifica 13218 empresas de la cadena (93,4% de las empresas en Bogotá Región), de las cuales en Fontibón se localizan 511 (78,4% micro, 11,3% pequeña, 3,7% mediana y 2,93% grande). En Engativá se localizan 1154 empresas (91,2% micro, 6,49% pequeña, 2,16% mediana y 0,08% grande).

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	19. Proyectos de apoyo a pequeños artesanos y oficios ancestrales (joyería, madera, tejidos, artesanía contemporánea y souvenirs para pasajeros AED).
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación), IDT y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Secretaría Distrital de Integración Social, DADEP.
Sectores privados relacionados	Artesanías de Colombia, Escuela de Artes de Bogotá, Acopi, CCB, otras organizaciones empresariales.
Objetivo	Generar dinámicas de formalización y consolidación empresarial mediante el apoyo institucional disponible.
	Formular y ejecutar un programa de show room en el AED y su entorno, para la muestra y comercialización de productos artesanales.
	Canalizar de forma productiva la mano de obra con potencial desarrollo de artesanías en las localidades cercanas al AED
Caracterización general	Las localidades de Fontibón y Engativá afrontan un reto por la existencia de empleo informal. Según datos de la SDP, el empleo informal para el 2009 se ubica en ambas localidades en un 27% en promedio, algunos de los cuales invaden áreas del AED generando problemas frente al uso del espacio público y privado. Esta realidad obliga a la adopción de alternativas para la generación de empleos formales. El IPES, conjuntamente con las alcaldías locales, puede apoyar con sus programas de capacitación y formación de empresas sostenibles y generación de comercios transitorios mediante el aprovechamiento del espacio público (ferias temporales, capacitación empresarial y empleabilidad). Estas alternativas pueden articularse con los numerosos centros comerciales y grandes superficies que atraen consumidores cercanos y de la ciudad. Las comunidades reconocieron importantes oficios y negocios relacionados con las artesanías que podrían, con formación y orientación empresarial adecuadas, proyectarse como negocios formales con el apoyo de la Administración distrital.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	20. Proyectos de asistencia técnica, información y crédito dirigido a pequeños exportadores.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), Dirección de Competitividad Bogotá Región (inglés como lengua extranjera para trabajo, asesoramiento planes exportadores, red de empresas innovadoras) y Alcaldías locales.
Otros sectores públicos relacionados	Proexport.
Sectores privados relacionados	Centros de desarrollo empresarial de universidades y otros centros educativos, sector empresarial e industrial de la ciudad.
Objetivo	<p>Formar y capacitar en habilidades para la exportación, planes de negocio y comercio internacional a pequeños empresarios con potencial exportador.</p> <p>Promover la transformación de empresas locales en empresas con capacidad exportadora gracias al crédito dirigido.</p> <p>Vincular al sector industrial de la ciudad con pequeños proveedores de la localidad.</p> <p>Generar oportunidades de empleo digno en las localidades del AED.</p> <p>Promover el aprovechamiento de las ventajas de localización por parte de los pequeños empresarios del entorno del AED.</p>
Caracterización general	La SDDE ya viene liderando procesos de capacitación y acompañamiento de empresas con miras a la exportación de sus productos con resultados positivos. En la zona de la OEFAE, se identifican sectores productivos con alta participación de micro y pequeña empresa como es el caso de la cadena de plástico, papel y artes gráficas, química y petroquímica, que pueden, mediante alternativas de capacitación y apoyo para ruedas de negocios y ferias comerciales, explorar posibilidades de exportación.

Categoría	Microempresas
Nombre de proyecto	21. Proyectos de mejoramiento empresarial y tecnológico para talleres de metalmecánica y autopartes.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende) y Alcaldías locales, Invest in Bogotá.
Otros sectores públicos relacionados	SENA, Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
Sectores privados relacionados	CCB, Andi, Acopi, instituciones profesionales y técnicas educativas, industria aeronáutica.
Objetivo	Apoyar la transformación tecnológica y técnica de talleres de metalmecánica y autopartes existentes en las localidades del AED.
	Fortalecer la formación empresarial en el marco de las necesidades de la industria aeronáutica (reparación de motores, revisión técnica, mantenimiento de aeronaves, producción de piezas genéricas).
	Vincular el sector industrial del AED con el sector metalmecánico de la localidad.
	Mejorar las condiciones de empleo y la capacidad de generar mayor valor agregado en la producción local.
Caracterización general	Según datos de la CCB para el 2004, Bogotá posee 4733 empresas relacionadas con la cadena metalmecánica (94,2% de las empresas de la cadena localizadas en Bogotá Región). De estas empresas 331 se ubican en la localidad de Fontibón (63,3% micro, 22,3% pequeña, 11,17% mediana y 3% grande) y en la localidad de Engativá se ubican 359 empresas (83,5% micro, 13% pequeña, 3% mediana y 0,27% grande). Las empresas se concentran en los eslabones de transformación en producto (automotriz, industrial, doméstico, maquinaria, transporte diferente al automotriz) y comercialización.

Categoría	Bienes y Servicios relacionados con el AED
Nombre de proyecto	22. Empresa de seguridad para el AED y sectores industriales aledaños.
Población potencialmente beneficiada	Grupos de pobladores residentes en el área de afectación prioritaria del AED y en la OEFAE.
Programas aplicables por la SDDE	Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial (Banca Capital, Formación y capacitación, Bogotá emprende), IPES (programa de capacitación y formación).
Otros sectores públicos relacionados	Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, Policía Nacional, Secretaría Distrital de Gobierno, Alcaldías locales
Sectores privados relacionados	Agencias de seguridad
Objetivo	Generar oportunidades de empleo vinculado indirectamente al AED y a las empresas localizadas en el entorno. Generar seguridad especializada para el AED y para los pasajeros y turistas que quieran aprovechar las oportunidades de las localidades de Fontibón y Engativá.
Caracterización general	La consulta realizada a los empresarios destaca la necesidad de mejorar los estándares de seguridad en las localidades como condición para las inversiones en especial en el área de turismo. Esta evidencia sumada a que por condiciones de economía y localización geográfica la población de trabajadores vinculada a empresas de seguridad debería residir en lugares próximos al AED y Caracterización general la existencia de mano de obra que no necesitan grados sustanciales de especialización permitiría identificar algunas oportunidades de negocio y generación de empleo local.

Adicional a las ideas de proyectos productivos formuladas por la comunidad y los empresarios, orientadas explícitamente a obtener el respaldo institucional de la SDDE, estos actores sociales formularon demandas a otras entidades de los gobiernos nacional, distrital, departamental y a las alcaldías locales. Una selección de las referidas demandas, escogidas en la medida que resultan complementarias a las ideas de proyecto formuladas a la SDDE y que favorecen la “gestión social integral” del territorio, bajo el liderazgo y la coordinación de las alcaldías locales, se presentó en el Capítulo 5.1 y en el Anexo 28 y 29.

En particular varias de las demandas identificadas por la comunidad de Engativá y Fontibón relacionadas con oportunidades de desarrollo, bienestar y gestión productiva pueden ser afrontadas mediante alguna de estas ideas de proyectos que conforman el portafolio productivo anteriormente descrito, como se observa en el Cuadro 20.

Cuadro 20

Portafolio de proyectos productivos de potencial gestión por parte de pobladores de las áreas de afectación prioritaria en el marco de la OEFAE

Proyectos	Sectores	Demandas de la Población de Afectación Prioritaria***
Proyecto comunitario y pedagógico de monitoreo y control ambiental en el AED (ruido, humedales, polución y desechos y residuos tóxicos) (1).	Bienes y servicios relacionados con el AED (ZONA B)	La demanda fundamental de la población de la zona de afectación prioritaria -a las autoridades nacionales y distritales, es que se establezca un programa definitivo de relocalización de la población. Para el efecto solicitan que el Estado indemnice y compense a la población por los costos del desplazamiento, por los daños en la salud causados por el AED y por las pérdidas de ingresos en las viviendas de uso productivo. En definitiva, un programa de relocalización concertado con la comunidad, incluyente y justo. Además esperan que el precio justo de sus viviendas involucre un sobreprecio al de mercado, asociado también a las expectativas de valorización del territorio. En concreto solicitan a la SDDE que realice una evaluación del "precio justo" de compra de las viviendas para el programa de relocalización.
Centro de formación técnica para la industria aeronáutica y la operación del AED (2)		Centros universitarios y de investigación, para consolidar una localidad técnica - universitaria (ZONA B)
Proyecto centro integral de parqueadero (parking, valet parking) y lavado de vehículos administrados por la comunidad, con servicios de transporte (cooperativas), en la zona de afectación prioritaria del AED (3).		Generación de servicios ambientales conjuntamente con la comunidad (ZONA B).
Empresa de seguridad para el AED y sectores industriales (22).		Capacitación de mano de obra en especialidades de la nueva industria a ubicarse en la zona (especialistas en logística, carga, turismo, alimentos, reparación motores y autopartes, gastronomía nacional e internacional, atención al cliente, estética, salud) (ZONA B).
Grupos de entretenimiento y recreación en parques y otros espacios públicos y turísticos de la ciudad (4).	Recreación y entretenimiento cultural (ZONA D Y E)	Programas y proyectos de recuperación histórica y cultural de la localidad (ZONA D y E).
Proyecto de formalización de industrias culturales (danza, teatro, guías, coros, títeres, folklore, cine y TV, producción de medios audiovisuales, prensa escrita, publicidad) y espacios culturales (museos, centros culturales) (5).		Centro cultural acorde con el desarrollo de la localidad (ZONA D y E).
Red de hostales, turismo de paso y cluster hotelero de una a 3 estrellas para turistas de ingresos medios y bajos, estudiantes y backpackers (6).	Hotelería y turismo (ZONA A)	Inversión Distrital y Local en el manejo, recuperación y preservación de los humedales como parte de lo económico y lo turístico (ZONA A).
Ruta de turismo gastronómico (comida típica con certificación de calidad) (7).		Capacitación, crédito y formación para servicios hoteleros, bilingüismo y microempresas de cuero, confecciones y moda (ZONA A).
Proyecto de construcción, implementación y administración de una ruta de turismo y naturaleza en bicicleta (8).		Programas y proyectos de recuperación histórica y cultural (ZONA A)
Proyecto de observación de flora y fauna de la sabana con apoyo del Jardín Botánico y la CAR) Humedal Jaboque, Capellanía y humedales de la Sabana) (9).		
Proyecto de turismo y naturaleza (guías turísticos, humedales, cultura ancestral, caminatas), en la localidad, la ciudad y la Sabana (10).		
Outsourcing de servicios al cluster hotelero (lavandería, entretenimiento, transporte, lencería, ropa de cama) (11).		Inversión Distrital y Local en el manejo recuperación y preservación del humedal como parte de lo económico y lo turístico.

Fuente: elaboración de los autores, 2010.

**** Otras demandas no relacionadas con proyectos productivos.

Cuadro 20 (continuación)
Portafolio de proyectos productivos de potencial gestión por parte de pobladores de las áreas de afectación prioritaria en el marco de la OEFAE

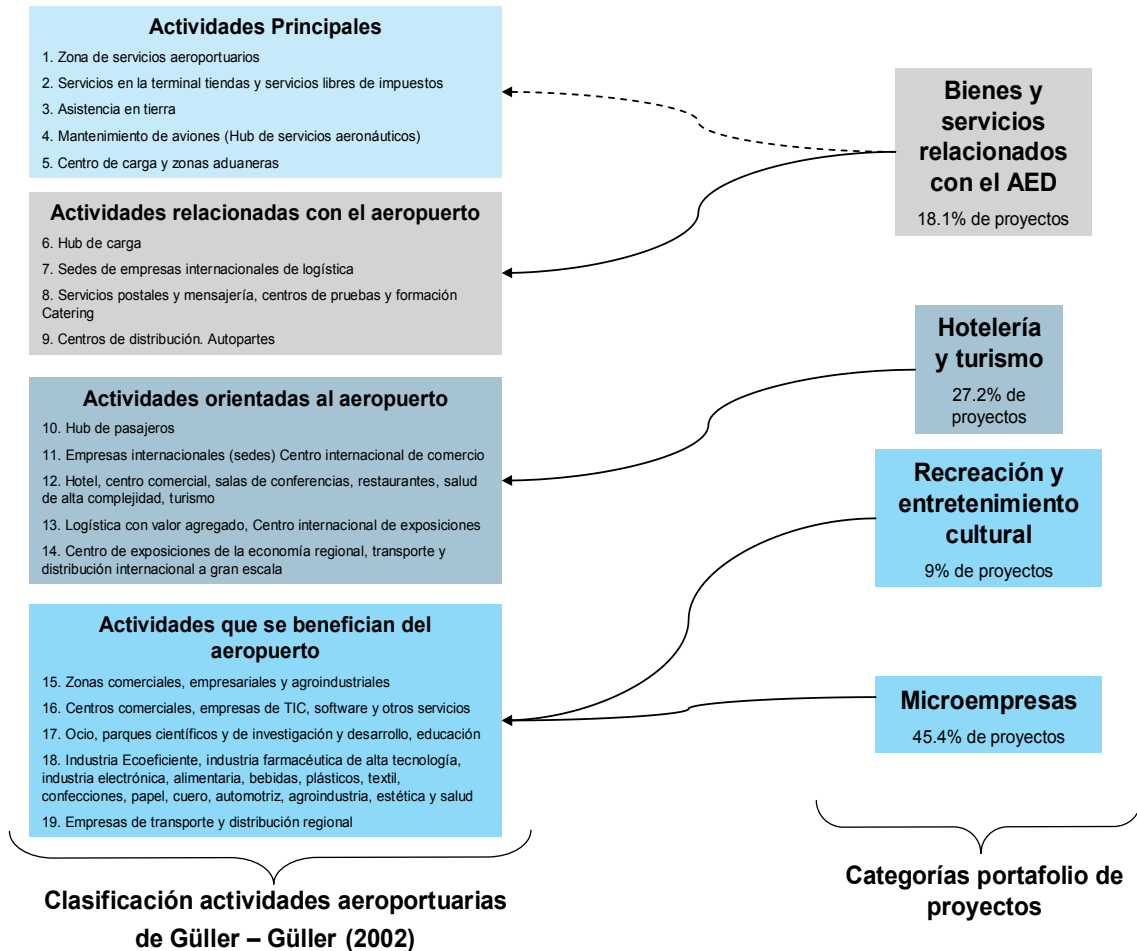
Proyectos	Sectores	Demandas de la Población de Afectación Prioritaria***
Reciclaje de residuos sólidos y manejo de residuos peligrosos generados por el AED y las industrias del entorno (12).	Microempresas (ZONA D Y E)	
Galerías y muestras de arte (13).		Capacitación en formulación, gestión y seguimiento de proyectos (ZONA D y E)
Cooperativa de transporte para pasajeros y funcionarios del AED.		
Proyecto de cadena de restaurantes de comida típica nacional con estándares de calidad (15).		
Proyecto de ferias artesanales y comerciales transitorias (16).		Garantizar recursos financieros para proyectos a través de Banca capital (ZONA D y E)
Proyectos de producción, manejo y comercialización de alimentos (tenderos, plazas de mercado, productores y transformadores de alimentos), según oferta y especialización de los municipios de la Sabana (MEGA) y planes de acción con la región (17).		Apoyo a microempresarios con relación o no a actividades del AED (ZONA D y E)
Proyecto de apoyo a empresas de manufacturas de cuero y textil a la moda (maletas, zapatos, tejidos y otros accesorios de viaje) para el cluster hotelero (18).		Protección de la industria de la confección para salvar satélites y comercio por invasión china. (ZONA D y E).
Proyectos de apoyo a pequeños artesanos y oficios ancestrales (joyería, madera, tejidos, artesanía contemporánea y souvenirs para pasajeros AED (19)		Concurso para diseño de artesanías locales donde participe la comunidad de Fontibón y Engativá, para dar a conocerlas en el mundo. (ZONA D y E)
Proyectos de asistencia técnica, información y crédito dirigido a pequeños exportadores (20)		Capacitación, crédito y formación para servicios hoteleros (incluyendo el bilingüismo) y microempresas de cuero, confecciones y moda (ZONA D y E)
Proyectos de mejoramiento empresarial y tecnológico para talleres de metalmecánica y autopartes (21)		

Fuente: Elaborado por el grupo consultor del CID a partir de la información de los Grupos Focales consultados en Fontibón y Engativá, 2010.

**** Demandas no relacionadas con proyectos productivos.

El Gráfico 74 ordena las ideas de proyectos seleccionadas y las relaciona con la clasificación de Güller-Güller (2002) sobre el nivel de vinculación de éstos al aeropuerto. Se constata que la mayoría (54.4%) serían actividades que apenas “se benefician” del AED; 27.2% “se orientan” al AED; y las más directamente vinculadas son sólo 18.1%. En consecuencia, el portafolio de proyectos es apenas un componente de lo que debería ser la formulación y ejecución de una política pública de carácter integral en la OEFAE que, como ya se sustentó, debe partir de definir una solución inmobiliaria para la relocalización de la población más afectada por la contaminación auditiva.

Gráfica 74
Relación entre las actividades del AED y el portafolio de proyectos productivos de potencial gestión por parte de las unidades familiares y microempresas localizadas en el área de intervención prioritaria de la OEFAE



Fuente: Elaborado por el grupo consultor del CID..

CAPÍTULO VI

LA SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SUS COMPETENCIAS FRENTE A LOS PROYECTOS PRODUCTIVOS CON POTENCIAL DESARROLLO POR PARTE DE LA COMUNIDAD EN EL MARCO DE LA OEFAE.

La SDDE tiene el mandato institucional de “orientar y liderar la formulación de políticas de desarrollo económico de las actividades comerciales, empresariales y de turismo del Distrito Capital, que conlleve a la creación o revitalización de empresas, a la generación de empleo y de nuevos ingresos para los ciudadanos y ciudadanas en el Distrito Capital”¹⁶¹.

Para el cumplimiento de los objetivos institucionales la SDDE cuenta con cuatro direcciones y tres entidades adscritas (IPES, Invest in Bogotá, Instituto Distrital de Turismo - IDT). Las direcciones de la SDDE y las entidades adscritas cuentan con

161 Decreto 552 de 2006, “Por el cual se determina la estructura organizacional, las funciones de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, y se dictan otras disposiciones”, Concejo de Bogotá, 2006. Modificado por el Decreto 091 de 2007. Entre las funciones de la SDDE que hacen referencia a las actividades identificadas en el presente ejercicio, caben destacar las siguientes, según el mismo Decreto:

“b. Liderar la política de competitividad regional, la internacionalización de las actividades económicas, las relaciones estratégicas entre los sectores público y privado y la asociatividad de las distintas unidades productivas;

c. Formular, orientar y coordinar las políticas para la generación de empleo digno e ingresos justos, y estímulo y apoyo al emprendimiento económico y al desarrollo de competencias laborales.

(...)

e. Formular, orientar y evaluar en coordinación con el Instituto Distrital de Turismo, las políticas, planes y programas para la promoción del turismo a pequeña y gran escala, y el posicionamiento del Distrito Capital como destino turístico sostenible, fomentando la industria del turismo, promoviendo la incorporación del manejo ambiental en los proyectos turísticos, y apoyando la integración con los municipios aledaños, dentro de lo que se considera Bogotá Ciudad Región;

(...)

h. Formular, orientar y coordinar la política para la creación de instrumentos que permitan el incremento y la mejora de competencias y capacidades para la generación de ingresos en el sector informal de la economía de la ciudad, con miras a facilitar su inclusión en la vida económica, el desarrollo de condiciones que les garanticen su autonomía económica y el mejoramiento progresivo del nivel de vida;

i. Formular, orientar y coordinar políticas de incentivos para propiciar y consolidar la asociación productiva y solidaria de los grupos económicamente excluidos;

j. Coordinar conjuntamente con la Secretaría de Planeación, la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de políticas y planes de desarrollo conjuntos, procurando un equilibrio entre los aspectos económicos y medio ambiente inherentes a la región;

k. Formular, orientar y coordinar políticas para el desarrollo de microempresas, famiempresas, empresas asociativas y pequeña y mediana empresa;

(...)

m. Desarrollar y estructurar estrategias conducentes a la bancarización de la población en situación de pobreza y vulnerabilidad, que faciliten y democratizan el acceso al crédito;

n. Formular y coordinar políticas para propiciar la realización de convenios con organizaciones populares y de economía solidaria que implementen proyectos productivos y de generación de empleo”.

instrumentos¹⁶² gestores de políticas que permiten ser asociados con el portafolio de proyectos identificado, o que pueden jugar como “puente institucional”, para vincular los proyectos productivos susceptibles de gestión por parte de la población afectada con las actividades a localizarse en el AED y su entorno. Estas direcciones e instrumentos identificados son:

- **Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial:** La dirección cuenta con el programa **Bogotá emprende** y **programas a la medida**, liderados conjuntamente con la CCB, los cuales tiene como objetivo apoyar a emprendedores y empresarios en el camino hacia la creación, crecimiento y consolidación de sus negocios¹⁶³.

Este programa, logró en el 2009, la creación de 1.141 nuevas empresas formales¹⁶⁴. Así mismo el Apoyo a la formalización de empresarios, mediante convenios sostenidos entre la SDDE, CAFAM, Proexport, CCB y Fiducoldex, ha permitido mejorar el esquema de los negocios y promover el desarrollo empresarial exportador sostenible¹⁶⁵.

En relación con el portafolio de proyectos propuesto, estos programas son un soporte para orientar y consolidar las ideas de negocio, y proyectarlos como verdaderas iniciativas empresariales. Allí se circunscriben un número importante de proyectos identificados, como los relacionados con: artesanías, manufacturas en cuero y textil confecciones “a la moda”, industrias culturales, metalmecánica y gastronomía.

La Dirección coordina a su vez, otros instrumentos de importancia para el portafolio de proyectos identificado, como son:

- **Banca Capital:** es “un proyecto de inversión incluido en el Plan de Desarrollo “BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR”, que involucra tanto líneas de crédito¹⁶⁶, como de acompañamiento empresarial entre otros servicios (Apoyo

162 Entendemos por instrumentos, el portafolio de servicios creado por la SDDE para apoyar la productividad, competitividad y el desarrollo económico y social de la ciudad.

163 Para mayor información se puede consultar el sitio oficial: www.bogotaemprende.com

164 SDDE, Informe de Rendición de Cuentas, Op. cit., p. 3.

165 Varias de estas iniciativas están a cargo de la Dirección de Competitividad Bogotá – Región, la cual mediante alianzas público – privadas ha consolidado un portafolio de servicios orientado al desarrollo tecnológico e innovación empresarial, uso de TICS, asociatividad, fortalecimiento empresarial para la exportación, marketing de ciudad y logística regional.

166 Préstamos para apoyar a las personas que quieren iniciar su propio negocio con un tope de hasta 25 millones de pesos, a través de la fundación Coomeva con una tasa de interés DTF + 5%, una línea de crédito para apoyo en grande a personas productivas con préstamos entre (200.000 y un 1.000.000) a una tasa DTF + 10% efectivo anual, una línea de crédito de apoyo en grande a micro y pequeña empresa con préstamos de hasta 50.000.000 millones, una línea de crédito para la pequeña empresa con préstamos de 100.000.000 millones para fortalecimiento de pequeña y mediana empresa a través de Bancoldex a una tasa DTF + 7% anual y el diseño de líneas de financiamiento para unidades específicas según el tejido empresarial como son: una línea para banca comercial, dos líneas para los pequeños empresarios que tengan algún negocio y lo quieran reconvertir, y una línea específica para aquellos emprendedores cuyas ideas de negocio se puedan ubicar dentro del concepto de microempresas.

en grande con acompañamiento empresarial a través de nuestros operadores, Programas a la medida gestionados por Bogotá Emprende), orientados a convertir en un tiempo relativamente corto, una alternativa de negocio en un proyecto viable financieramente.

Banca Capital es prioritaria para la totalidad del portafolio de proyectos en la medida que asegura recursos para el inicio, reconversión y/o ampliación de la actividad productiva. Adicionalmente, los servicios de programas a la medida permitirán ajustar la formación a las necesidades y requerimientos de cada proyecto (cuero, textiles, joyería, hotelería, turismo, industrias culturales).

La Administración Distrital planea inaugurar un nuevo centro de servicios empresariales, con sede en la Plaza de los Artesanos, el cual podrá ser aprovechado por la población de afectación prioritaria de las localidades de Fontibón y Engativá en programas como: talleres de formación para técnicos y tecnólogos en marroquinería y confecciones (marco de clúster de moda) de alta costura, taller en técnico de diseño de modas y de marroquinería implementados por el SENA, talleres que generaran oportunidades para los jóvenes de la localidad en capacitación y formación, programas a la medida con el apoyo de la CCB para empresas de hotelería y turismo e información y orientación para acceder al programa de banca capital.

- **Bogotá Trabaja** (Servicio de Intermediación Laboral): Como lo define la SDDE, “la Vitrina Virtual “Bogotá Trabaja” es una herramienta interactiva que ponemos a disposición de los bogotanos, para facilitar el acceso a toda la información sobre búsqueda de empleo de forma amena, ágil, clara y oportuna.”¹⁶⁷

Permite acceder de manera unificada en un solo portal a todas las oportunidades laborales disponibles en la ciudad, de manera adicional los usuarios también pueden encontrar diversas opciones de formación y capacitación. En el 2009 el portal recibió 75.047 visitas y logró consolidar oportunidades de vinculación al primer empleo para 652 personas¹⁶⁸.

Dentro de los proyectos que componen el portafolio, se destaca el centro de formación relacionado con operación del AED, el cual podría convertirse en una oportunidad para que las personas puedan ingresar al portal y obtener información sobre los empleos, formación y capacitación disponibles al respecto.

167 Tomado del portal web: <http://www.bogotatrabaja.gov.co/>

168 SDDE, Informe de Rendición de Cuentas, Op. cit., p. 3.

- **Dirección de Economía Rural y Abastecimiento Alimentario:** La Dirección lidera el Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria (PMAA), el cual hace parte de la política de seguridad alimentaria y nutricional “Bogotá bien alimentada”¹⁶⁹. Tiene como objetivo “propiciar transformaciones en el sistema de abastecimiento de alimentos para lograr una alimentación de calidad a precio justo”¹⁷⁰. Con la ayuda de agentes público privados que se vinculen a dicho sistema para garantizar la disponibilidad de alimentos de buena calidad en cantidades adecuadas.

Como lo describe su portafolio, ofrece servicios para todos los agentes de la cadena de alimentos: productores, comercializadores, transformadores, operadores de servicios logísticos, consumidores. Mediante variedad de instrumentos y programas como son: capacitación sobre manipulación, transporte y almacenamiento de alimentos, higiene y nutrición, acceso a servicios financieros para pequeñas empresas de alimentos, acceso a oferta y demanda de productos a través de vitrinas agroalimentarias, ruedas de negocios, inclusión en directorio de agentes del abastecimiento, promoción de redes de oferta y demanda de alimentos para lograr mayor competitividad, acceso a infraestructuras (plazas, plataformas) y servicios logísticos para abastecerse más cerca de su negocio y disminuir costos operativos, e identificación de oportunidades productivas y acompañamiento para las familias de la ruralidad urbana¹⁷¹.

En el 2009 el programa Bogotá bien alimentada logró la “construcción de la primera de las plataformas logísticas para el abastecimiento de alimentos, ubicada en Ciudad Bolívar, suscripción de 3 alianzas públicas regionales, vinculación de 18.401 tenderos, comerciantes de plazas, productores y comedores comunitarios y coordinó con las demás secretarías integrantes la semana mundial de la alimentación”¹⁷². Modelo que puede ser replicado con el apoyo de las alcaldías locales tanto en Engativá como en Fontibón.

De las iniciativas existentes en el portafolio de proyectos relacionadas con alimentos como: rutas gastronómicas, cadena de restaurantes, y empresas

169 Se enfoca principalmente en la contribución al logro de la seguridad alimentaria y nutricional de la ciudadanía bogotana y en el desarrollo de acciones para la restitución del derecho al trabajo. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y Social, Informe de Rendición de Cuentas 2009: Sector de Desarrollo Económico, Industria y Turismo, SDDE, Bogotá, abril de 2010.

170 Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y Social, Portafolio de servicios del Sector de Desarrollo Económico, Industria y Turismo, SDDE Bogotá, abril de 2010.

171 Para más información de estos instrumentos y programas se puede consultar el sitio oficial: www.alimentabogota.gov.co o el Centro de Desarrollo Económico Interlocal (CDEI) que cuenta con una sede en Fontibón en el Cade Fontibón Centro Comercial Portal de la Sabana Zona Franca.

172 SDDE, Informe de Rendición de Cuentas, Op. cit., p. 2.

de transformación de alimentos. La comunidad de Fontibón y Engativá se podría vincular en programas de producción, manejo y comercialización de alimentos, liderado por Bogotá bien alimentada (tenderos, plazas de mercado, agricultura urbana), según la oferta y especialización de los municipios de la Sabana (MEGA) y los planes de acción con la región de acuerdo a la Dirección de Abastecimiento; y en capacitaciones sobre manipulación, transporte y almacenamiento de alimentos, higiene, nutrición, y acceso a servicios financieros para pequeñas empresas de alimentos.

- **Dirección de Competitividad de Región Capital:** dentro de sus servicios se destacan instrumentos como la Red de empresarios innovadores, los Planes exportadores y programas de capacitación y formación liderados conjuntamente con el sector privado (ACICAM, ACOPI). De igual forma cuenta con el programa Inglés como lengua extranjera para el trabajo (Talk2world), cuyo objetivo es “fortalecer las competencias comunicacionales en inglés de la población en edad de trabajar para mejorar su desempeño laboral en los sectores que demandan esta habilidad”¹⁷³.

El programa de lengua extranjera cuenta con capacitaciones para el sector turismo, servicios *offshore* (*call* y *contact centers*) y tecnologías de la información que son los sectores que se identificaron como potenciales y donde se evidencia la necesidad del manejo de este idioma a un nivel B2 del Marco Común Europeo.

En relación con los proyectos identificados, el programa puede capacitar a la población que deberá hacer uso del idioma, para optimizar la prestación de los diferentes servicios que se demandarán de todos los sectores asociados al AED, como por ejemplo: el personal de la red de hostales, ruta gastronómica, guías turísticos y técnicos aeronáuticos.

- **Invest in Bogotá**¹⁷⁴: es la Agencia de promoción de inversiones de la ciudad, creada por la Alcaldía Mayor y la Cámara de Comercio de Bogotá. Tiene como propósito apoyar a los inversionistas que deseen localizarse o expandir sus negocios en la ciudad y su área de influencia en sectores como: servicios *offshore* (*call centers*, BPO, TIC), ciencias de la salud (artículos médicos, industria farmacéutica), autopartes, producción audiovisual, industria cosmética y turismo. La Agencia brinda asesoría en las tres etapas del proceso de inversión, como son: en la fase de exploración (información y acompa-

173 SDDE, Portafolio de servicios. Op. cit., p. 3.

174 También conocida como Corporación para el Desarrollo y la Productividad “Bogotá Región”. Para más información sobre la agencia consultar: www.investinbogota.org

ñamiento), instalación (orientación, contactos y asistencia en regulación) y operación (apoyo expansión y capacitación).

Durante el 2009 la agencia logró “10 inversiones extranjeras directas certificadas en: producción audiovisual, centros de entrenamiento, call centers, construcción, productos cosméticos y manufactura”¹⁷⁵.

La experiencia acumulada de esta agencia, sumado a las oportunidades de inversión que las transformaciones del AED y la OEFAE generarán en la zona, pueden ser aprovechadas para atraer empresas y negocios relacionados con la operación aeronáutica, la prestación de servicios empresariales (BPO, Back office), y la localización de industrias de bienes o servicios (TICs, farmacéuticos, hotelería, agroindustria, textil – confecciones, industrias ambientales). Las nuevas inversiones podrán generar una demanda de nuevos empleos, que tanto la SDDE como la Secretaría Distrital de Educación deberán monitorear para contar con una adecuada oferta de capital humano.

- **IPES:** El Instituto Para la Económica Social (IPES), lidera servicios relacionados con alternativas productivas para los sectores de la economía informal y personas en condiciones de vulnerabilidad, que permitan “democratizar las oportunidades económicas” en la ciudad. Durante el 2009 el instituto lideró, mediante sus programas de capacitación, la formación de más de 3.000 personas del sector informal para la generación de ingresos y acompañó a más de 2.900 personas para la consecución de créditos y mejoras en procesos productivos¹⁷⁶.

Los programas de formación y capacitación para el trabajo, la empleabilidad, el apoyo en la formulación de planes de negocios y puesta en marcha de iniciativas productivas, programas dirigidos a la masificación de tecnologías de información y comunicación (Localidad Digital), ruedas de negocios y eventos feriales, pueden tener un impacto importante en la zona de afectación prioritaria y en general en las localidades de Fontibón y Engativá, donde las tasas de informalidad para el 2007 eran del 26,6% y 29,4% respectivamente (menor al promedio de la ciudad 31%)¹⁷⁷; al apoyar la formalización y la “profesionalización” de sus actividades.

175 Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y Social, Informe de Rendición de Cuentas 2009: Sector de Desarrollo Económico, Industria y Turismo, SDDE, Bogotá, abril de 2010.

176 *Ibíd.*, p. 12 y 13.

177 Es de esperar que para los años 2008 y 2009 las tasas de informalidad de la ciudad y de las localidades sean actualmente mucho mayores. Debido a la crisis internacional que se tradujo en una fuerte contracción de la economía nacional, representado en una caída en el crecimiento del país y de Bogotá (el PIB de Colombia pasó de 7.5% en el 2007 a 0.5 en el 2009 y Bogotá de 7.8% en el 2007 a 0.1% en el 2009) y un incremento en el desempleo y el subempleo (se ubicó en Colombia en el 2009, en 12% y 10% y para Bogotá en el mismo año 11% y 28% según datos del DANE).

La experiencia obtenida por el IPES en estos últimos años, señala la necesidad de diseñar e implementar una política integral de desarrollo productivo por parte de la SDDE en la zona, que priorice la creación de empresa sobre los microemprendimientos, fortaleciendo la cooperación interinstitucional, profundizando el papel de las alcaldías locales como gestores de su propio desarrollo y asegurando un mejor grado de sostenibilidad de los proyectos productivos asistidos.

- **IDT:** Según el Acuerdo 275 de 2007, el Instituto Distrital de Turismo tiene como objeto la ejecución de políticas, planes y programas para la promoción del turismo y posicionar al Distrito Capital como destino turístico sostenible, para lo cual cuenta con programas de promoción de los emprendimientos turísticos y mejoramiento de la calidad de los servicios turísticos.

En particular el “Programa Bogotá competitiva e internacional busca promover las potencialidades turísticas de Bogotá y posicionarla como un destino turístico de negocios”¹⁷⁸. En el año 2009 se asesoraron 146 prestadores de servicios turísticos, quienes incorporaron criterios de calidad y sostenibilidad en la oferta turística, se implementó una campaña promocional de Bogotá como destino turístico y se diseñó y concertó 3 portafolios de productos turísticos desde una perspectiva de ciudad – región¹⁷⁹.

En concordancia con el portafolio de proyectos identificado, donde la categoría de Hotelería y turismo se destaca mediante proyectos como: ruta gastronómica, red de hostales, outsourcing de servicios conexos al cluster hotelero, guías turísticos y de ecoturismo, manejo, implementación y administración de una ruta ecoturística en bicicleta; el IDT puede ofrecer programas en atención y orientación a usuarios sobre el proyecto de emprendimiento, apoyo en la formulación de proyectos de turismo de origen local y comunitario, talleres y conferencias sobre normas de calidad y prestación del servicio.

Las alcaldías locales en coordinación con el IDT y otras entidades distritales, puede iniciar el análisis y diseño de una “estrategia de diferenciación turística”, que posicione las localidades de Fontibón y Engativá mediante núcleos de oferta turística (escenarios, galerías de arte, ecorutas, expresiones culturales, recuperación del patrimonio local).

178 Ibid., p. 2

179 Ibid., p. 5.

CAPÍTULO VII

MAPA ESTRATÉGICO DEL PORTAFOLIO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS Y COMPETENCIAS DE LA SDDE.

Las relaciones entre las actividades susceptibles de ser localizadas en el AED (Capítulo 4) y el portafolio de proyectos productivos de potencial gestión por parte de la población de afectación prioritaria (Capítulo 5), son posibles mediante el “puente institucional” generado por la SDDE y su portafolio de servicios (Capítulo 6). Dichas relaciones se ilustran en el denominado Mapa Estratégico Portafolio de proyectos – SDDE - AED (ver Mapa 3, anexo).

El mapa estratégico está conformado por tres zonas, como se describen a continuación:

- **Zona 1:** Está conformada por las actividades a ubicarse en el AED, de acuerdo a la metodología propuesta por Güller-Güller (2002), la CCB y el análisis de oportunidades puntuales realizado por el Grupo Consultor de CID (Actividades principales, Actividades relacionadas con el aeropuerto, Actividades orientadas al aeropuerto y Actividades que se benefician del aeropuerto, se incluyó una nueva categoría, Actividades no relacionadas con el aeropuerto, que responden más a actividades con impacto social no relacionadas con el aeropuerto) (Cuadro 19).
- **Zona 2:** Está conformada por las Direcciones de la SDDE y las entidades adscritas, que pueden poner a disposición de la comunidad su portafolio de servicios o reorientarlo según las demandas específicas de la comunidad (Dirección de Competitividad Región Capital, Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial, Dirección de Economía Rural y Abastecimiento Alimentario, Invest in Bogotá, IPES, IDT). Se trata de identificar las entidades directamente vinculadas a la SDDE y los programas de estas que pueden apoyar la realización del portafolio de proyectos identificados.
- **Zona 3:** Registra el portafolio de proyectos productivos de potencial gestión por parte de las unidades familiares y microempresas localizadas en el área de intervención prioritaria de la OEFAE. Dichos proyectos están agrupados en cuatro categorías (bienes y servicios relacionados con el AED, hotelería y turismo, recreación y entretenimiento cultural, y microempresas), las cuales se relacionan a su vez con una tipo de actividad aeroportuaria (según metodología Güller-Güller (2002) y resultados del ejercicio antes citado de la CCB)

(Gráfico 20). Se anexan también una selección de las demandas formuladas por la comunidad que pueden ser canalizadas mediante los diferentes proyectos. El registro total de las demandas comunitarias presentadas en los talleres se presenta en el Anexo 28.

El mapa estratégico permite identificar los vínculos entre cada uno de los proyectos productivos que conforman el portafolio (Zona 3) con las actividades del AED (Zona 1), y el papel que las direcciones y entidades adscritas a la SDDE (Zona 2) juegan para facilitar y promover el portafolio de proyectos productivos.

Por la importancia estratégica del AED para la competitividad de la ciudad y la Región Capital, así como por los impactos que las transformaciones en curso en el AED tendrán sobre la estructura productiva del ámbito de la OEFAE, el medio ambiente regional, la relocalización de la población más afectada por el ruido del AED, en fin, por la necesidad de la ciudad de establecer políticas y estrategias de captura de parte de las nuevas rentas que generarán las inversiones públicas en el AED para lograr recursos con los cuales hacer sostenible el modelo de ciudad, por todas estas razones resulta conveniente que la SDDE establezca un programa de seguimiento, análisis y apoyo institucional al diseño y ejecución de la OEFAE. Este programa debe formularse en conjunto con la SDP y demás entidades distritales vinculadas a la OEFAE.

1.

CAPÍTULO VIII

RECOMENDACIONES DE POLÍTICA A LA SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO SOBRE LA OEFAE Y EL PORTAFOLIO DE PROYECTOS

Como resultado del diagnóstico, análisis y estudio de la zona de afectación prioritaria, el debate sobre la gestión del suelo y la OEFAE y el portafolio de ideas con potencial desarrollo por la población de la OEFAE, se destacan 5 aspectos fundamentales que pueden fortalecer la intervención de la SDDE en la zona:

- a) Establecer, mediante acto administrativo interno, un Grupo institucional de trabajo de la SDDE sobre la OEFAE. El Grupo sería responsable de proponer la política y coordinar la gestión de las distintas dependencias de la Secretaría con relación a la OEFAE; debería presentar de forma regular informes al Comité Directivo para que éste adopte las decisiones de política pertinentes. El Grupo puede ser coordinado por la Dirección de Estudios Socioeconómicos y del mismo deben hacer parte representantes de la Dirección de Competitividad Región Capital, Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial, Dirección de Economía Rural y Abastecimiento Alimentario, Invest in Bogotá, IPES e IDT.

El Grupo institucional de trabajo sobre la OEFAE de la SDDE puede abocar de inmediato tres ámbitos de actividades:

- Coordinar con las alcaldías locales de Fontibón y Engativá, y con los demás sectores de la Administración distrital, la formulación definitiva, evaluación y ejecución del portafolio de ideas de proyectos productivos identificados en el presente ejercicio analítico.
 - Promover la “Política pública de desarrollo económico” (actualmente en construcción mediante un proceso participativo que lidera la SDDE) en los ámbitos específicos del AED y la OEFAE.
 - Proponer al Comité Directivo de la SDDE las alternativas de política del sector sobre la OEFAE, para ser presentada a la SDP y demás entidades competentes responsables de las Operaciones Estratégicas.
- b. La SDDE debe contribuir, con la SDP y la ERU, a la definición y ejecución de un programa de relocalización de la población de afectación prioritaria en el área de la OEFAE. Un insumo inicial para definir el programa, en el marco

del anteproyecto de OEFAE elaborado por la SDP y de las demandas de la comunidad, es la realización de un estudio sobre los costos de relocalización de la población altamente afectada por el ruido y de las alternativas de financiamiento del programa.

Dada la alta sensibilidad social de un estudio como el propuesto, las entidades promotoras deberían comprometerse a discutir públicamente los términos de referencia con las organizaciones representativas de la población afectada y, en contrapartida, la población debería comprometerse a aportar la información fidedigna necesaria. Igualmente el estudio tiene pertinencia si la Administración distrital y las entidades del Gobierno nacional vinculadas han adoptado previamente compromisos institucionales para su ejecución en plazos estrictamente definidos.

Un programa de este tipo reduciría la incertidumbre actual manifestada por la comunidad sobre su patrimonio y sus proyectos de vida, la desconfianza en los planes gubernamentales y el aprovechamiento especulativo, por parte de rentistas, del que son víctima los pobladores¹⁸⁰.

- c. Desarrollar el portafolio de ideas de proyectos productivos en el marco de la estrategia de Gestión Social Integral (GSI) y promover esa estrategia en la gestión de la OEFAE. En particular la gestión de los proyectos productivos apoyados por la SDDE debe contar con el liderazgo de las alcaldías locales de Fontibón y Engativá en el marco de la GSI.

La estrategia GSI, prevista en el Plan de Desarrollo *Bogotá Positiva. Para vivir mejor*¹⁸¹, viene siendo liderada institucionalmente por la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS) y cuenta con el aval de la Administración distrital.

El diagnóstico realizado en el presente estudio (ver el Capítulo 2) constata las dificultades institucionales para gestionar la OEFAE por los métodos convencionales de la planeación sectorial centralizada y posterior “socialización” de las políticas entre la población afectada. De insistirse en

180 . De la propuesta del MURA se colige que una parte de la población y de las unidades empresariales de Fontibón y Engativá puede encontrar oportunidades de relocalización en los municipios circunvecinos a Bogotá y al AED, en condiciones de precios del suelo y ambientales aún aceptables. Y de los estudios preliminares de la OEFAE adelantados por la SDP se deriva igualmente que puede presentarse una relocalización de familias y unidades económicas al interior de la zona, pero fuera del área de ruido de alto impacto, mediante estrategias de gestión asociada del suelo y/o renovación urbana.

181 En el objetivo estructurante “Ciudad de derechos”, el Plan de Desarrollo contempla “La gestión social integral como la estrategia para la implementación de la política social en el Distrito, que promueve el desarrollo de las capacidades de las poblaciones, atendiendo sus particularidades territoriales, y asegura la sinergia entre los diferentes sectores, el manejo eficiente de los recursos y pone de presente el protagonismo de las poblaciones en los territorios”. Ver Concejo de Bogotá, Acuerdo No. 308 de 2008, Capítulo 1. Artículo 6.

el modelo, las tensiones sociales existentes pueden exasperarse y disminuir las posibilidades de éxito en la obtención de los propósitos definidos de la OEFAE. En particular la fragmentación de las competencias institucionales para intervenir en el AED, entre las entidades pertenecientes a los niveles nacional, distrital, de las localidades de Fontibón y Engativá, más los niveles del Departamento de Cundinamarca y los municipios de Funza, Mosquea y Facatativá, o la propia CAR, tal diversidad de competencias institucionales, antes que potenciar el nivel de intervención planificada en el territorio, ha conducido a dispersión de las responsabilidades, diletantismo en los compromisos y cronogramas, y en algunos casos a evasión de responsabilidades.

Un ejemplo bien conocido de la gestión institucional fragmentada en el AED lo constituye la “Concesión a OPAIN”, otorgada por el Gobierno nacional. La referida concesión establece compromisos a la entidad gestora exclusivamente hacia el interior del predio del AED. Los aspectos de construcción de la infraestructura de conectividad local, regional y nacional; solución a la relocalización de la población del área de afectación prioritaria; protección al riesgo de conurbación del entorno regional del AED; protección ambiental a los humedales y cuerpos de agua vitales de la Sabana y el AED; desarrollo de infraestructura industrial, logística y de servicios para la industria aeronáutica en el entorno del AED, entre otros aspectos, no fueron atendidos de forma integral por la concesión otorgada a OPAIN.

Un riesgo similar de intervención institucional fragmentada, ahora por parte de diferentes sectores de la Administración distrital, lo constituye la gestión de la OEFAE, si no se adopta la política distrital de GSI.

El principio del cual parte la estrategia de GSI es el de reconocer que los problemas sociales tienen naturaleza compleja, son transversales e interdependientes, afectan a poblaciones diversas y están territorialmente localizados. Al contrario, la estructura de gestión institucional del Estado se caracteriza por su naturaleza sectorial, especializada y poblacionalmente circunscrita. En adición se presenta como “oferta de servicios” universales, independiente de las especificidades culturales, condición de género, de edad, laboral o productiva, de espacio, hábitat y ambiente de los pobladores sujetos de los programas.

En consecuencia, la gestión social integral busca que las políticas y programas de las entidades públicas: respondan de manera flexible a la naturaleza y

causa de los problemas sociales específicos; partan de las demandas de los pobladores (no de la oferta de paquetes sectoriales de servicios normalizados); y garanticen la participación responsable de la población en la identificación de los problemas y las soluciones sociales consensuadas.

Como lo resume la SDIS: “La Gestión Social Integral se relaciona con el diseño de respuestas integrales que buscan el ordenamiento de un modo de acción colectiva que coordine y articule las estrategias, planes y programas que se desarrollen en la localidad, reconociendo capacidades y potencialidades del territorio; y que “integre” lo público y lo privado de manera que rompa con las concepciones fragmentadas y parciales de la realidad social, permitiendo:

- i) Interactuar en el territorio, sin fragmentación en el diseño, planeación, implementación y evaluación como ejecutores de políticas sociales.
- ii) Operar con la lógica de dimensionar las necesidades sociales desde la demanda y no desde la oferta institucional, propendiendo por criterios de universalización (territorial y poblacional) en su sentido misional.
- iii) Intervenir de manera integral sobre las poblaciones en sus territorios, de tal manera que se traten los procesos que generan la vulnerabilidad y no solo los síntomas que la producen.
- iv) Tejer puentes más estrechos entre lo social y lo económico”¹⁸².

La gestión del portafolio de proyectos productivos (y de la propia OEFAE) es en consecuencia una oportunidad apropiada para aplicar, por parte del Distrito Capital y en particular de la SDDE, la estrategia de GSI conforme ha sido diseñada por la SDIS. En concepto del Grupo consultor del CID, las entidades más idóneas para liderar la GSI en la ejecución de las ideas de proyectos propuestos en el presente ejercicio, son las alcaldías locales de Fontibón y Engativá.

En efecto, las dos entidades locales adelantan procesos simultáneos de apoyo a la sociedad civil del área de afectación prioritaria en las cercanías del AED. Las alcaldías locales cuentan con equipos humanos conocedores de las tensiones sociales asociadas al AED, con la formación técnica y el

182 Ver, Plan Estratégico SDIS. 2008. Implementación de la estrategia de GSI.

liderazgo político que les permite convocar a las comunidades locales al ejercicio de gestión social integral.

En adición, la estrategia de GSI viene siendo adelantada en Fontibón y Engativá con la participación activa de las comunidades y las entidades del Distrito Capital. En el marco del Sistema Distrital de Participación (reglado por el Decreto 448 de 2007), en cada localidad opera una Comisión Local Intersectorial de Participación (CLIP), de la que hacen parte representantes de los doce sectores de la Administración comprometidos en la GSI.

En consecuencia, la SDDE puede presentar a los CLIP y a los Consejos de Locales de Gobierno de Fontibón y Engativá, en el marco de la GSI, las ideas de proyectos productivos aquí formuladas para su respectiva consideración y respaldo institucional donde resulte pertinente.

- d. Una recomendación adicional es que las alcaldías locales de Fontibón y Engativá constituyan, cada una, un grupo de trabajo institucional responsable de liderar la GSI de proyectos vinculados a la OEFAE. Estos equipos deberán dotarse de un plan de trabajo y gestión, y rendir regularmente informes al Consejo Local de Gobierno, liderado por las(los) alcaldesas locales. La importancia estratégica del AED y la OEFAE para las poblaciones de las dos alcaldías amerita un seguimiento institucional local de alta competencia técnica y capacidad de interlocución política con las empresas, las comunidades y las instituciones vinculadas al AED.
- e. La SDDE puede analizar y apoyar a otras entidades como la SDP, en la búsqueda de una solución inmobiliaria para la población afectada. La comunidad tiene incertidumbre. Como decimos atrás, bien sea porque el mercado la va a desplazar, o porque habrá un plan gubernamental de relocalización. La primera recomendación es realizar una gestión institucional que mejore la información y la pedagogía.

En los talleres con los grupos focales es evidente que el objetivo fundamental de la comunidad del área de afectación prioritaria del OEFAE es lograr una “solución inmobiliaria”, esto es, vender los predios por un *precio justo*. No obstante, decíamos, el 58% de los pobladores dice que permanecerá en el área.

Relacionamos estos dos temas: *información institucional y precios del suelo*, con nuestras afirmaciones anteriores sobre lo que llamamos el *cierre de segunda instancia*. Las tarifas (Tr), o los precios, más recursos como las

plusvalías (pl) deben permitir financiar los servicios (s_1+s_2). La identidad es $pl + Tr = s_1 + s_2$. Decíamos que Tr expresa las dinámicas del mercado, mientras que pl subsume los recursos derivados de la intervención pública. La relación anterior podría expresarse como $pl + p = s_1 + s_2$, siendo p el precio que se paga por el servicio. Las decisiones de la administración deben tener en cuenta los procesos de mercado. Para que la regulación sea adecuada, es necesario que haya compatibilidad con la lógica de los precios. Tanto en la lógica marginalista, como en la marxista, el precio del suelo involucra la renta. Y como en el caso de la OEFAE, gran parte de la renta se debe a la *acción urbanística*, que no obedece a la dinámica del mercado, el *precio justo* que exigen los pobladores resultaría de la conjunción del mercado y de la intervención pública.

En el caso de la OEFAE, el precio de venta final no necesariamente corresponde al precio justo. Primero, porque si es muy elevado, en la lógica de George, no sería justo que el propietario se quede con toda la renta. Segundo, porque si es muy bajo, desde la perspectiva del vendedor, sería injusto que el comprador no le reconociera las mejoras. En el primer caso es factible que el propietario venda. En el segundo caso, el propietario trata de permanecer en la zona. Dentro del 58% de las personas que tienen la intención de permanecer, algunos son propietarios que consideran que el precio de venta es muy bajo. Debe tenerse presente que la calificación del precio como “alto” o “bajo” depende, en primera instancia, de la percepción del vendedor. En un segundo momento, el valor del predio puede ser fijado por un perito.

Hasta ahora la administración, y en esto juega un papel central la SDP, ha dejado que el mercado opere, sin tomar una posición explícita sobre la conveniencia de que las personas vendan o permanezcan en la zona. Ha sido una posición de facto, sin que se haya formulado de manera explícita. Para que el cierre de segunda instancia tenga sentido se requiere que el Distrito fije una posición clara.

Si la opción es que los pobladores salgan de la zona, es necesario ofrecer un precio que las partes (Distrito y propietario) consideren justo. En el esquema que estamos proponiendo los recursos necesarios para financiar la operación provendrían de las plusvalías. El “servicio” (s_1) *sería la compra por parte de la administración a un precio justo*. Los recursos destinados a esta operación de compra pueden ser recuperados por el Distrito una vez que los predios sean vendidos a los privados interesados en realizar actividades vinculadas

al aeropuerto. Esta operación de compra-venta podría realizarla la ERU. Con los propietarios que vendieron no hay dificultad, y el Distrito obtendría las plusvalías. Evidentemente la fijación del precio de compra por parte del Distrito tiene que tener presente, a través del peritazgo, la dinámica de los precios (netos de plusvalía) de los predios que están siendo transados en el mercado.

Si la opción del Distrito es que los pobladores tomen la decisión, es necesario crear las condiciones propicias para que puedan desarrollar las actividades que se mencionaron en los grupos focales y que agrupamos en las 4 categorías: i) microempresas, ii) hotelería y turismo, iii) recreación y entretenimiento cultural, y iv) bienes y servicios relacionados directamente con el AED. Decíamos que los proyectos relacionados con microempresas y hotelería y turismo involucran más del 50% de las ideas de proyectos identificadas por la comunidad. Para que estos proyectos efectivamente sean exitosos, es fundamental la acción de la SDDE, a través del crédito, de la asesoría, y de la creación de sinergias.

- f. Es importante reiterar, como lo solicitan los empresarios del sector consultados, la necesidad de que el Distrito Capital en su conjunto intervenga mejorando las condiciones favorables a los negocios en la zona, en especial en los ámbitos de la seguridad, infraestructura de movilidad, generación de espacio público, equipamientos y mejoramiento del medio ambiente. Estos factores también contribuirán a la sostenibilidad y éxito de los proyectos orientados a las pequeñas, fami y microempresas del área en cuestión¹⁸³.

De acuerdo a las anteriores recomendaciones, las acciones de la SDDE en el AED y la OEFAE pueden concentrarse en 4 componentes: i) Crear condiciones para la productividad y la competitividad; ii) Apuestas productivas de las localidades de Fontibón y Engativá; iii) Apoyo a la plataforma exportadora y de atracción de inversión; iv) Alianzas público privadas con responsabilidad social (Gráfico 75).

183 Como ha ocurrido en otras zonas de intervención urbana, por ejemplo en San Victorino, Manzana 22, o el Plan Centro.

Gráfico 75

Componentes de acción de la SDDE en el marco de la OEFAE



Fuente: Elaboración equipo consultor, CID, 2010.

El componente 1: Competencias para la productividad y la competitividad. Tiene como objetivo estructurar y coordinar un portafolio de servicios para la población en el marco de la OEFAE. Dicho portafolio será conformado por los servicios con que cuenta la SDDE en la actualidad. En él se destacan los instrumentos liderados por la Dirección de Competitividad de Bogotá Región, la Dirección de Economía Rural y Abastecimiento Alimentario, la Dirección de Formación y Desarrollo Empresarial como son: World2talk, Pymes exportadoras, Bogotá trabaja, Banca capital, Plan Maestro de Abastecimiento, Bogotá Emprende, y de las entidades adscritas como son la Corporación Bogotá Región Dinámica (Invest in Bogotá), Instituto Distrital de Turismo (IDT) y el Instituto para la Economía Social (IPES).

El componente 2: Apuestas productivas de las localidades de Fontibón y Engativá, involucra tanto el portafolio de proyectos propuesto anteriormente, como el conjunto de iniciativas locales que pueden vincularse al portafolio inicial.

El componente 3: Apoyo a la plataforma exportadora y atracción de inversión. Tiene como objetivo apoyar a los sectores productivos estratégicos identificados por el MURA, la Agenda Interna Bogotá Cundinamarca y Plan Estratégico Exportador Regional, con potencial localización y desarrollo en el entorno del AED. Así mismo, la SDDE liderará, de manera coordinada con la SDP, la estrategia para la atracción de inversión tanto de empresas nacionales como extranjeras que deseen localizarse

en la zona de intervención delimitada por la OEFAE. Invest in Bogotá, desempeñará un papel protagónico en el logro de este objetivo.

El componente 4: Alianzas público privadas con responsabilidad social¹⁸⁴. Tiene como objetivo liderar por parte de la SDDE (en coordinación con la SDP), las relaciones con el sector privado relevante en el marco de la OEFAE y generar acuerdos público privados¹⁸⁵ que permitan: i) mejorar el clima de negocios e inversión en el AED y su entorno, ii) lograr la atracción de inversión extranjera y la localización de empresas nacionales e internacionales en el AED, iii) encadenar los proyectos productivos del componente 2 con el sector empresarial e industrial de la Región Capital, iv) generar compromisos sociales para la participación, monitoreo y seguimiento a la operación y desarrollo de la zona, v) liderar políticas de responsabilidad social en la zona de afectación prioritaria y en general en las localidades de Fontibón y Engativá, vi) vincular el sector privado a los proyectos de inversión planeados en la OEFAE como son: equipamientos, vías, y otros proyectos estratégicos¹⁸⁶.

Este componente permitirá promover un mejor desarrollo productivo y vincular la población de las localidades de Fontibón y Engativá a los beneficios de las transformaciones planeadas en el mediano y largo plazo (generación de empleo, formación de empresas sostenibles, mejora en las condiciones sociales y de bienestar).

El liderazgo por parte de la SDDE, en la promoción de dichas alianzas, deberá ser coordinado con la SDP y la ERU, como quiera que la primera es la entidad encargada de la formulación de la OEFAE y la segunda, la entidad gestora¹⁸⁷.

184 A nivel nacional, estudios como el de Devlin y Moguillansky (2009), demuestran luego de una revisión de experiencias internacionales, cómo la transformación productiva exitosa con inserción internacional la han logrado países que gracias a una "actitud proactiva" han combinado entre otros factores: la formulación e implementación de una estrategia a mediano y largo plazo orientada a impulsar una transformación productiva acelerada y la alianza público-privada que la sustenta, construida mediante un proceso social adaptado a las circunstancias locales. Estos mismos elementos son aplicables al ámbito territorial/local donde el objetivo frente la consolidación de un desarrollo local con inserción global es compartido con el nivel central.

185 La casi totalidad de las iniciativas e instrumentos implementados por la SDDE han contado con la realización de alianzas público – privadas para su puesta en marcha. Este es el caso de alianzas existentes como: SDDE – CCB, SDDE – ACOPI, SDDE – CAFAM, SDDE – ACICAM, entre otras.

186 Se deben resaltar los esfuerzos de la Administración Distrital para diseñar, implementar, formalizar, y evaluar el impacto de dichas alianzas público – privadas con enfoque social, como se desprende de los documentos: Manual de Alianzas Público Privadas para el Distrito Capital en el Marco de la Responsabilidad Social, Alcaldía Mayor de Bogotá, CCRE, Bogotá, 2009.

187 Ver Documento Conpes No. 3490, Estrategia Institucional para el Desarrollo del Macroproyecto Urbano -Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, DNP, Bogotá, Octubre, 2007.

BIBLIOGRAFÍA

Aerocivil, Bogotá, “*Contrato de Concesión No. 6000196 denominado Concesión Para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento, Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la Ciudad de Bogotá DC*”, Aerocivil, Bogotá, Septiembre, 2006.

Aerocivil – OPAÍN, Otrosí No. 02 Aerocivil – OPAÍN, Bogotá, Noviembre, 2009.

Aerocivil, “*Términos de Referencia Concurso de Méritos Interventoría Integral, Técnica de Diseño, Construcción y Mantenimiento, Legal, Financiera, Contable Administrativa, Operativa y Ambiental para la Concesión de la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento, Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la Ciudad de Bogotá*”, Aerocivil, Bogotá, Noviembre, 2006.

ALBURQUERQUE, Francisco. *Desarrollo económico local y descentralización en América Latina*, en Revista CEPAL, No. 82, Abril de 2004, p. 157 – 171.

Alcaldía Municipal de Madrid, “*Plan de Desarrollo Municipal de Madrid Cundinamarca 2008 – 2012: Construyendo a Madrid con sentido social*”, Alcaldía Municipal de Madrid, Cundinamarca, 2008.

Alcaldía de Funza, “*Plan de Desarrollo para la vigencia 2008 – 2011 Funza: ciudad eficiente*”, Alcaldía de Funza, Funza, 2008.

Alcaldía Mayor de Bogotá, *Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor 2008 – 2012*, Acuerdo 308, Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2008.

Alcaldía local de Fontibón, “*Plan de Desarrollo Fontibón Positiva y Productiva Para Vivir Mejor*”, Alcaldía local de Fontibón, Bogotá, 2008.

Alcaldía local de Engativá, “*Plan de Desarrollo Social y de Obras Públicas para Engativá 2009 – 2012: Engativá Positiva Para Vivir Mejor*”, Alcaldía local de Engativá, Bogotá, 2008

ARNOTT Richard, James, MACKINNON, 1978, “*Market and Shadow Land Rents with Congestion*”, American Economic Review, vol. 68, no. 4, sep., pp. 588-600.

ALZATE, Fernando S. “*Informe Concesión Aeropuerto El Dorado*”, Aerocivil, Bogotá, 2009.

ALZATE, Fernando S. *Concesión Aeropuerto El Dorado*, Presentación Foro La Infraestructura de Conectividad de Bogotá con la región y el mundo, realizado por la CCB, Aerocivil, Bogotá 2006.

BECATTINI, Giacomo y RULLANI, Enzo, “*Sistemas productivos locales y mercado global*”, en GLOBALIZACIÓN Y SISTEMAS PRODUCTIVOS LOCALES, N° 754, junio, ICE, 1996.

BOISIER, Sergio. “*¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?*”, en Revista CEPAL, No. 86, Agosto de 2005.

BORJA, Jordi y CASTELLS, Manuel. “*Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*”, Taurus - Grupo Santillana de Ediciones S. A., Tercera edición, Madrid, 2002.

CARROLL, Salvador, “*Study of Professional Profiles and Training Needs of the Aerospace sector Within the Framework of the Aerospace Park of Catalonia*”, ARC, UE, 2007.

CASANOVA, Fernando. “*Desarrollo local, tejidos productivos y formación*”, OIT, CINTEFOR, Uruguay, 2004.

CCB, Bogotá, “*Agenda Interna Para la Productividad y la Competitividad de la Región Bogotá Cundinamarca*”, CCB, Bogotá, Noviembre, 2005.

CCB, “*Cundinamarca Hacia Una Región Competitiva: Bases del Plan Regional de Competitividad 2004 – 2014*”, Consejo Regional de Competitividad Bogotá – Cundinamarca, Diciembre, 2003.

CCB, “*Caracterización de las Cadenas Productivas de Manufacturas y Servicios de Bogotá y Cundinamarca*”, CCB, Bogotá, 2005.

CHAPARRO, José Alejandro. *Ciudades Amables*, Presentación Foro Por una Colombia bien gobernada 2008 – 2011, Santa Marta, abril, 2008.

CCB, “*Observatorio Económico No. 30: Dinámica de la creación y liquidación de empresas en Bogotá DC*”. CCB, Bogotá, Diciembre, 2008.

CCB, “*Presentación Agenda Interna Para la Productividad y la Competitividad de la Región Bogotá Cundinamarca*”, CCB, Bogotá, 2006.

CCB, “*Perfil económico y empresarial localidad de Engativá*”, Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), Bogotá, 2007.

CCB, “*Perfil económico y empresarial localidad de Fontibón*”, Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), Bogotá, 2007.

COASE Ronald, 1946. “*The Marginal Cost Controversy*”, *Economica*, vol. 13, no. 51, aug., pp. 169-182. Reproducido en COASE Ronald., 1988. *The Firm, the Market, and the Law*, University of Chicago Press, Chicago, pp. 33-55. Reproducido en WILLIAMSON Oliver., WINTER Sidney., 1993, ed. *The Nature of the Firm. Origins, Evolution, and Development*, Oxford University Press, New York, pp. 75-93.

COASE Ronald, 1947. “*The Marginal Cost Controversy: Some Further Comments*”, *Económica*, vol. 14, no. 54, may, pp. 150-153.

COASE Ronald, 1988. *La Empresa, el Mercado y la Ley*, Alianza, Madrid, 1998.

CORREDOR, Marcela. *Presentación Avances Comisión Regional de Competitividad de Bogotá y Cundinamarca (CRC)*, CCB, Bogotá, Febrero, 2009.

DANE, “*Principales Resultados Mercado Laboral 2009*”, DANE, Bogotá, Enero, 2010.

Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), “*Recorriendo Bogotá DC.: Una aproximación desde las localidades del distrito*”, Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), Bogotá, 2004.

Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), “*Recorriendo Engativá, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, DC.*”, Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), Bogotá, 2004.

Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), “*Recorriendo Fontibón, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, DC.*”, Departamento Administrativo de Planeación (DAPD), Bogotá, 2004.

DNP-CONPES, “*Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano*”, Documento Conpes 3305, Bogotá, Agosto, 2004.

DNP-CONPES, “*Reordenamiento institucional y plan de expansión del sistema aeroportuario*”, Documento Conpes 2727, Bogotá, Agosto, 1994.

DEVLIN, Robert y MOGUILLANSKY, Graciela. *Alianzas público – privadas como estrategias nacionales de desarrollo a largo plazo*, en Revista CEPAL, No. 97, Abril de 2009, p. 97 – 116.

DNP, “*Agenda Interna para la Competitividad y la Productividad: resultado del proceso y propuestas iniciales*”, DNP, Confecámaras, Bogotá, 2005.

DNP, “*Participación Privada en Infraestructura: Concesión Aeropuerto Internacional El Dorado*”, DNP, Proexport, Bogotá, 2006.

DNP, “*Participación Privada en Infraestructura en Colombia: portafolio de proyectos 2007 – 2010*”, Presentación DNP, Bogotá, 2008.

DNP, “*Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 Estado Comunitario desarrollo para todos*”, Tomo I, DNP, Bogotá, 2006.

DNP, “*Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 Estado Comunitario desarrollo para todos*”, Tomo II, DNP, Bogotá, 2006.

DNP, “*Visión Colombia 2019: II Centenario*”, DNP, Bogotá, 2006.

DURÁN, Sonia. *Rendición de Cuentas Secretaría de Región Capital e Integración Regional, Gobernación de Cundinamarca*, Bogotá, Abril, 2009.

Empresa de Renovación Urbana (ERU), “*Presentación General Empresa de Renovación Urbana*”, Empresa de Renovación Urbana (ERU), Bogotá, Junio, 2009.

CONPES, DNP, *Estrategia Institucional Para el Desarrollo del Macroproyecto Urbano - Regional del Aeropuerto El Dorado de Bogotá*, Documento Conpes 3490, Bogotá, Octubre, 2007.

FORERO, Alejandro C., “*Visión de la Infraestructura en Colombia*”, Presentación DNP, Bogotá, 2008.

Fundesarrollo - Universidad del Norte, “*Indicadores de competitividad en la Costa Caribe Colombiana*”. Resumen, Fundesarrollo - Universidad del Norte, Barranquilla, 2000.

GALLUP, J. *Geography and Socioeconomic Development: Background paper examining the state of the Andean region*. Washington: Andean Competitiveness Project, 2000.

Gobernación de Cundinamarca, “*Plan de Desarrollo Departamental Cundinamarca Corazón de Colombia 2008 – 2012*”, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, Mayo, 2008.

Gobernación de Cundinamarca, “*Plan de Desarrollo Departamental Cundinamarca Corazón de Colombia 2008 – 2012*”, Documento Técnico de Soporte No. 1, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, Mayo, 2008.

Gobernación de Cundinamarca, “*Plan de Desarrollo Departamental Cundinamarca Corazón de Colombia 2008 – 2012*”, Documento Técnico de Soporte No. 2, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, Mayo, 2008.

Gobernación de Cundinamarca, “*Plan de Desarrollo Departamental Cundinamarca Corazón de Colombia 2008 – 2012*”, Documento Técnico de Soporte No. 3, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, Mayo, 2008.

Gobernación de Cundinamarca, “*Presentación Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado (MURA)*”, Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, 2009.

GONZALEZ Jorge., AGUILAR Luis., CASTILLO Lina., REYES Adriana., 2009. “*Bases de la Política Pública de Desarrollo Económico de la Ciudad*”, CID, Sdde, Bogotá, mimeo.

GONZALEZ, Camilo. *Proyecto Vinculación Capital Privado al Aeropuerto El Dorado*, Presentación KPMG, Bogotá, Septiembre, 2004.

GONZALEZ, Camilo. *Plan de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado*, Presentación KPMG, Bogotá, Agosto, 2005.

GÜLLER, Mathis y GÜLLER, Michael. *From Airport to Airport City*, ARC, Barcelona, 2000.

HERNANDEZ Gamarra, Antonio. *Las Regiones y la Estrategia Nacional de Competitividad*, Revista Cámara de Comercio Bogotá, Bogotá, 95:31-37, 1996.

HAUSMANN, R. *Prisoners of Geography*. Foreign Policy, No. 122, 44-62, Bogotá, 2003.

KRUGMAN, P. *Desarrollo, geografía y teoría económica*, Ed. Antoni Bosch, 1997.

LIZARAZO, Germán. *Evaluación Expost Segunda Pista del Aeropuerto El Dorado*, Aerocivil, Bogotá, 2008.

LIRA Silva, Iván. *Desarrollo económico local y competitividad territorial en América Latina*, en Revista CEPAL, No. 85, Abril de 2005, p. 81 – 100.

MATTOS De, Carlos A. *Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana*, en Revista Nueva Sociedad, No. 212, Noviembre – Diciembre de 2007, p. 82 – 96.

Memorando de Entendimiento Aerocivil – OPAÏN, Bogotá, Marzo, 2008.

Ministerio de Transporte, Bogotá, *“Infraestructura de Transporte, Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010”*, Ministerio de Transporte, Bogotá, 2008.

Ministerio del Transporte, *“Presentación Infraestructura del Transporte”*, Ministerio del Transporte, Bogotá, 2007

Observatorio de la Región Bogotá Cundinamarca No. 1, CCB, Bogotá, Marzo, 2009.

PARDO, Magdalena. *Caracterización de Diez Cadenas Productivas de Bogotá – Región 1993-1999*, Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Bogotá, 2003.

PARRA-PEÑA, Isidro, RAMIREZ Juan Carlos. *Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia 2006*, Serie Estudios y Perspectivas, CEPAL, Bogotá, 2009.

PIGOU Arthur, 1912. *Wealth and Welfare*, MacMillan, London.

Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) 2000 – 2009, Municipio de Madrid, Madrid, 2000.

Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) Municipio de Funza, Funza, 1999.

Plan de Desarrollo Municipal 2008 – 2011: Recuperemos a Mosquera, Mosquera, 2008.

Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) Municipio de Mosquera, Mosquera, 2006.

Plan de Desarrollo Económico y social para el municipio de Cota 2008 – 2011: Cota

nuestro compromiso para volver a crear, Cota, 2008.

Plan Básico de Ordenamiento territorial (PBOT), Concejo Municipal de Cota, Cota, 2000.

Pnud, “*Informe de Desarrollo Humano para Bogotá, Idhb., 2008. Bogotá, una Apuesta por Colombia*”. Informe de Desarrollo Humano para Bogotá 2008, Pnud, Bogotá.

Política Nacional de Competitividad y Productividad, Documento Conpes 3527, DNP, Bogotá, 2008.

Política para la Productividad y Competitividad, Ministerio de Comercio Exterior, Cartagena de Indias, julio, 1999.

Política para la Productividad y Competitividad, (Santiago de Cali), Ministerio de Comercio Exterior, Santiago de Cali, 2000.

Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la Región Bogotá – Cundinamarca, Documento Conpes 3256, Bogotá, Diciembre, 2003.

PULECIO, Jorge y GONZALO Jiménez. *Guía metodológica para la construcción de mapas de competitividad regional en Colombia*, informe de consultoría, CID-Universidad Nacional de Colombia – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Bogotá, 2003.

PULECIO, J. R., Ph. de Lombaerde y J. G. García. *Sistema de Indicadores de Competitividad Departamental*, informe de consultoría presentado al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, CID Universidad Nacional de Colombia, 2002.

RAMIREZ, Osorio, Juan Carlos y OSORIO, Rafael. *Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia*. CEPAL-Colombia, Bogotá, 2007.

REDES, ERU, “*Caracterización de la Población del Área de Influencia de la Zona de Renovación Urbana Prevista en el Plan Zonal del Aeropuerto El Dorado*” Informe Final, REDES, ERU, Bogotá, Diciembre, 2008.

RENTERÍA, Carolina. *Avances en Competitividad: logros de 2008 y retos de 2009*, Presentación lanzamiento II Informe Nacional de Competitividad, DNP, Bogotá, 2008.

SACHS, J. & WAGNER, A. (1997), *Natural resources abundance and economic*

growth, Boston: Center for International Development-Harvard University, 1997.

SÁNCHEZ, Fabio y ACOSTA, Paula., *Proyecto Andino de competitividad. Proyecto indicadores de competitividad*, CEDE - Universidad de los Andes, Bogotá, 2002.

SANABRIA Fabián., 2009. *De Tramoyeros a Tramoyistas: Consideraciones Cívicas para un Pacto Ético en Colombia*, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional, Bogotá.

Secretaría Distrital de Gobierno, “Sector Gobierno, Seguridad y Convivencia”, Boletín de estadísticas No. 2: Bogotá Ciudad de Estadísticas, Secretaría Distrital de Gobierno, Bogotá, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, “Segregación Socioeconómica en el Espacio Urbano de Bogotá DC”, Universidad Nacional de Colombia – SDP, Bogotá, 2007.

Secretaria Distrital de Planeación (SDP), “Análisis espacial del mercado laboral en Bogotá: Bogotá Ciudad de Estadísticas” Boletín No. 12, Secretaria Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2009.

Secretaria Distrital de Planeación (SDP), “Características de la vivienda en las 20 localidades de Bogotá: ECVB 2007”. Bogotá ciudad de estadísticas Boletín No. 10, Secretaria Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Censo de Edificaciones 2004 – 2009, Base Estadística*, SDP, 2009.

Secretaria Distrital de Planeación (SDP), “Conociendo las localidades de Bogotá. Boletín Informativo Bogotá ciudad de Estadísticas”, No. 9 Secretaria Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2009.

Secretaría de Hacienda Distrital (SHD), “Marco Fiscal de Mediano Plazo – MFMP 2010 – 2020”, Secretaría de Hacienda Distrital (SHD), Bogotá, Octubre, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, “Documento Síntesis, Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto el Dorado- Engativá”, SDP, Bogotá, 2008

Secretaría Distrital de Planeación (SDP), “Encuesta de Calidad de Vida Para Bogotá ECVB 2007”, Colección de Estudios y Políticas Socioeconómicas, Secretaría Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2008.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Estructura Productiva de Bogotá por UPZ*, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Indicadores Demográficos de Bogotá por Localidades 2005-2015*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Información Geográfica de Bogotá por Localidades y UPZ*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Información Sociodemográfica de Bogotá*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto el Dorado- Engativá: documento Técnico de Soporte I*”, SDP, Bogotá, 2007

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto el Dorado- Engativá: documento Técnico de Soporte II (Borrador)*”, SDP, Bogotá, 2008.

Secretaría Distrital de Plantación (SDP), *Población y Territorio: Vista desde la estratificación económica*”. Boletín Informativo Bogotá Estadística No. 10, Secretaría Distrital de Plantación (SDP), mayo de 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Población de Bogotá por Vivienda y Hogar según Estrato Socioeconómico 2009*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Proyecciones Población Bogotá por UPZ y Grupos de Edad*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Proyecciones de Bogotá en Vivienda, Hogares y Personas (2005 – 2015)*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Proyecciones Municipales de Población 2005 – 2011 por Sexo y Grupos de Edad*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Proyecciones Municipales de Población 2005 – 2011 por Edades Simples y Sexo*”, Base Estadística, SDP, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, *Presentación Operación Estratégica*

Fontibón – Aeropuerto el Dorado- Engativá (OEFAE), SDP, Bogotá, 2009.

Secretaría Distrital de Plantación SDP, “*Vocación productiva: Bogotá ciudad de estadísticas Documento No. 3*”, Secretaria Distrital de Planeación (SDP), Bogotá, 2009.

SOLOW Robert., 1973. “*Congestion Costs and the Use of Land for Streets*”, Bell Journal of Economics, vol. 4, autumn, pp. 602-618.

STIGLER George., 1966. *The Theory of Price*, MacMillan, London.

Unión Temporal TAU Consultora Ambiental, “*Formulación del Macroproyecto Urbano Regional del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado*”, Unión Temporal TAU Consultora Ambiental, Bogotá – Cundinamarca, 2008.

VALLEJO Ramírez, Jorge. *Competitividad Regional en Colombia: Marco Conceptual, Hallazgos y Recomendaciones del Centro de Estrategia y Competitividad*, Observatorio de Competitividad, Universidad de los Andes, Bogotá, 2008.

VICKREY William. 1948. “*Some Objections to Marginal-Cost Pricing*”, Journal of Political Economy, vol. 56, no. 3, jun., pp. 218-238. Reproducido en ARNOTT Richard., ARROW Kenneth., ATKINSON Anthony., DREZE Jacques., 1994, ed. Public Economics. *Selected Papers by William Vickrey*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 216-239.

VICKREY William. 1969. “*Congestion Theory and Transport Investment*”, American Economic Review, vol. 59, no. 2, may, pp. 251-260. Reproducido en ARNOTT Richard., ARROW Kenneth., ATKINSON Anthony., DREZE Jacques., 1994, ed. Public Economics. *Selected Papers by William Vickrey*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 320-328.

WHITE, Philip, Douglas, Adam y STILLWELL, Darren (comp.). *Regional Competitiveness Indicators*, DTI, London, 2002.

ANEXOS

Anexo 1

Distribución de la Población por Sexo en Bogotá (2005, 2009 y 2015)

Localidades	2005			2009			2015		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Total Bogotá	6.840.116	3.285.708	3.554.408	7.259.597	3.496.153	3.763.444	7.878.783	3.810.013	4.068.770
Usaquén	444.924	204.202	240.722	464.656	214.436	250.220	494.066	229.094	264.972
Chapinero	126.274	57.526	68.748	131.027	60.418	70.609	137.870	64.685	73.185
Santafé	109.463	54.767	54.696	109.882	55.118	54.764	110.053	55.489	54.564
San Cristóbal	409.653	199.179	210.474	410.259	199.849	210.410	406.025	198.396	207.629
Usme	299.621	147.198	152.423	349.346	172.051	177.295	432.724	214.039	218.685
Tunjuelito	202.342	99.195	103.147	202.119	99.517	102.602	200.048	99.269	100.779
Bosa	495.283	242.684	252.599	554.389	271.250	283.139	646.833	316.343	330.490
Kennedy	944.777	457.537	487.240	997.693	484.564	513.129	1.069.469	521.766	547.703
Fontibón	297.933	141.223	156.710	330.156	156.316	173.840	380.453	180.174	200.279
Engativá	793.944	377.090	416.854	828.096	394.566	433.530	874.755	418.890	455.865
Suba	918.580	433.417	485.163	1.018.629	481.549	537.080	1.174.736	557.588	617.148
Barrios Unidos	224.216	107.589	116.627	231.435	111.167	120.268	240.960	115.855	125.105
Teusaquillo	138.993	63.673	75.320	143.891	66.382	77.509	151.092	70.497	80.595
Los Mártires	95.866	47.234	48.632	97.283	48.402	48.881	98.758	49.840	48.918
Antonio Nariño	106.648	51.142	55.506	107.935	52.085	55.850	108.941	53.103	55.838
Puente Aranda	257.090	124.734	132.356	258.368	126.015	132.353	258.414	127.204	131.210
La Candelaria	23.985	12.418	11.567	24.095	12.600	11.495	24.096	12.799	11.297
Rafael Uribe Uribe	376.711	183.144	193.567	377.704	184.621	193.083	375.107	184.837	190.270
Ciudad Bolívar	567.861	278.643	289.218	616.455	302.030	314.425	687.923	336.796	351.127
Sumapaz	5.952	3.113	2.839	6.179	3.217	2.962	6.460	3.349	3.111

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de Población por localidades 2005 – 2015

Anexo 2
Población (%) en infancia, adolescencia, jóvenes y adultos
para Bogotá y sus localidades – 2009.

Localidades	Primera Infancia 0 - 5 años	Infancia 6 - 12 años	Adolescencia 13 - 17 años	Jóvenes 18 - 24 años	Adultos 25 - 59 años	Adultos Mayores 60 años y más
Total Bogotá	9,79%	11,85%	8,94%	12,11%	48,01%	9,31%
Chapinero	5,66	6,40	6,59	13,24	53,24	14,87
Santafé	9,85	11,71	9,02	12,40	45,94	11,08
San Cristóbal	10,90	13,50	10,07	12,27	44,75	8,51
Usme	12,22	15,12	10,90	12,82	43,00	5,95
Tunjuelito	9,81	12,05	9,54	12,48	46,60	9,54
Bosa	11,72	14,19	9,88	12,09	45,78	6,34
Kennedy	10,45	12,10	8,85	12,08	48,45	8,07
Fontibón	9,1%	11,2%	8,4%	11,5%	50,7%	9,1%
Engativá	8,7%	10,7%	8,2%	11,9%	49,9%	10,6%
Suba	9,51	11,54	8,69	11,69	49,86	8,71
Barrios Unidos	7,02	8,80	7,11	11,67	50,32	15,08
Teusaquillo	5,45	6,76	6,62	12,49	52,92	15,77
Los Mártires	8,42	9,75	8,02	12,39	49,24	12,18
Antonio Nariño	9,56	11,24	8,84	12,07	46,36	11,93
Puente Aranda	8,07	9,97	8,08	12,17	49,34	12,38
La Candelaria	6,64	8,30	8,89	14,01	48,88	13,27
Rafael Uribe Uribe	10,28	12,63	9,54	12,35	46,19	9,01
Ciudad Bolívar	12,47	14,82	10,50	12,59	43,50	6,12
Sumapaz	11,30	15,60	10,99	9,79	42,22	10,10

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Anexo 3
Población en edad escolar por localidad para el año 2009 (%)

Localidades	5 y 6 años	7 a 11 años	12 a 17 años	18 a 24 años
Usaquén	2,6	6,8	9,3	11,8
Chapinero	1,8	4,5	7,6	13,2
Santa Fe	3,2	8,3	10,8	12,4
San Cristóbal	3,7	9,6	12,1	12,3
Usme	4,1	10,8	13,1	12,8
Tunjuelito	3,3	8,6	11,3	12,5
Bosa	4,0	10,2	11,9	12,1
Kennedy	3,4	8,6	10,6	12,1
Fontibón	3,1	8,0	10,0	11,5
Engativá	2,9	7,7	9,8	11,9
Suba	3,2	8,2	10,4	11,7
Barrios Unidos	2,5	6,3	8,4	11,7
Teusaquillo	1,9	4,8	7,7	12,5
Los Mártires	2,7	6,9	9,5	12,4
Antonio Nariño	3,1	8,0	10,5	12,1
Puente Aranda	2,7	7,1	9,6	12,2
La Candelaria	2,4	5,8	10,2	14,0
Rafael Uribe Uribe	3,5	9,1	11,5	12,5
Ciudad Bolívar	3,1	8,0	10,5	12,1
Sumapaz	3,1	8,0	10,5	12,1
Total Bogotá	3,3	8,5	10,7	12,1

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Anexo 4.
Proyección del número de viviendas y hogares 2005, 2009 y 2015 por localidad.

Proyecciones de hogares 2005-2015				Proyecciones de viviendas 2005-2015		
Localidad	2005	2009	2015	2005	2009	2015
Usaquén	143.065	153.924	176.067	144.853	155.576	177.738
Chapinero	49.783	53.662	60.034	49.816	53.639	60.013
Santafé	35.242	35.973	38.966	34.426	35.151	38.086
San Cristóbal	112.259	115.927	123.680	106.538	110.024	117.338
Usme	78.874	95.804	127.024	71.611	87.637	117.508
Tunjuelito	58.207	59.736	63.633	46.803	48.047	51.083
Bosa	130.476	151.991	190.522	103.989	122.785	155.815
Kennedy	258.659	282.943	322.446	233.307	255.981	292.744
Fontibón	94.849	108.919	120.996	94.769	109.094	121.255
Engativá	227.886	246.422	265.406	208.417	225.687	243.958
Suba	269.185	310.511	331.074	245.724	284.470	304.608
Barrios Unidos	62.687	64.936	71.931	53.866	55.772	62.004
Teusaquillo	51.136	53.639	59.886	53.179	55.793	62.284
Los Mártires	28.733	29.093	31.818	26.291	26.620	29.158
Antonio Nariño	27.691	29.057	31.893	25.613	26.891	29.519
Puente Aranda	78.521	77.612	82.251	70.110	69.294	73.433
La Candelaria	8.709	8.275	8.279	8.248	7.838	7.842
Rafael Uribe Uribe	104.479	107.986	115.982	98.304	101.593	109.089
Ciudad Bolívar	145.832	169.445	206.489	120.268	141.324	173.317
Sumapaz	1.521	1.611	1.844	1.573	1.666	1.907
Total Bogotá	1.967.794	2.157.466	2.521.280	1.797.705	1.974.882	2.316.247

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2006 - 2015

Anexo 5

Tamaño promedio del hogar y la vivienda por localidad 2005, 2009 y 2015

Localidad	Personas por Hogar			Personas por Vivienda		
	2005	2009	2015	2005	2009	2015
Usaquén	3,1	3,0	2,8	3,1	3,0	2,8
Chapinero	2,5	2,4	2,3	2,5	2,4	2,3
Santafé	3,1	3,1	2,8	3,2	3,1	2,9
San Cristóbal	3,6	3,5	3,3	3,8	3,7	3,5
Usme	3,8	3,6	3,4	4,2	4,0	3,7
Tunjuelito	3,5	3,4	3,1	4,3	4,2	3,9
Bosa	3,8	3,6	3,4	4,8	4,5	4,2
Kennedy	3,7	3,5	3,3	4,0	3,9	3,7
Fontibón	3,1	3,0	3,1	3,1	3,0	3,1
Engativá	3,5	3,4	3,3	3,8	3,7	3,6
Suba	3,4	3,3	3,5	3,7	3,6	3,9
Barrios Unidos	3,6	3,6	3,3	4,2	4,1	3,9
Teusaquillo	2,7	2,7	2,5	2,6	2,6	2,4
Los Mártires	3,3	3,3	3,1	3,6	3,7	3,4
Antonio Nariño	3,9	3,7	3,4	4,2	4,0	3,7
Puente Aranda	3,3	3,3	3,1	3,7	3,7	3,5
La Candelaria	2,8	2,9	2,9	2,9	3,1	3,1
Rafael Uribe Uribe	3,6	3,5	3,2	3,8	3,7	3,4
Ciudad Bolívar	3,9	3,6	3,3	4,7	4,4	4,0
Sumapaz	3,9	3,8	3,5	3,8	3,7	3,4
Total Bogotá	3,5	3,4	3,2	3,8	3,7	3,5

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2006 – 2015

Anexo 6

Personas en pobreza y miseria por NBI según localidades de Bogotá 2003-2007

Localidades	PERSONAS							
	ECV-2003				ECVB-2007			
	Pobres por NBI (Una o más NBI)		En miseria por NBI (Dos o más NBI)		Pobres por NBI (Una o más NBI)		En miseria por NBI (Dos o más NBI)	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
Total Bogotá	560.874	8,5	84.988	1,3	493.929	7	62.739	0,9
Usaquén	19.126	4,7	0	0	14.979	3,5	443	0,1
Chapinero	2.338	1,9	0	0	3794	3,1	246	0,2
Santafé	13.601	14,3	1.916	2	14.678	15,3	4308	4,5
San Cristóbal	68.051	17,2	14.651	3,7	40.322	10	5300	1,3
Usme	44.750	15,5	6.758	2,3	36.642	11,7	6546	2,1
Tunjuelito	19.138	10,6	2.087	1,2	14.863	8,1	861	0,5
Bosa	52.111	10,6	8.611	1,8	53.861	9,9	2759	0,5
Kennedy	92.886	10,1	15.507	1,7	53.197	5,4	10.278	1
Fontibón	21.804	7,5	0	0	11.656	3,7	0	0
Engativá	34.563	4,4	1.248	0,2	31.902	3,9	1190	0,1
Suba	28.078	3,1	5.450	0,6	40.034	4,1	1542	0,2
Barrios Unidos	10.845	4,9	84	0	11.543	5	0	0
Teusaquillo	337	0,2	0	0	836	0,6	0	0
Los Mártires	5.099	5,4	598	0,6	5157	5,4	82	0,1
Antonio Nariño	4.404	3,9	0	0	5.310	4,4	52	0
Puente Aranda	10.381	4,1	1.117	0,4	8.081	3,2	915	0,4
La Candelaria	2.201	9,5	474	2	1921	8,7	185	0,8
Rafael Uribe Uribe	35.078	9,5	5.722	1,6	40.072	10,6	2061	0,5
Ciudad Bolívar	96.083	17,4	20.764	3,8	103.512	17,4	25.695	4,3
Sumapaz	-	-	-	-	1568	27,7	278	4,9
Total Bogotá sin Sumapaz	-	-	-	-	492.360	7	62.461	0,9

Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 7. Hogares en pobreza y miseria por NBI, según localidades de Bogotá 2003 y 2007

Localidades	HOGARES							
	ECV-2003				ECVB-2007			
	Pobres por NBI (Una o más NBI)		En miseria por NBI (Dos o más NBI)		Pobres por NBI (Una o más NBI)		En miseria por NBI (Dos o más NBI)	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
Total Bogotá	112.223	6,0	13.895	0,7	98.276	5,0	10.679	0,5
Usaquén	3.726	2,9	0	0,0	2.889	2,1	111	0,1
Chapinero	454	1,0	0	0,0	828	1,6	75	0,1
Santafé	2.496	8,1	324	1,1	2.774	9,2	760	2,5
San Cristóbal	12.485	12,3	2.193	2,2	7.966	7,4	962	0,9
Usme	8.715	12,0	1.289	1,8	7.006	9,1	810	1,0
Tunjuelito	4.095	8,3	371	0,8	3.100	6,2	139	0,3
Bosa	11.034	8,4	1.009	0,8	10.424	7,6	418	0,3
Kennedy	17.342	7,1	2.079	0,9	11.277	4,3	1.647	0,6
Fontibón	4.694	5,8	0	0,0	2.339	2,5	0	0,0
Engativá	7.240	3,3	312	0,1	6.617	2,7	170	0,1
Suba	6.329	2,4	1.194	0,5	8.141	2,8	374	0,1
Barrios Unidos	2.391	3,5	84	0,1	2.424	3,5	0	0,0
Teusaquillo	84	0,2	0	0,0	230	0,5	0	0,0
Los Mártires	938	3,6	37	0,1	969	3,6	20	0,1
Antonio Nariño	872	2,8	0	0,0	1.041	3,4	13	0,0
Puente Aranda	1.930	2,8	112	0,2	1.535	2,2	151	0,2
La Candelaria	465	5,9	87	1,1	412	5,3	38	0,5
Rafael Uribe Uribe	7.537	7,8	981	1,0	7.753	7,6	355	0,3
Ciudad Bolívar	19.394	13,8	3.824	2,7	20.260	13,9	4.595	3,2
Sumapaz	-	-	-	-	290	21,3	41	3,0
Total Bogotá sin Sumapaz	-	-	-	-	97.986	5,0	10.638	0,5

Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 8. Distribución de personas por indicadores de NBI, según localidades de Bogotá 2007

Localidades	Personas	Personas en viviendas inadecuadas		Personas en viviendas con servicios inadecuados		Personas en hogares con hacinamiento crítico		Personas en hogares con inasistencia escolar		Personas en hogares con alta dependencia económica		Personas pobres por NBI (Una o más NBI)		Personas en miseria por NBI (Dos o más NBI)	
	TOTAL	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
Total Bogotá	7.035.155	57.603	0,8	15.814	0,2	280.191	4,0	46.848	0,7	164.359	2,3	493.929	7,0	62.739	0,9
Usaquén	430.156	10	0,0	350	0,1	11.787	2,7	39	0,0	3237	0,8	14.979	3,5	443	0,1
Chapinero	122.507	348	0,3	271	0,2	2428	2,0	174	0,1	819	0,7	3794	3,1	246	0,2
Santafé	96.241	2727	2,8	1011	1,1	9.115	9,5	1298	1,3	5296	5,5	14.678	15,3	4308	4,5
San Cristóbal	404.350	3.119	0,8	2267	0,6	21.093	5,2	4337	1,1	15.884	3,9	40.322	10,0	5300	1,3
Usme	314.431	6.131	1,9	480	0,2	21.177	6,7	1417	0,5	13.982	4,4	36.642	11,7	6546	2,1
Tunjuelito	182.532	1983	1,1	0	0,0	9.445	5,2	178	0,1	4116	2,3	14.863	8,1	861	0,5
Bosa	546.809	4.902	0,9	2291	0,4	33.582	6,1	3750	0,7	13.932	2,5	53.861	9,9	2759	0,5
Kennedy	979.914	7.636	0,8	2353	0,2	24.770	2,5	4.921	0,5	23.795	2,4	53.197	5,4	10.278	1,0
Fontibón	317.179	0	0,0	1191	0,4	5.411	1,7	985	0,3	4070	1,3	11.656	3,7	0	0,0
Engativá	824.337	824	0,1	0	0,0	16.657	2,0	6.149	0,7	9.463	1,1	31.902	3,9	1190	0,1
Suba	981.613	2583	0,3	753	0,1	18.389	1,9	4.670	0,5	15.182	1,5	40.034	4,1	1542	0,2
Barrios Unidos	230.066	573	0,2	0	0,0	7.537	3,3	1186	0,5	2247	1,0	11.543	5,0	0	0,0
Teusaquillo	139.298	0	0,0	118	0,1	357	0,3	0	0,0	361	0,3	836	0,6	0	0,0
Los Mártires	94.944	511	0,5	82	0,1	3023	3,2	441	0,5	1182	1,2	5157	5,4	82	0,1
Antonio Nariño	119.565	23	0,0	161	0,1	3486	2,9	416	0,3	1277	1,1	5.310	4,4	52	0,0
Puente Aranda	250.715	147	0,1	0	0,0	4759	1,9	1311	0,5	2777	1,1	8.081	3,2	915	0,4
La Candelaria	22.115	33	0,1	44	0,2	1387	6,3	74	0,3	568	2,6	1921	8,7	185	0,8
Rafael Uribe Uribe	378.780	4123	1,1	1213	0,3	23.827	6,3	557	0,1	12.413	3,3	40.072	10,6	2061	0,5
Ciudad Bolívar	593.937	21.728	3,7	3231	0,5	61.234	10,3	14.933	2,5	32.851	5,5	103.512	17,4	25.695	4,3
Sumapaz	5.667	201	3,5	0	0,0	725	12,8	11	0,2	909	16,0	1568	27,7	278	4,9
Total Bogotá sin Sumapaz	7.029.488	57.402	0,8	15.814	0,2	279.466	4,0	46.837	0,7	163.449	2,3	492.360	7,0	62.461	0,9

Fuente: DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 9

Índice de Condiciones de Vida por Factores, según localidad 2003 y 2007

Localidad	ECV-2003					ECVB-2007				
	ICV	FACTOR 1. ACCESO Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS	FACTOR 2. EDUCACION Y CAPITAL HUMANO	FACTOR 3. TAMAÑO Y COMPOSICION DEL HOGAR	FACTOR 4. CALIDAD DE LA VIVIENDA	ICV	FACTOR 1. ACCESO Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS	FACTOR 2. EDUCACION Y CAPITAL HUMANO	FACTOR 3. TAMAÑO Y COMPOSICION DEL HOGAR	FACTOR 4. CALIDAD DE LA VIVIENDA
Total Bogotá	89,28	27,22	32,81	16,91	12,34	90,09	27,21	33,18	17,37	12,3
Usaquén	93,6	27,34	35,5	18,24	12,52	94,37	27,31	36,06	18,44	12,57
Chapinero	96,61	27,06	37,73	19,1	12,72	96,26	27,26	37,44	19,07	12,48
Santafé	88,28	26,93	32,94	16,56	11,86	87,51	26,78	31,62	17,19	11,77
San Cristóbal	83,68	26,99	29,65	15,34	11,7	86,65	27,18	31	16,49	11,93
Usme	82,91	27,18	29,11	15	11,62	85,07	27,17	30,07	15,99	11,81
Tunjuelito	87,19	27,34	31,48	15,97	12,4	88,66	27,26	32,29	16,7	12,33
Bosa	85,4	27	30,23	16,15	12,02	86,38	27,15	30,85	16,34	11,97
Kennedy	88,94	27,37	32,53	16,54	12,5	90,02	27,26	33,07	17,3	12,39
Fontibón	90,03	27,26	33,44	16,91	12,42	92,69	27,32	34,66	17,99	12,73
Engativá	91,78	27,37	34,13	17,59	12,69	91,59	27,29	33,8	17,83	12,65
Suba	91,6	27,14	34,24	17,58	12,63	91,89	27,27	34,39	17,75	12,47
Barrios Unidos	92,44	27,24	34,58	18,07	12,54	92,46	27,26	34,97	18,04	12,2
Teusaquillo	96,03	27,19	37,27	18,87	12,7	96,48	27,31	37,35	19,17	12,64
Los Mártires	89,78	27,11	33,25	17,37	12,04	90,44	26,99	33,4	17,89	12,14
Antonio Nariño	90,79	27,34	33,63	17,3	12,52	90,57	27,23	33,41	17,41	12,49
Puente Aranda	90,43	27,29	33,1	17,42	12,62	92,17	27,26	34,25	18,03	12,62
La Candelaria	88,9	26,88	33,11	17,08	11,83	90,43	26,69	33,88	18,03	11,82
Rafael Uribe Uribe	87,06	27,2	30,98	16,48	12,4	87,21	27,2	31,1	16,64	12,26
Ciudad Bolívar	83,5	27,2	29,62	15,13	11,56	83,9	26,99	29,64	15,72	11,39

Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de Información, Cartografía y Estadística

Anexo 10

Percepción del jefe o cónyuge sobre condición de pobreza según localidades de Bogotá ECVB 2003 – 2007

LOCALIDAD	SE CONSIDERA POBRE (%)				
	ECVB – 2003		ECVB - 2007		
	Si	No	Si	No	Sin Información
	%	%	%	%	%
Total Bogotá	46,1	53,9	36,3	63,7	0,0
Usaquén	25,2	74,8	21,6	78,4	.
Chapinero	15,8	84,2	11,4	88,6	0,0
Santafé	48,5	51,5	47,5	52,3	0,2
San Cristóbal	61,9	38,1	48,9	51,1	.
Usme	66,3	33,7	42,9	57,0	0,1
Tunjuelito	56,2	43,8	42,8	57,2	.
Bosa	56,9	43,1	44,5	55,2	0,3
Kennedy	49,6	50,4	40,8	59,2	.
Fontibón	51,6	48,4	24,2	75,8	.
Engativá	40,8	59,2	30,2	69,8	.
Suba	35,4	64,6	32,8	67,2	.
Barrios Unidos	33,5	66,5	30,9	69,1	.
Teusaquillo	27,4	72,6	15,0	85,0	.
Los Mártires	52,3	47,7	41,4	58,6	.
Antonio Nariño	43,0	57,0	36,8	63,0	0,1
Puente Aranda	40,9	59,1	28,2	71,8	.
La Candelaria	55,5	44,5	40,9	59,1	0,1
Rafael Uribe Uribe	61,2	38,8	46,4	53,6	.
Ciudad Bolívar	62,3	37,7	55,1	44,9	.

Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 11.
Indicadores de Fuerza Laboral según localidad 2003 y 2007

LOCALIDAD	ECV-2003			ECVB-2007		
	Tasa Global de Participación (TGP)	Tasa de Ocupación (TO)	Tasa de Desempleo (TD)	Tasa Global de Participación (TGP)	Tasa de Ocupación (TO)	Tasa de Desempleo (TD)
Total Bogotá	52,8	47,8	9,5	51,59	47,58	7,78
Usaquén	53,9	50,8	5,9	50,04	47,28	5,52
Chapinero	60,8	58,2	4,2	57,31	55,21	3,67
Santafé	56,9	50,0	12,3	52,52	47,06	10,39
San Cristóbal	49,0	44,0	10,1	50,24	46,86	6,73
Usme	53,5	47,9	10,6	52,13	47,41	9,05
Tunjuelito	51,6	46,0	10,9	49,01	45,10	7,99
Bosa	55,1	48,9	11,2	51,63	47,60	7,79
Kennedy	50,1	44,0	12,1	52,36	48,42	7,54
Fontibón	50,6	45,5	10,0	52,13	49,03	5,93
Engativá	51,6	47,7	7,7	52,56	47,97	8,74
Suba	55,4	51,5	7,1	53,44	49,87	6,68
Barrios Unidos	51,7	47,0	9,2	53,61	50,20	6,36
Teusaquillo	53,8	50,5	6,2	52,57	49,71	5,44
Los Martires	53,2	48,2	9,5	54,52	50,25	7,82
Antonio Nariño	53,6	49,3	8,1	48,44	44,31	8,52
Puente Aranda	53,9	49,8	7,7	51,78	47,87	7,54
La Candelaria	57,4	51,3	10,5	52,00	47,53	8,59
Rafael Uribe Uribe	51,1	45,1	11,7	47,64	42,66	10,45
Ciudad Bolívar	53,1	45,8	13,7	48,18	42,43	11,94
Sumapaz				26,11	24,75	5,22
Total Bogotá sin Sumapaz				51,61	47,59	7,78

Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 12.
Percepción sobre poder adquisitivo del ingreso del hogar de Bogotá según
localidad, ECVB 2003 - 2007

LOCALIDAD	ECV-2003			ECVB-2007			Sin información
	No alcanzan para cubrir los gastos mínimos	Sólo alcanzan para cubrir los gastos mínimos	Cubren más que los gastos mínimos	No alcanzan para cubrir los gastos mínimos	Sólo alcanzan para cubrir los gastos mínimos	Cubren más que los gastos mínimos	
	%	%	%	%	%	%	
Total Bogotá	29,8	57,7	12,5	24,0	56,5	19,5	0,0
Usaquén	13,7	58,5	27,9	14,1	50,5	35,4	.
Chapinero	10,6	46,5	42,9	6,4	38,1	55,4	0,0
Santa Fe	35,7	49,2	15,1	35,8	50,5	13,5	0,2
San Cristóbal	47,0	48,2	4,8	33,4	58,0	8,6	.
Usme	41,0	55,0	4,0	28,6	63,0	8,3	0,1
Tunjuelito	34,4	59,1	6,4	23,8	62,4	13,7	.
Bosa	43,6	51,0	5,4	30,4	61,9	7,8	.
Kennedy	29,2	62,4	8,3	27,5	56,5	16,0	.
Fontibón	32,5	55,7	11,7	18,5	55,1	26,4	.
Engativá	26,1	63,8	10,1	18,8	62,2	19,0	.
Suba	22,4	60,0	17,6	18,9	54,3	26,8	.
Barrios Unidos	19,4	64,0	16,6	18,3	56,2	25,4	.
Teusaquillo	13,2	59,6	27,2	9,6	49,4	41,0	.
Los Mártires	32,7	56,7	10,6	25,7	56,8	17,4	.
Antonio Nariño	23,5	63,3	13,1	19,2	64,5	16,2	0,1
Puente Aranda	24,5	62,4	13,1	16,6	65,2	18,2	.
La Candelaria	35,9	50,2	14,0	27,6	53,7	18,6	0,1
Rafael Uribe Uribe	35,4	58,8	5,7	34,5	52,8	12,6	.
Ciudad Bolívar	46,2	48,2	5,6	40,9	53,5	5,6	.

Fuente: DANE - DAPD, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2003

DANE - SDP, Encuesta de Calidad de Vida Bogotá 2007

Nota: La ECV-2003 recalculada a partir de las nuevas proyecciones de población

Procesamiento: SDP, Dirección de información, Cartografía y Estadística

Anexo 13

Hogares con actividad económica de Bogotá por localidad (2005)

Localidad	Hogares con actividad económica		
	Con actividad económica	Sin actividad económica	Total Hogares
Usaquén	2,8	97,2	133.044
Chapinero	3,0	97,0	48.315
Santafé	4,1	95,9	33.219
San Cristóbal	3,9	96,1	110.832
Usme	6,7	93,3	76.286
Tunjuelito	6,5	93,5	55.644
Bosa	5,9	94,1	131.864
Kennedy	3,7	96,3	258.437
Fontibón	2,7	97,3	90.105
Engativá	4,7	95,3	226.911
Suba	3,0	97,0	266.615
Barrios Unidos	3,8	96,2	61.258
Teusaquillo	1,6	98,4	49.857
Los Mártires	5,2	94,8	28.456
Antonio Nariño	6,9	93,1	27.540
Puente Aranda	5,5	94,5	73.395
La Candelaria	3,7	96,3	8.243
Rafael Uribe Uribe	4,1	95,9	104.606
Ciudad Bolívar	6,0	94,0	145.305
Sumapaz	2,8	97,2	1.440
Total Bogotá	4,2	95,8	1.931.372

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 14.
Unidades económicas según tipo de actividad en Bogotá por localidad 2005
(%)

LOCALIDAD	Unidades económicas censadas según tipo de actividad						
	Total unidades	Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Económicas	Desocupadas	No informa
Usaquén	21.722	8,4	34,9	47,1	7,3	0,8	1,4
Chapinero	25.908	4,1	21,6	62,2	10,8	0,6	0,7
Santa Fe	19.312	6,6	41,2	44,0	6,2	1,4	0,7
San Cristóbal	16.109	7,5	48,1	31,2	9,1	0,6	3,3
Usme	15.503	11,3	44,8	23,8	12,5	0,1	7,6
Tunjuelito	10.390	14,1	43,4	31,4	8,9	0,6	1,6
Bosa	17.460	9,9	48,8	31,5	7,2	0,4	2,3
Kennedy	39.880	10,6	46,7	31,6	6,4	0,3	4,4
Fontibón	17.169	8,7	37,0	40,4	10,5	0,4	3,0
Engativá	33.931	13,3	41,7	35,0	6,8	0,6	2,6
Suba	26.897	9,7	41,9	38,7	8,1	0,2	1,4
Barrios Unidos	16.240	11,5	45,0	33,3	7,5	0,3	2,4
Teusaquillo	10.975	6,7	27,3	53,9	10,5	0,4	1,3
Los Mártires	19.630	9,9	58,3	21,4	5,6	3,0	1,8
Antonio Nariño	9.635	16,9	43,9	28,2	6,4	0,7	3,9
Puente Aranda	20.441	14,8	44,5	27,0	7,2	2,4	4,0
La Candelaria	6.434	8,4	34,6	42,5	10,2	3,3	1,1
Rafael Uribe Uribe	16.123	13,9	44,1	29,7	7,3	0,2	4,8
Ciudad Bolívar	16.711	9,4	49,7	31,3	7,3	0,3	2,0
Sumapaz	43	18,6	39,5	20,9	7,0	0,0	14,0
Total Bogota	360.513	10,2	42,2	36,3	7,9	0,8	2,7

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 15.
Unidades económicas según localización 2005

Localidad	Establecimientos económicos según localización		
	Unidades asociadas a vivienda	Unidades independientes	Total Unidades económicas
Usaquén	17,1%	82,9%	21.722
Chapinero	5,6%	94,4%	25.908
Santafé	7,1%	92,9%	19.312
San Cristóbal	26,8%	73,2%	16.109
Usme	33,1%	66,9%	15.503
Tunjuelito	34,6%	65,4%	10.390
Bosa	44,8%	55,2%	17.460
Kennedy	23,7%	76,3%	39.880
Fontibón	14,2%	85,8%	17.169
Engativá	31,1%	68,9%	33.931
Suba	29,5%	70,5%	26.897
Barrios Unidos	14,5%	85,5%	16.240
Teusaquillo	7,5%	92,5%	10.975
Los Mártires	7,5%	92,5%	19.630
Antonio Nariño	19,8%	80,2%	9.635
Puente Aranda	19,7%	80,3%	20.441
La Candelaria	4,7%	95,3%	6.434
Rafael Uribe Uribe	26,5%	73,5%	16.123
Ciudad Bolívar	51,9%	48,1%	16.711
Sumapaz	93,0%	7,0%	43
Total Bogota	22,6%	77,4%	360.513

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 16.
Distribución unidades económicas asociadas a vivienda por actividad económica, según localidades 2005.

LOCALIDAD	Unidades económicas censadas según tipo de actividad					
	Unidades asociadas a vivienda Industria	Unidades asociadas a vivienda Comercio	Unidades asociadas a vivienda Servicios	Unidades asociadas a vivienda Otras Act. Económicas	Unidades asociadas a vivienda No informa	Total unidades económicas asociadas a la vivienda
Usaquén	12,2%	35,2%	37,2%	10,4%	5,0%	3.705
Chapinero	8,1%	22,1%	48,2%	16,0%	5,7%	1.459
Santafe	13,8%	35,9%	40,0%	7,4%	3,0%	1.366
San Cristóbal	11,5%	47,5%	28,0%	9,5%	3,4%	4.317
Usme	16,4%	43,1%	21,7%	13,0%	5,9%	5.125
Tunjuelito	21,0%	40,2%	26,6%	8,5%	3,7%	3.593
Bosa	13,2%	48,4%	25,8%	8,2%	4,4%	7.819
Kennedy	13,5%	46,2%	29,6%	6,1%	4,7%	9.445
Fontibón	12,5%	36,1%	37,2%	9,6%	4,6%	2.436
Engativá	17,1%	38,6%	29,2%	8,5%	6,6%	10.554
Suba	13,9%	40,2%	31,8%	10,8%	3,4%	7.942
Barrios Unidos	14,2%	38,0%	33,2%	9,6%	4,9%	2.351
Teusaquillo	10,3%	21,8%	50,1%	10,6%	7,2%	818
Los Mártires	15,3%	36,7%	36,1%	5,5%	6,3%	1.481
Antonio Nariño	27,6%	30,2%	22,7%	8,8%	10,6%	1.907
Puente Aranda	20,5%	35,7%	29,3%	6,5%	8,0%	4.025
La Candelaria	14,2%	30,1%	41,1%	8,3%	6,3%	302
Rafael Uribe Uribe	20,9%	41,3%	22,6%	8,6%	6,6%	4.272
Ciudad Bolívar	12,1%	51,0%	26,6%	6,7%	3,6%	8.677
Sumapaz	20,0%	42,5%	22,5%	7,5%	7,5%	40
Total Bogotá	15,1%	41,7%	29,4%	8,7%	5,1%	81.634

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 17. Establecimientos económicos independientes por localidad 2005

LOCALIDAD	Unidades económicas censadas según tipo de actividad					Total unidades independientes
	Unidades independientes Industria	Unidades independientes Comercio	Unidades independientes Servicios	Unidades independientes Otras Act. Económicas	Unidades independientes No informa	
Usaquén	7,7%	34,8%	49,1%	6,7%	0,6%	18.017
Chapinero	3,9%	21,6%	63,1%	10,5%	0,4%	24.449
Santafe	6,0%	41,6%	44,3%	6,1%	0,5%	17.946
San Cristóbal	6,0%	48,4%	32,4%	9,0%	3,3%	11.792
Usme	8,8%	45,7%	24,8%	12,2%	8,4%	10.378
Tunjuelito	10,4%	45,0%	34,0%	9,1%	0,5%	6.797
Bosa	7,1%	49,1%	36,2%	6,4%	0,6%	9.641
Kennedy	9,8%	46,8%	32,2%	6,5%	4,3%	30.435
Fontibón	8,1%	37,1%	41,0%	10,6%	2,7%	14.733
Engativá	11,5%	43,1%	37,7%	6,1%	0,7%	23.377
Suba	7,9%	42,7%	41,6%	7,0%	0,6%	18.955
Barrios Unidos	11,0%	46,2%	33,3%	7,1%	2,0%	13.889
Teusaquillo	6,4%	27,7%	54,2%	10,4%	0,8%	10.157
Los Mártires	9,4%	60,1%	20,2%	5,6%	1,4%	18.149
Antonio Nariño	14,2%	47,3%	29,6%	5,7%	2,2%	7.728
Puente Aranda	13,4%	46,7%	26,5%	7,4%	3,0%	16.416
La Candelaria	8,2%	34,8%	42,5%	10,3%	0,8%	6.132
Rafael Uribe Uribe	11,3%	45,1%	32,3%	6,8%	4,1%	11.851
Ciudad Bolívar	6,4%	48,3%	36,5%	7,9%	0,3%	8.034
Sumapaz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	3
Total Bogotá	8,7%	42,3%	38,3%	7,7%	2,0%	278.879

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 18.
Unidades económicas censadas por rango de personal ocupado en el último mes

LOCALIDAD	Unidades económicas censadas según rangos de personas ocupadas				
	Suma de 1 a 10	Suma de 11 a 50	Suma de 51 a 200	Suma de 200>	Total
Usaquén	91,1%	7,5%	1,2%	0,2%	21.722
Chapinero	86,3%	10,9%	2,3%	0,5%	25.908
Santafe	95,0%	4,0%	0,8%	0,2%	19.312
San Cristóbal	98,6%	1,2%	0,2%	0,0%	16.109
Usme	99,4%	0,6%	0,0%	0,0%	15.503
Tunjuelito	97,0%	2,4%	0,4%	0,2%	10.390
Bosa	98,7%	1,1%	0,2%	0,0%	17.460
Kennedy	96,7%	2,9%	0,3%	0,1%	39.880
Fontibón	90,0%	7,6%	1,8%	0,6%	17.169
Engativá	95,6%	3,6%	0,7%	0,2%	33.931
Suba	95,0%	4,1%	0,7%	0,2%	26.897
Barrios Unidos	91,7%	6,9%	1,1%	0,2%	16.240
Teusaquillo	89,3%	9,1%	1,2%	0,4%	10.975
Los Mártires	95,2%	4,2%	0,5%	0,1%	19.630
Antonio Nariño	94,7%	4,9%	0,3%	0,1%	9.635
Puente Aranda	91,4%	6,6%	1,5%	0,5%	20.441
La Candelaria	97,1%	2,5%	0,3%	0,1%	6.434
Rafael Uribe Uribe	98,1%	1,7%	0,2%	0,1%	16.123
Ciudad Bolívar	98,4%	1,4%	0,2%	0,1%	16.711
Sumapaz	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	43
Total Bogotá	94,5%	4,5%	0,8%	0,2%	360.513

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 19 Distribución de la población por sexo. 2005, 2009 y 2015

UPZ	2005			2009			2015		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Fontibón	129.424	61.892	67.532	137.489	65.730	71.759	148.156	70.951	77.205
Fontibón San Pablo	29.653	14.645	15.008	32.134	15.944	16.190	35.589	17.809	17.780
Zona Franca	31.568	14.870	16.698	39.664	18.655	21.009	53.876	25.351	28.525
Capellanía	15.343	7.341	8.002	16.657	7.957	8.700	18.439	8.826	9.613
Engativá	117.017	57.408	59.609	130.828	64.316	66.512	152.465	75.208	77.257
Álamos	12.478	5.987	6.491	13.641	6.568	7.073	15.305	7.415	7.890
Total OEFAE	335.483	162.143	173.340	370.413	179.170	191.243	423.830	205.560	218.270

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 – 2015

Anexo 20 Proyección del número de viviendas y hogares 2005, 2009 y 2015 por UPZ.

UPZ	Proyecciones de viviendas 2005-2015			Proyecciones de hogares 2005-2015		
	2005	2009	2015	2005	2009	2015
Fontibón	37.716	39.719	42.847	39.064	41.140	44.198
Fontibón San Pablo	8.169	10.252	11.926	8.716	10.940	12.629
Zona Franca	9.827	12.263	13.268	9.463	11.807	12.830
Capellanía	4.465	4.938	5.393	4.620	5.110	5.557
Engativá	29.406	34.558	37.478	31.255	36.730	39.760
Álamos	3.593	3.710	3.937	3.753	3.876	4.110
Total OEFAE	93.176	105.440	114.849	96.871	109.603	119.084
Total Bogotá	1.967.794	2.157.466	2.521.280	1.797.705	1.974.882	2.316.247

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2005 - 2015

Anexo 21

Tamaño promedio del hogar y la vivienda por UPZ 2005, 2009 y 2015

UPZ	Personas por Hogar 2005-2015			Personas por Vivienda 2005-2015		
	2005	2009	2015	2005	2009	2015
Fontibón	3,31	3,34	3,35	3,43	3,46	3,46
Fontibón San Pablo	3,40	2,94	2,82	3,63	3,13	2,98
Zona Franca	3,34	3,36	4,20	3,21	3,23	4,06
Capellanía	3,32	3,26	3,32	3,44	3,37	3,42
Engativá	3,74	3,56	3,83	3,98	3,79	4,07
Álamos	3,32	3,52	3,72	3,47	3,68	3,89
Total OEFAE	3,46	3,38	3,56	3,60	3,51	3,69
Total Bogotá	3,5	3,4	3,2	3,8	3,7	3,5

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población por localidades 2006 – 2015

Anexo 22

Hogares con actividad económica por UPZ 2005

UPZ	Total Hogares	Hogares con actividad económica	
		Con actividad económica	Sin actividad económica
Fontibón	39.262	3,3	96,7
Fontibón San Pablo	8.683	2,8	97,2
Zona Franca	9.386	1,7	98,3
Capellanía	4.583	3,0	97,0
Engativá	31.266	5,6	94,4
Álamos	3.653	5,7	94,3
Total OEFAE	96.833	3,9	96,1
Total Bogotá	1.931.372	4,2	95,8

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 23

Unidades económicas censadas según tipo de actividad 2005

UPZ	Unidades económicas censadas según tipo de actividad						
	Total Hogares	Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Económicas	Desocupadas	No informa
Fontibón	8.232	8,4%	43,7%	36,6%	7,9%	0,3%	3,0%
Fontibón San Pablo	1.447	11,1%	42,4%	35,1%	8,4%	0,3%	2,8%
Zona Franca	1.286	10,1%	42,3%	32,1%	13,4%	0,5%	1,6%
Capellanía	1.000	6,4%	27,0%	45,7%	18,8%	0,1%	2,0%
Engativá	4.544	14,2%	42,5%	31,6%	7,7%	0,7%	3,4%
Álamos	1.008	16,6%	32,1%	33,5%	14,4%	1,7%	1,7%
Total OEFAE	17.517	10,6%	41,6%	35,2%	9,3%	0,5%	2,9%
Total Bogotá	360.513	10,2	42,2	36,3	7,9	0,8	2,7

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 24

Unidades económicas por localización 2005 (%)

UPZ	Establecimientos económicos según localización		Total Unidades Económicas
	Unidades asociadas a vivienda	Unidades independientes	
Fontibón	15,6%	84,4%	8.232
Fontibón San Pablo	16,6%	83,4%	1.447
Zona Franca	12,4%	87,6%	1.286
Capellanía	13,6%	86,4%	1.000
Engativá	38,7%	61,3%	4.544
Álamos	20,7%	79,3%	1.008
Total OEFAE	21,6%	78,4%	17.517
Total Bogotá	22,6%	77,4%	360.513

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 25

Distribución unidades económicas asociadas a vivienda por actividad económica, según UPZ 2005 (%)

UPZ	Establecimientos económicos asociados a vivienda					
	Unidades asociadas a vivienda Industria	Unidades asociadas a vivienda Comercio	Unidades asociadas a vivienda Servicios	Unidades asociadas a vivienda Otras Act. Económicas	Unidades asociadas a vivienda No informa	Total unidades económicas asociadas a la vivienda
Fontibón	12,7%	37,5%	34,7%	8,9%	6,2%	1.284
Fontibón San Pablo	13,3%	45,8%	35,8%	2,5%	2,5%	240
Zona Franca	10,0%	54,4%	31,3%	3,1%	1,3%	160
Capellanía	8,1%	33,8%	47,8%	7,4%	2,9%	136
Engativá	15,5%	40,6%	27,4%	9,1%	7,4%	1.760
Álamos	22,5%	33,0%	27,3%	11,0%	6,2%	209
Total OEFAE	14,3%	39,8%	31,3%	8,4%	6,2%	3.789
Total Bogotá	15,1%	41,7%	29,4%	8,7%	5,1%	81.634

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 26

Establecimientos económicos independientes de la OEFAE por UPZ - 2005

UPZ	Establecimientos económicos asociados a vivienda					
	Unidades asociadas a vivienda Industria	Unidades asociadas a vivienda Comercio	Unidades asociadas a vivienda Servicios	Unidades asociadas a vivienda Otras Act. Económicas	Unidades asociadas a vivienda No informa	Total unidades económicas asociadas a la vivienda
Fontibón	12,7%	37,5%	34,7%	8,9%	6,2%	1.284
Fontibón San Pablo	13,3%	45,8%	35,8%	2,5%	2,5%	240
Zona Franca	10,0%	54,4%	31,3%	3,1%	1,3%	160
Capellanía	8,1%	33,8%	47,8%	7,4%	2,9%	136
Engativá	15,5%	40,6%	27,4%	9,1%	7,4%	1.760
Álamos	22,5%	33,0%	27,3%	11,0%	6,2%	209
Total OEFAE	14,3%	39,8%	31,3%	8,4%	6,2%	3.789
Total Bogotá	15,1%	41,7%	29,4%	8,7%	5,1%	81.634
Sumapaz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	3
Total Bogotá	8,7%	42,3%	38,3%	7,7%	2,0%	278.879

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE – DICE

Anexo 27

Unidades económicas censadas por rango de personal ocupado en el último mes para la OEFAE por UPZ - 2005

UPZ	Unidades económicas censadas según rangos de personas ocupadas				
	Suma de 1 A 10	Suma de 11 A 50	Suma de 51 A 200	Suma de 200>	Total Unidades económicas
Fontibón	95,9	3,5	0,5	0,1	8.232
Fontibón San Pablo	90,9	7,0	1,5	0,6	1.447
Zona Franca	87,6	8,0	4,0	0,4	1.286
Capellanía	75,4	18,6	4,0	2,0	1.000
Engativá	97,9	1,6	0,4	0,0	4.544
Álamos	74,6	17,1	5,8	2,6	1.008
Total OEFAE	93,2	5,2	1,3	0,4	17.517
Total Bogotá	94,5	4,5	0,8	0,2	360.513

Fuente: DANE – Censo General 2005. Cálculos SDP – SIEE - DICE

Anexo 28

Solicitud y demandas percibidas por la comunidad de la localidad de Engativá a los diferentes niveles de gobierno y actores locales

Gobierno Nacional	Gobierno Distrital	SDDE	Gobierno Local	Otros
Apoyo del Gobierno para créditos en los bancos.	Apoyo de la secretaria de salud en materia de servicios de salud y construcción hospital de 4 nivel.	Garantizar recursos financieros para proyectos a través de Banca Capital.	Priorizar en la política local el tema aeropuerto. Vincular desarrollos de vivienda al arreglo de vías y exigir los espacios recreativos. Crear centros de capacitación logística cocina hotelería y bar.	La comunidad debe consolidar la unidad y solidaridad de la comunidad, buscando ampliar la divulgación del Plan Zonal Aeropuerto.
Apoyo de los bancos para el desarrollo en la zona (Bancoldex).	Programar más actividades con la comunidad a lo largo de la UPZ 74. Financiar con dineros estatales. Proyectos de iniciativa comunal vinculando a la comunidad afectada. Desarrollar los programas de modernización vinculando directamente la población afectada.	Capacitación para la comunidad como Hotelería y Turismo Bilingüe para poder participar en este Macroproyecto.	Implementación de un plan de reconversión productiva de la UPZ Engativá, Álamos, Santa Cecilia.	Buscar que la comunidad actúe con responsabilidad y sentido de pertenencia por el desarrollo de su localidad y la Ciudad.
Protección de la industria de la confección para salvar satélites y comercio por invasión china. Evitar choque de trenes jurídicos en humedales.	Seguimiento por parte de la Alcaldía Mayor a los proyectos y políticas diseñadas e implementadas en la localidad para asegurar su cumplimiento.	Apoyo a microempresarios con relación o no a actividades del AED.	Proyectos productivos a más corto plazo.	
Asegurar la protección y conservación de los humedales (i.e. humedal jaboque), para convertirlo en un enclave de eco turismo.	Inversión Distrital y Local en el manejo recuperación y preservación del humedal como parte de lo económico y de lo turístico.	Facilitar el acceso al crédito productivo no al microcrédito improductivo.	Hacer obligatorio para las instituciones educativas el bilingüismo.	

Continuación anexo 28
Solicitud y demandas percibidas por la comunidad de la localidad de Engativá a los diferentes niveles de gobierno y actores locales

Gobierno Nacional	Gobierno Distrital	SDDE	Gobierno Local	Otros
Apoyo a la universidad en el sector para preparar jóvenes en profesionales técnicos Tecnológicos en todas sus áreas para poder trabajar el macroproyecto Aeroportuario.	Mejorar y tener buenos equipamientos en los hospitales y de servicios con un centro auditivo; y también hacer un CDC: centro de desarrollo comunitario para el sector de Engativá, también un centro Amar para los niños abandonados. Centro de protección discapacidad cognitiva múltiple.	Definición plan zonal aeropuerto. Capacitación en Bilingüismo y logística. Impulso económico al Ecoturismo. Apoyo financiero a pequeñas empresas de alimentos y productos complementarios.	Desarrollo local para microempresa.	
Ayuda del Gobierno Nacional para el mercado de los terrenos con buen fin para los habitantes.	Proyectos de gestión asociada del suelo para venta de predios con garantías para la comunidad involucrada.	Protección de la industria de la confección para salvar satélites y comercio por invasión china. Evitar choque de trenes jurídicos en humedales.	Acciones que acerquen las autoridades locales a las comunidades afectadas.	
Real trabajo conjunto entre el Gobierno nacional, distrital y local.	Asesoría en materia inmobiliaria, propiedad horizontal, finca raíz, asociatividad y negociación colectiva.	Apoyo y fomento a las famiempresas y microempresas en la UPZ 74. Plan de microcréditos focalizados a servicios de cuidadores y cuidadoras de personas en condiciones de discapacidad.	Capacitar a las comunidades sobre la problemática que probablemente se generaría con la modernización del Aeropuerto. Apoyar mayormente a los habitantes de los diferentes sectores. No vulnerar el patrimonio histórico.	
Plan de movilidad para la competitividad y la productividad local, departamental, regional nacional y revisión de la propuesta nacional.		Realizar talleres en que se informe específicamente que gente es la que realmente va a ser vinculada en los programas Aeroportuarios. Publicar el plano en que se vincula a las comunidades en todos los sectores de la comunidad.	Promover una escolaridad que corresponde a la vocación del territorio generadora de empleo.	
Para temas de infraestructura vial del territorio afectado los recursos salgan de la nación y queden incluidos en el Conpes.			Solicitar a la alcaldía local incrementar los recursos públicos a la zona de afectación sin exclusión del sector afectado.	
Apoyar la productividad de alimentos para Bogotá con eficacia para atender en abastecimiento a la ciudad y el turismo.			Centros universitarios y de investigación, para consolidar una localidad universitaria.	
			Profesionales y técnicos en servicios de salud y bienestar social para laborar en la localidad.	

Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Engativa realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

Anexo 29

Solicitud y demandas percibidas por la comunidad de la localidad de Fontibón a los diferentes niveles de gobierno y actores locales

Gobierno Nacional	Gobierno Distrital	SDDE	Gobierno Local	Otros
Políticas de apoyo y participación en la zona aeroportuaria. Garantizar la sostenibilidad de las empresas comunitarias dentro del macroproyecto.	Establecer un lugar donde se informe sobre la OEFAE.	Liderar la integración e información de los proyectos a realizarse en la zona.	Mayor acercamiento a las necesidades de las comunidades priorizar lo relacionado con el impacto del aeropuerto.	El sector privado debe responder por ser fuente de la mayor contaminación, asumiendo los costos del mejoramiento del medio ambiente. Así mismo deben jalonar al sector micro empresarial y a los desempleados de la zona.
Reeducación general para la población, comerciantes e inversionistas dando a conocer los pros y contras de la ampliación del aeropuerto.	Asistencia integral clara y solidaria con las comunidades en todos los aspectos.	Educación tecnológica.	Visitar los barrios para recoger las necesidades de la comunidad. (Información, asesorías empresariales, préstamos de bajo costo).	Alianza de capital privado y comunitario en gestión inmobiliaria.
Asumir la responsabilidad social que tiene Aerocivil-OPAIN, asegurando una intervención con equidad y justicia social para la población de Fontibón. Identificar alternativas de inclusión en el Macroproyecto de la población de la zona y cumplimiento real de los compromisos asumidos con la comunidad.	Asegurar líneas flexibles de crédito que no comprometan los emprendimientos a desarrollar.	Políticas para el Desarrollo de comunidades afectadas.	Realizar un censo, dándole buena publicidad, para conocer las necesidades reales de la población.	
Apoyo económico con el SENA y demás entidades.	Analizar y asegurar la sostenibilidad de los proyectos empresariales a desarrollar en la zona del AED, teniendo en cuenta que éstos pueden progresivamente ser marginados debido a las grandes inversiones, los impuestos indirectos y los costos de los servicios públicos.	Capacitación y financiación de la asistencia técnica del SENA.	Proyecto en atención transitoria novedosa para los itinerantes.	
	Programas de vivienda digna en otra zona. Asegurar una indemnización adecuada.	Programas de emprendimiento local con sostenibilidad.	Centro Cultural acorde al desarrollo de la localidad.	
		Capacitación en formulación, gestión y seguimiento de proyectos.	Promover centros culturales de teatro y danza.	
	Analizar la posibilidad de un cambio en la estratificación de la zona.	Créditos accesibles.	Campaña permanente de concientización sobre el reciclaje. Coordinada, controlada, agrupada por sectores. Generar recursos para desarrollo sostenible de empresas, desarrollo de trabajo comunitario.	
		Apoyo a la información, asesoría empresarial y préstamos a bajos costos.	Concurso para el diseño de artesanías locales con participación de la comunidad de Fontibón. Posteriormente darlas a conocer en todo el mundo.	

Continuación anexo 29
Solicitud y demandas percibidas por la comunidad de la localidad de Fontibón a los diferentes niveles de gobierno y actores locales

Gobierno Nacional	Gobierno Distrital	SDDE	Gobierno Local	Otros
		Crear una oficina de oportunidades reales para la zona de intervención.	La alcaldía local debe desarrollar políticas de protección a la comunidad afectada mediante asesorías relacionadas a los derechos fundamentales. Fomentar encuentros ciudadanos para discutir los temas relativos al Aeropuerto El Dorado.	
		Gestión administrativa para garantizar apoyo técnico especializado que permita desarrollo en la zona aeroportuaria y empresas afines. Mercados que garanticen la consecución inversionista.	Proyecto de compra de predios a precios justos.	
		Promover iniciativas que aseguren que la industria pesada y la agroindustria lideren el desarrollo y encadenamiento con emprendimientos y pequeñas empresas para garantizar la sostenibilidad.		
		Proyecto de compra de predios a precios justos.		
		Asesorías empresariales para proyectos de exportación, estudios de factibilidad. Capacitación ventas y financiación.		
		Asesorías para crear mentalidad empresarial. (Proyectos de hostales, restaurantes, venta de alimentos en general vegetarianos, postres, fritangas, manejo adecuados de estos) y como lograr una financiación asequible a la población en general		

Fuente: Taller Oportunidades productivas de la localidad de Fontibón realizado por el grupo consultor, CID, 2010.

Anexo 30 Formato encuesta empresarios



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CENTRO INVESTIGACIONES PARA EL DESARROLLO – CID
PROYECTO OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PRODUCTIVO DE LA POBLACIÓN DE AFECTACIÓN PRIORITARIA EN LA OPERACIÓN
ESTRATÉGICA DEL AEROPUERTO EL DORADO

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO 375
SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO- UNIVERSIDAD NACIONAL

ENCUESTA DE PERCEPCIÓN EMPRESARIAL SOBRE LOS DESARROLLOS PRODUCTIVOS EN TORNO A LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA DEL
AEROPUERTO EL DORADO (OEFAE).

1. Datos generales

Nombre (de quien diligencia el formato)		Empresa	
Dirección		Teléfono Correo electrónico	

2. Actividad Empresarial

2.1 Describa la actividad que desarrolla la empresa:

2.2 ¿Para el desarrollo de la actividad emplea trabajadores o funcionarios residentes en la localidad de Engativá?

Si
No

Si la respuesta es afirmativa indique qué porcentaje aproximado del total de funcionarios y trabajadores de la empresa reside en Engativá: _____%

2.3 Ha exportado durante los últimos 4 años?

Si
No

Si la respuesta es afirmativa, indique a qué países y por qué vía (aérea o terrestre):



2.4 ¿La empresa tiene previstas nuevas inversiones, durante los próximos 5 años, en sus instalaciones localizadas en Engativá?

Si
No

Si la respuesta es afirmativa, indique en qué ámbitos:

Inversiones	Marque con una X
Ampliación instalaciones físicas	
Ampliación planta de personal	
Innovaciones en procesos o en productos	
Compra de maquinaria y/o equipos	
Relocalización en otra localidad de Bogotá o de la Sabana	
Otras inversiones (indique cuáles):	

LA INFORMACIÓN AQUÍ CONSIGNADA ES CONFIDENCIAL. SÓLO TENDRÁ USO ACADÉMICO POR PARTE DEL CID DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL Y PARA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO POR PARTE DE LA SDDE.

3. Empresarios y la localidad

3.1 ¿Cómo se relaciona su empresa con la localidad?

Alternativa	Si	No
Vende bienes o servicios a empresas de la localidad		
Vende bienes o servicios a consumidores finales de la localidad		
Vende bienes o servicios a pasajeros y empresas del Aeropuerto El Dorado		
Compra bienes o servicios de empresas de la localidad		
Contrata fuerza laboral de la localidad		
Implementa un programa de responsabilidad social con la localidad		
Otras (indique cuáles):		



3.2 ¿Califique el clima actual para los negocios en el entorno del Aeropuerto el Dorado (UPZ 116 y 74) y la expectativa de clima futuro, dentro de diez (10) años, en los ítems indicados. Califique entre 10 y 1, siendo 10 la máxima nota y 1 la peor.

Temas	Hoy	Futuro
Seguridad		
Infraestructura vial y movilidad		
Calidad del ambiente		
Servicios Públicos		
Rentabilidad de los negocios		
Otras (indique cuáles):		

3.3 Dadas las transformaciones que están en curso en el Aeropuerto El Dorado y su entorno, cree usted que a la zona de Engativá (UPZ 116 y 74) en los próximos 10 años llegarán nuevas inversiones?

Si
No

Si su respuesta es afirmativa, califique de 10 a 1: A) los sectores productivos, y B) los equipamientos urbanos, asociados a la actividad aeroportuaria, que más atraerán inversiones, siendo 10 el más atractivo y 1 el de menor atracción relativa.

A. Sectores productivos de bienes y servicios que atraerán inversiones privadas asociadas a la actividad aeroportuaria

	Puntaje
Transporte terrestre de pasajeros	
Transporte terrestre de Carga	
Servicios hoteleros	
Servicios de Turismo	
Industria Textil	
Industria plástica	
Industrias de papel y gráfica	
Reparación de aeronaves y conexos	
Reparación de motores y autopartes	
Software	
Telecomunicaciones (Call Center, etc)	
Servicios empresariales (BPO, Back Office, etc.).	
Alimentos para la industria aeroportuaria (cocinas de vuelo)	

LA INFORMACIÓN AQUÍ CONSIGNADA ES CONFIDENCIAL. SÓLO TENDRÁ USO ACADÉMICO POR PARTE DEL CID DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL Y PARA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO POR PARTE DE LA SDDE.



Industria de alimentos para la exportación	
Comercio aeroportuario (alimentos, restaurantes y cafeterías, confitería, bebidas y tabaco, perfumes y cosméticos, artesanías, artículos de cuero, prendas de vestir, joyería, libros, periódicos y revistas, etc.).	
Industria farmacéutica	
Servicios financieros (casas de cambio, cajeros electrónicos)	
Servicios postales y de mensajería	
Servicios de renta y lavado de vehículos	
Servicios vinculados a la recreación, el deporte y el entretenimiento	
Servicios de estética y salud	
Otros	

B. Inversiones en equipamientos privados asociados a la actividad aeroportuaria

	Puntaje
Zonas Francas	
Hoteles,	
Hostales y alojamientos para pasajeros de menores ingresos.	
Restaurantes	
Centros Comerciales	
Centros de estética y salud	
Centros feriales o de exposiciones	
Centros de convenciones	
Museos	
Centros de carga y almacenamiento	
Centros de logística intermodal	
Parques científicos de investigación y desarrollo	
Centros culturales y de entretenimiento	
Parques empresariales y de negocios	
Oficinas de representación de empresas nacionales y extranjeras	
Centros habitacionales producto de renovación urbana	
OTROS	

LA INFORMACIÓN AQUÍ CONSIGNADA ES CONFIDENCIAL. SÓLO TENDRÁ USO ACADÉMICO POR PARTE DEL CID DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL Y PARA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO POR PARTE DE LA SDDE.



4. Sector empresarial y Aeropuerto El Dorado

4.1 ¿La actividad productiva o comercial de su empresa se relaciona con actividades aeroportuarias de El Dorado?

- Se relaciona directamente
- Se relaciona indirectamente
- No se relaciona

Si la respuesta es negativa, indique si la empresa tiene posibilidades de nuevos desarrollos productivos vinculados a la actividad aeroportuaria, en los próximos 10 años, e indique en qué áreas:

4.2 Cree que la actividad productiva de su empresa se verá afectada por la modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado de forma

- Positiva
- Negativa
- Indiferente

Explique brevemente su respuesta

5. Sector empresarial y OEFAE

5.1 Considera que la relocalización de la población residente en el área de mayor afectación por contaminación auditiva del Aeropuerto El Dorado debe realizarse mediante:

- A) Un programa dirigido y financiado por la Administración distrital
- B) La oferta y demanda de suelo que establece el mercado
- C) Programas de Gestión Asociada del Suelo*
- D) Otras modalidades (enunciarlas)

*Participación de los propietarios residentes en el negocio inmobiliario y/o en los desarrollos inmobiliarios y empresariales que tendrán ocurrencia en el territorio (accionista, copropietarios, etc.).

5.2 En el marco de la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto-Engativá (OEFAE), qué políticas y programas considera usted debe desarrollar la **Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE)** para consolidar los proyectos productivos asociados a la actividad del Aeropuerto El Dorado?

1

2

3
