CINCO TRANSFORMACIONES URBANAS PARA

LA BOGOTÁ DE LOS QUINIENTOS AÑOS

El Plan de Acción Climática

El POT Bogotá Reverdece

El Plan de Movilidad Sostenible

La Región Metropolitana

La proximidad y las nuevas localidades

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ

¡Gracias a los
por el pago de s


s bogotanos
sus impuestos!

CINCO TRANSFORMACIONES URBANAS PARA



POT
Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
BOGOTÁ



Claudia López Hernández
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

Felipe Jiménez Ángel
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN

Margarita Barraquer Sourdis
SECRETARIA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL

José David Riveros Namen
SECRETARIO DISTRITAL DE GOBIERNO

María Clemencia Pérez Uribe
SECRETARIA DISTRITAL GENERAL

Deyanira Ávila Moreno
SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Juan Mauricio Ramírez Cortés
SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA

Carolina Urrutia Vásquez
SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE

Alejandro Gómez López
SECRETARIO DISTRITAL DE SALUD

William Mendieta Montealegre
SECRETARIO DISTRITAL JURÍDICO

Alfredo Bateman Serrano
SECRETARIO DISTRITAL
DE DESARROLLO ECONÓMICO

Catalina Valencia Tobón
SECRETARIA DISTRITAL DE CULTURA,
RECREACIÓN Y DEPORTE

Diana Rodríguez Franco
SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER

Nadya Milena Rangel Rada
SECRETARIA DISTRITAL DE HÁBITAT

Edna Cristina Bonilla Sebá
SECRETARIA DISTRITAL DE EDUCACIÓN

Óscar Gómez Heredia
SECRETARIO DISTRITAL DE SEGURIDAD

AGRADECIMIENTOS

El trabajo que sintetiza este libro fue posible gracias al esfuerzo de millones de bogotanos que pagan sus impuestos, y al trabajo de miles de funcionarios y contratistas que conforman las entidades de gobierno de la ciudad. A todos ellos, nuestro agradecimiento.

Anderson David Sanabria
Jefe de Gabinete

Antonio Sanguino
Jefe de Gabinete (2022-2023)

AMBIENTE

Carolina Urrutia Vásquez
Secretaria Distrital de Ambiente

Martha Liliana Perdomo Ramírez
Directora Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis

Guillermo Escobar Castro
Director Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (IDIGER)

Adriana Estrada Estrada
Directora Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal (IDPYBA)

Nelson Javier Gómez Malaver
Exdirector Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal (IDPYBA) (2020)

CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Catalina Valencia Tobón
Secretaria Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

Ana María Ruiz Perea
Gerente Canal Capital

Blanca Durán Hernández
Directora Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)

Mauricio Galeano Vargas
Director Instituto Distrital de las Artes (IDARTES)

Patrick Morales Thomas
Director Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC)

Margarita Díaz Casas
Directora Fundación Gilberto Alzate Avendaño (FUGA)

David García Rodríguez
Director Orquesta Filarmónica de Bogotá (OFB)

Nicolás Montero Domínguez
Exsecretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (2020-2022)

Adriana Padilla
Exdirectora Fundación Gilberto Alzate Avendaño (FUGA) 2020

DESARROLLO ECONÓMICO

Alfredo Bateman Serrano
Secretario Distrital de Desarrollo Económico

Alejandro Rivera Camelo
Director Instituto para la Economía Social (IPES)

Andrés Clavijo Rangel
Director Instituto Distrital de Turismo (IDT)

Isabella Muñoz Méndez
Directora Invest in Bogotá

Carolina Durán Peña
Exsecretaria Desarrollo Económico (2020-2022)

Libardo Asprilla Lara
Exdirector Instituto para la Economía Social (IPES) (2020-2022)

Karol Fajardo Mariño
Exdirectora Instituto Distrital de Turismo (IDT) (2020-2022)

EDUCACIÓN

Edna Cristina Bonilla Sebá
Secretaria Distrital de Educación

José María Roldán Restrepo
Director Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología (ATENEA)

Jorge Alfonso Verdugo Rodríguez
Director Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico (IDEP)

Giovanny Mauricio Tarazona Bermúdez
Rector Universidad Distrital Francisco José de Caldas

Germán Barragán Agudelo
Exdirector Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología (ATENEA) (2020-2022)

GENERAL

María Clemencia Pérez Uribe
Secretaria Distrital General

Ivone González Rodríguez Valencia
Consejera de Paz, Víctimas y Reconciliación

Iván Mauricio Durán
Consejero Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Glenda Lariza Martínez Osorio
Consejera de Comunicaciones

Manuel Riaño Riaño
Gerente Agencia Analítica de Datos (ÁGATA)

Nidia Rocío Vargas
Directora del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital (DASCD)

Christian Klug
Exgerente Agencia Analítica de Datos (ÁGATA) (2022)

Diego Peña Castillo
Exconsejero de Paz, Víctimas y Reconciliación (2022-2023)

Vladimir Rodríguez Valencia
Exconsejero de Paz, Víctimas y Reconciliación (2020-2022)

Felipe Guzmán Ramírez
Exconsejero Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (2020-2022)

GOBIERNO

José David Riveros Namen
Secretario Distrital de Gobierno

Luis Ernesto Gómez Londoño
Exsecretario de Gobierno (2020-2022)

Diana Alejandra Rodríguez Cortés
Directora Departamento Administrativo para la Defensoría del Espacio Público (DADEP)

Alexander Reina Otero
Director del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC)

HÁBITAT

Nadya Milena Rangel Rada
Secretaria Distrital del Hábitat

Javier Baquero Maldonado
Director Caja de la Vivienda Popular (CVP)

Juan Carlos López López
Director Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP)

Juan Ricardo Ortega
Presidente Grupo de Energía de Bogotá

Alex Blanco
Gerente de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB)

Noel Valencia López
Gerente Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB)

Néstor Enrique Rodríguez
Gerente Aguas de Bogotá

Juan Guillermo Jiménez Gómez
Gerente Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO)

Cristina Arango Olaya
Exgerente Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) (2020-2023)

Luz Amanda Camacho Sánchez
Exdirectora Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) (2020-2023)

HACIENDA

Juan Mauricio Ramírez Cortés
Secretario Distrital de Hacienda

Luz Mary Cárdenas Herrera
Gerente Lotería de Bogotá

Henry Rodríguez Sosa
Director Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD)

María Pierina González Falla
Directora Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones (FONCEP)

Martha Lucía Villa Restrepo
Exdirectora Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones (FONCEP) (2020-2023)

INTEGRACIÓN SOCIAL

Margarita Barraquer Sourdis
Secretaria Distrital de Integración Social

Carlos Enrique Marín Cala
Director General del Instituto para la Protección de la Niñez y la Juventud (IDIPRON)

Xinia Navarro Prada
Exsecretaria de Integración Social (2020-2021)

JURÍDICA

William Mendieta Montealegre
Secretario Distrital Jurídico

MOVILIDAD

Deyanira Ávila Moreno
Secretaria Distrital de Movilidad

Felipe Ramírez Buitrago
Exsecretario Distrital de Movilidad (2022)

Nicolás Estupiñán Alvarado
Exsecretario Distrital de Movilidad (2020-2022)

Diego Sánchez Fonseca
Director del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

Álvaro Sandoval Reyes
Director de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UMV)

Leonidas Narváez Morales
Gerente Empresa Metro de Bogotá

Orlando Santiago Cely
Gerente TransMilenio S. A.

Carolina Martínez Cuéllar
Gerente Operadora Distrital de Transporte La Rolita

Ana María Zambrano Duque
Gerente Terminal de Transporte

Andrés Escobar Uribe
Exgerente Empresa Metro de Bogotá (2020-2021)

Álvaro José Rengifo Campo
Exgerente Transmilenio S. A. (2022)

María Carmenza Espitia Garcés
Exgerente Terminal de Transporte (2020-2021)

MUJER

Diana Rodríguez Franco
Secretaria Distrital de la Mujer

PLANEACIÓN

Felipe Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación

María Mercedes Jaramillo Garcés
Exsecretaria Distrital de Planeación (2021-2023)

Adriana Córdoba
Exsecretaria Distrital de Planeación (2020-2021)

SALUD

Alejandro Gómez López
Secretario Distrital de Salud

Luis Fernando Pineda
Gerente Subred Sur

Marta Yolanda Ruiz
Gerente Subred Sur Occidente

Daniel Blanco
Gerente Subred Norte

Pedro Dávalos
Gerente (e) Subred Centro Oriente

Omar Benigno Perilla
Gerente Capital Salud EPS

Giovanni González
Gerente Entidad de Gestión Administrativa y Técnica (EGAT)

Bernardo Camacho
Director Instituto Distrital de Ciencia, Biotecnología e Innovación en Salud (IDCBIS)

SEGURIDAD

Óscar Gómez Heredia
Secretario Distrital de Seguridad

Aníbal Fernández de Soto
Exsecretario Distrital de Seguridad (2021-2023)

Hugo Acero Velásquez
Exsecretario Distrital de Seguridad (2020-2021)

Paula Ximena Henao Escobar
Directora Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá (UAECOBB)

PARTICIPARON EN LA EDICIÓN GENERAL DE ESTA COLECCIÓN

Glenda Martínez Osorio
Consejera de Comunicaciones
Dirección General

Juliana Arias Kluge
Coordinación

Jorge Darío Forero Aldana
Diseño editorial

Arley Rojas
Paginación y montaje

Nancy Milene Sáenz
Edición

Rodrigo Hurtado Sabogal
Edición

Fredy Ordónez
Edición

Alejandra Muñoz Suárez
Corrección de estilo

Honower Garzón
Fotografía

Cristian Martínez
Fotografía

Juan Pablo Bello
Fotografía

Lina Rozo
Fotografía

Gabriel Murillo
Jefe de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Ambiente

Ángela Canizales
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

Adriana González
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

Conny Mogollón
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Educación

Katherine Santos
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Gobierno

Manuel Rincón
Jefe de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Hábitat

Eliana Castellanos
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Hacienda

Alejandra Maldonado
Jefa de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Integración Social

Andrés Contento
Jefe de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Movilidad

Bibiana Salamanca Jiménez
Jefa de la Oficina Asesora de Comunicaciones
Secretaría Distrital de Planeación

ISBN - 978-958-717-279-9

Contenido

11 INTRODUCCIÓN
Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

36 *Diez logros del gobierno de Claudia López*

48 TRANSFORMACIÓN 1
El Plan de Acción Climática: por una ciudad cuerdamente poblada

86 TRANSFORMACIÓN 2
POT Bogotá Reverdece: un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá de los quinientos años

112 2.1
Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado: cómo transformar una ciudad para las mujeres

134 2.2
Abrazar nuestra ciudad popular

158 2.3
Una ciudad para el empleo y las oportunidades

182 2.4
Nuestro territorio y nuestra identidad

208 2.5
La defensa jurídica del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y los instrumentos de financiamiento y gobernanza que nos deja

228 TRANSFORMACIÓN 3
Plan de Movilidad Sostenible: movernos mejor y más tranquilos

260 TRANSFORMACIÓN 4
Mejorar la gobernanza de los asuntos metropolitanos: la Región Metropolitana es un hecho

276 TRANSFORMACIÓN 5
El nuevo Estatuto Orgánico y la otra cara territorial: mejorar la gestión local de proximidad

Introducción


30

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

Claudia López Hernández
Alcaldesa Mayor de Bogotá

En el 2020, en plena pandemia, nació la generación bogotana del medio milenio. La que llegará a la mayoría de edad cuando Bogotá cumpla quinientos años de fundada en el 2038. Estos seis libros explican lo que hicimos durante nuestra Alcaldía y lo que dejamos andando para que terminen las próximas tres administraciones y que esa generación del medio milenio sea la primera que al fin vivirá en una Bogotá justa, productiva, verde y sostenible. La historia para que lleguemos a ese logro no empezó con nosotros, ni terminará cuando finalice nuestro periodo en la Alcaldía Mayor. Aprender y valorar de quienes nos precedieron, aportar con audacia y gran capacidad de ejecución durante nuestro periodo, y seguir construyendo sobre lo construido en las siguientes tres Alcaldías es la única manera en la que podremos lograrlo.

A principios de los noventa, Bogotá era una ciudad gris y hostil, construida a trompicones, con vías y puentes discontinuos y desiguales. La movía un caótico sistema de transporte: con colectivos, ejecutivos, busetas y *cebolleros*, de avisos abigarrados y multicolores, que conectaban los barrios que se construían de repente donde antes había lagos, humedales y pastizales. Casi todos iban atestados y tosiendo humo a través de las desordenadas vías hechas para una ciudad de miles que pasó vertiginosamente a ser de millones.

Como muchos de mi generación, estudiaba y trabajaba para pagar las fotocopias, los almuerzos y la buseta para ir a la universidad. Soy la mayor de seis hermanos, tenía que salir adelante y ayudar a mi familia y mis hermanos. Como estudiante y también como recepcionista, mesera, electricista y recreacionista, recorría intensamente la ciudad, a pie y en bus, desde mi casa en Ciudad Bolívar hasta la Universidad Distrital y el Externado donde estudié y por todo el centro ampliado donde trabajé.

Pero en cuarto semestre, en el año 1992, tuve una oportunidad que cambiaría mi rumbo. En la casa de una compañera de la universidad coincidí con un grupo de *gringos* que trabajaban alrededor de unos mapas de la ciudad desplegados en el comedor. Eran funcionarios de Naciones Unidas e impulsaban un proyecto de urbanismo y vivienda popular en Ciudad Bolívar. Les mostré que conocía esa zona como la palma de mi mano y la animada conversación derivó en una oferta laboral. Fue un trabajo soñado que me sumergió por primera vez en las complejidades y desafíos de la planeación urbana.

Entonces, la planeación urbana era una quimera. Antes de la Constitución de 1991, el desarrollo de las ciudades colombianas era asunto de expertos y el urbanismo se reducía a un plan de obras y a un código de construcciones; el ordenamiento territorial era un formalismo. Como consecuencia, aún tenemos vías hechizas que se van angostando irregular y súbitamente, restándole espacio sobre todo al transporte público y a los peatones, como la Calle 13 o la carrera Séptima, o que se interrumpen inesperadamente en alguna parte de su recorrido como la carrera Décima en el sur.

Las cinco grandes transformaciones urbanas no solo las plasmamos en planes e instituciones de largo plazo, sino que las empezamos a hacer realidad con la mayor inversión pública que haya hecho cualquier Alcaldía.

La Constitución incorporó el concepto de función social y ecológica de la propiedad, las bases para la planificación territorial y las directrices para establecer un sistema de cargas y beneficios urbanísticos.

Casi treinta años después de ese primer trabajo con la ciudad fui electa como la primera mujer alcaldesa y desde esa posición decidí, mientras enfrentaba todas las urgencias de corto plazo que atizó la pandemia, impulsar cinco transformaciones urbanas de largo aliento para construir la ciudad que todos merecemos, y que disfrutará al fin la generación del medio milenio. La Bogotá que construimos en estos cuatro años y la que se seguirá construyendo en los próximos quince será más moderna, justa y sostenible que aquella que conocí a través de la ventana de una buseta y en los mapas de las Naciones Unidas, gracias a cinco planes y transformaciones urbanas que quedan adoptados: el Plan de Acción Climática (PAC), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece, el Plan de Movilidad Regional y Urbana Segura y Sostenible (PMSS), la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RM), y las nuevas localidades y descentralización de proximidad contemplada en el Estatuto Orgánico de Bogotá y en el POT.

En mi mandato enfrentamos los retos simultáneos de salvar la vida de la covid, reactivar la economía, salvar a las microempresas y recuperar el empleo después de la pandemia, rescatar a las familias de la pobreza, responder a las muchas y justificadas demandas de seguridad y equidad de una sociedad que se movilizó masivamente, y construir la infraestructura y las capacidades para enfrentar los efectos del cambio climático y las necesidades de movilidad multimodal que requieren la ciudad y la región.

En vez de persistir en un modelo de expansión que profundiza el trancón, la desigualdad y la depredación, trazamos y empezamos a ejecutar un plan de mejoramiento de barrios, construcción de vivienda y de movilidad para dar oportunidades sociales y de cuidado, y para reverdecer, revitalizar y equilibrar el espacio urbano alrededor del Metro que defendimos y sacamos adelante. También hicimos la mayor inversión en educación pública de calidad desde la primera infancia hasta la universitaria para darles oportunidades de mejor vida a la niñez y la juventud, creamos las Manzanas del Cuidado para relevar a las mujeres del trabajo doméstico y no remunerado y sacarlas de la pobreza y violencias de género, e hicimos la mayor inversión social, económica y en infraestructura de la historia de Bogotá para jalonar una economía que genere empleo digno para todos, sobre todo para los jóvenes, las mujeres y las personas mayores de cincuenta años.

Las cinco grandes transformaciones urbanas no solo las plasmamos en cinco planes e instituciones de largo plazo, sino que las empezamos a hacer realidad con la mayor inversión pública que haya hecho cualquier Alcaldía, y son en conjunto, como una actualización del *software* para mejorar el ordenamiento territorial, la movilidad, la educación, el cuidado, la convivencia y la productividad de Bogotá.



Hicimos la mayor inversión en educación pública de calidad desde la primera infancia hasta la universitaria para darles oportunidades a la niñez y a la juventud, creamos las Manzanas del Cuidado para relevar a las mujeres como Ana Lucía Acosta del trabajo doméstico y no remunerado, y sacarlas de la pobreza y las violencias de género.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



A la par que impulsamos estas cinco transformaciones, propuestas en mi campaña y en mi programa de gobierno en el 2019, ejecutamos programas para salvar la vida de los bogotanos de la covid-19, rescatar a más de un millón de familias de la pobreza y evitar la quiebra de las mipymes. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Con el nuevo POT y la reforma que impulsamos en el Congreso al Estatuto Orgánico de Bogotá promovemos la descentralización y desconcentración de la prestación de los servicios sociales, y las oportunidades de cuidado, seguridad y trabajo.

Mientras escribo estas líneas, el mundo literalmente arde como consecuencia de las temperaturas récord y el secretario General de la Naciones Unidas, António Guterres, advierte que la humanidad entró en un periodo desconocido, llamado *ebullición global*, cuyas consecuencias pueden ser catastróficas para nuestra especie. Por eso, desde que asumí mi mandato nos pusimos en la tarea de organizar el conocimiento existente, llenar vacíos y tener respuestas claras y contundentes a los desafíos de la inequidad y desigualdad propios, y a los desafíos locales y globales del cambio climático. Siempre con claridad sobre el orden de prioridades. Si queremos cuidar el planeta tenemos que empezar por cuidar a las personas, especialmente a los jóvenes, mujeres y mayores de cincuenta. Solo si les damos oportunidades de educación, salud y trabajo digno a las personas, vamos a tener ciudadanos que cuiden la democracia de extremistas y populistas de oficio que solo dividen para reinar en el caos y matan la misma democracia. Solo personas tratadas con respeto, cuidado y solidaridad salvarán la democracia, y solo las democracias salvarán el planeta. El orden de acción, en este caso, es clave y crucial.

El Plan de Acción Climática (PAC) es el direccionamiento estratégico que define integralmente las acciones basadas en evidencia científica y construidas de manera colectiva para que la gestión del sector público y privado, las organizaciones sociales y comunitarias y todos los ciudadanos, confluyan en en una acción colectiva sin precedentes en la historia de la humanidad, consoliden un territorio con energías, producción y consumo limpio y corresponsable, con respeto por todas las formas de vida, con trabajos dignos en la economía verde, creativa y tecnológica que se abre paso en el siglo XXI.

En concordancia con ello, defendí y saqué adelante el contrato de construcción de la primera línea del Metro y la contratación de la segunda línea, subterránea a Suba y Engativá, tal y como me comprometí como candidata, para que el Metro sea la columna vertebral de un nuevo sistema de transporte público multimodal. Gracias a esa defensa, dejamos en el 35 % de avance la obra de construcción de la primera línea del Metro y dejamos la segunda línea de Metro, subterránea a Suba y Engativá, contratada para que inicie su ejecución con el Plan de Desarrollo del nuevo alcalde. Dejamos en total 203 km adicionales de vías y obras de movilidad en ejecución (véase el mapa) y 231 kilómetros de ciclorrutas para construir el nuevo sistema de transporte público y multimodal que consagramos en el POT y en el PMSS de Bogotá Región.

Esos planes e inversiones ya contratadas y en ejecución son un antídoto a las alcaldadas, a la improvisación y a los bandazos que tanto nos han costado. Un POT que no se había logrado actualizar desde el 2004, y la ausencia de una institucionalidad regional de trabajo mancomunado con Cundinamarca, eran otros dos cuellos de botella que nos alejaban día a día de una ciudad justa, sostenible y segura. Todos estos años la falta de consenso político nos condenó a la parálisis, mientras los usos del suelo y las dinámicas y necesidades de movilidad de la ciudadanía cambiaban acelerada y caóticamente.

Ampliamos en el 30 % la superficie de la EEP, declaramos dos nuevos humedales, tres nuevos parques de borde y cuatro parques ecológicos de montaña.

Por eso, el 26 de agosto del 2022 fue uno de los días más gratificantes de mi alcaldía. Ese viernes un juez removió el último obstáculo jurídico para que nuestro POT Bogotá Reverdece 2022-2035, quedara en firme, pudiera reglamentarse y empezara a hacerse realidad. Al día siguiente estaba programada la entrega de cuatrocientas viviendas públicas, muchas de ellas para víctimas de la violencia, en el sector de Bolonia, en la parte alta de Usme. Emocionada expliqué por qué el POT es una herramienta tan poderosa y necesaria para impulsar la ciudad justa y verde que necesitamos y, especialmente, para garantizar viviendas de calidad. Entendía, porque yo también la sentí en su momento, tras veinte años de trasegares y esfuerzos de mi madre, la dicha de esas familias de tener al fin su casa propia, y su emoción se fundió con la mía porque el POT que formulé, con un equipo técnico riguroso y comprometido, quedó en firme y eso, para alguien que ha trabajado por décadas en la planeación urbana y la administración pública es como ganarse la tesis *magna cum laude* después de muchos años de estudio y dedicación.

La inercia es una fuerza muy poderosa, sea para frenar o para avanzar. Esta actualización de *software* apremiaba en la ciudad, pero durante tres alcaldías, el Concejo negó las propuestas para actualizar el POT. Presentamos la nuestra el 10 de septiembre del 2020 con sus documentos de soporte y la cartografía correspondiente. Tuvo tres ponencias positivas, un pliego de modificaciones avalado casi en su totalidad y más de 37.000 intervenciones ciudadanas. Esa participación fue más incidente que nunca: el 95 % de las propuestas quedaron incorporadas en el POT y/o en su reglamentación.

Así que al fin contábamos con un plan urbano, de movilidad, ambiental y financiero no solo para las afugias del presente, sino para las oportunidades de mediano y largo plazo de Bogotá. Es una oportunidad para definir qué ciudad vamos a construir desde ya para superar los eternos desafíos, trancones e inequidades, y para dejarle al fin una Bogotá verde, justa y productiva a la generación del medio milenio, la Bogotá de los quinientos años.

Estas cinco transformaciones las propuse a los bogotanos en mi campaña y programa de gobierno en el 2019. Y no deje de hacer ninguna a pesar de que me tocó, a la par de ejecutar mi programa de gobierno, formular y ejecutar cuatro programas adicionales e imprevistos: uno para salvar la vida de los bogotanos de la covid-19, otro para rescatar a más de un millón de familias de la pobreza, otro para salvar a las mipymes de la quiebra y recuperar el empleo, y uno último para recuperar a Bogotá del vandalismo y la inseguridad en que quedó después del paro, el estallido social y la reorganización del crimen transnacional. Todas esas afugias en su conjunto fueron como vivir y superar el segundo bogotazo. Superamos las afugias y ejecutamos no uno sino cinco programas de gobierno que acordamos con el Concejo de Bogotá, para cuidar a las personas, la democracia y el planeta en nuestro periodo de gobierno y para que la ciudad llegue a la edad madura de quinientos años con más equidad, sostenibilidad y vitalidad. En los cinco programas tenemos logros y avances notables, excepto en el de seguridad en el que la falta estructural de policía y la impunidad judicial siguen siendo dos factores estructurales que limitan los efectos de las inversiones y acciones de la ciudad

Tengo el honor de ser la primera mujer, diversa e hija de una maestra, en ser alcaldesa de Bogotá. ¿Qué implica que una mujer gobierne? Por ejemplo, incorporar el enfoque de género en el ordenamiento territorial mediante decisiones y acciones que garanticen a las mujeres y las niñas el derecho a una ciudad diseñada pensando en ellas, con oportunidades de incidencia y autonomía en la toma de decisiones; con seguridad ante violencias que nos afectan por ser mujeres, y para combatir y cerrar la feminización de la pobreza y las brechas de género. Para empoderar a las mujeres, y en especial a las campesinas, rurales y diversas, necesitamos un urbanismo que les permita habitar el territorio de manera justa, equitativa y solidaria. El POT reconoce la importancia de su rol en el trabajo doméstico y de cuidado no remunerado y las ayuda a liberarse de este con los servicios para las mujeres y sus familias en las Manzanas del Cuidado, a la vez que impulsa el cambio de patrones culturales y prácticas machistas que afectan sus derechos, a través de la Escuela del Cuidado para Hombres.

Estas transformaciones del POT y del tipo de localidades y de descentralización que prevé la reforma que logramos aprobar en el Congreso del Estatuto Orgánico de Bogotá promueven la descentralización y desconcentración de la prestación de los servicios sociales, y las oportunidades de cuidado, seguridad y trabajo, gracias a las nuevas Unidades de Planeamiento Local (UPL) y localidades. Esas nuevas unidades de planeación y alcaldías de gestión tienen en cuenta las características físicas, demográficas y culturales de los territorios, no son un trazado arbitrario. El nuevo POT permite ordenar las nuevas localidades para la vida de proximidad, para esa vida barrial y comunitaria del día a día, reconociendo y protegiendo sus patrimonios e identidades, a la vez que acerca los servicios sociales, de cuidado, de seguridad y convivencia y las oportunidades de trabajo a los hogares.

A partir de las UPL y del gobierno más cercano de las nuevas localidades tendremos una Bogotá compuesta por tres localidades exclusivamente rurales y otras treinta localidades urbanas en las que a máximo treinta minutos se tenga acceso a los soportes urbanos, y servicios del cuidado, sociales, de seguridad y convivencia, y de acceso a empleo con desplazamientos de máximo treinta minutos. Para que al fin superemos una Bogotá en la que para millones de familias todo queda lejos, a más de una o dos horas.

Me siento tan orgullosamente bogotana como cundinamarquesa. Dije en campaña y me propuse como alcaldesa reorientar la relación de la ciudad con su entorno y dejar de darle la espalda a la región. Tratar con respeto e igualdad a mis colegas alcaldes vecinos y al gobernador de Cundinamarca. Invitarlos a trabajar juntos, respetando nuestras autonomías y tratándonos como iguales, sin arrogancias ni jerarquías. La pandemia fue la primera prueba de fuego. Y la superamos con un trabajo mancomunado y solidario como nunca se había hecho entre la Alcaldía y la Gobernación. A partir de ese primer esfuerzo conjunto, construimos confianza, afecto y nos propusimos sacar adelante, en plena pandemia, una reforma constitucional para crear la Región Metropolitana, que finalmente cobró vida legal mediante el Acto Legislativo 002 del 2020. En el 2021

tramitamos con éxito una Ley Orgánica que la reglamentara y, finalmente en el 2022, logramos aprobar en la Asamblea y en el Concejo la vinculación de Cundinamarca y Bogotá a la Región Metropolitana.

La Ley 388 de 1997 creó los POT como una herramienta principalmente urbana, con un alcance restringido a la jurisdicción local. Es decir, pensó a los municipios como unidades aisladas, en lugar de entenderlos como partes de un sistema territorial unido por el agua, las energías, la seguridad alimentaria y las oportunidades, más allá de sus límites geográficos, políticos y administrativos. La anexión de municipios de Cundinamarca a Bogotá en 1954 dejó heridas y desconfianzas que no habían logrado superarse. Cundinamarca temía ser desmembrada y sometida y Bogotá temía ser abusada con oportunismo.

Construimos confianza, llegamos a acuerdos de gobernanza respetando la autonomía y sacamos adelante la Región que era otro sueño, como el del Metro, del que se hablaba mucho y se hacía poco. Dejamos en la Región Metropolitana un conjunto de políticas y estrategias conjuntas para enfrentar la emergencia climática, mejorar la movilidad y tener una seguridad alimentaria basada en pagarles precios justos a los campesinos de Cundinamarca. Que quien lo siembra sea quien lo vende y gane, sin intermediarios, ineficiencias ni abusos. A partir de ahora, Bogotá se piensa como parte de una región y deja de imponerse sobre Cundinamarca como lo hizo con los municipios que terminaron absorbidos como localidades en el pasado.

Emergencia climática

El cambio climático y la pérdida de biodiversidad y de servicios ecosistémicos es el mayor desafío existencial que enfrentamos como especie. La ciudad debe responder con sentido de urgencia, de manera decidida e inmediata para proteger la salud y el bienestar de todas las formas de vida que compartimos en este pedacito del planeta llamado Bogotá.

La emergencia climática ya está aquí y por eso su gestión es transversal al POT y consiste en el proceso coordinado de diseño, implementación y evaluación de acciones de mitigación de gases de efecto invernadero (GEI) y la adaptación orientada a reducir la vulnerabilidad de la población, la infraestructura y los ecosistemas.

Para eso es indispensable identificar, caracterizar y gestionar el riesgo y robustecer la capacidad de reacción, medidas de mitigación y resiliencia ante eventos naturales, desastres y demás eventos derivados de la variabilidad climática.

La ciudad se ordenará para reducir el riesgo existente o la generación de nuevos riesgos por la inadecuada localización de la población, infraestructura y actividades económicas, o el inapropiado diseño y construcción ante las exigencias que imponen las condiciones de riesgo y la variabilidad climática. Para ello se emplearán soluciones basadas en la naturaleza y orientadas a la estabilización del suelo, la reducción de islas de calor y la mitigación del riesgo por incendio forestal.

Dada nuestra alta vulnerabilidad, es urgente controlar la ocupación del suelo destinado al desarrollo urbano y de los asentamientos rurales, evitando su expansión sobre los suelos de vocación rural o sobre las áreas protegidas.



Construimos confianza, llegamos a acuerdos de gobernanza respetando la autonomía y sacamos adelante la Región, que era otro sueño. Dejamos en la Región Metropolitana políticas y estrategias conjuntas para enfrentar la emergencia climática, mejorar la movilidad y tener una seguridad alimentaria basada en pagarles precios justos a los campesinos de Cundinamarca. Que quien lo siembra sea quien lo vende y gane, sin intermediarios, ineficiencias ni abusos. En la foto, con el gobernador de Cundinamarca, Nicolás García, durante la firma del Acuerdo de Seguridad Alimentaria, el 2 de junio del 2023. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



Nuestro POT Bogotá Reverdece protege a los más vulnerables, reconoce y organiza oficios como el reciclaje para proteger a las personas y al medio ambiente. Promueve prácticas de consumo responsable, ahorro y uso eficiente de los recursos naturales y energía, además de un adecuado manejo y disposición de residuos. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Una contribución del nuevo PAC y del POT es la protección de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, y el fomento de la infraestructura verde y sostenible. El POT busca ponerle fin al volteo de tierras y a la depredación de la Estructura Ecológica Principal (EEP). La EEP es la integración de las áreas de origen natural y antrópico que tienen una oferta ambiental significativa, es ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos, del agua y la riqueza hídrica, que es la primera ordenante del territorio, para una ocupación y manejo sostenible de los recursos naturales renovables, base del desarrollo socioeconómico de la población.

Por eso ampliamos en un 30 % la superficie de la EEP, declaramos dos nuevos humedales, tres nuevos parques de borde y cuatro parques ecológicos de montaña. Además, protegemos los paisajes bogotanos y la calidad de los ecosistemas urbanos y rurales en los cerros orientales, la Reserva Forestal Thomas van der Hammen y el Parque Ecológico Cerro Seco, el corredor de páramos de Sumapaz, Chingaza, Guerrero, los Paisajes Sostenibles, los Parques Distritales Ecológicos de Montañas, las Reservas Distritales de Humedales y el complejo de alta montaña. La administración de toda esa riqueza natural no se hará a espaldas sino con las comunidades y estará destinada exclusivamente a la conservación y a las actividades recreativas, de contemplación y observación.

Así mismo, creamos las Áreas de Resiliencia Climática y Protección por Riesgo que comprenden tanto áreas en alto riesgo no mitigable, como áreas en amenaza alta con restricción de uso y que no se encuentran dentro de la EEP.

Pero todo eso no basta si no cambiamos nuestros hábitos de vida más arraigados que agudizan la degradación del medio ambiente. El tiempo corre en nuestra contra y debemos ser eficaces en programas de educación, sensibilización y formación de personas capaces de comprender la problemática ambiental y contribuir a sociedades sustentables y socialmente justas.

La ciudad debe adoptar prácticas de consumo responsable, ahorro y uso eficiente de los recursos naturales y energía, adecuado manejo y disposición de residuos, reconversión tecnológica, fomento de los negocios verdes y de creación de espacios de participación para la cultura ambiental. Lo que llamamos basura son mayoritariamente residuos reutilizables y reciclables que hemos enterrado de manera insalubre e insostenible. El nuevo POT pone fin a ese absurdo y crea en Doña Juana un parque tecnológico para que con diversas tecnologías transformemos los residuos en materiales reutilizables que regresen a la tierra en forma de abonos y fertilizantes, y a la industria y los hogares en diversos materiales reutilizables en una economía circular.

Nuestro POT promueve actividades como el viverismo, las huertas, la agricultura urbana y familiar, y las actividades agroecológicas dentro de un modelo de producción, comercialización y consumo de alimentos que contribuyan a la soberanía alimentaria en comunidades organizadas que aprovechen los residuos, optimicen los recursos y no afecten los ecosistemas. Estos esfuerzos están orientados a mejorar las condiciones del aire y garantizar la disponibilidad de agua y alimento para los habitantes actuales y futuros de la ciudad.

Para reverdecer a Bogotá vamos a implementar el arbolado, la jardinería, las huertas y la agroecología urbana que consoliden la función ambiental del espacio público peatonal y para el encuentro, mediante parques estructurantes y de proximidad, especialmente donde hay mayor déficit por habitante.

En Bogotá cada año registramos 2.300 muertes prematuras atribuibles a la contaminación del aire, causada en un 60 % por la movilidad basada en el uso de combustibles fósiles. Para cambiar esa tendencia es indispensable cambiar nuestros hábitos de movilidad, incrementar la caminata y el transporte en modos públicos y colectivos que usen energías limpias y renovables, la descarbonización de la movilidad, el drenaje sostenible, el tratamiento de los residuos domiciliarios, el manejo técnico del sistema de saneamiento básico y el reverdecimiento y renaturalización del espacio público.

El POT y el PMSS ponen como eje estructurador de la movilidad al peatón y privilegian el espacio público para la movilidad y los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones, el desarrollo de corredores verdes y un sistema de transporte público basado en la red del Metro, la cual debe ser alimentada, no reemplazada, por buses, cada vez más eléctricos, cables, trams y bicicletas que conecten a su vez a la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad y mejoren los accesos a todos los barrios.

Eso implica que en los próximos quince años tenemos que construir y poner al servicio al menos tres de las cinco líneas de metro previstas en el POT y el PMSS, dos RegioTram, siete cables, veintidós corredores verdes y llegar a 1.000 kilómetros de cicloalamedas y ciclorrutas.

Para reverdecer a Bogotá vamos a implementar el arbolado, la jardinería, las huertas y toda la agroecología urbana como un elemento fundamental que contribuya a consolidar la función ambiental de los elementos de espacio público peatonal y para el encuentro mediante parques estructurantes y de proximidad, y zonas verdes especialmente en las zonas con mayor déficit de espacio público y verde por habitante.

Las cinco transformaciones urbanas que iniciamos protegen el agua y consolidan el sistema hídrico mediante estrategias de conectividad y complementariedad de los ecosistemas como articuladores con su entorno regional y la protección del río Bogotá, la Reserva Thomas van der Hammen, los complejos de páramos, los corredores montañosos, las reservas forestales, los ríos, los humedales y las 390 cuencas hidrográficas de la Estructura Ecológica Regional que aseguran el abastecimiento hídrico y la provisión de bienes y servicios ecosistémicos desde lo planetario y regional hasta lo local.

Queremos controlar las dinámicas distritales de conurbación con ecourbanismo, mejoramiento de barrios y viviendas, y con construcción sostenible como una apuesta de ocupación responsable del territorio que valora la ruralidad bogotana, el esfuerzo ladrillo a ladrillo de miles de familias, sus paisajes naturales y sus formas de vida, así como la sostenibilidad ambiental.

En vez de avanzar como una depredadora, la ciudad del nuevo POT protege la ruralidad de Usme, Ciudad Bolívar y Sumapaz de la mano del campesinado. Por eso una de las innovaciones que me enorgullece en este POT es la inclusión de modelos de Pago por Servicios Ambientales (PSA), un incentivo económico —que impulsé en mi paso por el Senado— por las acciones de preservación, conservación de la biodiversidad y restauración en áreas y ecosistemas



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Enfrentamos la crisis social más profunda debido al encerramiento para prevenir la covid, pero respondimos con un plan social e inmediato para contrarrestar el hambre.

estratégicos, mediante acuerdos voluntarios. Hay modalidades en servicios de regulación climática, regulación de la calidad del aire, mantenimiento de la fertilidad de los suelos, moderación de fenómenos naturales y prevención de la erosión, entre otros.

El impacto de la pandemia, la pospandemia y las demandas acumuladas de inclusión

Con la perspectiva que da el tiempo queda claro el profundo impacto de la pandemia en la ciudad. Fuimos una de las primeras ciudades en adoptar medidas nunca antes vistas para contener el contagio mientras los científicos encontraban una vacuna. Y una vez las vacunas estaban disponibles, una de las más rápidas en habilitar la reapertura segura de todas las actividades para reactivar la economía.

Honramos como nunca antes nuestro mantra de cultura ciudadana de que la vida es sagrada y asumimos un enorme sacrificio económico por ello. Al mes de comenzar un simulacro local que se volvió cuarentena nacional, ya teníamos una ciudad llena de banderas rojas, símbolo de personas que salían cada día a ganarse el pan en algún oficio informal y que de pronto no tenían cómo llenar los platos. ¿Cómo pedirles que se quedaran en casa mientras su economía familiar colapsaba?

La única renta básica distinta a la del orden nacional la creó y entregó nuestra Alcaldía a través del programa Bogotá Solidaria que garantizó un ingreso mí-

Los servidores de la Alcaldía fueron a cada barrio, calle e inquilinato para identificar a un millón de personas que estaban a punto de caer en la pobreza extrema. Ese no es un número frío y distante: es gente pasando física hambre.

nimo en tiempos de hambre y pobreza a más de un millón de familias. Cuando empezó la pandemia descubrimos que la Alcaldía solo giraba una transferencia monetaria a unas 70.000 personas en diferentes condiciones de vulnerabilidad. Y de un momento a otro debíamos cubrir a casi tres millones que habían caído en pobreza monetaria, que se duplicó durante la pandemia, o en pobreza extrema, que se triplicó.

Los servidores de la Alcaldía fueron a cada barrio, calle e inquilinato para identificar a un millón de hogares, y cerca tres millones de personas en vulnerabilidad con una bayetilla roja en su puerta. El hambre y la pobreza no son estadísticas, son personas, familias, niños y ancianos que no pueden completar tres comidas al día, que pierden peso, talla y vida. La angustia y la urgencia de salvarlos no solo de la covid, sino del hambre, nos motivaron a trabajar sin descanso. No hay palabras ni reconocimiento suficiente para todos los servidores públicos de la Alcaldía Mayor y del Gobierno nacional que unieron esfuerzos, bases de datos y recursos para que en tiempo récord de doce meses lográramos identificar, bancarizar y girarle un ingreso mínimo mensual a más de un millón de hogares. Empezamos esa gesta con la mayor donaton que se haya hecho en la historia del país en abril del 2020. Recogimos más de $51.000 millones, con eso y la ayuda de la Cruz Roja y las alcaldías locales empezamos a entregar mercados puerta a puerta, a la par que empezábamos los primeros giros de ingreso mínimo.

En el punto más crítico del confinamiento el Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) llegó a 2,6 millones de personas y su impacto fue muy importante. En el 2021 logramos bajar en 3,9 puntos la pobreza extrema y en 4,3 la pobreza monetaria. En el 2022 seguimos bajando el hambre y logramos sacar a medio millón de personas de la pobreza. En el 2023 la recuperación del empleo dio otro empujón a la baja en la pobreza (aunque ese logro retrocedió en parte por el incremento de la inflación) y nos ganamos el Premio Nacional de Lucha contra la Pobreza en reconocimiento a todo ese esfuerzo.

Cuidar a las familias más pobres y vulnerables con un giro en efectivo no funciona sin servicios sociales. No solo de pan vive el hombre. Se necesita a la par servicios de salud oportunos, de cuidado para los más vulnerables, de educación y trabajo para recuperar la autonomía económica. Ningún bogotano quiere vivir eternamente de un subsidio sino de su propio esfuerzo y talento. En Bogotá fallecieron 30.000 personas por la covid-19, no por falta de atención médica. Vivimos una pandemia que demostró la fortaleza del sistema de salud mixto que llevamos casi treinta años construyendo, aunque también puso en evidencia sus falencias de infraestructura, servicios y presencia en las zonas más apartadas. El sistema de salud nos salvó y nos dispusimos a mejorarlo para que en la próxima pandemia (porque desafortunadamente vendrán más) estemos mejor dotados y preparados. Nuestra Alcaldía le deja a Bogotá ocho nuevos hospitales, veinte nuevos centros de salud, la primera fábrica de vacunas y medicamentos propia de la ciudad y quinientos equipos de salud al barrio y la



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Las crecientes demandas de inclusión, expresadas principalmente por los jóvenes, nos impulsaron a generar el más grande programa de becas de la capital: Jóvenes a la U.

Aseguramos los recursos para triplicar el número de becas de educación posmedia y superior para jóvenes. Pasamos de 20.000, que habíamos propuesto en el plan de gobierno, a 36.000 becas gratuitas de educación superior con el programa Jóvenes a la U, y les conseguimos más de 100.000 empleos a jóvenes sin trabajo.

vereda para llegar a esos ciudadanos y lugares donde no llega el sistema tradicional de salud. Además, el POT prevé que debemos llegar a 24 nuevos hospitales y 41 centros de salud complementarios al modelo de atención domiciliaria para los más vulnerables, que lleve medicinas y equipos de salud resolutivos a las personas y zonas más apartadas y vulnerables.

Ninguna democracia es viable con el 40 % de población en la pobreza y el 30 % en desempleo que dejó la pandemia en el 2020. El estallido social en el 2021 fue la reacción dolorosa y en ocasiones violenta de una generación frustrada por desigualdades históricas, limitada en casa y con mayores afugias por la pandemia. El resultado fue el estallido social más grande desde El Bogotazo de 1948 y la respuesta fue el plan de rescate social más grande de la historia de la ciudad.

Tras intensas jornadas de diálogo con la ciudadanía, en particular con los jóvenes, y de concertaciones con los concejales de nuestra ciudad, en junio del 2021 logramos la aprobación del mayor plan de rescate económico y social que haya tenido nuestra ciudad. Aseguramos los recursos para pasar de 1.600 a 28.000 cupos de oportunidades para jóvenes que ni estudiaban ni trabajaban. A través del programa Parceros por Bogotá les ofrecimos a 28.000 jóvenes medio tiempo de estudio y trabajo con medio salario mínimo de apoyo para que terminaran su bachillerato, consiguieran un trabajo, superaran problemas de salud física y mental y retomaran su proyecto de vida. Aseguramos los recursos para triplicar el número de becas de educación posmedia y superior para jóvenes. Pasamos de 20.000 que habíamos propuesto en el plan de gobierno a 36.000 becas gratuitas de educación superior con el programa Jóvenes a la U y les conseguimos 100.000 empleos a jóvenes sin trabajo.

También creamos el programa Todos a la U, para que otros 24.000 jóvenes y otro número igual de mujeres, adultos y personas mayores de cincuenta años también recibieran una beca gratuita de programas cortos de educación y formación para el trabajo, gracias al cual volvieron a emplearse o emprendieron un nuevo negocio con éxito. Salvamos a 126.000 microempresas de la quiebra y les dimos un impulso de 3 millones más asistencia técnica a nuevos emprendimientos de economía popular, y de $10 millones y asistencia técnica a microempresas más consolidadas. Todas se salvaron de la quiebra, salvaron a sus empleados, recuperaron las ventas e incluso crearon nuevos puestos de trabajo.

Hicimos la mayor inversión en salud, cuidado y educación de nuestra historia. Con 70 colegios, que ofrecieron 60.000 nuevos cupos, y 134.000 tabletas y computadores entregados a los estudiantes de bachillerato de nuestros colegios públicos cerramos la brecha de la deserción escolar y la digital, con la nueva infraestructura y servicios de salud, con las 20 Manzanas del Cuidado que atendieron a 400.000 mujeres y sus familias, y con la recuperación del empleo, logramos no solo que la pobreza monetaria, sino que también la social y multidimensional bajaran.

En el 2019, antes de la pandemia, la pobreza social o multidimensional crecía en Bogotá en vez de bajar. Había pasado de 5,6 a 7,1 entre el 2016 y el 2019. En el

2020 durante la pandemia llegó al máximo nivel de 7,5 y en el 2022 logramos disminuirla a 3,8, la más baja desde que se mide ese indicador de pobreza, en el 2010.

Las respuestas a las justas demandas de inclusión que venían manifestándose en las calles desde el 2019 necesitaban ese plan de rescate social inmediato, pero también necesitan una inversión no solo social sino en empleo, urbanismo y productividad de largo plazo. Esa visión de mediano y largo plazo también está contenida en el nuevo POT, que ha puesto como prioridad mejorar la calidad de vida de todas las familias, pero especialmente las de aquellas con jóvenes y adultos mayores vulnerables, con mujeres —en particular, las que cuidan a otros— y por las familias de clase media. Esas familias y sus pequeños negocios fueron los más afectados por la dupla de afectación de inequidades históricas y por el cierre de actividades al que nos obligó la pandemia, así que esta mirada de mediano plazo es una oportunidad para corregir las inequidades de las familias trabajadoras y de clase media y la feminización de la pobreza bogotana.

El POT tiene como prioridad cuidar a las personas que se encuentran en vulnerabilidad y debilidad proporcionándoles un mínimo vital, pero también ofreciéndoles soluciones de hábitat, vivienda y calidad urbana. Este POT reconoce los diferentes tipos de tenencia, la diversidad de soluciones habitacionales, las modalidades de gestión del hábitat y el hábitat popular, y promueve su mejoramiento con buenos soportes urbanos, sociales y lugares de trabajo.

Bogotá se desarrolló en tres tipos de hábitat: el formal, el informal y el rural. Este POT reconoce los tres. Deja de darle la espalda a la Bogotá informal, que se construyó ladrillo a ladrillo, que en algún tiempo llegó a ser más de la mitad de la ciudad, y hoy es cerca de un tercio. A esa Bogotá este POT le da una norma urbana, una curaduría pública, un plan de mejoramiento integral de barrios y un Plan Terrazas, para que familias que hicieron su casa, ahorro tras ahorro, puedan sacar una licencia, reforzar el primer piso, echar plancha y construir un nuevo piso para su familia ampliada o para arrendar a otra necesitada, o para que puedan abrir un negocito en el primer piso y tener más ingresos hoy y más ahorros cuando llegue la vejez. A falta de empleo formal y seguridad social, la vivienda es el ahorro y pensión de cientos de miles de familias bogotanas. Nuestro POT así lo reconoce y les ayuda a mejorar su barrio, su casa, sus ingresos y capacidad de ahorro. Esa escalera robusta de las oportunidades que incluye tenencia segura y mejorada de su vivienda, evitar desempleo de larga duración, tener capacidad de ahorro, y acceder a educación de calidad para sus hijos y nietos, desde la primera infancia hasta la educación superior, es lo que logra que una familia pase intergeneracionalmente de la pobreza a ser parte de la maravillosa clase media bogotana

Una de las principales características de la pobreza en Bogotá es su segregación espacial. Los pobres viven lejos no solo de los ricos sino también de la clase media y de las principales oportunidades que ofrece la ciudad. El reto de este POT es poner fin a los patrones de construcción y desarrollo que crean y profundizan esa segregación con instrumentos que propicien la construcción de vivienda de interés social prioritaria (VIP) y vivienda de inte-



Una beneficiaria de Mi Ahorro, Mi Hogar, programa gracias al cual hoy tiene una casa propia. Reconocer la diversidad de las necesidades fue el punto de partida para que el POT Bogotá Reverdece ofreciera soluciones acordes con la realidad de los habitantes más vulnerables, por eso protege tanto a quienes quieren comprar vivienda nueva como a aquellos que quieren mejorar su vivienda autoconstruida. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

La mejor forma de ser libre y salir de la pobreza es tener educación, trabajo o la posibilidad de emprender, en vez de depender del subsidio que otorga un político en funciones.

rés social (VIS) en toda la ciudad y no solo en la periferia. Que sea en suelo de desarrollo o en suelo de renovación urbana, los constructores y desarrolladores inmobiliarios siempre tengan que garantizar diversos tipos de vivienda de interés social y soportes urbanos y equipamientos sociales de calidad para familias de diferentes tamaños y niveles de ingreso que comparten un mismo trozo de ciudad. Que en ningún caso una vivienda de interés social tenga menos de 42 metros cuadrados para poder tener habitaciones separadas y espacios colectivos y que nunca se haga renovación expulsando y segregando más la ciudad sino protegiendo y dando permanencia a los moradores históricos y mejores soportes urbanos a ellos y a los nuevos moradores. Que todos tengamos acceso a una vivienda digna, derecho a vivir en un entorno de ciudad de calidad, con diversidad social, económica, natural y urbana. Esa es la Bogotá del nuevo contrato social y ambiental que materializa el POT de Bogotá.

La mejor forma de ser libre y salir de la pobreza es tener educación, trabajo o la posibilidad de emprender, en vez de depender del subsidio que otorga un político en funciones. Aunque Bogotá es la ciudad capital con menor informalidad laboral del país, 33 % (en contraste con el 54 % en Barranquilla, el 48 % en Cali o el 57 % en Cúcuta), esta sigue siendo altísima. La doble lucha económica de estas cinco transformaciones urbanas es por tener más empleo formal y menos desempleo de larga duración. Así que uno de los desafíos es contener la salida de empresas, la precariedad productiva de las mipymes, y promover la reactivación económica, el desarrollo productivo y la competitividad para la creación de más empleos formales y de mayor valor agregado para las empresas, las familias y la ciudad.

El POT protege a las zonas productivas históricas de la expulsión, como al Restrepo o el 12 de Octubre y potencia la oferta de suelo para la localización de nuevas empresas, en especial en la categoría de suelo para grandes servicios metropolitanos. Además del POT, la inversión en educación pública de calidad ha asegurado que desde los colegios se mejoren las habilidades en ciencias, matemáticas, bilingüismo, ingenierías y tecnologías, y los programas de becas de educación universitaria como Jóvenes a la U y de formación para el trabajo como Todos a la U se han enfocado en esas mismas habilidades y tipos de carreras para encuadrar con las necesidades y ofertas de trabajo y emprendimiento presentes y futuras de la ciudad.

La inversión y ejecución sostenida del POT, el PMSS y la inversión en esa educación con calidad y pertinencia, desde la básica hasta la superior, lograrán en conjunto, en la próxima década, el mayor crecimiento en productividad, empleabilidad de calidad y competitividad que haya tenido Bogotá.

Bogotá es una ciudad de viajes absurdamente largos y eso no ha cambiado desde que madrugaba cada mañana a la universidad. Por medio de actuaciones estratégicas vamos a fortalecer el tejido productivo local y tradicional en la proximidad de áreas residenciales, con entornos mixtos para promover una mayor inclusión socioeconómica y la desconcentración de servicios en

El POT busca intervenir estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de renovación urbana y actuaciones estratégicas.

las áreas de oportunidad generadas por la nueva oferta de Metro y transporte público multimodal.

La mezcla de usos del suelo es la garantía de soporte territorial para la aglomeración económica productiva especializada y diversificada y la inclusión de todas las actividades y oportunidades en el territorio. Por eso el POT promueve la permanencia de las industrias tradicionales en el tejido urbano y promueve nuevas implantaciones económicas generadoras de empleo formal, articuladas a los entornos urbanos donde se aglomeran saberes y talentos, y en particular aquellos que dan lugar a aglomeraciones especializadas de producción tradicional e industrias creativas, culturales, verdes, digitales y tecnológicas.

En las zonas periféricas densificadas, donde no ha aumentado el espacio público ni los equipamientos y que ahora deben servir a una población tres, cuatro o cinco veces mayor, buscamos elevar la calidad de vida de la población al intervenir los entornos con soportes urbanos y sociales como las Manzanas del Cuidado, y con mayor espacio público y verde, seguro y accesible.

Para lograr este objetivo el POT establece mecanismos de traslado de cargas urbanísticas entre zonas deficitarias. Que en las zonas del centro ampliado donde hay más empleos formales que viviendas, se haga más vivienda VIS con soportes urbanos adecuados, y que donde hay más densidad de vivienda popular, pero poco empleo formal, se proteja y amplíe suelo para que se instalen empresas y actividades productivas generadoras de trabajo. Y que, en todo caso, las diversas zonas de la ciudad estén conectadas por un sistema multimodal de transporte público, colectivo, de energías limpias y renovables basadas en la red Metro y alimentadas por los demás modos y medios de transporte público como los corredores verdes, los cables y las ciclorrutas.

Favorecer la revitalización urbana, la cualificación de las áreas consolidadas y el desarrollo de nuevas áreas ejemplares de ciudad se hará sin expulsar a moradores, unidades productivas ni propietarios. El POT busca intervenir estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de renovación urbana y actuaciones estratégicas.

Buscamos la revitalización de las áreas consolidadas para mejorar la calidad ambiental y paisajística de los barrios, la seguridad en el espacio público, aumentar la oferta de espacios de encuentro y los servicios sociales del cuidado y aportar a la reactivación económica.

En el ámbito urbano, un ejemplo son los Barrios Vitales. Estos son una estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados en los que convergen decisiones administrativas para recuperar el espacio público vehicular y el uso peatonal con el fin de promover los viajes en modos limpios y sostenibles para satisfacer necesidades cotidianas.

En la ruralidad es urgente mejorar las condiciones habitacionales, desde los componentes de servicios públicos domiciliarios, accesibilidad y movilidad, con equipamientos que faciliten la economía campesina, familiar y comunitaria, el turismo responsable de naturaleza que vincule residentes y saberes del lugar y la conservación del ambiente como formas de productividad, sustento y desarrollo sostenible.

Por eso promovemos la ciudad como destino turístico inteligente, sostenible, de salud y de negocios que reconozca el patrimonio local, las dinámicas comunitarias, los sistemas cooperativos de producción sostenible como huertas productivas, bancos de semillas nativas y plantas de uso medicinal, entre otros.

Como los retos están interrelacionados, creemos que estas respuestas a las demandas de inclusión tienen un propósito práctico: que los ciudadanos se sientan más incluidos y tomen parte y acción para vivir feliz y plenamente, para defender la democracia y para cuidar el planeta.

El cuidado como prioridad

Como primera mujer alcaldesa es un orgullo presentar este POT que por primera vez territorializa e institucionaliza el cuidado.

Cada 8 de marzo —Día de la Mujer—, circulan tarjetas con mensajes, flores y chocolates. Pero las mujeres no necesitamos un día de zalamerías, sino una vida de oportunidades que nos quiten la sobrecarga no remunerada de trabajo doméstico y nos den libertad para educarnos, trabajar, tener autonomía económica y una vida libre de violencias. De los cerca de cuatro millones y medio de mujeres que vivimos en Bogotá, más de un millón de mujeres dedican su tiempo al cuidado de otros y al trabajo doméstico sin recibir por ello ninguna remuneración. Literalmente trabajan más y ganan menos o nada. El 90 % de esas cuidadoras son pobres y el 70 % apenas terminaron la secundaria. Y si le preguntan al esposo o al hijo qué hacen ellas, la mayoría de ellos responden "nada, estar ahí en la casa". Sin embargo, gracias a las pioneras de la economía del cuidado en el Congreso, sabemos que el trabajo no remunerado de esas mujeres equivale al ¡13 % del PIB de Bogotá y al 20 % del de Colombia!

Creamos las Manzanas del Cuidado para liberar a ese millón de mujeres de la sobrecarga de cuidado y trabajo doméstico, devolverles horas de tiempo a la semana y ofrecerles servicios que les den oportunidades para ellas, mientras nosotros desde las entidades de la Alcaldía nos encargamos de cuidar a los que ellas cuidan.

¿Cuál es la magia? Hacerlo en el mismo sitio donde ya se gestionaban otros servicios sociales. Por eso montamos veinte manzanas con la infraestructura que ya teníamos: sin poner un solo ladrillo porque había que ser recursivas y prácticas o, si no, esto nunca arrancaba. Son jardines infantiles, colegios, parques, bibliotecas, centros de desarrollo comunitario, centros de salud, hospitales, casas de igualdad de oportunidades, centros de atención a personas mayores y con discapacidad, Centros Felicidad y unidades

Creamos las Manzanas del Cuidado para liberar a ese millón de mujeres de la sobrecarga de cuidado y trabajo doméstico, devolverles horas de tiempo a la semana y ofrecerles servicios que les den oportunidades, mientras nosotros, desde las entidades distritales, nos encargamos de cuidar a quienes ellas cuidan.

móviles existentes. En las Manzanas del Cuidado nosotros, los servidores públicos de Bogotá, cuidamos a los que ellas cuidan y enseñamos a sus familias a cuidar, para que las mujeres puedan descansar, estudiar, trabajar y salir adelante por sí y para sí mismas.

¡A ninguno de mis predecesores hombres, que han sido muy buenos alcaldes en otros aspectos, se les había ocurrido usar la infraestructura social del distrito para relevar a las mujeres del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado! Esa visión y ejecución solo se dio cuando llegó la primera mujer a la Alcaldía.

Las Manzanas del Cuidado articulan servicios sociales ya existentes con nuevos servicios diseñados y ofertados con el objetivo de reducir y redistribuir horas de trabajo doméstico y que en ese tiempo liberado las mujeres accedan, por ejemplo, a educación flexible para terminar el bachillerato, lavandería pública gratuita para que no se dañen la espalda y gasten todo un sábado lavando a mano la ropa de toda la familia, relevos de cuidado en casa cuando están a cargo de personas en extrema dependencia, asesoría jurídica y psicosocial, oportunidades para hacer un emprendimiento o conseguir un trabajo, entre otros.

Las Manzanas del Cuidado llegaron para rescatar a las mujeres de las sobrecargas y brechas de género y para promover una transformación cultural: hombres de este mundo ¡a cuidar se aprende! En la Escuela del Cuidado para Hombres que hay en cada manzana les enseñamos a los hombres y demás miembros de la familia a planchar, lavar, cocinar, hacer tareas con sus hijos, cuidar de las personas mayores de su casa. Las mujeres ni nacimos aprendidas ni tenemos la obligación de encargarnos solas y gratis de esas necesidades de cuidado.

Las Manzanas del Cuidado son la mayor innovación social de mi Alcaldía y uno de mis mayores orgullos como servidora pública, no porque se me haya ocurrido a mí, sino porque es el fruto de un largo proceso de cocreación y concertación con el consejo consultivo de mujeres de Bogotá, con las pioneras de la economía del cuidado, con expertas en muchos campos y con la asistencia técnica de muchas organizaciones, bajo el liderazgo de nuestro equipazo de la Secretaría de la Mujer. La Fundación Bloomberg, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD), ONU Mujeres, el Consejo Urbano Global y ONU Hábitat, entre otros, han reconocido, documentado y exaltado a las Manzanas del Cuidado de Bogotá como una de las mayores y mejores innovaciones sociales y gubernamentales en el mundo.

Por eso fuimos dos pasos más allá. Primero, el de Bogotá es el único POT que incorpora el enfoque de cuidado como elemento estructurante del ordenamiento territorial de la ciudad, al mismo nivel que los servicios públicos, la malla vial o el transporte público. El POT establece que los servicios de las Manzanas del Cuidado constituyen un servicio esencial de la escala de proximidad, esto es en cada UPL o nueva localidad debe asegurarse de que cualquier mujer de cualquier tipo de familia tenga a máximo treinta minutos de su casa servi-



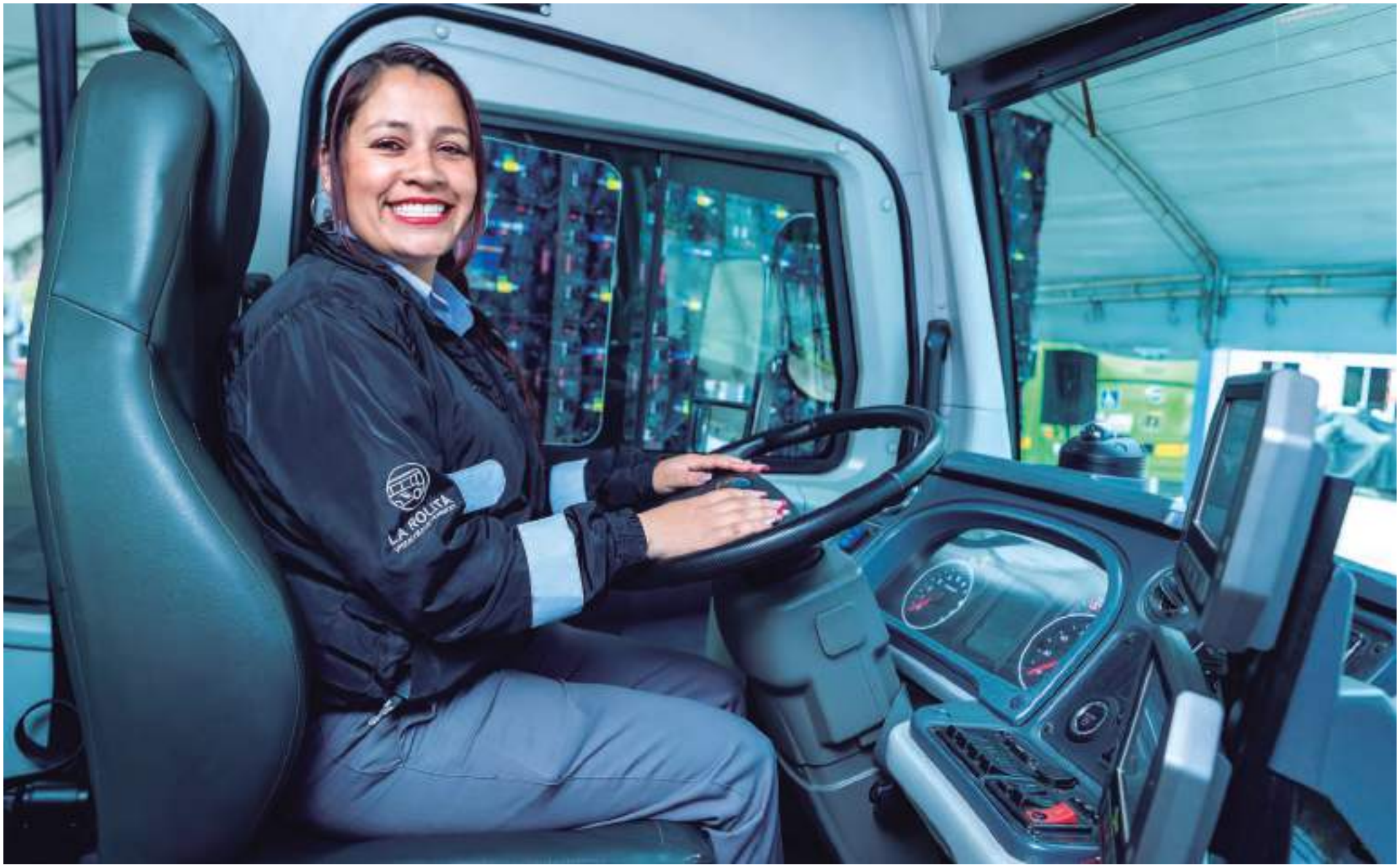
Las mujeres fueron nuestra prioridad, especialmente aquellas que cuidan a otros. Fotografía de la graduación de mujeres cuidadoras en la Manzana de Chapinero. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Bogotá es la única ciudad del mundo que tiene una operadora pública de transporte público con flota de buses 100 % eléctrica y con equidad de género: el 55 % de las conductoras, técnicas, administradoras y gerentes de La Rolita son mujeres.

cios de cuidado. Para esto en la vigencia de este POT deben completarse 45 Manzanas del Cuidado y la red de Manzanas del Cuidado debe contar con rutas circulares de transporte porque dos de cada tres usuarios del transporte público son mujeres y la mayoría de sus viajes están relacionados con labores de cuidado. Y segundo, el Concejo de Bogotá aprobó por unanimidad la institucionalización de las Manzanas del Cuidado y todo el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado como un programa de ciudad, más allá de mi periodo de gobierno.

El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado no solo logró los servicios para las mujeres cuidadoras en las manzanas, también logró cerrar la brecha de empleo y generar, en estos cuatro años, un 1 % más de nuevos empleos para mujeres que para hombres, lo contrario de lo que ocurría históricamente. Dos de cada tres emprendimientos y microempresas apoyadas durante mi Alcaldía están en cabeza de mujeres. Cien mil mujeres consiguieron empleo en el sector privado a través de los programas de Bogotá Trabaja y la Agencia Pública Distrital de Empleo. Al inicio de mi gobierno el 7,5 % de los empleos del sector vivienda y construcción eran para mujeres. Trabajando con las empresas y gremios del sector duplicamos al 15 % el empleo de mujeres en esos sectores. Bogotá es la única ciudad del mundo que tiene una operadora pública de transporte público con flota de buses 100 % eléctrica y equidad de género: el 55 % de las conductoras, técnicas, administradoras y gerentas de La Rolita son mujeres. Solo hay una manera de liderar en la vida y es con el ejemplo. Todo esto lo logramos las mujeres de Bogotá trabajando juntas estos cuatro años.

Estas cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años están explicados y narrados en estos libros por los secretarios que ayudaron a concebirlos y hacerlos realidad. Son el testimonio de una tarea titánica. No son un testimonio de técnicos y tecnócratas. Son el testimonio de unos seres humanos y servidores públicos maravillosos con los que tuve el honor de trabajar estos cuatro años. Son el testimonio de la ciudad maravillosa y extraordinaria que es Bogotá. La que nunca se rinde, la que sale no solo bien, sino mejor de cada gran adversidad. La que está hecha de ciudadanos imparables que son los verdaderos héroes y heroínas sin capa de esta historia. Del personal médico, de enfermería y asistencial que nos salvó la vida. De los empresarios de todos los tamaños y sectores que rescataron el empleo y la economía. De todos los servidores públicos y contratistas que trabajaron con decencia y pasión para cuidar y sacar adelante a Bogotá, construir el Metro y hacer las obras de movilidad que no se habían empezado en los últimos cuarenta años. De familias que se aman y cuidan no solo a sí mismas, sino a sus barrios y comunidades. De bogotanos de todas las edades y saberes, que llegan de todas las regiones, de los bogotanos de siempre y de los nuevos bogotanos. A todos ustedes mi amor y gratitud por siempre. Que perdonen todo lo que faltó y que disfruten todo lo que queda y lo que se terminará más adelante. Nos volveremos a encontrar en el camino. Y celebraremos juntos la Bogotá justa, verde y productiva de los quinientos años y a la generación del medio milenio que la disfrutará y la potenciará.



Bogotá ansía una movilidad moderna, eficiente y que contribuya a combatir el desafío del cambio climático. Para eso y para dar oportunidades de trabajo a las mujeres en sectores de alta demanda laboral, pero tradicionalmente masculinizados, se creó la Operadora Pública de Transporte La Rolita, su flota es 100 % eléctrica. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



El colegio Lucila Rubio de Laverde (Engativá) es uno de los 35 nuevos colegios que estrena la ciudad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



Foto: Secretaría Distrital de Ambiente

1 ¡Les cumplimos!

Hicimos la mayor inversión en educación superior y trabajo para jóvenes en la historia de Bogotá

Por primera vez, la Alcaldía Mayor se metió la mano al bolsillo para darles una beca completa y gratuita de estudios técnicos, tecnológicos o profesionales a **36.000 bachilleres becados en educación superior a través de Jóvenes a la U, que además de cubrir la matrícula de la carrera escogida les entrega un salario mínimo semestral para sostenimiento y transporte.**

Otras 40.000 personas becadas en cursos de formación para el trabajo a través de Todos a la U en áreas como salud, programación, bilingüismo, turismo, servicio al cliente y *marketing* digital.

La Alcaldía gestionó y logró 100.000 nuevos empleos para jóvenes; con una inversión de 2,6 billones de pesos les dejamos a las niñas, niños y jóvenes de Bogotá 70 nuevos colegios: 35 terminados, 25 en construcción y 10 en estudios y diseños. Estos colegios tendrán en total 60.000 cupos.

Les entregamos 134.000 tabletas y PC + internet a los estudiantes de los colegios distritales. Además, 28.000 jóvenes en riesgo y vulnerabilidad se vincularon al programa Parceros por Bogotá, donde medio tiempo trabajan con la Alcaldía y medio tiempo estudian y reciben medio salario mínimo durante 6 meses para retomar su proyecto de vida y salir adelante. Estos programas los propusimos en nuestra campaña del 2019, pero los mejoramos y ampliamos en la concertación que hicimos con los jóvenes que se movilizaron pacíficamente en el Paro Nacional. ¡Dialogar en paz valió la pena! ¡Les cumplimos a los niños, niñas y jóvenes que son el presente y el futuro de nuestra ciudad!



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

2

Creamos el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado para devolverles tiempo y oportunidades a las mujeres

Como primera mujer alcaldesa conozco el sacrificio de más de un millón de mujeres que han dado todo en su vida por cuidar a su familia y hacer trabajo doméstico sin ganar un peso. Para sacarlas de la pobreza económica y de tiempo, creamos el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, en las cuales nosotros nos encargamos de cuidar a las personas que ellas cuidan, para devolverles tiempo y oportunidades para que terminen su bachillerato, consigan un trabajo, emprendan o descansen. También pueden lavar la ropa de la familia gratuitamente en las lavanderías comunitarias que instalamos con Vanti en las Manzanas del Cuidado.

400.000 mujeres y sus familias han recibido servicios gratuitos en las 25 Manzanas del Cuidado que le dejamos a Bogotá. Nuestro sistema ha sido premiado y reconocido como la mayor innovación social en el mundo.

Conseguimos 100.000 empleos para mujeres y duplicamos su participación en sectores de alto empleo, pero muy masculinizado, como los de obras públicas, construcción de vivienda y transporte.

Implementamos Mi Ahorro, Mi Hogar, para pagar su arriendo a cambio de hacer un ahorro mensual, completar la cuota inicial y estrenar su vivienda propia.

En la cara dolorosa de la moneda, la Línea Púrpura, las Casas de Justicia y las Casas Refugio brindaron atención y protección a cerca de 100.000 mujeres víctimas de violencias de género e intrafamiliar.



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

3 ¡Defendimos el Metro!

Y contratamos la Segunda Línea subterránea a Suba y Engativá

Sacamos adelante la Primera Línea del Metro. Completamos los estudios y empezamos su construcción. Allí laboran 4.200 trabajadores y al cierre del 2023 tendrá 35 % de avance. Estrenaremos la Primera Línea en el 2028, se beneficiarán casi 3 millones de personas, que en solo 30 minutos, a lo largo de 16 estaciones, llegarán desde Bosa y Kennedy hasta la calle 72 con Caracas en Chapinero. **También les cumplimos a Suba y Engativá con la Segunda Línea del Metro que será subterránea. En 4 años la estructuramos, le conseguimos $34 billones de financiación y la licitamos. Hacer eso mismo demoró 40 años para la Primera Línea.**

La Segunda Línea tendrá 11 estaciones bajando desde la Caracas por la calle 72, luego tomará la Av. Ciudad de Cali, la ALO norte y llegará hasta Fontanar del Río en Suba. Además, dejamos el trazado y la estructuración de la Tercera Línea que debe empezar en Soacha, pasará por Bosa, Ciudad Bolívar y llegará por el corredor férreo del sur hasta la 26 con Caracas. El próximo gobierno debe conseguir la financiación y dejarla contratada. Con el Metro no solo llegan trenes eléctricos y estaciones, también llega más progreso social. A Kennedy, por ejemplo, con la Primera Línea llega una nueva Manzana del Cuidado, un nuevo centro deportivo de alto rendimiento, un velódromo para los jóvenes y deportistas, también un nuevo parque metropolitano. A Suba le llegan nuevos colegios y una universidad pública, un logro que lideraron los mismos jóvenes. Además, una biblioteca, un centro cultural por el que ha luchado el Cabildo Muisca, cerca de 15.000 viviendas de interés social y un parque lineal.
¡Al fin tendremos metro y nadie podrá pararlo!



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

4

Salvamos 126.000 mipymes de la quiebra y generamos 600.000 empleos con la inversión de sus impuestos

El 60 % del empleo en Bogotá lo producen las micro, pequeñas y medianas empresas. Rescatar 126.000 mipymes de la quiebra es otro de nuestros grandes logros. A la mitad de las mipymes las rescatamos con los programas de Bogotá Local: Impulso, Microempresa y Cultura Local, que financiaron la Secretaría de Desarrollo Económico y las 20 Alcaldías Locales.

El 60 % de las mipymes salvadas son lideradas por mujeres.

Gracias a Es Cultura Local rescatamos con incentivos económicos a 3.179 iniciativas artísticas, creativas y culturales.

También apoyamos 2.400 nuevos emprendimientos y les creamos la marca de ciudad Hecho con Amor, Hecho en Bogotá, con la que hicimos más de 100 ferias para fortalecer sus ventas.

Trabajando hombro a hombro con el sector privado bajamos el desempleo del 25 % que tuvimos en julio del 2020 al 10,1 % que tenemos en el 2023.

Salimos de la quiebra que dejó el sacrificio económico de la pandemia.

Hoy 4 millones de bogotanos están trabajando, 600.000 gracias a la inversión de sus impuestos en obras e inversión social. ¡Bogotá está creciendo y saliendo adelante!



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

5

Rescatamos a 3 millones de personas del hambre y la pobreza

De las banderas rojas en las puertas de las casas que nos indicaban el riesgo de hambre en la pandemia, pasamos a sisbenizar, bancarizar y girarles a los hogares más necesitados un ingreso mínimo mensual, de entre $120.000 y $500.000 pesos, según el tamaño y el nivel de pobreza de la familia.

Más de un millón de familias que ya estaban o que cayeron en la pobreza durante la pandemia han recibido un Ingreso Mínimo Garantizado.

Con el ingreso mínimo, complementado con otros servicios sociales como los comedores comunitarios, los Centros Día, las Manzanas del Cuidado y los programas de apoyo familiar logramos rescatar a 3 millones de personas de la vulnerabilidad y sacar a 529.000 de la pobreza. Con este paquete de rescate social que la Alcaldía acordó con el Concejo para incrementar la inversión en educación, salud, protección social, Ingreso Mínimo Garantizado, y recuperación del empleo, en dos años superamos las peores secuelas sociales de la pandemia.

Logramos la mayor reducción histórica de la pobreza social o multidimensional en la ciudad, que pasó del 7,5 % en el 2020 al 3,8 % en el 2022.

Como reconocimiento a todo este esfuerzo, en noviembre del 2022 la Alcaldía Mayor de Bogotá fue premiada como la mejor capital en superación de la pobreza del país.



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

6

$87 billones de inversión para hacer el Metro, desatrasar la infraestructura de movilidad y generar 150.000 empleos

Las tres del líneas del Metro que ya mencionamos son indispensables, pero no suficientes. Además del Metro, Bogotá necesita con urgencia ampliar sus entradas y salidas, tapar más huecos, hacer más vías, ciclorrutas, cables y corredores verdes con buses eléctricos para que el transporte público de calidad llegue a todas partes, conecte a la gente, la saque del trancón y la contaminación. Como se puede apreciar en el mapa del desplegable, estamos haciendo el plan de obras más ambicioso en la historia de la ciudad con: **$87 billones de pesos para construir 545 kilómetros de Metro, cables, transporte público, nuevas vías y ciclorrutas.**

Con esas obras generamos 150.000 empleos, desatrasamos la infraestructura y mejoramos la movilidad. El atraso era brutal porque entre el 2008 y el 2018 solo se construyeron 5 km de transporte público y ¡no se hizo el Metro! También dejamos contratado y en obra la ampliación de la Autopista Norte, la carrera Séptima, la calle 80, la calle 63, la calle 13 y la nueva ALO Sur, quedan 231 km adicionales de ciclorrutas, el Corredor Verde de la Séptima, dos cables aéreos: el de San Cristóbal Sur que ya empezó obra para llevar a la gente desde el Portal del 20 de Julio hasta el barrio Altamira, y el cable de Potosí, para ir desde el Portal del Sur, hasta el barrio Potosí, lo que beneficia a Ciudad Bolívar y a los habitantes de Soacha. Estamos en "los dolorosos", que es hacer las obras, pero a lo largo de los próximos 10 años disfrutaremos de "los gozosos" cuando se vayan terminando. ¡Gracias por su paciencia, por el apoyo y el pago de sus impuestos que han hecho todo esto posible!



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

7

670.000 árboles,

un nuevo Plan de Acción Climática y de Ordenamiento Territorial (POT) para reverdecer a Bogotá

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá es un ejemplo de incorporación del Plan de Acción Climática, que prioriza el crecimiento de la ciudad alrededor del agua, la protección y reforestación de la estructura ecológica principal, el ecourbanismo y la descarbonización del transporte. El reverdecimiento de la capital es parte fundamental de estos dos planes, por lo que, al cierre del 2023, esta administración deja:

2 líneas de Metro y 2 cables eléctricos en construcción. 1.485 buses eléctricos rodando. 3.300 bicis compartidas Tembici, que ya han hecho más de 1 millón de viajes. 8.000 conexiones cerradas de aguas residuales que antes contaminaban los humedales. 14 senderos ecológicos habilitados. 670.000 árboles plantados. 2 nuevos humedales declarados y ampliada en el 30 % el área protegida de la estructura ecológica principal.

Con estas acciones evitamos que la ciudad siga creciendo de manera desordenada e insostenible. Además de una ciudad verde, nos propusimos hacer justicia social y ambiental en la Bogotá popular. Por eso creamos el Plan Terrazas, una Curaduría Pública y el plan Barrios Vitales, para que los bogotanos, que con sus manos construyeron sus casas y organizaron sus barrios con las Juntas de Acción Comunal, puedan legalizarlos y mejorarlos; puedan arreglar su primer piso, sacar una licencia, echar una plancha de manera segura y hacer otro piso para arrendar y producir. Así tendrán no solo un techo seguro, sino una especie de pensión para su vejez.



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

8

Cuidamos a 8 millones de bogotanos de la covid-19

Nuestro primer logro fue salvar a los bogotanos de la covid-19. Bogotá fue ejemplo de cultura ciudadana: nos quedamos en casa, alternamos horarios, aprendimos a usar el tapabocas y el distanciamiento social para cuidarnos. Unimos los esfuerzos del sistema público y privado, y nunca dejamos colapsar el sistema hospitalario ni que alguien se quede sin atención. **Triplicamos las Unidades de Cuidado Intensivo, pasamos de 935 a 2.737 UCI.**

Cuando llegaron las vacunas aplicamos más de 16 millones de dosis y lideramos el plan de rescate social y recuperación económica. Pasada la urgencia nos dedicamos a lo estructural.

20 nuevos centros de salud dotados: 13 terminados, 4 en construcción, 3 en estudios y diseños. Dejamos 5 nuevos hospitales entregados: Kennedy, Meissen, Bosa, Tintal y Unidad de Cirugía del Simón Bolívar, 3 en obra: Tunal, Usme y Engativá.

Retomamos Salud a mi Barrio y a mi Vereda para llegar a todos los rincones. Dejamos la primera fábrica pública de vacunas y farmacéuticos del país instalada en Bogotá. A los servidores de la Secretaría y las Subredes de Salud nuestra gratitud eterna. Cambiamos su régimen de contratación para que tengan una vinculación laboral más estable, y se emplearon más de 1.500 personas en planta. **¡Superamos una pandemia y honramos como nunca antes nuestra convicción de que LA VIDA ES SAGRADA!**



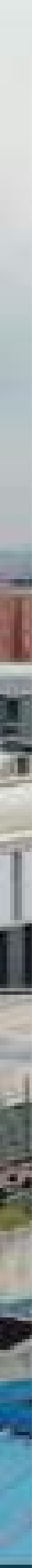
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

9 Bogotá y Cundinamarca, región que progresa unida

En Bogotá no solo somos 8 millones de personas las que vivimos aquí, sino más de 3 millones de vecinos cundinamarqueses que van y vienen todos los días, que siembran nuestra comida, cuidan nuestra agua, sufren los mismos, o peores trancones, y tienen las mismas necesidades de cualquier capitalino. Nos unimos para sacar adelante una reforma constitucional y ley orgánica para crear y echar a andar la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, una unión que marcó un hito en la historia entre la capital, la gobernación y los municipios. Esta es la primera figura de este tipo en el país, y nos permitirá trabajar como iguales, sin imposiciones ni anexiones, manteniendo nuestras competencias y autonomía, pero trabajando juntos para mejorar la movilidad, comprarles a precios justos a los campesinos, aumentar el turismo y el empleo, proteger el agua y la diversidad, entre otros hechos metropolitanos. La Región Metropolitana ya arrancó con obras concretas. Cundinamarca empezó el RegioTram de Occidente desde Facatativá hasta el centro, Funza aportó para extender la calle 63 desde Engativá hasta Devisab, y Bogotá aportó para ampliar la calle 13, mejorar la calle 80 y cofinanciar el RegioTram del Norte, que vendrá desde Zipaquirá, Cajica y Chía hasta el centro.

• A precios justos les compramos directamente a los campesinos de Cundinamarca y la Región Central, llevamos sus productos hasta los hogares bogotanos a través de los Mercados Campesinos o hasta los restaurantes escolares a través del PAE. • Diseñamos junto a los empresarios el nuevo Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá-Región en Corferias. • ¡Y viene mucho más para que Bogotá y Cundinamarca sean una región que progresa unida!

Nuevo complejo de justicia Campo Verde (Bosa).
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



10

La batalla por la seguridad y la lucha contra la impunidad

Un billón cien mil millones de pesos invirtió nuestra Alcaldía en seguridad, convivencia y justicia en estos 4 años.

La mitad de ese presupuesto se ha invertido en convivencia y justicia con resultados importantes, pero insuficientes.

Tenemos 2 nuevos centros de detención, para reducir el hacinamiento, 6 Casas Refugio y 16 Casas de Justicia, de las cuales 7 tienen ruta integral de atención a mujeres. Además, se triplicaron los equipos de la Línea Púrpura.

Hoy atendemos oportunamente el 90 % de las llamadas de la Línea Púrpura, antes solo era el 30 %. Sin embargo, la impunidad sigue siendo la regla y no la excepción. 8 de cada 10 ladrones que capturamos en flagrancia son dejados en libertad por lo que la lucha contra la impunidad debe continuar.

La otra mitad del presupuesto se lo dimos a la Policía Nacional en motos, carros, gasolina, alimentación, logística y tecnología para que puedan cumplir su labor. Les dimos además un nuevo y moderno comando de policía para que puedan trabajar juntas todas las especialidades de inteligencia, investigación y vigilancia. Bogotá le ha cumplido a la Policía, pero no hemos sido correspondidos. El número de policías ha disminuido año tras año, a pesar de que entregamos recursos para formar a 3.000 nuevos policías con el compromiso de que incrementaran en ese número el pie de fuerza, la realidad es que hoy ¡Bogotá tiene menos policías que en el 2016!

La policía hace un gran esfuerzo, pero no da abasto.

En estos 4 años desarticulamos 540 bandas criminales, capturamos 101.666 delincuentes, instalamos 8.778 cámaras y pusimos a andar 2.382 redes de cuidado y frentes de seguridad.

De los 11 delitos registrados, 7 se redujeron, especialmente las lesiones personales, el hurto a residencias y a comercios, el hurto de bicicletas y las riñas. Pero el homicidio por sicariato, el atraco, el hurto de celulares y de motos no se han reducido. Por eso creemos que la mejor manera de apoyar más a la Policía Nacional y optimizar la seguridad es crear nuestra propia policía local, que se pague con nuestros impuestos, pero que no se pueda reducir ni trasladar caprichosamente. Una policía que podamos reclutar, vigilar y pagar adecuadamente, a la que le podamos exigir resultados y enfocarla en nuestras prioridades: bajar el atraco, judicializar a los ladrones y abusadores de mujeres y niños, prevenir las riñas y conflictos entre ciudadanos, cuidar el espacio público y la limpieza, mientras la Policía Nacional se ocupa de seguir combatiendo el narcotráfico, el sicariato y el crimen organizado. Ya que el Gobierno nacional no ha estado en capacidad de garantizar la seguridad ni reducir la impunidad, que nos dejen hacer y ayudar con nuestra policía local y una judicialización más expedita del hurto y los mal llamados “delitos menores”.

1

Transformación

El Plan de Acción Climática: por una ciudad cuerdamente poblada

Atender el cambio climático como un tema prioritario y poner en marcha, de manera urgente, diferentes estrategias para la adaptación y mitigación frente a esta emergencia, ha sido una de las principales apuestas de la Administración en el POT y la declaratoria de emergencia climática.

La propuesta que le hemos hecho a la ciudad es la de cerrar las brechas entre lo natural y lo urbano.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

Carolina Urrutia Vásquez
Secretaria Distrital de Ambiente



Se habla mucho de los motivos por los que Bogotá se desarrolló a tal altura, tan lejos del mar y de los grandes ríos que fueron durante cientos de años los canales de comunicación entre España y Colombia; la temperatura, la ausencia de moscos y las enfermedades que transmiten se citan como los culpables de que nuestra capital sea una de las principales excepciones a la regla de que las grandes ciudades son puertos marítimos de comercio agitado, de cambio permanente, que se caracterizan por las mezclas, los ires y venires constantes.

Bogotá no se construyó sobre una gran población de la Bacatá muisca, sino dentro de un valle de poblaciones menores, al que Gonzalo Jiménez de Quesada llamó el Valle de los Alcázares. Entre 1537 y 1538 los españoles, que entraron al Valle por los cerros de Suba, fueron eligiendo dónde establecer su primer asentamiento, y se decidieron finalmente por un lugar que solía ser el de descanso para el Zipa, llamado Teusaquillo, frente a la quebrada San Bruno, afluente del río Vicachá. Fue precisamente, según las crónicas de fray Pedro Simón, por sus recursos naturales:

> [...] fueron las comodidades que en él hallaron que son las que debe tener una ciudad cuerdamente poblada porque el suelo tiene la altura que ha menester para que corran las aguas sin empantanar las calles y plaza [...] dos quebradas de dulcísimo y saludable agua que se descuelgan de lo alto de la sierra, la una tan abundante que aún en años que no lo son de agua sustenta las moliendas de la ciudad; mucha piedra para los edificios, la leña que ha menester, buenos aires [...] pero lo que no poco se advirtió para escoger este sitio fue el amparo que tenía del cerro y serranía por parte del Oriente, por donde no podía ser molestada la población por parte de los enemigos[1].

Simón había llegado a la Nueva Granada entre 1603 y 1604. Fue profesor, ministro provincial y guardián del convento de

San Francisco, en Santafé. Más allá de sus cargos, Simón fue uno de los primeros narradores del proceso de ocupación de los españoles de Colombia y Venezuela. Sus aventuras, que incluyeron su participación en las batallas contra los indígenas pijaos, se pueden leer en cinco volúmenes titulados *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales (1882-92).*

Crudamente, fray Pedro describía lo que para él y sus colegas de saqueo eran unos mínimos necesarios para establecerse: ausencia de mosquitos asesinos, temperaturas tolerables, árboles que ofrecen madera y montañas y ríos que ofrecen gravilla, arena y piedra. Pero siempre, y, sobre todo, el agua. *Dulcísima y saludable.* La que aún recibimos del sistema de páramos más grande del mundo, por cientos de escorrentías, quebradas y ríos y que, de modo descarado, devolvemos a nuestras cuatro cuencas (ríos Tunjuelo, Fucha, Salitre y Torca) que alimentan el río Bogotá, tratada apenas en un 30 %.

Fray Pedro hablaba de cordura para referirse, no a la manera de poblar, sino al lugar para hacerlo. Durante cientos de años Bogotá crecería, como casi todas las ciudades de la colonia, con base en el aprovechamiento de lo que se necesitaba para crecer y generar bienestar. Fue así como los bosques nativos que cubrían los Cerros Orientales se talaron casi completamente para la construcción de la ciudad y para disipar el frío paramuno. Las fuentes, empezando por el Mono de la Pila, fueron la forma de acercar el agua a Bogotá.

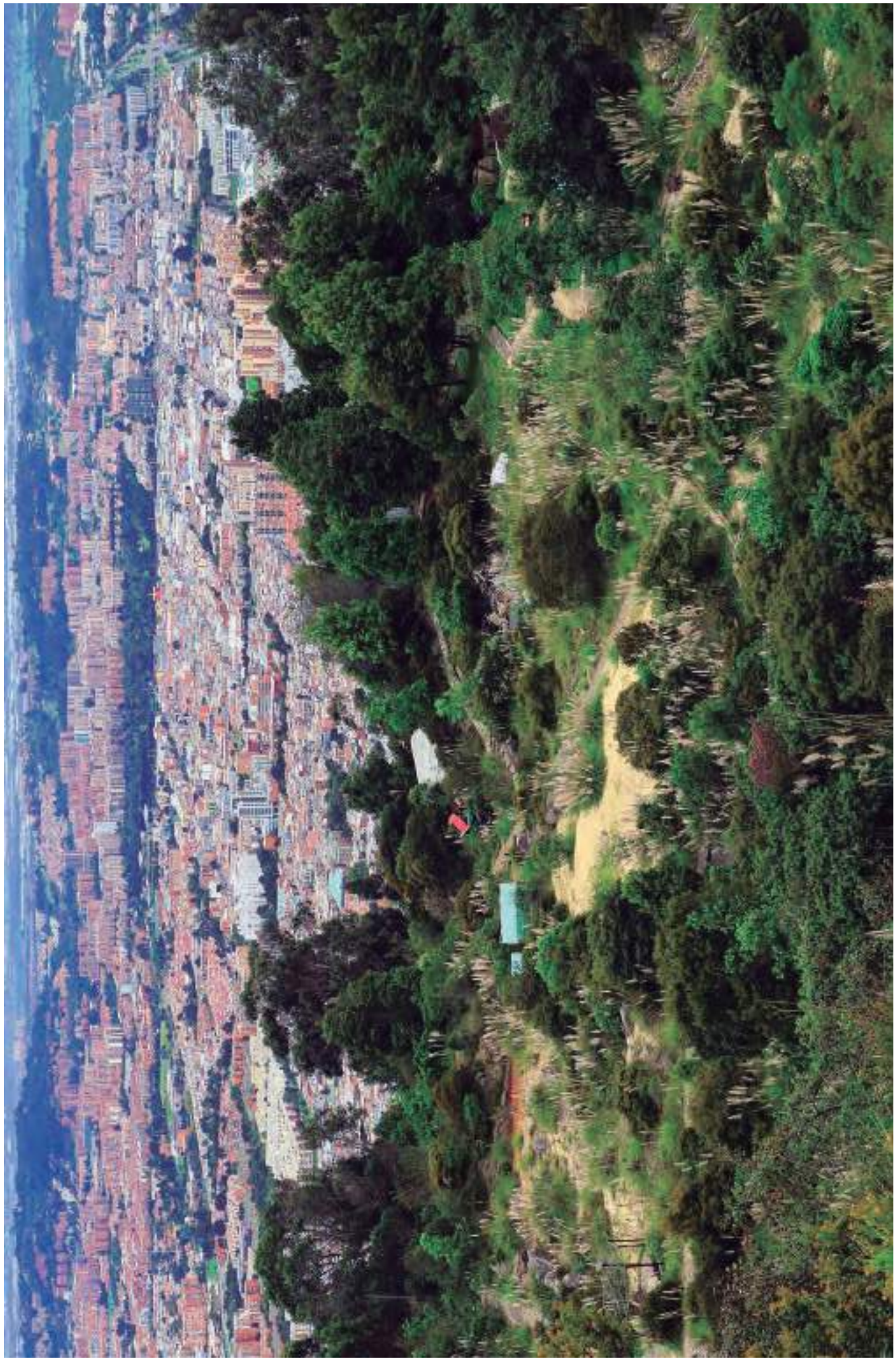
Nuestra ciudad creció precisamente porque establecerse en este punto de la cordillera fue un acto de cordura. El agua, el aire sano y libre de vectores que causaban las enfermedades tropicales compensaron tanto el frío y el soroche como el difícil acceso a la ciudad desde el mar. A Bogotá fueron llegando más y más personas que encontraron en sus montañas, ríos y quebradas, y en la proximidad de los suelos fértiles de la sabana, oportunidades de desarrollo económico, cultura y bienestar. Esa misma dinámica continúa hasta el día de hoy, haciendo de la ciudad una de las más grandes de América Latina.

La abundancia, sin embargo, puede ser engañosa, al tener espacio y tanta agua, la contaminamos constantemente, haciendo que poco a poco ni una de las fuentes prístinas que bajan del cerro lleguen limpias al río Bogotá. Las cuatro cuencas que la atraviesan y desembocan en el río Bogotá se convirtieron en sus cloacas. Los humedales, que hoy sabemos son los ecosistemas más importantes tanto para la mitigación como para la adaptación al cambio climático, fueron, durante siglos, un estorbo para el desarrollo urbano: había que rellenarlos a toda costa. Los bosques de los cerros y la ciudad se consumieron en estufas y chimeneas o sirvieron como suministro de material para carpinterías, mientras que esta fue creciendo de manera orgánica, con poca planeación y mucha autoconstrucción.

Juzgar ese comportamiento del pasado resulta contraproducente; ni sabíamos entonces lo que sabemos ahora, ni podemos negar el bienestar que trajo consigo la construcción de Bogotá, con todos sus aciertos y errores. Es imposible calcular cuántas vidas se salvaron o mejoraron ostensiblemente a causa de las grandes migraciones a la ciudad; o cuántos niños y niñas tuvieron una oportunidad de sobrevivir y prosperar gracias a la oportunidad que ofrece la aglomeración urbana que fue creciendo en el altiplano, producto del acceso a la salud, el trabajo y la educación que durante cientos de años ofrecía de modo único Bogotá.

Ahora, sin embargo, sabemos que ocupar el territorio de manera cuerda se refiere a mucho más que elegir el lugar en el que vivimos. No por desaparecer de nuestra vista y olfato con la bajada de la cisterna se desvanecen nuestros excrementos. Aunque no los veamos desde el norte o el oriente, la ciudad produce 7.000 toneladas diarias de basuras que se entierran y cuyos lixiviados y olores invaden al Mochuelo y al río Tunjuelito.

[1] Simón, Fray Pedro, "Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales", edición dirigida por Manuel José Forero, de las Academias Colombianas de la Lengua y de la de Historia, tomo II (Bogotá: 1953).



Nuestros humedales regulan el agua, previenen inundaciones y son el hogar de las aves, murciélagos e insectos que polinizan nuestras plantas y los alimentos que nos traen desde la región. Se conoce profundamente el riesgo que representa para nuestra salud y la del planeta continuar basando nuestro modelo de transporte y producción en combustibles fósiles. Hay límites para la recuperación de la naturaleza y estamos cruzándolos casi todos, poniendo en peligro no algo que parece ajeno (un planeta), sino a nosotros mismos, que no somos otra cosa que una manifestación más de lo natural.

Sabemos, entonces, que la cordura tiene un nuevo significado. El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), desde su nombre mismo, es una apuesta por la cordura en tiempos de cambio climático: Bogotá Reverdece. Una visión y planeación para una ciudad que parte del cuidado de las personas, de la naturaleza y de todos los seres vivos.

Esa visión del POT se traduce en cuatro grandes componentes que buscan, mediante los modos de ocupar, vivir y sembrar la ciudad, una nueva relación entre las personas y el territorio. Cada componente trata de solucionar retos que han traído consigo conflictos. El fin último, al hablar de una ciudad que reverdece, es que toda persona que vive y aprovecha el bienestar de la aglomeración urbana se conciba a sí misma como una parte de la naturaleza. La naturaleza que proponemos se compone por personas, ríos, humedales, cultivos, montañas, páramos, industrias, viviendas, equipamientos y servicios. Una ciudad natural y una naturaleza urbana, en la que la dicotomía entre lo humano y lo natural tiende a desaparecer.

Estructura ecológica conectada y funcional para la resiliencia

El primero de estos componentes se refiere a la ampliación y mejora en la funcionalidad y conectividad de la Estructura Ecológica Principal (EEP). Con el POT hemos logrado que las áreas verdes y protegidas de Bogotá se amplíen en un 30 %, pero esa ampliación de 96.727 a 124.762 hectáreas es un compromiso particularmente importante, dado el esfuerzo que representa para una ciudad en constante crecimiento que aún tiene déficits importantes: más de un millón de nuevas viviendas para satisfacer el déficit actual, sumado a la demanda de los nuevos hogares que se formen durante la vigencia del POT; 24 hospitales y 41 centros de salud para atender de manera equitativa a todas las localidades de la ciudad a menos de treinta minutos de su hogar. Todo esto sin contar la deuda histórica en infraestructura vial.

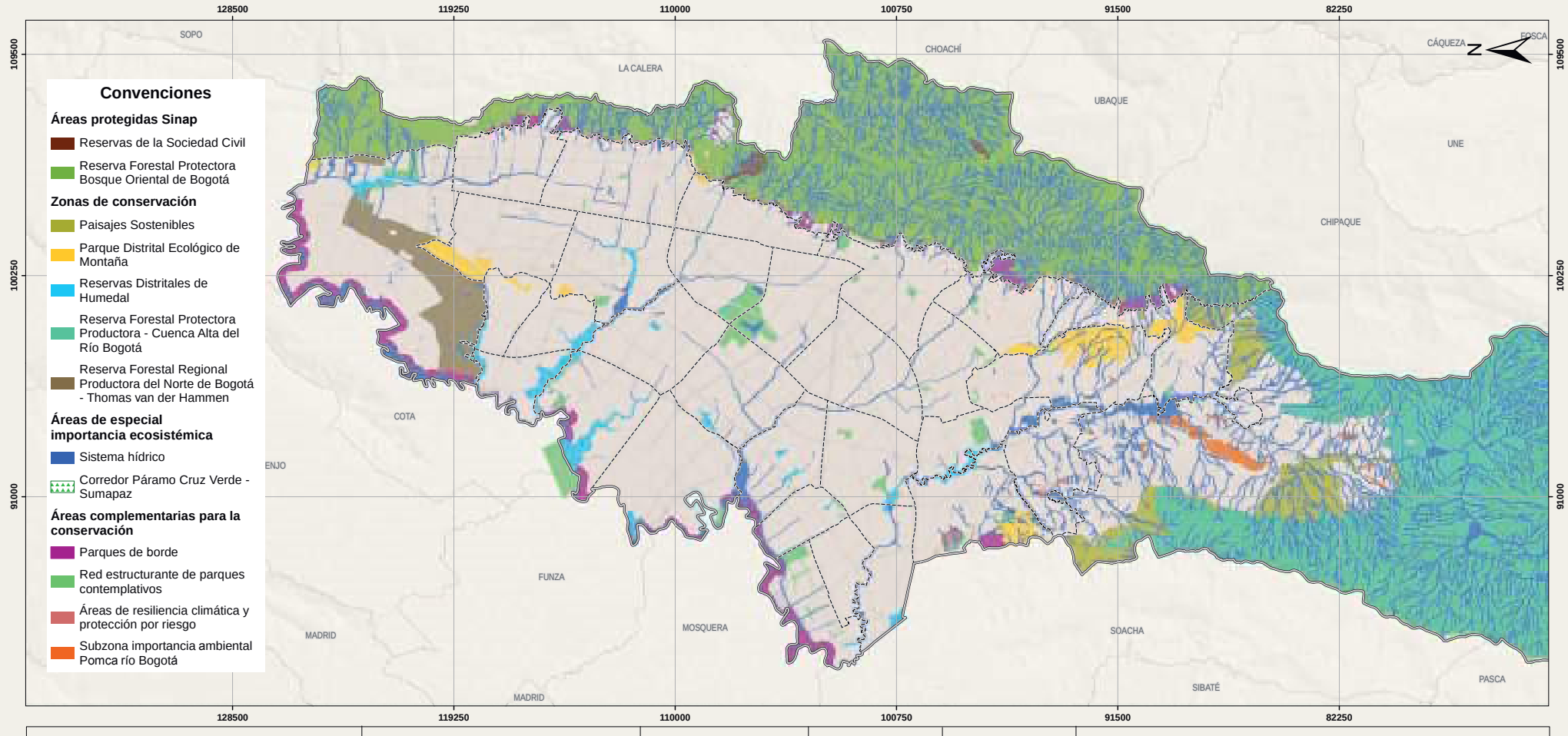
> **“Al ampliar sus áreas verdes y protegidas en este contexto, Bogotá se está imponiendo el reto del desarrollo urbano compacto e inteligente que exige el cambio climático. La conclusión natural de esta apuesta es la ciudad de los treinta minutos, en un modelo de proximidad”.**

Al ampliar sus áreas verdes y protegidas en este contexto, Bogotá se está imponiendo el reto de un desarrollo urbano compacto e inteligente que exige el cambio climático. La conclusión natural de esta apuesta es la ciudad de los treinta minutos, en un modelo de proximidad donde todo lo básico que una persona necesita lo puede conseguir más cerca de su casa.

En este contexto, y teniendo en cuenta la visión del POT, resulta esencial el aporte de cada ciudadano y ciudadana que ha

Gracias al Manual de coberturas, en el Parque Distrital Ecológico de Montaña Soratama, en Usaquén, se priorizan las coberturas vegetales que conectan las áreas protegidas entre sí.
Foto: Secretaría Distrital de Ambiente

Estructura Ecológica Principal en las áreas urbanas. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



decidido sumarse al desafío de construir una ciudad cada vez más verde, sostenible e inclusiva. Con herramientas como el programa Mujeres que Reverdecen, que fue creado en el 2021 para promover la autonomía financiera de la población femenina en condición de vulnerabilidad y enfrentar grandes retos como el cambio climático, la brecha de género y la recuperación económica tras la pandemia de la covid-19, se ha hecho una apuesta significativa por visibilizar la labor de cerca de 8.000 mujeres que, con sus propias manos, removieron especies invasoras que tanto afectan el funcionamiento de nuestros ecosistemas, e intervinieron los árboles y la jardinería que reverdecen nuestra ciudad, entre otras tareas que nos ayudan a mitigar los efectos del cambio climático.

Con los conocimientos adquiridos, estas mujeres también han hecho eco de las acciones que puede implementar la ciudadanía para cambiar sus hábitos y contribuir al reverdecimiento de Bogotá. Ya se surtieron las tres fases de este programa, que brindó transferencias monetarias condicionadas por cerca de 600.000 pesos a las mujeres que cumplieron con el proceso de formación teórico-práctica, y que representó una contribución para su independencia financiera, sororidad, construcción de redes y tejidos sociales, entre otros beneficios.

Los humedales son las arterias de la EEP de Bogotá. Su potencial tanto de biodiversidad como de regulación hídrica los definen, junto con las cuatro cuencas de la ciudad, como las conexiones entre los cerros y el río Bogotá. Infortunadamente, ese potencial fue desconocido y desperdiciado en el desarrollo de la sabana entera y, por supuesto, dentro de la ciudad. Como resultado, durante el último siglo se ha perdido más del 90 % de los humedales de la sabana. Hoy resulta de enorme importancia preservar esos espacios como lo que deben ser: Reservas Distritales de Humedal, en las que se protege y resguarda la biodiversidad y el agua, y donde hay reglas de juego claras y bien establecidas que no permitan



"Reverdecer es una palabra maravillosa porque significa volver a ser verde después de que el campo estaba seco; significa esperanza y volver a hacer. Pero adquiere más significado cuando su fin es permitirle a una persona y a las mujeres convertirse en un sustento y la fuerza que mueve una sociedad. Somos hijas, madres, hermanas, tías y abuelas que, con programas como Mujeres que Reverdecen, son empoderadas como luchadoras, y que, al igual que la tierra, el agua, la flora y la fauna, son sinónimo de vida y resistencia".

Leandra Marulanda, beneficiaria del programa Mujeres que Reverdecen, de la localidad de Kennedy.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



La Reserva Distrital de Humedal Córdoba regula el agua, previene inundaciones y es el hogar de las aves, murciélagos e insectos que polinizan nuestras plantas.

Foto: Secretaría Distrital de Ambiente



discusiones sobre lo que significa la recreación activa o pasiva. Eso ya lo hace el POT: además de ampliar en un 20 % el área de los humedales (pasamos de 719 a 901 hectáreas) y declarar dos nuevos como reservas, establece definiciones claras que reducen los problemas que han vulnerado estos ecosistemas durante décadas, como la realización de obras de endurecimiento, las conexiones erradas de aguas residuales o la pérdida de sus áreas ante el avance desordenado de la urbanización irregular, entre otros.

La EEP, como la suma de las áreas protegidas y verdes de especial importancia ambiental, cumple con su potencial en términos de regulación hídrica, acumulación de carbono, aumento de la biodiversidad y el paisaje, entre otros servicios ecosistémicos. El esfuerzo de cuidar las zonas verdes y naturales que trae el POT, se hace por el paisaje y la oferta de espacios para la recreación en medio de la naturaleza, pero también porque su existencia puede mejorar nuestra resiliencia frente al cambio climático, nos garantiza el acceso al agua y una relación menos agresiva con esta, reduciendo lo extremo de las temporadas de lluvias y sequías.

Conectar las áreas verdes de la ciudad trae como resultado el incremento de la capacidad de la flora y la fauna de moverse y reproducirse de manera natural, particularmente dentro de las áreas protegidas; una mejora en la oportunidad que tienen los polinizadores de cumplir con sus funciones, y una mayor resiliencia frente a los eventos cada vez más frecuentes y extremos del cambio climático. Para que las áreas verdes y naturales logren ese objetivo, el POT implementa cinco instrumentos específicos: los bosques urbanos, un nuevo manual de coberturas vegetales, un nuevo manual de espacio público, los espacios para la resiliencia climática y, por último, y como apuesta más innovadora, los conectores ecosistémicos.

Los bosques urbanos, como su nombre lo indica, son espacios con un potencial especial para sembrar árboles de forma densa, estratificada y diversa, distinta a las intervenciones tradicionales en arbolado urbano que parten de una misma especie de árboles con distancias amplias entre ellos. El POT delinea 21 áreas estratégicas como bosques urbanos, que suman 453 hectáreas. Para la implementación de los bosques, las comunidades, empresas y organizaciones deberán trabajar con el Jardín Botánico y la autoridad ambiental en proponer y definir las actividades para desarrollar y consolidar estas áreas.

Y para la consolidación de los dos primeros bosques urbanos, ya se han realizado con las comunidades vecinas a Brazo Salitre (Barrios Unidos) y Santa Helena (Suba) jornadas de cocreación participativa e incidente, en las que se identificaron los actores que deben intervenir, las áreas y la definición de las especies que se plantarán.

“Conectar las áreas verdes de la ciudad tiene como resultado el incremento de la capacidad de la flora y la fauna de moverse y reproducirse de manera natural, particularmente dentro de las áreas protegidas; una mejora en la oportunidad que tienen los polinizadores de cumplir con sus funciones; y una mayor resiliencia frente a los eventos cada vez más frecuentes y extremos del cambio climático”.

El Conector ecosistémico del Virrey-Chicó es clave para la mejora de las condiciones ambientales y la redistribución del espacio público.
Foto: Secretaría Distrital de Ambiente

Además, ya hemos avanzado, de la mano con las comunidades colindantes del Bosque Urbano Brazo Salitre, un plan de trabajo para analizar, a nivel predial, la propuesta de polígono presentada por la comunidad. Asimismo, avanzamos en la modificación de la reserva vial, contemplada en el POT anterior, para convertir esta área en una reserva funcional y del cuidado para un espacio verde y denso para el mejoramiento de la calidad de vida de todos y todas.

Por otra parte, con la comunidad vecina a Santa Helena, en Suba, también trabajamos para la consolidación de este bosque urbano. En estos procesos se ha logrado una articulación de la comunidad y diferentes entidades del Distrito.

Los nuevos manuales de coberturas y de espacio público rompen también con la manera tradicional de construir espacio público que privilegiaba, por la facilidad en el mantenimiento, los espacios endurecidos y poco permeables, para exigir que en el espacio público se establezcan también espacios verdes, naturales y permeables. Cuando se deban endurecer, se debe optar por técnicas constructivas que consideren sistemas urbanos de drenaje, que permitan la infiltración hacia las aguas subterráneas de la sabana. Estos deberán contar con coberturas vegetales más inteligentes, incluyendo los jardines para polinizadores que, además de ofrecer un alto valor paisajístico, enriquecen la biodiversidad.

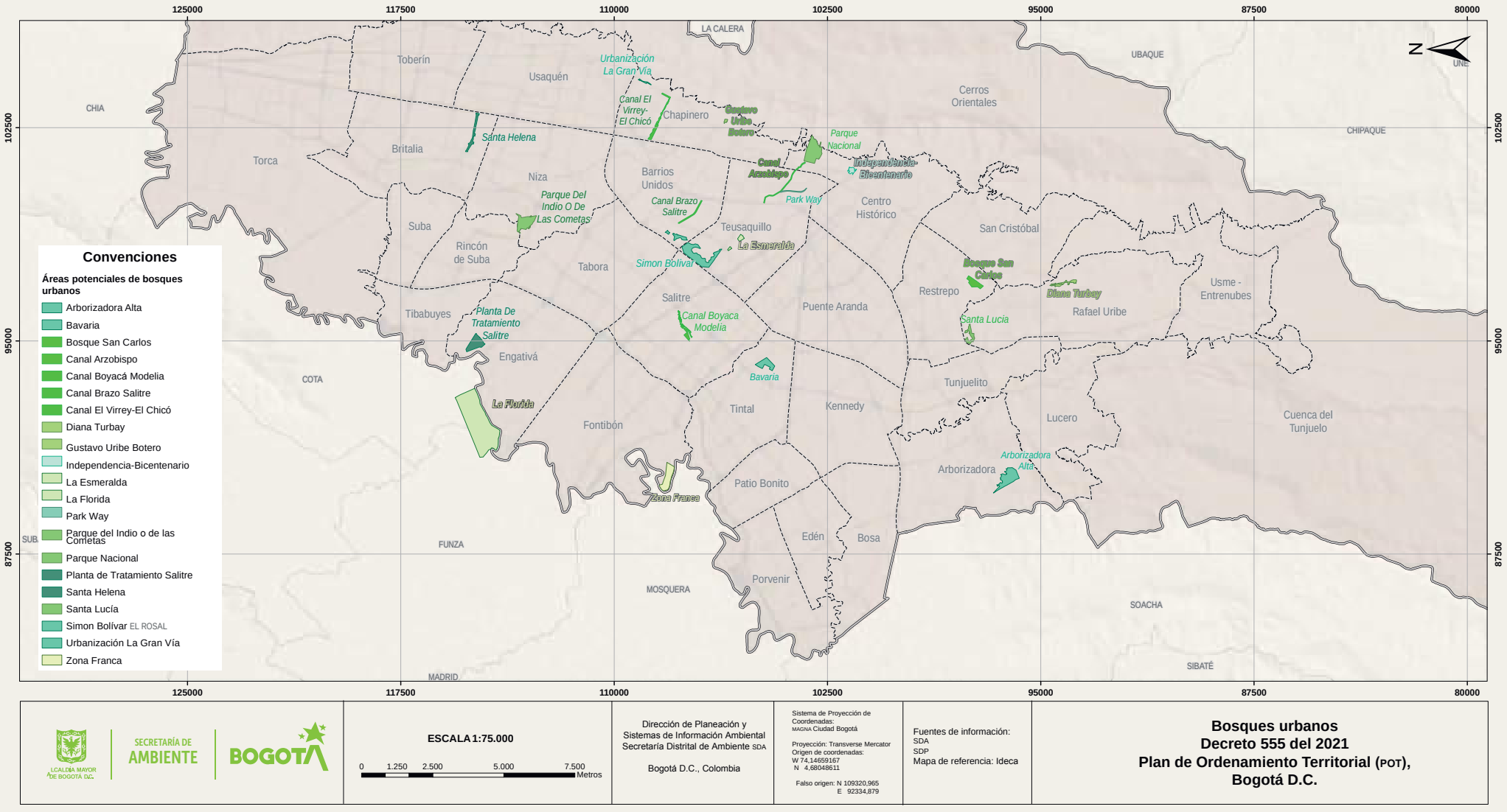
Por primera vez, el manual de coberturas contará también con las guías y protocolos para la restauración en las zonas rurales y en la EEP, con el objetivo puntual de que todos los proyectos de la ciudad, tanto públicos como privados, contribuyan desde sus proyectos y compensaciones al enriquecimiento y resiliencia de Bogotá.

La relación de la ciudad con el cambio climático pasa por su relación con el agua, *el agua dulcísima y saludable* de fray Pedro. El POT incluye no solamente los estudios y mapas de riesgo que exige la ley, sino que parte de la identificación de los riesgos climáticos, barrio por barrio, para definir las medidas de prevención necesarias para enfrentar las ya inevitables temporadas extremas de lluvias y sequías. Con esa condición en mente, se establece, a lo largo de la ronda del río Bogotá, una red de parques de borde en un poco más de 1.100 hectáreas que no solamente frena los procesos de urbanización dentro de la ronda del río, sino que contribuye a la mejora de las coberturas vegetales. A esto se suman las áreas de resiliencia climática, aquellos predios de riesgo no mitigable que deben contar con intervenciones en coberturas, incluyendo la jardinería, que optimicen las condiciones ambientales y de resiliencia sin incrementar el riesgo.

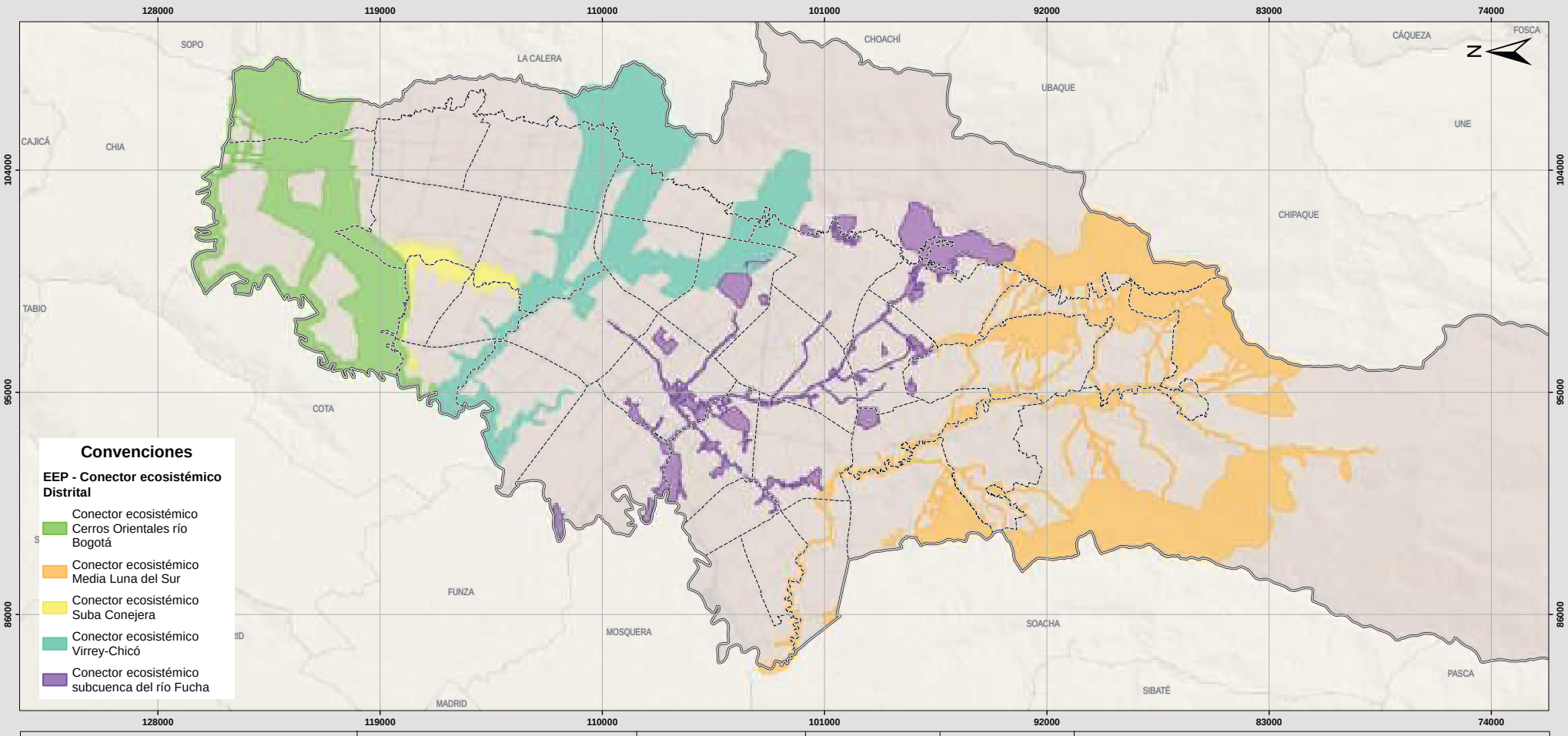
Los novedosos conectores ecosistémicos son estrategias de intervención innovadoras para los espacios urbanos que, aunque no se proponen de forma alguna ser suelos afectados o áreas protegidas, sí redefinen la forma en la que abordamos la totalidad de los espacios verdes de la ciudad: desde los separadores viales y los parques de bolsillo (pequeños parques en los barrios) hasta los humedales y parques de montaña de la ciudad como Entrenubes (entre Usme, Rafael Uribe Uribe y San Cristóbal), Soratama (Usaquén) o Mirador de los Nevados (Suba). Gracias al Manual de coberturas, en estos espacios se priorizan más y mejores coberturas vegetales que conecten entre sí las áreas protegidas, y sirven de conectores para las aves, los insectos y polinizadores de nuestra ciudad. Los conectores son a esas especies lo que el Metro y los corredores verdes son para los ciudadanos.

Con el POT, la Administración creó cinco conectores: Suba-Conejera, Cerros Orientales-río Bogotá, Cerros Orientales-El Virrey-Neuque, subcuenca río Fucha y Media Luna del Sur. Allí, diferentes entidades del Distrito han venido adelantando actividades de ciencia ciudadana, educación ambiental, conectividad, entre otras, que permitirán mejorar la calidad ambiental y enriquecer la biodiversidad de estas zonas de la ciudad.

Áreas destinadas a la consolidación de bosques urbanos. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



Mapa de los conectores ecosistémicos. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



Proximidad y movilidad sostenible: hacia la carbononeutralidad y el aire limpio

Los recursos que Bogotá destina a la movilidad son, por supuesto, una apuesta por mejorar la equidad, la calidad de vida y la competitividad de la ciudad. Pero son, sobre todo, la mayor inversión ambiental que hacemos. Los gases de efecto invernadero (GEI) son los que se emiten al usar combustibles fósiles como el carbón y la gasolina, y son algunos de los culpables del cambio climático. En el 2017, año de línea base de los inventarios de GEI de la ciudad, el transporte por vías y carreteras (carretero) produjo el 47 % de las emisiones. En cuanto al material particulado, que son polvillos muy finos, pero sólidos, que afectan el aire, los vehículos de combustión son también la mayor fuente contaminante de la ciudad, al aportar el 18 % de las partículas, responsables de más de 2.000 muertes anuales en la ciudad, según ha informado el Instituto Nacional de Salud. La transformación de fondo que propone el POT para que Bogotá sea una ciudad de treinta minutos y tenga un sistema multimodal de transporte es la estrategia más efectiva para reducir las emisiones.

El cambio de vehículos, modos de transporte y combustibles no es la única inversión para mejorar las condiciones ambientales de Bogotá. La mejora en la calidad de las vías es de enorme importancia: el 67 % del material particulado o polvillo extremadamente fino que hay en la ciudad es material resuspendido que proviene, en grandes proporciones, de la mala calidad de las vías y la falta de coberturas vegetales[2], que pueden ir desde pastos y arbustos hasta árboles de gran porte.

De acuerdo con ese diagnóstico, además de los avances en proximidad, al tener una ciudad donde todo lo que se necesite esté a treinta minutos de distancia y movilidad limpia, el POT incluye las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) como estrategia de ordenamiento para mejorar la calidad del aire y reducir la vulnerabilidad y el riesgo de la población frente a la exposición a los contaminantes atmosféricos. En estas zonas, priorizadas precisamente por estar en las áreas de la ciudad con peores condiciones de calidad del aire, se establecen medidas intersectoriales como la recuperación de la malla vial y el espacio público, la restricción de vehículos contaminantes, la promoción de la movilidad activa, la mejora en las áreas y coberturas verdes, la gestión del tráfico y el urbanismo táctico, entre otras.

Así mismo, se renovó el Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud (Iboca), estrategia que permitió el fortalecimiento del protocolo de emergencias y el seguimiento a las estaciones de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá, además, ampliamos la Red de Monitoreo de Calidad del Aire: siete nuevas estaciones de medición y, como complemento, se lanzó la Red Colaborativa de Microsensores que busca mejorar la gestión de la calidad del aire de una forma más cercana a la ciudadanía y conocer las concentraciones en sitios puntuales.



Íngrid Saravia
tiene 41 años y vive en la localidad de Rafael Uribe Uribe. Cada día se prepara para recorrer la ciudad en la Patrulla CazaChimeneas, un vehículo 100 % eléctrico que le permite hacer seguimiento e identificar fuentes móviles de contaminación. Por las mujeres, los hombres, los niños y las niñas que habitan en la Bogotá cuidadora, Íngrid trabaja para mejorar la calidad del aire y para que esta labor tenga un carácter protagónico en las historias que hoy contamos y que contarán las futuras generaciones.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

[2] Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual. Secretaría Distrital de Ambiente, inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos de Bogotá, 2020. https://drive.google.com/file/d/1bN-Fny9rHVm5qj_tqx1-y0hV3u5U040T/view?usp=sharing

Como estrategia de gobernanza, firmamos el pacto por la calidad del aire #UnidosPorUnNuevoAire, iniciativa que hace parte del Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030, una hoja de ruta que propone herramientas sólidas para mejorar las condiciones atmosféricas y proteger la salud de los ciudadanos. Aproximadamente 1.600 personas y más de 109 empresas se han sumado de forma voluntaria con compromisos reales por mejorar la calidad del aire.

Por otro lado, la Secretaría de Ambiente, en compañía de su par de Movilidad, pusieron en funcionamiento la Patrulla CazaChimeneas, un vehículo que puede evaluar las emisiones generadas por automotores que operan con diésel y gasolina, además de motocicletas de cuatro tiempos. Además, trabajamos en la construcción del decreto que pone en funcionamiento el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la Carga Urbana. Con esta estrategia se articularán, focalizarán y se otorgarán incentivos para financiar y modernizar este tipo de transporte.

Igualmente, se inició la pavimentación de vías con criterios ambientales que permite mejorar la calidad del aire en zonas críticas. La inversión asciende a 2.473.566.246 pesos,



en los que participan la Secretaría de Ambiente y la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar, una de las localidades priorizadas en el suroccidente de Bogotá para atender los puntos más críticos en materia de calidad del aire.

Los corredores verdes son otro instrumento clave para la mejora de las condiciones ambientales de Bogotá. La redistribución del espacio público para optimizar las condiciones del transporte público multimodal y limpio, sumado a la redefinición del espacio público que busca más y mejor arbolado y jardinería, proponen, precisamente, una ciudad climáticamente inteligente, amable y accesible para todos y todas.

Las oportunidades transformadoras de la movilidad limpia vienen acompañadas, por supuesto, de retos. El atraso en infraestructura de la ciudad, en donde los escenarios políticos han hecho prácticamente imposible definir una visión sostenida de ciudad e invertir de manera continua en su construcción, nos ha llevado a una situación en la que aún en el siglo XXI, y en medio de la emergencia climática, tenemos que tomar decisiones dolorosas de pérdida de espacios verdes y naturales, y de necesidades de intervención en el arbolado urbano. La pérdida de cada árbol y cada metro cuadrado de espacio verde es dolorosa para Bogotá y, en particular, para

↑ Los humedales, como El Burro en Kennedy, son los ecosistemas más importantes para la mitigación y la adaptación al cambio climático.
Foto: Secretaría Distrital de Ambiente.

Bogotá Reverdece parte del cuidado de las personas, de la naturaleza y de todos los seres vivos para planear la ciudad. Para disfrutar de este reverdecer, el gobierno de Claudia López deja catorce senderos ambientales. Uno de ellos es el sendero San Francisco-Vicachá.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

los vecinos que han desarrollado una relación material y afectiva con espacios y coberturas que no solamente mejoran su calidad de vida, sino que valorizan su propiedad y contribuyen a la calidad ambiental de la ciudad.

Para eso, se puso en marcha la estrategia 5x1, en la que toda obra pública que se haga en Bogotá deberá, primero, incorporar la mayor cantidad de árboles existentes en los diseños; si no es posible, deberá primar el traslado de aquellos árboles que puedan resistir el procedimiento. En última instancia, y si se hace estrictamente necesaria la tala, cada árbol talado se deberá compensar con mínimo cinco árboles nuevos, que preferiblemente se planten cerca al lugar de la obra, en el mismo barrio, misma localidad o en algún otro punto de la ciudad.

Una de las premisas en la construcción del POT fue partir del principio de realidad, reconociendo la necesidad de armonizar la oferta de bienes y servicios públicos con la EEP que, como su nombre lo indica, debe primar siempre que sea posible. En esos casos en los que hay una superposición inevitable entre la malla vial arterial y la EEP, las obras deben incluir un proceso de compensación que exija acciones que se acerquen a recuperar, e incluso mejorar las condiciones y los servicios ambientales iniciales. Aunque esas medidas están claras en la norma nacional para los casos de la sustracción de áreas protegidas regionales o nacionales, no lo estaban en el caso de las Reservas Distritales de Humedal, por lo que el POT define que no se podrán hacer obras sobre la ronda hídrica o la zona en la que fluctúa el nivel de agua, y establece los lineamientos para garantizar la conectividad hídrica y el caudal ecológico, así como estrategias de compensación para la conectividad, la restauración y la educación ambiental.

Con respecto a los humedales de la ciudad, dentro del POT únicamente se identificó un conflicto de malla vial arterial con la Reserva Distrital de Humedal Capellanía, en Fontibón. En este punto existe una ausencia absoluta de alternativas para el trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), en su tramo centro; por tanto, es necesario reducir parte de este ecosistema para poder habilitar el paso de la vía. No obstante, el POT Bogotá Reverdece reconoce el área para la vía y amplía en otros puntos del humedal las áreas que se sustraerán para la vía; así, Capellanía pasa de tener 27,03 ha (como estaba antes del nuevo POT) a tener 29,32 ha.

Fuera de los humedales, dos vías de la malla arterial han estado en superposición con la reserva Thomas van der Hammen desde que esta se declaró, en el noroccidente de la ciudad: la avenida Suba-Cota y la avenida Boyacá. Ambas han estado presentes en los instrumentos de planeación de Bogotá desde hace más de cuatro décadas y fueron identificadas dentro del Plan de Manejo mismo de la reserva protectora. A estas dos también les aplica el procedimiento de sustracción establecido en la ley ante la autoridad ambiental regional, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR). En el caso de la avenida Boyacá, la sustracción de poco más de veinte hectáreas trae consigo la compensación, mediante la adquisición y restauración, de más de sesenta hectáreas dentro de la reserva.

Cada una de esas decisiones se tomó con toda la información disponible sobre los costos ambientales y de bienestar que implican, sin huir de la responsabilidad política que trae consigo resolver problemas y desafíos con los que lleva conviviendo la ciudad durante décadas. En cada uno de los casos existen interpretaciones sobre los actores específicos que ganan y pierden. Quienes trabajamos cuidadosamente en este POT sabemos que, para cada una de las decisiones, quien gana es la ciudadanía.


LA RUTA MÁS VERDE
CAMINATAS Y SENDERISMO



"Lo único que estamos haciendo es conservar para el futuro, porque vienen los hijos, los nietos y las otras generaciones y les vamos a dejar una tierra sana y productiva para que ellos sigan viviendo de ella".

Como Hernán Hurtado, cientos de campesinos han implementado acciones que promueven la protección de nuestros recursos naturales y ecosistemas, y trabajan para identificar zonas potenciales de reserva; por eso, hoy reciben pagos por servicios ambientales que les permitirán fortalecer y ampliar su labor.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

"El ecourbanismo busca una mayor participación de los constructores y desarrolladores en la implementación de prácticas sostenibles, la ampliación y aumento de este tipo de productos en el mercado, mayor conocimiento y defensa ciudadana en torno a la adaptación a estas condiciones de habitabilidad y, por tanto, aumento en la demanda de construcciones sostenibles".

Una ciudad que mira hacia el campo: resiliencia y conservación

El POT establece una visión renovada para las zonas rurales y sus habitantes, partiendo de principios que crean un nuevo marco para la relación entre lo urbano y lo rural. Se reconoce, en primer lugar, la contribución del campo a la resiliencia y adaptación al cambio climático, incluyendo la producción agrícola para la seguridad alimentaria. Esto implica un claro compromiso por contener la expansión urbana por medio del ordenamiento, frenando, además, el avance de la frontera agropecuaria sobre las áreas protegidas y favoreciendo las tecnologías sostenibles de producción y la instalación de energías renovables.

Para lograr ese propósito, el POT se compromete con la promoción de la economía campesina, familiar y comunitaria, el turismo responsable de naturaleza, comunitario y cultural, y la conservación del ambiente; además, con estrategias de conectividad social, vial, digital y turística que desarrollen estándares de productividad, accesibilidad y calidad del espacio rural. Desde el sector ambiente estos compromisos se traducen en el apoyo al ordenamiento ambiental de fincas, que evolucionó, por primera vez en esta Administración, hasta el establecimiento del primer esquema de Pago por Servicios Ambientales, que son incentivos económicos que se acuerdan voluntariamente con los propietarios para preservar y restaurar directamente sus áreas. Hoy, más de 96 familias rurales de Sumapaz, Ciudad Bolívar, Usme y Chapinero cuentan con este beneficio, implementado en 1.188 hectáreas. Además, este esquema no solo se realiza en las zonas rurales dentro de los límites de la ciudad, sino también en algunos municipios de Cundinamarca como Guasca, La Calera, Sesquilé, Fómeque y Guatavita, que abastecen a Bogotá de su recurso hídrico.

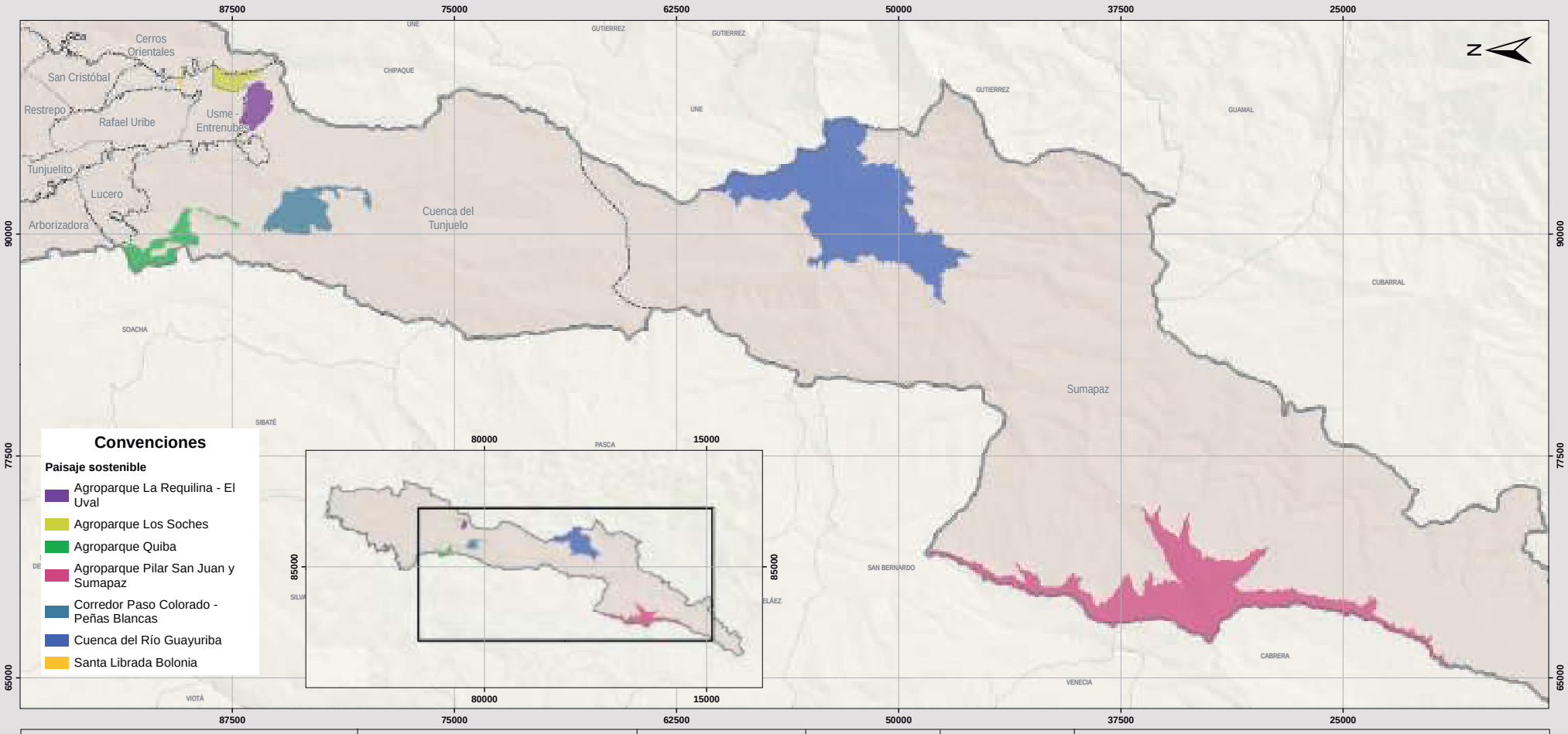
También hemos consolidado más de 237 hectáreas con privados, colegios y universidades, a través de estrategias de conservación para la preservación, uso y manejo sostenible de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos en áreas protegidas y de especial interés ambiental, como la reserva Thomas van der Hammen y los Cerros Orientales.

Contener el desarrollo informal en los bordes urbano-rurales del Distrito Capital y aliviar la presión de la urbanización informal es un reto que requiere, a lo largo de la vigencia del POT, el fortalecimiento de las instituciones que lideran los procesos de control urbanístico, especialmente en cuanto a las funciones policivas de las alcaldías locales. Sin esta capacidad, el compromiso de proteger las zonas rurales y las áreas protegidas será imposible de cumplir.



Gracias a la implementación del programa Pago por Servicios Ambientales, familias rurales de Sumapaz, Suba, Ciudad Bolívar, Usme y Chapinero reciben un incentivo económico a cambio de preservar y restaurar áreas de su propiedad. Foto en la localidad de Sumapaz.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Paisajes sostenibles. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



SECRETARÍA DE AMBIENTE · BOGOTÁ · ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

ESCALA 1:125.000

0 1.200 2.400 4.800 7.200 9.600 12.000 Metros

Dirección de Planeación y Sistemas de Información Ambiental
Secretaría Distrital de Ambiente SDA

Bogotá D.C., Colombia

Sistema de Proyección de Coordenadas:
MAGNA Ciudad Bogotá

Proyección: Transverse Mercator
Origen de coordenadas:
W 74,14659167
N 4,68048611

Falso origen: N 109320,965
E 92334,879

Fuentes de información:
SDA
SDP
Mapa de referencia: Ideca

Paisajes sostenibles
Decreto 555 del 2021.
Plan de Ordenamiento Territorial (POT),
Bogotá D.C.

Los paisajes sostenibles son la figura de protección y cuidado de las áreas rurales creado en el POT para promover el uso sostenible, de acuerdo con las costumbres y conocimiento de los habitantes de la ruralidad, para cuidar su calidad de vida, costumbres y prosperidad sin afectar los paisajes ni la resiliencia que ofrecen los servicios ecosistémicos, en particular, en las zonas de páramo, pero, en general, en las áreas de especial importancia ambiental de la ruralidad.

Hasta el momento el POT trabaja sobre siete paisajes sostenibles que se han venido concertando con las comunidades. Estos suman 10.960 hectáreas ubicadas en Santa Librada Bolonia, Agroparque Quiba, Agroparque los Soches, Agroparque la Requilia, Corredor Paso Colorado, Cuenca del río Guayuriba y Pilar San Juan y Sumapaz. En cada uno de esos paisajes se vienen estableciendo mesas de trabajo para dinamizar las estrategias que permitan implementar la producción agropecuaria sostenible.

Ecourbanismo y economía circular en Bogotá: una apuesta por la armonía

Más allá de las áreas verdes y protegidas, el POT Bogotá Reverdece establece las condiciones necesarias para que el desarrollo de la ciudad y sus actividades económicas disminuyan su impacto ambiental y, al contrario, tengan consecuencias positivas en la mejora de las condiciones ambientales del territorio. La primera condición para lograr ese objetivo es la proximidad. Tomar todas las medidas necesarias para que la ciudad crezca y se consolide sobre el suelo ya ocupado, gracias a la renovación urbana, con las cargas necesarias en términos ambientales, es un propósito esencial de este modelo de ordenamiento.

Sin embargo, esas condiciones no son suficientes. La disposición y el aprovechamiento de los residuos sólidos, en general, requerían de la definición de espacios para la separación,

“La propuesta que le hemos hecho a la ciudad es la de cerrar las brechas entre lo natural y lo urbano para redefinirla como un entorno natural, con los seres humanos ya no como enemigos de la naturaleza, sino como parte integral de esta”.

el aprovechamiento y el uso de las nuevas tecnologías, partiendo de la transformación del Relleno Doña Juana en un parque de innovación que, aunque continúa siendo necesario para la ciudad, debe involucrar tecnología que habilite oportunidades para producir energía, abonos y aprovechar el mayor volumen posible de nuestros residuos, sin recurrir a su enterramiento.

Desde el ordenamiento territorial había una ausencia marcada de definición de espacios dedicados a la separación de los residuos dentro y fuera de las viviendas y las construcciones en Bogotá. Lo mismo sucede con los espacios habilitados para la separación de los residuos orgánicos, que tienen un enorme potencial para la producción de energías y fertilizantes, pero cuyo aprovechamiento requiere, por su volumen, espacios amplios y suficientes. El POT habilita dos nuevas categorías para este fin: los puntos verdes para el acopio de residuos de programas posconsumo, manejo diferenciado o esquemas de responsabilidad extendida del productor, y los puntos de la tierra para el tratamiento o aprovechamiento de bajos volúmenes de residuos orgánicos urbanos. Ambos se suman a los puntos limpios para residuos de la construcción y la demolición (RCD), y configuran las oportunidades espaciales para el aprovecha-



“Desde hace años hablamos del cambio climático como algo seguro, pero con altos niveles de incertidumbre sobre la magnitud de los fenómenos derivados del aumento de las temperaturas promedio anuales”.

miento efectivo de los residuos en la ciudad. Ya se implementó un piloto de Punto Limpio, junto con Cemex, dirigido a pequeños generadores en la localidad de Kennedy, para disponer los RCD. Con esto se busca incentivar la disposición y gestión adecuada de este tipo de residuos, y evitar la afectación por puntos críticos en humedales y otras áreas de la EEP.

Para incrementar la capacidad de resiliencia del territorio frente a la ocurrencia de desastres derivados de la variabilidad y del cambio climático, el POT establece la obligatoriedad de reglamentar el ecourbanismo y la construcción sostenible (ECOS). Esta reglamentación aterriza, de manera precisa, medidas de adaptación y mitigación al cambio climático en la construcción sostenible, y para mejorar el ambiente urbano, optimizando la calidad ambiental de los entornos construidos y la reducción de los impactos ambientales del desarrollo territorial. Las temáticas objeto de esta reglamentación son el reverdecimiento urbano, el bienestar interior bajo lineamientos de confort acústico, térmico y lumínico, la eficiencia energética y del uso del agua, el manejo de residuos y los materiales, así como el establecimiento de incentivos y métodos de cumplimiento y verificación.

El ecourbanismo busca una mayor participación de los constructores y desarrolladores en la implementación de prácticas sostenibles, la ampliación y el aumento de este tipo de productos en el mercado, un mayor conocimiento y defensa ciudadana en torno a la adaptación a estas condiciones de habitabilidad y, por tanto, un crecimiento en la demanda de construcciones sostenibles. Esto, sin duda, se reflejará en la próxima década, cuando Bogotá haya recorrido nuevos caminos en los que se implementarán soluciones que benefician a la ciudad, se reduzcan los costos de construcción y el mantenimiento de las edificaciones, se disminuyan las emisiones y el gasto de energía, y aumente la calidad de vida de las personas.

Actualmente, se avanza en una agenda de socialización y participación con los gremios de la construcción, sociedades de ingeniería, arquitectura y curadurías, que serán las encargadas de implementar las disposiciones de esta reglamentación.

Otra forma en la que los constructores van a participar activamente en la sostenibilidad del territorio es el instrumento de transferencia de derechos de construcción que posibilita el POT. Este esquema va a ser un requisito para el desarrollo de vivienda dentro de las áreas de grandes servicios metropolitanos, e implica que los propietarios de predios en la EEP entreguen ese suelo al Distrito a cambio de certificados de transferencia, que pueden transar en el mercado con aquellos constructores que busquen construir en áreas de grandes servicios metropolitanos con fórmulas de índices de construcción que sean favorables para sus proyectos inmobiliarios.

De esta manera, la ciudad va a poder hacerse a suelos en áreas protegidas como los Cerros Orientales y la Reserva Thomas van der Hammen, en las que la adquisición de predios ha resultado demorada y tediosa, entre otros motivos, por inconsistencias en las escrituras de los inmuebles, dudas en la definición de las áreas (cabidas y linderos) y las expectativas de venta frente a los avalúos comerciales, en las que muchas veces los propietarios no consideran haber recibido ofertas de precios justos. El esquema incluye, además, recur-

La ciudad podrá hacerse a suelos en áreas protegidas, como los Cerros Orientales, y construir senderos y otros espacios de vocación contemplativa y ecológica. Vista de la ciudad desde el sendero Santa Ana-La Aguadora.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Para conocer más acerca de estas transfor-maciones en marcha, consulta

sos específicos para que la Secretaría Distrital de Ambiente pueda desarrollar parques, senderos y otros espacios de vocación contemplativa y ecológica para el uso público dentro de las áreas protegidas, con el doble propósito de mejorar el conocimiento y la cercanía de las personas con los entornos naturales, y garantizar que la apropiación traiga consigo una defensa de estos elementos en el futuro.

El POT Bogotá Reverdece es, entonces, una apuesta por la cordura, ya no en la decisión de dónde asentarnos, como lo hicieron los españoles al llegar a Teusaquillo, sino en tomar medidas desde la planeación y el ordenamiento para disminuir nuestra vulnerabilidad, y no solo frente al cambio climático, sino frente a una forma de ocupar el territorio que afecta nuestra propia posibilidad de habitarlo sin perder el bienestar. La propuesta que le hemos hecho a Bogotá es la de cerrar las brechas entre lo natural y lo urbano para redefinirla como un entorno natural, con los seres humanos ya no como enemigos de la naturaleza, sino como parte integral de esta.

No es una apuesta sencilla, ni se cumple únicamente desde el Decreto Distrital 555 del 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C. POT Bogotá Reverdece y su reglamentación". Es un esfuerzo que se acompaña de muchas otras políticas, programas y acciones, como por ejemplo la PPAC, un antídoto contra el pesimismo ante el mayor desafío que enfrenta la humanidad y que pone en riesgo la vida de las personas, la economía y los sistemas productivos, la salud, el abastecimiento de agua y de alimentos, el estado de los ecosistemas y las especies, la infraestructura y la forma misma en la que habitamos el territorio.

Uno de los mayores retos que nos obliga a enfrentar es la interconexión e interdependencia entre la forma en que cambian las temperaturas, lluvias y fenómenos climáticos extremos y su impacto en los problemas sociales y ambientales que ya enfrentamos como civilización. Sin entrar en complejidades excesivas, lo cierto es que el aumento de eventos climáticos severos como las olas de calor, inundaciones, tormentas e incendios forestales serán los responsables de aproximadamente 6.000.000 de muertes para el 2030[3]. Datos, noticias y proyecciones como esta presentan escenarios tan catastróficos que con frecuencia parecen derivarse de películas de ciencia ficción, más que de estudios juiciosos de la comunidad científica.

Hace algunos años hablábamos del cambio climático como algo seguro, sabíamos que el clima cambiaría porque las temperaturas promedio anuales incrementaban de manera progresiva, pero con altos niveles de incertidumbre (no eran claros los tiempos y magnitud de los fenómenos derivados). Lo cierto es que tanto los avances de modelación de la comunidad científica internacional, como los hechos observables en la realidad confirman cuatro evidencias principales: (1) el cambio ya sucedió, tanto las temperaturas altas como los fenómenos climáticos extremos son cada vez más frecuentes e intensos y ya han tenido un impacto adverso, tanto en los ecosistemas como en los seres humanos; (2) este cambio se atribuye a la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) producto de las actividades humanas; (3) reducir esas emisiones limitaría el incremento promedio de la temperatura a 1,5 grados en promedio, el límite máximo permitido para que no colapse el planeta y sus sistemas; (4) adaptarnos a las consecuencias ya inevitables del cambio climático resulta tan importante como reducir de manera acelerada nuestras emisiones de gases de efecto invernadero.

El cambio climático es un problema complejo y abstracto en el que hay aún incertidumbres y, de alguna manera, paradojas que dificultan la acción decidida y coordinada para enfrentarlo. En primer lugar, los efectos de este fenómeno suceden a lo largo de periodos de tiempo medidos en décadas, por lo que un ciudadano podría no notar la ocurrencia de cambios en el

[3] Climate Vulnerability Forum, Climate Vulnerability Monitor 2nd Edition. A Guide to the Cold Calculus of a Hot Planet. In *The Climate Vulnerable Forum*, 2012. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378006000422

sistema climático y en el modo en que su calidad de vida se vería afectada. En segundo lugar, está la vulnerabilidad derivada de la pobreza, por la cual las mayores afectaciones y pérdidas son afrontadas por aquellos con menores recursos para invertir en adaptación y con menor capacidad de recuperación: la población en pobreza económica.

Pero ¿a qué nos referimos cuando hablamos de cambio climático en Bogotá? ¿Sabemos ya cuáles pueden ser sus consecuencias puntuales sobre nuestro entorno? ¿Tenemos claras cuáles son nuestras responsabilidades y obligaciones en el marco de este cambio global?

Desde el 2020, el gobierno distrital, con el liderazgo de la alcaldesa Claudia López y bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Ambiente, se puso en la tarea de organizar el conocimiento existente, llenar vacíos y tener respuestas claras y contundentes a las tres preguntas. Es así como la ciudad construyó la Evaluación de Riesgos Climáticos (ERC), la actualización del Inventario de Gases de Efecto Invernadero (Ingei) y las trayectorias de emisiones de gases efecto invernadero, que mapean las acciones de cada sector en materia de reducción de GEI y su magnitud.

Esos instrumentos de direccionamiento estratégico son la base de la Política Pública de Acción Climática (PPAC), que define integralmente las acciones basadas en evidencia científica y construidas de manera colectiva para que la ciudad tome acciones frente al cambio climático. Esta política parte de una perspectiva integral, que trasciende gobiernos y permite que las acciones sean sostenidas en el tiempo, se aumente su ambición en la medida en la que la tecnología y los avances sociales lo permitan, y que oriente la gestión del sector público, las organizaciones, la sociedad y los demás actores en una dirección positiva para que Bogotá se consolide como un territorio con neutralidad en carbono y resiliente al cambio climático en el 2050.

“¿A qué nos referimos cuando hablamos de cambio climático en Bogotá? ¿Sabemos ya cuáles pueden ser sus consecuencias puntuales sobre nuestro entorno? ¿Tenemos claras cuáles son nuestras responsabilidades y obligaciones en el marco de este cambio global?”.

Hoy tenemos absoluta claridad sobre los retos que el cambio climático le impone a Bogotá: sabemos cuáles son los riesgos que enfrenta cada localidad y cada barrio, y hemos definido de manera participativa y concertada las tareas que cada sector debe abordar urgentemente para que la ciudad se adapte, sea más resiliente y reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero, en un proceso de transición justa y progresiva que no disminuya su productividad ni competitividad. Frente a los retos y el pesimismo que puede embargarnos ante el cambio climático, nuestra decisión fue otorgarle a la ciudad todas las certidumbres posibles sobre lo que debemos hacer para continuar siendo una ciudad que ofrece oportunidades para prosperar, incluso en medio de la adversidad.

El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) clasifica a Bogotá como la segunda ciudad del país con mayor vulnerabilidad al cambio climático (después de San Andrés)[4]: por la aglomeración de personas, su ubicación geográfica y su dependencia en abastecimiento de agua y alimentos; la capital presenta riesgo climático ele-



vado, muy alta amenaza y sensibilidad, y baja capacidad adaptativa. Esto se ha manifestado en eventos climáticos atípicos como inundaciones más intensas y frecuentes; movimientos en masa que afectan a la población asentada en zonas de alto riesgo no mitigable; incendios forestales, en especial en los Cerros Orientales; islas de calor que afectan con mayor intensidad áreas endurecidas de la ciudad; y avenidas torrenciales (crecientes súbitas) en la gran mayoría de las cuencas del Distrito[5]. Aquellos fenómenos no son nuevos, pero serán más frecuentes e intensos en los próximos años. Esta es una certeza.

Al tener claro que la ciudad es vulnerable en la mayoría de las principales amenazas del cambio climático, ¿cómo podemos definir con precisión nuestras responsabilidades y tareas? La primera labor fue poner la casa en orden mediante la gestión del conocimiento. Con base en esa información, se abordó un proceso de concertación con los sectores, las empresas y las comunidades para ponernos los compromisos de adaptación y mitigación que estudien esos retos de manera efectiva. No es y no será fácil, pero saber qué hacer nos permite evitar la desesperación y entrar en acción.

Conocimiento, ¿cómo saber qué hay que hacer en mitigación?

El Ingei es el instrumento que desarrolló la Secretaría Distrital de Ambiente en el 2020 para identificar, a partir de los modelos y estándares de la comunidad internacional, las fuentes y volúmenes de emisiones del Distrito. Hasta ese momento, Bogotá se había concentrado en identificar las reducciones de gases de efecto invernadero de los grandes proyectos, pero no había hecho la tarea de sumar lo que estábamos emitiendo, producto de todas nuestras actividades. Definimos que el año base de nuestro inventario sería



Bogotá tiene un riesgo climático elevado, esto se ha manifestado en inundaciones más intensas y frecuentes. El Plan de Acción Climática incorpora acciones para la mitigación de este tipo de hechos, como el ocurrido en el 2022, cuando las lluvias provocaron una avalancha en el barrio San Luis, sobre la vía a La Calera. Para atender la emergencia, la alcaldesa Claudia López decretó calamidad pública. A la derecha, la alcaldesa atendiendo la emergencia. A la izquierda, organismos de seguridad y socorro buscan una persona desaparecida en la zona de deslizamiento.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

el 2017, para tener la posibilidad de identificar los cambios entre ese año y el 2021 y, de esta manera, tener claras las tendencias en emisiones de la ciudad con y sin una política pública que las guiara.

Se definieron unas trayectorias de emisiones con base en los escenarios sectoriales y su potencial de reducción, teniendo en cuenta su impacto económico y social. Con esta información sabemos exactamente, sector por sector, qué decisiones se pueden tomar para la reducción de emisiones. Por ejemplo, la forma como se piensa el transporte, la industria y cómo vamos a seguir construyendo nuestros edificios.

Bogotá no es un gran emisor en comparación con otras ciudades del mundo, ni tampoco en el contexto colombiano. En el 2017 la ciudad emitió alrededor de 11,4 millones de toneladas de gases de efecto invernadero carbono-equivalentes. En ese

[4] Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación, Cancillería. *Tercera Comunicación Nacional de Cambio Climático*, 2017. www.cambiclimatico.gov.co

[5] Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (Idiger), *Caracterización general del escenario de riesgo por inundación*. Escenarios de Riesgo, 2022.

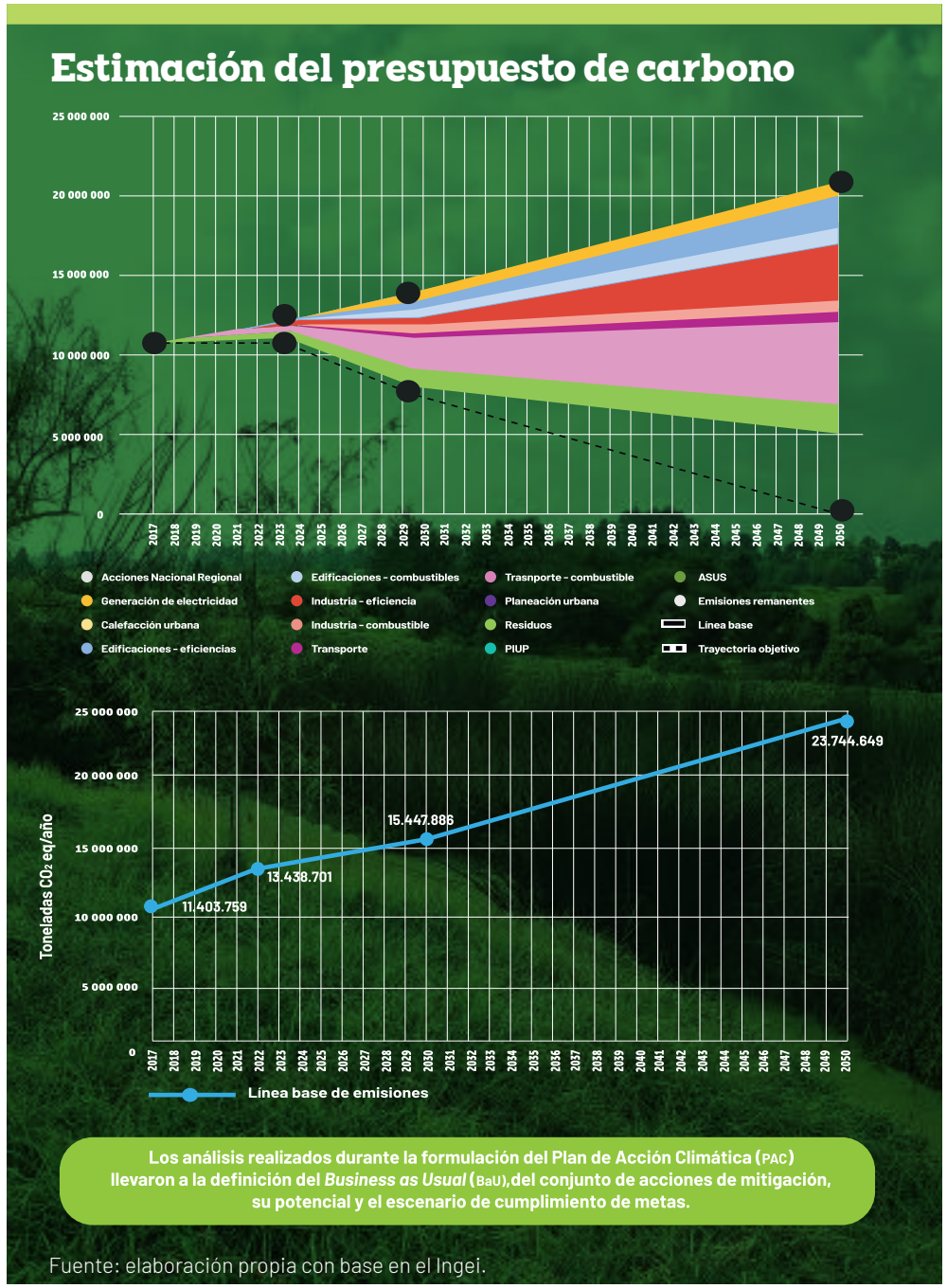


11 de los humedales de Bogotá, como el de La Conejera, tienen certificación Ramsar, la máxima distinción internacional en la conservación de estos ecosistemas.

Foto: Secretaría de Ambiente.

mismo periodo, Nueva York, una ciudad similar en tamaño, llegó a emitir más de 52 millones de toneladas[6] usando las mismas metodologías de cálculo. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el 2017 las actividades económicas de Bogotá aportaron el 25,7 % del producto interno bruto (PIB) del país, mientras que para ese mismo periodo las emisiones de gases de efecto invernadero de la ciudad fueron el 4,1 % de las nacionales, o el 9,2 % de las emisiones, si no se incluyen las que provienen de las actividades de todo el país en agricultura, silvicultura y otros usos del suelo (Afolu, por su sigla en inglés). El reto más significativo de Colombia en términos tanto de cambio climático como de pérdida de biodiversidad es la reducción de bosques; la magnitud de lo que hemos perdido con la deforestación se refleja de manera muy clara en las cifras de emisiones.

Pero que no seamos un gran emisor no significa que, por un lado, no tengamos responsabilidades en la agenda de mitigación y, por el otro, que sea una mala idea disminuir nuestras emisiones. Sobre este punto ha habido muchas discusiones en el contexto de la transición hacia la neutralidad en carbono: ¿vale o no la pena tener una agenda de mitigación del cambio climático en ciudades y países que emiten poco? Saliendo de juicios de valor sobre imperativos morales relacionados con el clima, lo cierto es que para el caso específico de Bogotá (y en general de Colombia), las externalidades o repercusiones positivas de las acciones principales de mitigación de los gases de efecto invernadero son tan altas en la salud humana y en la calidad de vida, que vale la pena, sin duda, hacer todas las inversiones necesarias para que se lleven a cabo. ¿Por qué lo tenemos tan claro? Porque hemos identificado tanto las emisiones de cada sector y actividad, como las medidas necesarias para reducirlas.



Fuente: elaboración propia con base en el Ingei.

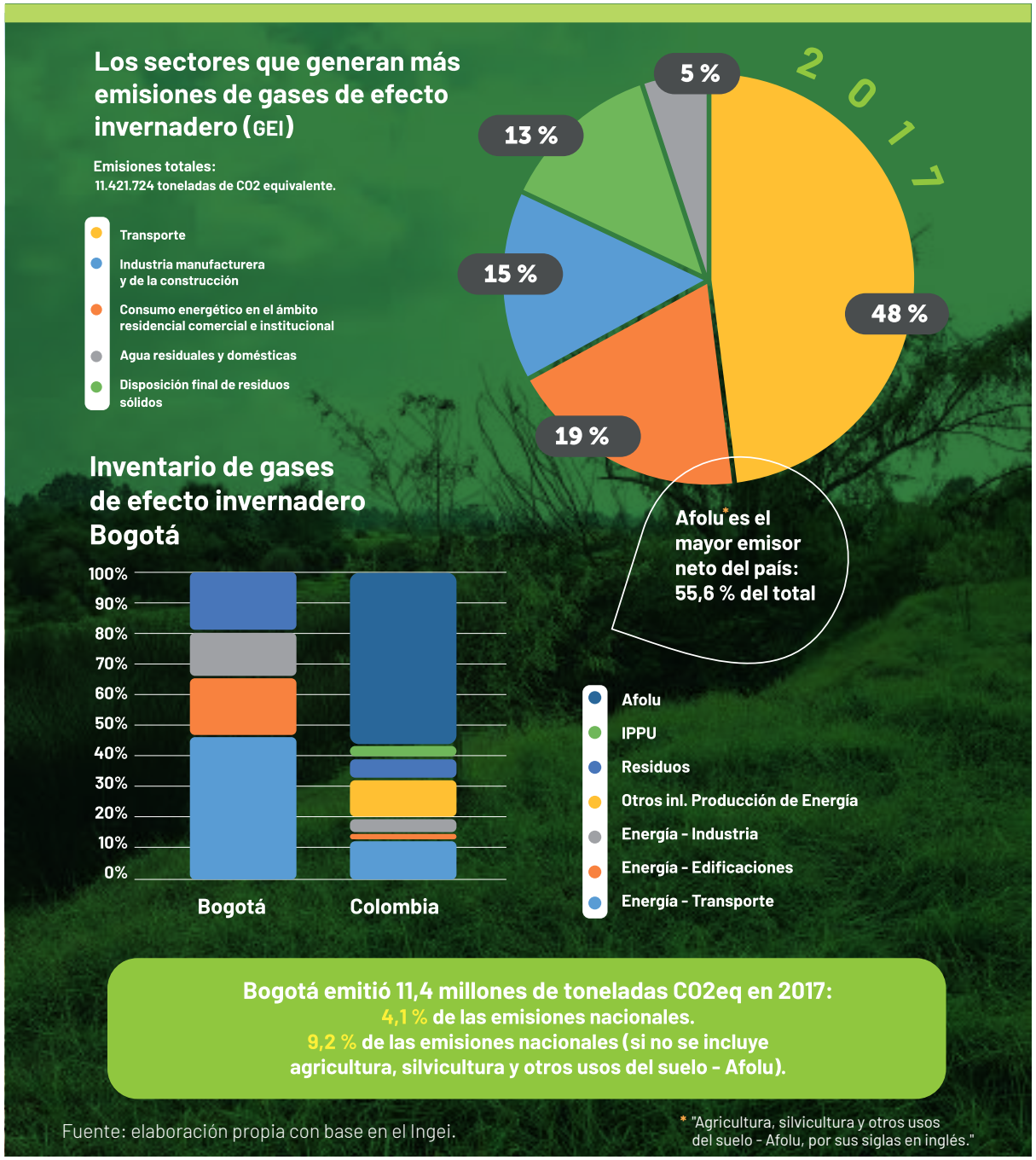
[6] City of New York Inventory of New York City's Greenhouse Gas Emissions, February 2019, by Ross MacWhinney, Mayor's Office of Sustainability, New York, 2019.



↑ **Santa Helena será reconocido como un bosque urbano esencial para la vida. El Distrito trabaja de la mano de las comunidades y las organizaciones del sector para formular la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Britalia.** Foto: Secretaría de Ambiente.

Lo que nos dice el Ingei es que, con base en las cifras del 2017 y si no hacemos absolutamente nada por reducir nuestras emisiones, Bogotá duplicará para el 2050 sus gases de efecto invernadero. Esas emisiones provendrían principalmente de modos de transporte y uso de combustibles fósiles en el transporte, de fuentes de energía no renovables y tradicionales en las edificaciones y en la industria, y de continuar haciendo una disposición inadecuada de los residuos de la ciudad, tanto en la ausencia de plantas de tratamiento efectivas para las aguas residuales como en el enterramiento indiscriminado de los residuos sólidos en el relleno Doña Juana. Estas actividades tienen consecuencias nocivas para la salud de los ecosistemas y las personas, particularmente en términos de calidad del aire en el caso del transporte, que además de enfermar a los y las habitantes de Bogotá, hace menos productivo y competitivo al Distrito. Mejorar los modos y combustibles del transporte público y privado de la ciudad es una buena idea para el cambio climático, pero también lo es para la salud, la calidad de vida y la prosperidad de las personas. Lo mismo sucede con el uso de energías renovables no convencionales: el uso de paneles solares, por ejemplo, podría darles mayor autonomía y enormes ahorros a las edificaciones; aunque es costosa la inversión inicial al instalarlos, el precio de operación y mantenimiento puede ser mucho menor a la infraestructura energética tradicional.

Estos beneficios, en más de una dimensión, son transversales a todas las acciones que la Administración distrital ha definido como prioridades para la agenda climática. La siguiente tabla enumera las medidas o productos que presentan mayores oportunidades de mitigación para la ciudad, junto con los cobeneficios que representan más allá de la mitigación de los gases de efecto invernadero.



La construcción de obras públicas que incorporan acciones de mitigación del cambio climático es una de las maneras en que lo público da ejemplo de adaptación. En la foto, el colegio Abel Rodríguez Céspedes, uno de los treinta y cinco nuevos que deja la administración de Claudia López y que tiene paneles solares para autoabastecerse de energía limpia.
Foto: Secretaría Distrital de Educación.



[7] Con respecto a la temperatura media registrada entre 1986-2005 y el registro anual de lluvias entre 1975-2015.
[8] Ideam, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación, Cancillería, *Tercera Comunicación Nacional de Cambio Climático*, 2017. www.cambioclimatico.gov.co

Adaptación: así enfrentamos un clima cambiante

El Ideam es la autoridad nacional sobre información climática. Los datos que entregan para el 2040 en términos de variaciones sobre la temperatura y la lluvia, o precipitación, nos dicen que en Bogotá la temperatura media se va a incrementar en 0,25 °C en la zona rural y 0,65 °C en el área urbana[7]. Mientras tanto, la cantidad de lluvias en el 2040 habrá aumentado hacia el occidente de la ciudad hasta en un 35 %, mientras que en los Cerros Orientales y la zona sur de la localidad de Sumapaz puede presentarse un importante descenso de hasta el 15 %[8].

La información del Ideam es la base para que la ciudad, bajo el liderazgo del Instituto Distrital de Riesgo y Cambio Climático (Idiger), proponga estudios de riesgo a escala local, con el fin de entender y diseñar estrategias que reduzcan el riesgo asociado a inundaciones, incendios, islas de calor, movimientos en masa y avenidas torrenciales. Partiendo de esa información, Bogotá construyó su Índice de Riesgo para Adaptación ante Escenarios de Cambio Climático (IRC), y sobre la base de este, la primera versión de la Evaluación de Riesgos Climáticos (ERC), un instrumento que nos permite identificar y evaluar los riesgos climáticos actuales y futuros asociados a las amenazas climáticas que se presentan en la ciudad. La evaluación considera el cambio proyectado en las variables de temperatura y precipitación al 2040 en varios escenarios, y define, en consecuencia, las acciones prioritarias que a escala local van a llegar a ser territorios adaptados y resilientes.

Como resultado de esa información robusta y su análisis, Bogotá definió doce productos específicos con el objeto de reducir la vulnerabilidad ante las amenazas climáticas y hacerla resiliente al cambio climático. A diferencia de los escenarios de mitigación, que exigen nuevas priorizaciones

Transformaciones hacia la neutralidad en carbono	Ejemplos de acciones de mitigación	Cobeneficios
Energía eléctrica producida con fuentes renovables	■ Instalación de capacidad de generación eléctrica solar distribuida. ■ Acuerdos de compra de energía eléctrica a partir de fuentes renovables.	■ Aumento de la seguridad energética. ■ Disminución de los costos de la energía. ■ Generación de empleo. ■ Aumento de la flexibilidad operativa de la red eléctrica. ■ Disminución de las inversiones requeridas en los sistemas de distribución.
Eficiencia energética y la electrificación de los consumos finales en edificaciones	■ Sustitución de combustibles por otros de bajas o cero emisiones en las edificaciones, procurando alcanzar la neutralidad en carbono. ■ Mejoras en la eficiencia energética en las edificaciones. ■ Medidas de ecourbanismo y construcción sostenible en el Distrito.	■ Mejoras en la calidad del aire al interior de las edificaciones. ■ Disminución del riesgo de intoxicación por gases acumulados. ■ Ganancias en eficiencia energética. ■ Ahorros económicos.
Cambio de combustibles en la movilidad	■ Adquisición de flotas de cero emisiones para los sistemas de transporte público de la ciudad. ■ Proyectos de eficiencia energética y ascenso tecnológico en la flota de carga. ■ Incentivos para los vehículos privados eléctricos.	■ Mejoras en la calidad del aire. ■ Ahorros en los sistemas de salud por disminución de enfermedades respiratorias. ■ Disminución en los niveles de ruido. ■ Generación de empleo.
Cambio modal en el sector movilidad	■ Gestión de la demanda del transporte particular de pasajeros. ■ Infraestructura e incentivos para la movilidad activa. ■ Construcción de líneas férreas para el transporte de pasajeros y ampliación de los sistemas de bus de tránsito rápido de la ciudad. ■ Estrategias de promoción del transporte público.	■ Mejoras en la calidad del aire. ■ Disminución de la accidentalidad vial. ■ Disminución del tiempo perdido por congestión vial. ■ Aumento de productividad. ■ Disminución de las enfermedades cardiovasculares y de la obesidad por mayor actividad física al aumentar la movilidad activa. ■ Ahorros en el sector salud asociados a una vida con mejores hábitos y mejor calidad del aire. ■ Disminución de los costos de mantenimiento vial.
Gestión de residuos sólidos y aguas residuales	■ Compostaje de los residuos sólidos orgánicos. ■ Estrategia de economía circular. ■ Tratamiento de aguas residuales domésticas con aprovechamiento del metano.	■ Disminución de la contaminación del agua y el aire. ■ Ahorros económicos por aprovechamiento energético de subproductos. ■ Generación de empleo.

Fuente: elaboración propia Secretaría de Ambiente.



Cinco transformaciones urbanas
para la Bogotá de los quinientos años

y variables en la gestión pública, gran parte de las necesidades de adaptación suelen ser más familiares y cercanas: mejora de las coberturas vegetales (árboles, arbustos, jardines y césped), conectividad funcional y ecosistémica, obras de mitigación del riesgo y mejoras en las prácticas agropecuarias en las zonas rurales de la ciudad. Otras resultan menos conocidas, entre ellas, el desarrollo de medidas para reducir la vulnerabilidad frente a posibles periodos de escasez de alimentos y agua, y las estrategias epidemiológicas para condiciones específicamente derivadas de la variabilidad y el cambio climático.

Las decisiones de ordenamiento están entre las acciones de adaptación más estructurales y transformadoras. El abordaje que el POT Bogotá Reverdece le dio a la Estructura Ecológica Principal, una ampliación del 30 % (un total de 28.000 hectáreas más) en los espacios verdes y rurales de la ciudad, precisamente porque el enriquecimiento y conservación de los sistemas naturales son la intervención más costo-efectiva de disminuir el impacto de las modificaciones en la temperatura y la precipitación. A pesar de la presión por urbanizar el borde norte de la ciudad, en el POT la ciudad tomó la decisión de consolidar la zona rural de Suba y la Reserva Thomas van der Hammen, en un esfuerzo por mantener y mejorar la conexión hidráulica y ecosistémica entre los Cerros Orientales y el río Bogotá. Además, declaró cuatro nuevos parques ecológicos distritales y creó la figura de "Paisajes sostenibles", que es una nueva categoría de manejo en la que puede haber actividad agropecuaria de la mano con la protección ambiental.

Pero, además de ampliar y mejorar los instrumentos para la gestión de los suelos de protección, lo que hace el POT es sacar las consideraciones ambientales a todas las estructuras de la ciudad, aumentando así la capacidad de adaptación de Bogotá en su conjunto. Por una parte, exige, a través de la reglamentación de ecourbanismo, que todas las construcciones de la ciudad incrementen sus estándares de eficiencia energética, de manejo de agua y de coberturas vegetales. Se propone algo similar en el *Manual de espacio público*, en el que se aumentan las obligaciones y posibilidades de incluir espacios verdes y permeables, menos endurecidos y más naturales, dentro de todos los elementos del espacio público.

La propuesta de transporte limpio y sostenible tiene, por supuesto, algunas de sus principales consecuencias en la agenda de mitigación, puesto que es el sector que contribuye casi la mitad de las emisiones de gases de efecto invernadero en la ciudad. Su dimensión de adaptación, particularmente desde lo planteado en el POT, es también importante. Cuando Bogotá se pone metas de redistribución del espacio público para quitarles espacio a los vehículos que operan a partir de los combustibles fósiles, para

"El POT Bogotá Reverdece amplió la Estructura Ecológica Principal en un 30 %, es decir, 28.000 hectáreas más de espacios verdes y rurales. El enriquecimiento y conservación de los sistemas naturales son la intervención más costo-efectiva para disminuir el impacto de las modificaciones en la temperatura y el nivel de precipitaciones".

Datos del IDEAM estiman que para el 2040 en los Cerros Orientales y la zona sur de la localidad de Sumapaz puede presentarse un importante descenso hasta del 15 % en la cantidad de lluvias. Para proteger el agua, el Plan de Acción Climática diseña y ejecuta una serie de estrategias, entre ellas redistribuir el espacio público para promover el uso de transporte sostenible. Foto del Páramo de Sumapaz.
Foto: Secretaría de Ambiente.



Un grupo de trabajadoras del programa Mujeres que Reverdecen cuida la producción de material nativo que reproducen el Jardín Botánico y la Secretaría de Ambiente en viveros como el Centro de Restauración de San Cristóbal (Ceresa), para la reintroducción de árboles, arbustos y plantas nativas en la ciudad, como medida que contribuye a la adaptación al cambio climático.

Foto: Secretaría Distrital de Ambiente.

entregarlo a los modos de transporte sostenible como la bicicleta o el peatón, también se habla de ampliar los espacios verdes y el arbolado en esa redistribución. La permeabilidad del suelo y el libre flujo del agua, la renaturalización de los espacios dentro del sistema hídrico tiene su origen en el ordenamiento que permitirá que la capital se adapte y reverdezca.

Dentro de las principales acciones para que el Distrito se adapte el cambio climático se ha recurrido a programas como Pagos por Servicios Ambientales, que busca reconocer prácticas relacionadas con la preservación de ecosistemas, por medio de incentivos; asimismo, la consolidación de bosques urbanos, conectores ecosistémicos y las redes de cuidadoras y cuidadores del entorno ambiental, entre otras que se resumen a continuación.

La humanidad enfrenta así uno de los retos estructurales más significativos de su historia. Cuando el reto tiene estos niveles de interdependencia y conexión, no hay estrategias sectoriales ni pensamientos individuales que tengan la capacidad, siquiera, de acercarse a plantear soluciones efectivas. El enfoque de Bogotá, reflejado en su Política Pública de Acción Climática, construye una estrategia completa, sistémica, que parte del documento para darnos la tranquilidad de la urgencia necesaria, se traduce en acciones que, desde hoy y sin dar espera, se pueden tomar para que la ciudad continúe siendo un espacio de oportunidad y prosperidad para todas aquellas personas que deciden vivir aquí. Esa ciudadanía necesita un cambio de hábitos y costumbres, del que sin duda alguna ya tiene su semilla transformadora en la conciencia de cada bogotano y bogotana que todos los días defiende, con mayor ímpetu, los recursos naturales y el medio ambiente. Y a eso, hoy en día, le debemos llamar cordura.

Principales acciones que Bogotá ha implementando para adaptarse al cambio climático

- Plan Distrital de Producción de Material Vegetal Nativo.
- Conectores ecosistémicos para la Bogotá Región.
- Bosques urbanos.
- Programa de Pago por Servicios Ambientales del Distrito.
- Acciones para reducir la vulnerabilidad en áreas de resiliencia climática y protección por riesgo.
- Acciones para la protección y el manejo de fuentes hídricas, aguas lluvias y de escorrentía.
- Unidades productivas con buenas prácticas agropecuarias para la adaptación al cambio climático.
- Investigaciones sobre acción climática.
- Vigilancia epidemiológica asociada a los efectos de la variabilidad y del cambio climático en Bogotá.
- Estrategia para la disminución de enfermedades priorizadas en la primera infancia, posiblemente asociadas a la variabilidad y al cambio climático.
- Áreas de importancia ecológica del Distrito intervenidas con procesos de restauración ecológica, de acuerdo con los lineamientos del Manual de coberturas vegetales.
- Acciones de Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN) para el manejo de la escasez hídrica en las fuentes de abastecimiento de agua del Distrito.
- Redes de cuidadoras y cuidadores del entorno ambiental.
- Documento metodológico del Índice de Seguridad Alimentaria para el Distrito.
- Evaluación de Riesgos Climáticos (ERC) actualizada periódicamente.
- Monitoreo de las áreas para la restauración ecológica.
- Actualización del Sistema de Información para la Gestión de Riesgos y Cambio Climático (SIRE) con el componente de adaptación al cambio climático.
- Creación y funcionamiento del Centro de Modelación de Escenarios sobre Eventos Hidrometeorológicos e Hidroclimáticos del Distrito.

Fuente: elaboración propia Secretaría de Ambiente.



2

Transformación

POT Bogotá Reverdece: un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá de los quinientos años

Después de veinte años con un plan de ordenamiento territorial obsoleto y que facilitó un desarrollo del suelo casi exclusivamente en manos del sector privado, ¿cómo puede el Distrito cumplir un papel más activo y liderar el desarrollo urbano, inclusivo, justo y verde de Bogotá?

Por medio de instrumentos de planeación, gestión y financiación, las grandes transformaciones urbanas garantizan la revitalización de Bogotá.

Foto: Secretaría Distrital de Ambiente.

Textos:

María Mercedes Jaramillo
Secretaria Distrital de Planeación de Bogotá (2021-2023)

Juan Guillermo Jiménez
Gerente Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (2021-2023)



Pieza Reencuentro, en la UPL Centro Histórico, consolidará un gran bosque urbano, recuperará los elementos de la Estructura Ecológica Principal y los espacios públicos y patrimoniales del barrio Samper Mendoza.
Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

Entre 1960 y el 2023, Bogotá multiplicó por seis su población —pasó de 1,3 millones a 7,9 millones de habitantes—, triplicó su huella urbana —al ocupar 22.000 hectáreas nuevas— y endureció sus humedales —los redujo a solo 900 hectáreas, el 2 % de la superficie urbana de la ciudad—. Entre muchos de los impactos de este rápido y no siempre planeado crecimiento, hoy todos sufrimos los efectos del clima: Bogotá se encharca cuando llueve y a veces se inundan las viviendas o los espacios públicos.

En el mismo periodo, Bogotá perdió su entonces frágil equilibrio territorial y se consolidó como una ciudad segregada e inequitativa, con enormes brechas en la calidad de vida de quienes viven en el centro y el norte de la ciudad, versus quienes viven en las laderas nororiental y suroriental y las periferias del borde del río Bogotá. La calle 26 marcó de manera indeleble una frontera —imaginaria y real— entre un norte más rico y un sur más pobre.

Se volvió paisaje que muchos bogotanos, y principalmente bogotanas, tuvieran que ver pasar, todos los días, al menos dos horas de su vida mientras se desplazaban ida y vuelta desde su hogar —en algún lugar del sur o del occidente de la ciudad—, hacia Chapinero, Usaquén o el centro, zonas que hoy concentran gran parte de las oportunidades de trabajo, estudio y ocio de Bogotá.

El cambio de milenio generó nuevos retos para Bogotá. Por un lado, estrenamos una Constitución política que, entre otras cosas, entregó a los municipios autonomía casi total para ordenarse. Además, desde la discusión de su primer Plan de Ordenamiento Territorial a principios de este siglo, se instalaron en Bogotá unos dilemas imposibles de acordar, en ausencia de la posibilidad de un debate equilibrado y serio en el Concejo Distrital. Y empezamos a dar tumbos entre posturas extremas, cuando la sostenibilidad de cualquier ciudad depende siempre de unos acuerdos y equilibrios, aunque usualmente vulnerables.



Sector del centro de Bogotá entre calles 26 y 23 con Avenida Caracas



Entonces nos acostumbramos a discutir, cada cuatro años, sobre lo mismo. Por un lado, se discutía sobre si Bogotá debía ocupar todo su suelo plano disponible entre la ciudad y los cascos municipales vecinos (modelo promovido por el exalcalde Enrique Peñalosa) o mejor no expandirse ni una hectárea adicional, limitando el crecimiento bogotano a las posibilidades de renovación urbana de su centro ampliado (modelo promovido por el exalcalde Gustavo Petro).

En este vaivén entre posiciones antagónicas, Bogotá postergó veinte años no solo la planeación y posterior ejecución de los Planes de Ordenamiento Zonal del Norte y de Usme, sino también la posibilidad de consolidar la Reserva Thomas van der Hammen.

También se discutía si debíamos conformarnos únicamente con sistemas de buses de alta capacidad en carriles exclusivos (modelo promovido por el exalcalde Enrique Peñalosa), o si podíamos aspirar a un sistema de trenes regionales, metros, buses y cables. Esos debates se tradujeron en abiertos saboteos, especialmente entre los exalcaldes Enrique Peñalosa y Gustavo Petro, que terminamos pagando caro y mal todos los bogotanos. ¡Mientras que entre 1998 y el 2008, durante la gestión de Enrique Peñalosa, Antanas Mockus y Lucho Garzón se agregaron a la ciudad 158 km de vías de transporte público, entre el 2008 y el 2018, durante la gestión de Samuel Moreno y Gustavo Petro, solo se agregaron 5 km! Semejante caída en la inversión y ampliación del transporte público se tradujo en insuficiente inversión en cualquier solución complementaria a la altura de las demandas de movilidad de bogotanos y bogotanas, terminamos colapsando y desvirtuando el TransMilenio, al que teníamos que haber valorado como lo que es: un novedoso paradigma en transporte urbano que implementó a gran escala Bogotá y que podríamos haber perfeccionado para resolver sus múltiples deficiencias —nunca resueltas—, sin pretender con ello sustituir la red de trenes y metros que cualquier ciudad de más de ocho millones de habitantes requiere.

En el entretanto, surgieron otros debates en nuestra usualmente poco deliberante escena política. Por un lado, se debatió si podíamos considerar espacio público los elementos de nuestra Estructura Ecológica Principal (EEP) adecuando humedales, bordes de ríos y quebradas, para el disfrute ciudadano. Esta es sin duda una pregunta legítima en una ciudad con un déficit de más de seis metros cuadrados de espacio público por habitante y que podría haber sido resuelta favorablemente si hubiéramos sido capaces de cuidar nuestros ecosistemas, interviniéndolos con la delicadeza que requiere cualquier espacio de importancia no solo estratégica sino simbólica (porque se trata de lugares sagrados para los muiscas, la comunidad indígena que ha habitado el altiplano cundiboyacense por más de 2.500 años).

Sin embargo, en su primer mandato, el exalcalde Enrique Peñalosa consideró útil endurecer el humedal Tibabuyes y, orgulloso de su obra, decidió continuarla en su segundo mandato superponiéndole una ciclovía de concreto, digna de los futurismos del siglo XX, pero inadecuada para la Bogotá del siglo XXI. Además, en contravía de un urbanismo consciente de la necesidad de proteger los activos ecológicos y naturales de las ciudades, quiso urbanizar la Zona Rural del Norte, incluida la Reserva Thomas van der Hammen, y convertir los 56 kilómetros del borde del río Bogotá en un malecón de cemento bordeado por edificios.

Por otro lado, también se debatía si, después de veinte años de un plan de ordenamiento territorial ya obsoleto y que facilitó un desarrollo del suelo casi exclusivamente en manos del sector privado, el Distrito debía retomar un rol más activo, tanto en busca de mayor captura del plusvalor que las grandes inversiones públicas generan en suelos privados, como para limitar la expulsión y el desplazamiento de

Para conocer más acerca de estas transformaciones en marcha, consulta

La Reserva Forestal Thomas van der Hammen incluye los Humedales de La Conejera y Torca - Guaymaral.
Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

Entre el 2020 y el 2023, la Alcaldía de Bogotá atendió lo urgente y lo importante. Se hizo cargo de la pandemia y la pobreza que dejó, con una serie de estrategias que la hicieron merecedora del Premio Superación de la Pobreza. Territorios en la ruta del desarrollo sostenible. En la foto, Claudia López recibe el premio otorgado.
Y, al mismo tiempo, formuló el Plan de Ordenamiento Territorial para una Bogotá más igualitaria y solidaria.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

poblaciones y unidades productivas originarias de aquellos territorios que se benefician de dichas inversiones públicas. En otras palabras, para proteger nuestros barrios de un proceso indeseado de gentrificación. Y, de repente, en el 2019 y mediante un decreto, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá recibió la instrucción de expropiar —en beneficio de desarrolladores privados— los predios que estos requirieran para la construcción de grandes edificios a lo largo de los corredores de TransMilenio.

Y así, la comunidad de uno de los barrios afectados —El Rosario, en la localidad de Barrios Unidos— nos cuestionó sobre los motivos de utilidad pública que hacían posible el uso de la expropiación en ese y cualquier caso similar. ¿Podía la renovación urbana depender 100 % de negocios entre privados? Difícilmente. ¿Debía la renovación urbana hacer uso de la expropiación en ausencia de un proyecto cuya utilidad pública fuera demostrable? La Ley 388 de 1997 nos dice explícitamente que no, por lo que fue necesario revisar las condiciones en las que estábamos promoviendo la renovación urbana y, en particular, el papel del Distrito en su planeación y su ejecución.

Con todos estos debates sobre la mesa, era necesario cuestionarnos si podíamos seguir discutiendo eternamente sobre lo mismo y viendo fracasar cada cuatro años propuestas de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. En el contexto de la crisis social que ya se anticipaba desde las movilizaciones ciudadanas del 2019, profundizadas por la crisis sanitaria que vivimos desde marzo del 2020, fue claro que no.

El impacto social y económico de la pandemia de la covid-19, sumado a la masiva llegada de migrantes como resultado de la crisis humanitaria en Venezuela y que suman ya más de medio millón de personas en Bogotá[1], se hizo sentir: la ciudad pasó entre el 2019 y el 2020 del 27 % al 40 % de hogares por debajo de la línea de pobreza, con más del 20 % de desempleo juvenil y, más cruel aún, con una implacable feminización de la pobreza[2]. Las mujeres fueron las primeras en tener que prescindir de sus empleos para cuidar a niños privados de escolaridad presencial. Estas mujeres vinieron a sumarse al millón de personas cuidadoras sin remuneración, casi todas también mujeres, que cuidan a sus hijos, sus viejos o sus enfermos, sin que nadie les pague y ni siquiera les ayude. Las cuidadoras de tiempo completo aumentaron en un 50 % desde el inicio de la pandemia: de 891.000 mujeres en el 2019 a cerca de 1,2 millones en el 2020[3].

Y hubo hambre de nuevo en Bogotá, cuando esa no era ya una manifestación estructural de la pobreza en la capital de Colombia: según las encuestas de percepción ciudadana de Bogotá Cómo Vamos, mientras que en el 2019 solo el 14 % de la población encuestada manifestó haber comido menos de tres comidas diarias por no tener acceso a alimentos, en el 2020, luego de que se inició la pandemia, la cifra subió al 34 %. La tercera parte de Bogotá tenía hambre.

Como medida de urgencia fue necesario poner en marcha un sistema de transferencias monetarias a los hogares vulnerables más pobres. Entre el 2020 y el 2022 logramos bancarizar cerca de 1,1 millones de hogares y atendimos a más de 3,2 millones de personas. Estos programas tuvieron un claro efecto mitigador sobre la incidencia de la pobreza monetaria en la ciudad, pues entre el 2020 y el 2021 sacaron a más de 192.000 personas de la pobreza monetaria extrema y a cerca de 158.000 personas de la pobreza monetaria total. Además, en el 2022, sin estas ayudas, cerca de 135.000 personas habrían entrado en pobreza monetaria extrema[4].

Y, más allá de lo urgente, como medida estructural, en esta administración resolvimos darle a Bogotá las herramientas para reequilibrarse, de modo que el bienestar de buena parte

[1] Según datos de la Encuesta Pulso de la Migración-DANE 2022, el 24 % de los dos millones de migrantes venezolanos que han llegado a Colombia desde Venezuela vivieron por primera vez en Bogotá.
[2] Datos de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)-DANE 2019-2020.
[3] Datos de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)-DANE 2019-2020 y de la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo-DANE 2017.
[4] Cálculos SDP con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) 2021.


PREMIO
SUPERACIÓ
DE
POBR
Territorio
uta del desarrollo

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

“Para crecer ejemplarmente, debemos enfrentar la responsabilidad de terminar el crecimiento y la expansión de la ciudad, construyendo su borde urbano-rural definitivo, tanto al norte como al suroriente, por medio de piezas urbanas de gran calidad urbanística, arquitectónica, paisajística y ambiental”.

de los ciudadanos no esté a más de dos horas de distancia de su lugar de residencia.

Y así fue como surgió el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035, el principal instrumento de planificación urbana de nuestra ciudad, y que, con una visión de largo plazo, nos permitirá ordenar a Bogotá, incluida su inmensa ruralidad, para promover su desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Entre los múltiples desafíos a los que el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 (Decreto 555 del 2021) busca responder, está “el desafío de la solidaridad” (artículo 2), con el que se busca hacer de Bogotá una ciudad cuidadora, que logre resolver los desequilibrios en las posibilidades que ofrecen los diversos territorios de la ciudad y mejorar así el acceso a viviendas y empleos dignos, para que todas las personas puedan disfrutar de las infraestructuras de servicios, equipamientos y espacios públicos de calidad, que dan soporte al desarrollo equilibrado del espacio.

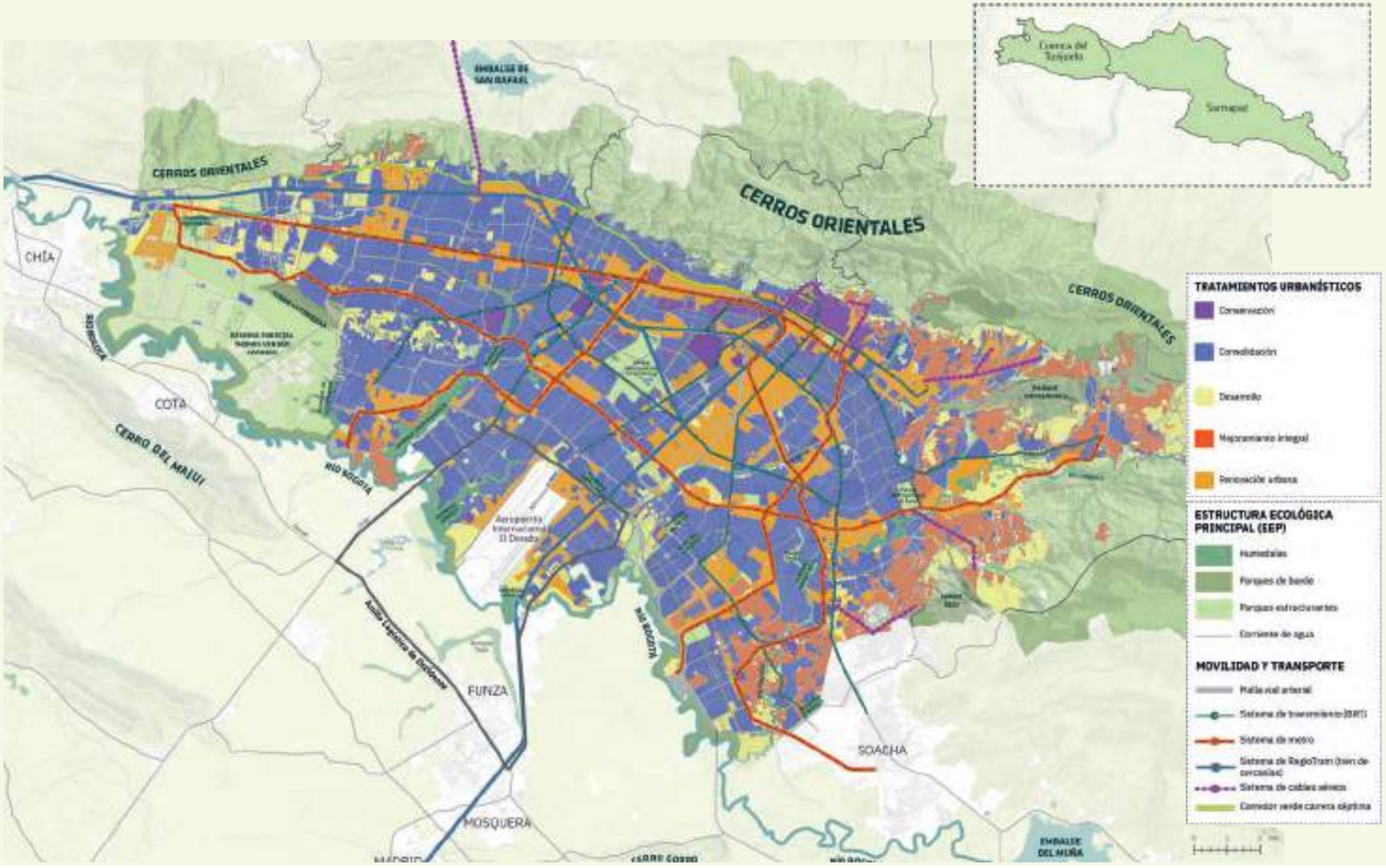
Esto queda en evidencia también en uno de los siete objetivos del POT, “reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador” (artículo 5), mediante el cual el Distrito Capital busca corregir la inequidad en el acceso a los servicios públicos y sociales de la ciudad y avanzar hacia la convergencia de la calidad de vida en los diversos territorios que lo conforman.

Ahora bien, la gran pregunta es: ¿cómo podemos reequilibrar una ciudad que es del tamaño de un país y lograr que Bogotá no esté a dos horas de Bogotá? Lo lograremos aplicando los tres mapas normativos más importantes del POT, sin que nadie les pague y ni siquiera les ayude. El primero define cómo se desarrolla el suelo bogotano (Tratamientos Urbanísticos); el segundo, cómo se mezclan los diversos usos del suelo —residencial, dotacional, comercial, de servicios e industrias— en el territorio (Áreas de Actividad y Usos del Suelo); y el tercero desempeña el papel más activo del Distrito en las grandes transformaciones urbanas, en beneficio de la ciudad y la ciudadanía, por medio de un Operador Urbano Público (Actuaciones Estratégicas).

Los Tratamientos Urbanísticos

El primero de los tres mapas normativos más importantes del POT hace referencia a los Tratamientos Urbanísticos (artículo 255). Esto son determinaciones del POT que, de acuerdo con las características físicas y funcionales de cada zona y el modelo de ocupación adoptado, orientan las actuaciones urbanísticas mediante un conjunto de incentivos y de contraprestaciones que otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a través de las normas de uso y aprovechamiento del suelo. Con estos se busca principalmente que la ciudad crezca de forma ejemplar, que se pueda revitalizar de manera orientada por la

Tratamientos Urbanísticos. POT Bogotá Reverdece 2022-2035





Alba Doris Orozco es líderesa comunitaria y ambiental de Lagunas de Boca Grande, en la vereda Curubital, de la localidad de Usme.
Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

red multimodal de transporte sostenible, que logre mejorar la ciudad construida, y que sea posible compartir los costos y beneficios de vivir juntos en la ciudad.

En primer lugar, para crecer ejemplarmente, debemos enfrentar la responsabilidad de terminar el crecimiento y la expansión de la ciudad, construyendo su borde urbano-rural definitivo, tanto al norte como al suroriente, por medio de piezas urbanas de gran calidad urbanística, arquitectónica, paisajística y ambiental.

Partiendo del anterior POT (Decreto 190 del 2004), el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 retoma y confirma cerca de 3.900 hectáreas para el desarrollo de la ciudad, es decir, para la urbanización de suelos que aún no han sido habilitados para su uso urbano, pero que tienen vocación de serlo en los próximos doce años, en particular, gracias a dos Actuaciones Estratégicas: Lagos de Torca y Borde Usme. En una ciudad que proyecta desarrollar nuevas piezas urbanas equivalentes a más de la mitad de la superficie de Manhattan o un tercio de la superficie de ciudades como Barcelona o París, no es dable concluir, como algunos gremios constructores suelen afirmar, que no hay suficiente suelo de expansión urbana para hacer las viviendas que Bogotá tendría que hacer los próximos doce años.

Al mismo tiempo y con sentido de urgencia, este POT afirma con contundencia que Bogotá no se expandirá sobre sus suelos rurales más allá de donde ya había resuelto crecer hace veinte años, sin haberlo conseguido hasta el día de hoy. No habrá más ambigüedad sobre el futuro de la Reserva Thomas van der Hammen, ni sobre la preservación de la Zona Rural del Norte, como suelos necesarios para la resiliencia climática, la producción de alimentos y el disfrute del paisaje sabanero; tampoco sobre la capacidad de retención de aguas lluvias que ofrecen naturalmente los humedales de Bogotá, que no podrán ser endurecidos porque de ellos depende nuestra pervivencia en este altiplano. Para aumentar su capacidad de resiliencia climática, el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 complementa la EEP con más de cien hectáreas de bosques urbanos a consolidar, entre otras muchas estrategias para garantizar el reverdecimiento, la renaturalización y la biodiversidad de Bogotá.

"A Boca Grande no le hace falta nada. Esta es una zona sagrada que se conserva sola. Para nosotros, los que habitamos el territorio, lo que se requiere es que el sector, especialmente el páramo, se conserve tal cual como está. En unos años me imagino Lagunas de Boca Grande más reverdecida, con más agua, con más oxígeno, pero sobre todo con más vida para la laguna y para quienes cuidamos y habitamos este territorio":

palabrasde Alba Doris Orozco, líder comunitaria y ambiental de Lagunas de Boca Grande, vereda Curubital en Usme, sobre la importancia de la preservación de la ruralidad bogotana.

En segundo lugar, para fomentar la revitalización orientada por el transporte sostenible, este POT pone en marcha los instrumentos de planeación, gestión y financiación para garantizar la revitalización de Bogotá en aquellos lugares con mayor potencial de transformación urbana: los alrededores de los sistemas de transporte multimodal, limpio y sostenible en los que vamos a invertir durante las próximas décadas.

Así, en 6.900 hectáreas alrededor de las estaciones de trenes, metros y otros corredores de transporte masivo de alta y media capacidad, el POT hace posible la probable intensificación de usos del suelo, permitiendo la construcción de vivienda asequible, la implantación de nuevos empleos, equipamientos de cualquier tipo que la ciudadanía requiera, todos excelentemente interconectados con la red de transporte y, por lo tanto, fácilmente accesibles desde cualquier lugar de la ciudad. Son diez las Actuaciones Estratégicas que hacen parte integral de esta estrategia: Sevillana, Eje Puente Aranda, Metro Fucha, Pieza Rionegro, Ferias, Calle 72, Metro Kennedy, 20 de Julio, Polo Cultural y Porvenir.

En tercer lugar, al ajustar las normas para la revitalización de los principales corredores de la ciudad, el POT se asegura de optimizar y preservar la mayor parte de la ciudad construida, reverdeciéndola, conservando sus entornos patrimoniales, consolidando sus barrios residenciales y mejorando el hábitat popular, procesos que implican también grandes esfuerzos público-privados y que no buscan densificar la ciudad, sino cualificarla. En total, con el POT Bogotá Reverdece, el 56 % de la ciudad se conserva o consolida.

Por último, con los tratamientos urbanísticos se imponen cargas urbanísticas e incentivos para la solidaridad territorial,

Comparación entre la proporción del suelo disponible para el desarrollo en Bogotá y otras superficies urbanas referentes internacionales

Superficies comparadas 3.877

Área urbana	Superficie (ha)	Proporción del suelo disponible para desarrollo en Bogotá (3.877 ha)
Manhattan (NYC)	5.493	71%
París	10.460	37%
Barcelona	10.170	38%

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

de modo que compartamos los costos y los beneficios de vivir juntos en la ciudad. Para ello, por ejemplo, se especifican obligaciones por mayor edificabilidad para generación de nuevo espacio público. Así, los proyectos que accedan a la edificabilidad adicional, de acuerdo con las normas definidas para cada uno de los tratamientos, deberán asumir cargas urbanísticas para la generación de espacio público (artículo 267). Estas podrán cumplirse mediante cesión de suelo en sitio, o mediante pago compensatorio en dinero (artículo 269).

Así mismo, se definen obligaciones para actualizar y ampliar las redes locales e infraestructura del sistema pluvial, de acueducto y de alcantarillado sanitario. Esto corresponde a la construcción de redes secundarias y locales de los servicios públicos, y sus obras relacionadas, así como la construcción del sistema de drenaje pluvial sostenible, para los proyectos en consolidación o renovación urbana (artículo 320).

Finalmente, se detallan también obligaciones para mejorar la infraestructura y el servicio de transporte público.

> **“Con los planes parciales se toman decisiones de planificación urbana, de reparto equitativo de cargas y beneficios y de mecanismos de gestión del suelo, que ayudan a superar el desarrollo predio a predio para así construir piezas urbanas de alta calidad”.**

Esta obligación aplica a las Áreas de Integración Multimodal en las que se concreten mayores beneficios urbanísticos y siempre que el proyecto se desarrolle en conjunto con el operador urbano público a su cargo. Podrá cumplirse en suelo o en área construida equivalente en el proyecto o mediante el pago compensatorio en dinero, bajo las condiciones que defina el instrumento que las desarrolle (artículo 319).

Las Áreas de Actividad

El segundo mapa normativo más importante del POT es el de las Áreas de Actividad (artículo 240), con las cuales se orientan las dinámicas urbanas previstas en el modelo de ordenamiento territorial, se definen los usos del suelo y los niveles de mezcla, y se establecen las decisiones relacionadas con las cargas urbanísticas.

Mediante estas disposiciones normativas, el POT busca promover la mezcla social del hábitat; incentivar la instalación de actividades económicas y equipamientos en grandes proyectos de renovación urbana; reglamentar la solidaridad entre las áreas deficitarias y no deficitarias de la ciudad; promover la vivienda de interés social y prioritario digna; impulsar la implantación de actividades generadoras de empleo formal en el territorio y proteger el suelo de vocación económica para detener la expulsión de la industria bogotana al tiempo que se preserva la industria artesanal; y proteger también a los moradores y unidades productivas originarias para evitar su expulsión por cuenta de procesos de gentrificación.

En primer lugar, para promover la mezcla social del hábitat y estimular la producción de vivienda de interés social y prioritario en que el mercado no tiende a producirla espontáneamente, el POT crea una serie de obligaciones para los desarrolladores.

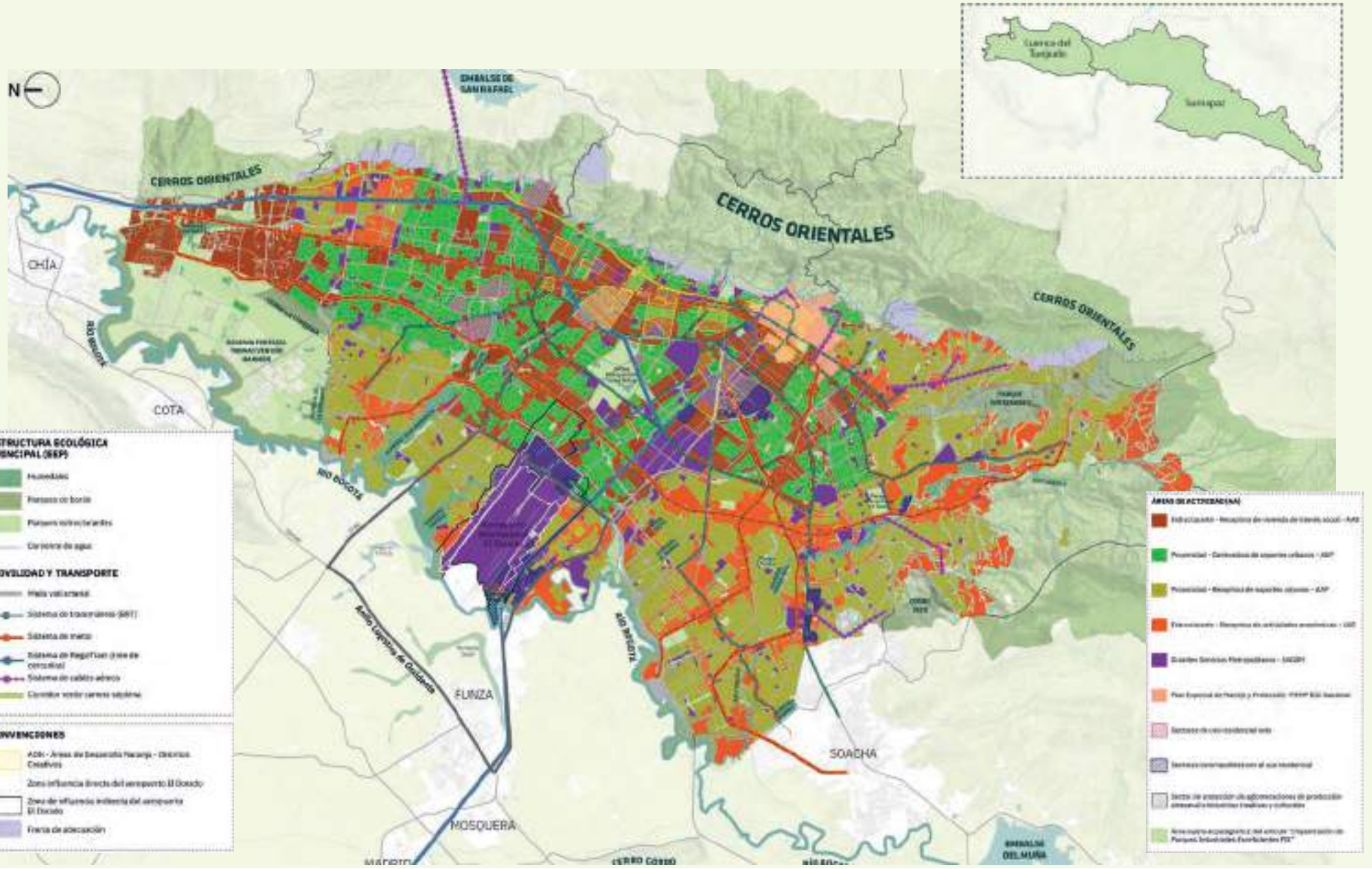
Por un lado, en el tratamiento urbanístico de desarrollo se establece que el porcentaje mínimo de suelo útil y urbanizado para vivienda de interés social prioritario (VIP) y vivienda de interés social (VIS) será del 20 % del suelo útil para VIS y 20 % para VIP con Plan Parcial, y 20 % del suelo útil del proyecto urbanístico para VIP sin Plan Parcial (artículo 293).

Los planes parciales son instrumentos de planeación y gestión del suelo que reglamentan y consolidan procesos de ordenamiento del territorio en grandes áreas determinadas de suelo urbano o de expansión urbana. Con los planes parciales se toman decisiones de planificación urbana, de reparto equitativo de cargas y beneficios y de mecanismos de gestión del suelo, que ayudan a superar el desarrollo predio a predio para así construir piezas urbanas de alta calidad.

Por otro lado, en los tratamientos de consolidación o de renovación urbana se especifica que los proyectos inmobiliarios podrán acceder a la edificabilidad adicional por encima del índice base, siempre y cuando se cumpla con los porcentajes para el cumplimiento de la obligación VIP/VIS (artículo 322).

En segundo lugar, para incentivar la instalación de actividades económicas y equipamientos en grandes proyectos

Áreas de Actividad. POT Bogotá Reverdece 2022-2035




BOGOTÁ

de renovación urbana y, además, con el fin de evitar que la ciudad se siga construyendo a través de grandes desarrollos residenciales entre rejas que convierten el espacio público en territorio de nadie, el POT crea obligaciones para la mezcla de usos en la ciudad, de modo que nuestras calles estén bordeadas por tiendas, equipamientos y lugares de empleo. De esta manera, en cualquier tratamiento y salvo en aquellos poquísimos enclaves 100 % residenciales, el POT ordena frentes activos de cara a los espacios públicos: es decir que el límite entre el suelo privado y el territorio de todos no puede estar mediado por muros y rejas, como ocurre hoy.

Además, los proyectos en tratamiento de renovación urbana cuyo uso principal sea residencial y que se desarrollen en englobes completos de manzana o mediante planes parciales deberán destinar como mínimo el 8 % del área de construcción base para el cálculo de obligaciones a otros usos permitidos en el Área de Actividad (artículo 305). Esto con el fin de que los proyectos ofrezcan diferentes usos y frentes activos contra el espacio público y no generen conjuntos cerrados entre rejas, de solo viviendas sin los servicios que estas requieren en su ámbito más próximo.

En tercer lugar, el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 reconoce que hay una ciudad central relativamente bien servida y próxima a equipamientos y amenidades urbanas, y otra periférica, muy deficitaria en aquellos servicios que bogotanos y bogotanas requieren en su vida cotidiana para desarrollar una vida plena, ejercer una ciudadanía corresponsable y sentirse parte —y no excluidos— del conjunto social. Y para resolverlo y facilitar la solidaridad entre las áreas deficitarias y las no deficitarias, el POT creó herramientas normativas para operar el reequilibrio de la ciudad: mecanismos para transferir las cargas urbanísticas que aparecen a causa del desarrollo inmobiliario en las zonas mejor servidas de la ciudad hacia las zonas deficitarias, para así habilitar la generación de equipamientos y espacio público donde más lo necesitamos.

> **“En cualquier tratamiento y salvo en aquellos poquísimos enclaves 100 % residenciales, el POT ordena frentes activos de cara a los espacios públicos: es decir que el límite entre el suelo privado y el territorio de todos no puede estar mediado por muros y rejas, como ocurre hoy”.**

En junio del 2023, María Isabel Morelo recibió una vivienda de interés prioritario (VIP) gracias a la gestión de la Alcaldía Mayor, a través de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RenoBo), que habilitó en Usme 10.112 hectáreas de área urbanizable para el desarrollo de vivienda social de calidad.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

También establecen incentivos para la producción de vivienda social cerca de las estaciones de transporte de alta y media capacidad y de los centros de empleo existentes, donde el mercado no las produce espontáneamente debido al alto costo del suelo. Para ello se delimitaron las Áreas de Actividad Estructurantes Receptoras de Vivienda de Interés Social y Prioritario, con estímulos para los proyectos que concreten en sitio la edificabilidad destinada para VIP/VIS, derivada de la obligación en tratamiento de consolidación o de renovación urbana: esta no será objeto del cumplimiento del resto de obligaciones urbanísticas (artículo 322).

También se crearon incentivos para la generación de empleos formales en los lugares en que necesitamos que se produzcan, es decir, cerca de las estaciones de transporte de alta y media capacidad en las zonas periféricas de la ciudad, donde están las mayores densidades poblacionales y

El Humedal La Vaca, en Patio Bonito, parte de una antigua laguna muisca gobernada por el cacique Techovita, es un reservorio de agua, plantas y animales protegido por la comunidad.
Foto: Secretaría de Desarrollo Económico.

donde las relaciones laborales formales son prácticamente inexistentes. Para ello se delimitaron las Áreas de Actividad Estructurantes receptoras de Actividades Económicas, con estímulos para proyectos que destinen más del 70 % del área construida en usos no residenciales: estos no deberán cumplir con la obligación de VIS (artículo 240).

En cuarto lugar, con el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 se promueven mejores condiciones de vivienda digna para los hogares más vulnerables de Bogotá, al exigir que el área mínima habitable de dichas viviendas de interés social y prioritario sea de 42 metros cuadrados para efectos de acreditar el cumplimiento de la obligación de VIP y VIS que establece el POT en todos los tratamientos urbanísticos, y para acceder al incentivo de descuento de cargas urbanísticas y mayor edificabilidad en tratamiento de desarrollo (artículo 384).

En quinto lugar, con el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 se protege el suelo de vocación económica, con el fin de promover la reactivación económica, el progreso del empleo formal y la competitividad del aparato productivo bogotano, condicionando el desarrollo de proyectos residenciales en Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. En efecto, los proyectos que se lleven a cabo bajo las condiciones de los tratamientos de consolidación y renovación urbana en Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos solo podrán desarrollar usos residenciales de forma complementaria a usos dotacionales o industriales principales y por medio de la compra de derechos de construcción (artículo 243). Así, se busca evitar la expulsión de la industria bogotana por cuenta de los procesos especulativos sobre el valor del suelo y promover la consolidación de los clústeres médicos, hospitalarios, educativos, entre otros, importantes para la competitividad de la economía bogotana.

En sexto lugar, damos pie a la posibilidad de consolidar las múltiples identidades de Bogotá con medidas audaces que protegen los sectores de aglomeración de los oficios tradicionales, artesanales y de industrias creativas, abriendo la oportunidad de proteger no solo los edificios, sino los paisajes urbanos y rurales, así como las manifestaciones culturales que se expresan y tienen lugar en el territorio bogotano.

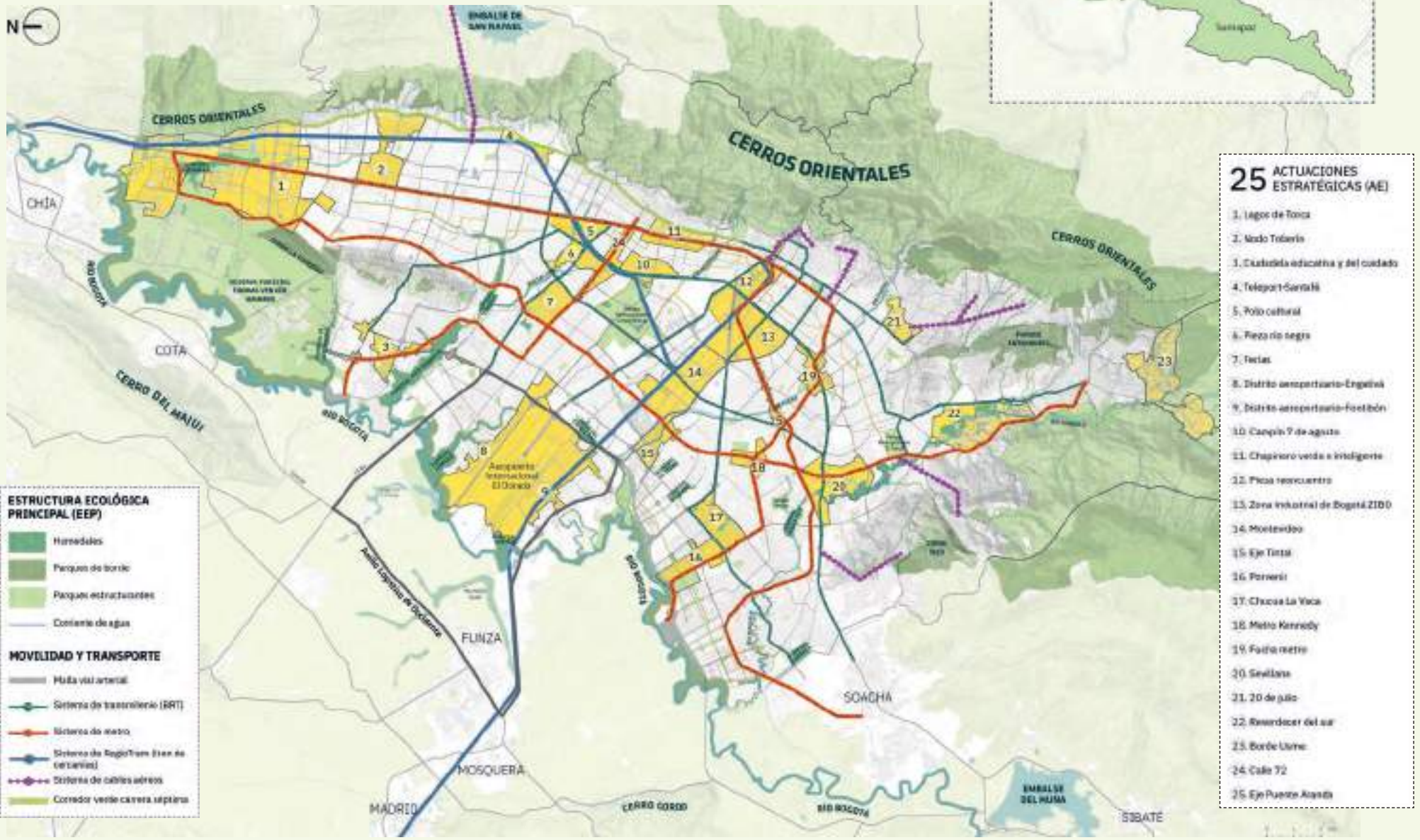
De esta manera, cuando existan usos artesanales, creativos y culturales en los polígonos de protección de producción artesanal e industrias creativas y culturales del mapa de Áreas de Actividad, y en particular en aquellos barrios de Bogotá que concentran saberes y oficios tradicionales —los muebleros del 12 de Octubre, los zapateros del Restrepo, los vivanderos del 7 de Agosto, entre otros—, los proyectos deberán restituir dichos usos en el primer piso en relación directa con el espacio público (artículo 243).

De este modo, en el futuro no solo los barrios serán vitales, sino también los patrimonios locales, urbanos, rurales y naturales. Y no lo serán por decisiones tomadas desde un escritorio, sino porque la ciudadanía los reconoce como patrimonios propios y nos ha pedido que les aseguremos larga vida, pues de ello depende su posibilidad de identificarse con el territorio, de habitarlo corresponsablemente y de sentirse parte de esta compleja sociedad en construcción.

Finalmente, con relación a las Áreas de Actividad, el POT prevé una política de protección de moradores y unidades productivas que se debe aplicar en todos los tratamientos que se refieren a la ciudad construida, en proyectos que engloben parcial o totalmente una manzana (artículo 370). Además, también establece obligaciones para garantizar la permanencia de moradores y/o restablecimiento de sus condiciones originales (artículo 375); obligaciones



Actuaciones Estratégicas. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



“El POT Bogotá Reverdece 2022-2035 identifica 25 actuaciones estratégicas a lo largo y ancho de toda la ciudad, con diversas vocaciones según las necesidades y realidades de cada territorio. Serán piezas ejemplares de construcción de ciudad y en que la iniciativa de las grandes transformaciones urbanas vuelve a ser pública”.

transitorias respecto de propietarios de viviendas y de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto (artículo 376), e incentivos para la vinculación de moradores y de actividades productivas en el marco de instrumentos de planeación (artículo 377). El desarrollo de la ciudad por medio del POT Bogotá Reverdece 2022-2035 no será sinónimo de expulsión ni de gentrificación, sino de protección y conservación de los moradores residenciales o productivos, a quienes se les debe ofrecer y garantizar la misma cantidad de área y tipo de uso en el nuevo proyecto de renovación o revitalización urbana que se desarrolle.

Las Actuaciones Estratégicas

Las Actuaciones Estratégicas (AE) son territorios de la ciudad que concentran grandes inversiones públicas programadas en el POT y en las cuales el Distrito está llamado a desempeñar un papel protagónico, no solo en la definición concreta de los proyectos que se llevarán a cabo ahí, sino también en los procesos de participación y co-construcción ciudadana que el mismo POT prescribe para su formulación y desarrollo. Su planeación, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la Administración Distrital, del sector privado y la comunidad.

El POT Bogotá Reverdece 2022-2035 identifica 25 AE a lo largo y ancho de toda la ciudad, con diversas vocaciones según las necesidades y realidades de cada territorio. Las AE serán piezas ejemplares de construcción de ciudad y en que la iniciativa de las grandes transformaciones urbanas vuelve a ser pública.

Para esto, en cada AE habrá un Operador Urbano Público a cargo, que será el responsable de ejecutarla en sus componentes de urbanización, reurbanización y construcción; explotación de servicios públicos de carácter industrial o comercial; aprovechamiento económico de las infraestructuras, estructuras, espacios públicos y bienes inmuebles a su cargo; y cualquier otra actividad de interés general en el ámbito del referido instrumento.

Además, el Operador Urbano Público deberá garantizar: la elaboración de todos los estudios y diseños que sean necesarios para su ejecución oportuna e integral; la gestión social necesaria y el cumplimiento de la Política de Protección de Moradores y Unidades Productivas definida por el POT; la adquisición predial necesaria, por etapas que garanticen el traslado de obligaciones urbanísticas a las zonas definidas como receptoras y una gestión predial e inmobiliaria que incorpore soluciones temporales o de urbanismo táctico para limitar las externalidades negativas del proyecto y evitar el deterioro prolongado del ámbito de la AE y las UPL donde se

Transformar de manera positiva la vida de los ciudadanos es el desafío de los gobiernos. Las Actuaciones Estratégicas del POT son justamente una herramienta para ello, porque concentran grandes inversiones públicas que han surgido en cocreación con la comunidad. Este es el caso de la Ciudadela Educativa y del Cuidado que se proyecta en Suba. Imagen de cómo se verá el desarrollo, debajo pasará la Segunda Línea del Metro subterránea que inicia en Chapinero y finaliza en Suba.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

“La Administración Distrital le ofrece a la ciudad las herramientas necesarias para resolver a largo plazo los desequilibrios territoriales, incentivando y definiendo cómo y dónde desarrollar el suelo”.

localice por los impactos de la gestión predial y demolición eventual de inmuebles.

Así mismo, el Operador Urbano Público deberá buscar la mejora progresiva de los indicadores urbanos sociales y ambientales del ámbito de la AE y las UPL donde se ubique; y, con el concurso de sus eventuales socios públicos y privados, garantizará la información permanente sobre la ejecución del instrumento en sus diferentes componentes y, en particular, sobre las formas de vinculación de propietarios, moradores y unidades productivas a dichos proyectos. También deberá asegurar la entrega oportuna de las infraestructuras, estructuras, espacios públicos y bienes inmuebles que deban recibir otras entidades distritales, en cumplimiento de las directrices para la conformación de lo público y de las condiciones de recibo que hubieran sido acordadas en los actos de adopción del instrumento.

“Uno siempre sueña con transformar Bogotá, con cambiarla por completo para tener una mejor calidad de vida. Y la realidad es que Bogotá no necesita eso. La ciudad tiene una cantidad de zonas con un potencial impresionante y orgánico que necesita ser explorado. Lo que yo sueño en realidad es que se descubra y se democratice la ciudad para que sea más accesible, para que se aproveche más todo lo que ya tenemos” (María Paula Granados, habitante de Fontibón, sobre las posibilidades que florecen en las diversas AE).

Además de Lagos de Torca y Borde Usme, que son las dos AE a través de las cuales Bogotá, de forma ordenada, terminará de crecer, y de aquellas actuaciones estratégicas orientadas por el transporte sostenible para optimizar el uso del suelo —Sevillana, Eje Puente Aranda, Metro Fucha, Pieza Rionegro, Ferias, Calle 72, Metro Kennedy, 20 de Julio, Polo Cultural y Porvenir—, es importante destacar también el rol dinamizador de las demás AE.

Así, se espera el despliegue del Anillo Logístico de Occidente, por medio de las AE Distritos Aeroportuarios (Fontibón y Engativá), Montevideo y Eje Tintal; el desarrollo del Campus de Innovación que conectará a Bogotá-Región con el mundo, con las AE Reencuentro, ZIBO, Chapinero Verde e Inteligente, Teleport-Santafé y Campín-7 de Agosto.

Y, finalmente, las cuatro AE de la desconcentración de Bogotá en sus periferias, gracias a nuevas centralidades: Reverdecer del Sur —el corazón del sector suroriental de la ciudad—, Chucua La Vaca —el corazón del sector suroccidental de la ciudad—, Ciudadela Educativa y del Cuidado de Suba —el corazón del sector noroccidental de la ciudad— y Nodo Toberín —el corazón del norte de la ciudad—.

El reto: reequilibrar a Bogotá

Las bogotanas y bogotanos no podemos seguir gastando más de dos horas de nuestro tiempo, día tras día, entre nuestros hogares y nuestros lugares de estudio, trabajo y ocio. Junto con un sistema de transporte multimodal y descarbonizado, necesitamos también una ciudad que resuelva sus profundos desequilibrios territoriales y avance



“Tenemos la esperanza de amanecer en el 2035 en una Bogotá que no esté a dos horas de Bogotá, y que sea más equilibrada y equitativa territorialmente, más justa socialmente y más reverdecida sosteniblemente”.

hacia la convergencia de la calidad de vida en los diversos territorios, y que ofrezca a sus ciudadanos la posibilidad de acceder a los empleos, equipamientos y espacios públicos de calidad, en viajes que no superen los quince minutos caminando o en bicicleta, o los treinta minutos en transporte público.

Para lograr esta titánica tarea, la Administración Distrital, por medio del POT Bogotá Reverdece 2022-2035, le ofrece a la ciudad las herramientas necesarias para resolver a largo plazo tales desequilibrios territoriales, incentivando y definiendo cómo y dónde desarrollar el suelo, al tiempo que se protege la EEP; fomentando la mezcla de los diversos usos del suelo y evitando procesos de gentrificación; y convirtiendo al Distrito en un actor clave en las grandes transformaciones urbanas, para construir piezas ejemplares de ciudad que serán nuevos polos de desarrollo urbano, económico y social para Bogotá.

Tenemos la esperanza de amanecer en el 2035 en una Bogotá que no esté a dos horas de Bogotá, y que sea más equilibrada y equitativa territorialmente, más justa socialmente y más reverdecida sostenibleme**nte.**

El POT y la Región Metropolitana: juntos somos más

Para la administración distrital ha sido un reto y un gran logro la consolidación de un esquema asociativo que nos permita construir confianza y tener reglas claras para trabajar juntos en la escala metropolitana, que como fenómeno es una realidad que por décadas tuvimos que enfrentar de forma separada. La Región Metropolitana entró en vigencia el pasado diciembre del 2022, con dos entidades territoriales asociadas, la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Departamento de Cundinamarca[5]. (Ver Transformación 4. Mejorar la gobernanza de los asuntos metropolitanos: la Región Metropolitana es un hecho).

Su creación estuvo precedida por la modificación del artículo 325 de la Constitución Política a través del Acto Legislativo 02 del 22 de julio del 2020, norma con la cual se creó la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.

Reconocemos que el proceso de metropolización de Bogotá y Cundinamarca es una realidad que nos acompaña y que históricamente ha tenido un fuerte debate para ser institucionalizado, por esta razón, se configuró como prioridad en el Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” por medio del “Propósito 5: Construir Bogotá-Región con gobierno

[5] El Distrito Capital cumplió el procedimiento dispuesto para el ingreso de los entes territoriales a través del Acuerdo Distrital 858 del 2022 y entró a formar parte de este nuevo esquema asociativo. En el mismo sentido lo hizo la Gobernación de Cundinamarca, autorizándose su ingreso a la Región Metropolitana por medio de la Ordenanza Departamental 083 del 2022.

abierto, transparente y ciudadanía consciente", para promover procesos de integración y ordenamiento territorial en la Bogotá-Región, sostenibles social, económica, ambiental e institucionalmente.

Con el objetivo de consolidar el desarrollo sostenible de la ciudad y la región, las bases del PDD indicaron que es preciso no solo fomentar y fortalecer las alianzas entre actores del entorno territorial, sino que, además, la ciudad hacia adentro deberá rearmar el modelo con el cual se gobierna y se entiende con la ciudadanía.

El Plan de Desarrollo proyectó la integración de Bogotá con la región a través de la creación de la figura de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y de un POT con visión regional de la Estructura Ecológica Principal (EEP) como ordenadora del territorio, así como un sistema multimodal de movilidad basado en una red de metro regional, acorde con las proyecciones demográficas del censo del 2018 para Bogotá y la región.

Para esta administración es fundamental el desarrollo de la región, por eso en el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 nos acercamos a esta visión regional a través de la apuesta de conectividad regional más ambiciosa que hemos tenido, con cinco líneas de Metro, dos Regiotram y siete cables, entre otros. Este POT también impactará a la Ciudad-Región, pues las relaciones funcionales de Bogotá con sus municipios aledaños hacen que el crecimiento económico de la capital redunde en las economías de los municipios vecinos y a su vez en el total nacional.

Esperamos poder consolidar un territorio metropolitano donde sea prioridad el cuidado, donde la ciudadanía tenga y reconozca altos niveles de bienestar a partir de la proximidad de los servicios y los equipamientos que atiendan sus necesidades cotidianas, pueda acceder a ellos con facilidad y transportarse cuando sea necesario en forma eficiente y sostenible. Una metrópolis inclusiva y conectada que reconozca como su principal objetivo el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes.

Durante muchos años esta región ha crecido impulsando el desarrollo económico del país en ausencia de acciones conjuntas entre las entidades territoriales, ahora tenemos la oportunidad de integrarnos para potencializar esta aglomeración y planear un territorio ordenado, equilibrado, equitativo y sostenible, reconociendo las vocaciones productivas y brindando mejor conectividad a quienes conmutan con frecuencia por motivos de estudio o trabajo.

Por varias generaciones hemos presenciado la transformación del territorio regional debido al crecimiento poblacional, incluyendo población de todo el país y migrantes externos en busca de oportunidades derivadas de los servicios de calidad y la dinámica económica que se ha generado entre la capital del país y los municipios de Cundinamarca, incrementando la intensidad de las relaciones funcionales cotidianas entre los entes territoriales.

La configuración de esta escala metropolitana y las externalidades, tanto positivas como negativas de esas relaciones, merecen un abordaje y tratamiento especiales que hoy son posibles gracias a que contamos con la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, para planear y concertar la distribución de los usos y capacidades del territorio de modo que se transmitan los mensajes adecuados a la sociedad y al mercado, priorizando la protección de los ecosistemas que garantizan la vida de todos, identificando las vocaciones y posibilidades de desarrollo sostenible y equitativo, y diseñando un sistema de movilidad, servicios públicos y del cuidado que cumpla criterios de equilibrio con desconcentración de actividades y servicios.

Avances de la Secretaría de Planeación en la implementación de las innovaciones contenidas en el POT Bogotá Reverdece

Hemos hecho una apuesta decidida por reglamentar temas principales que son de interés para concretar el Modelo de Ocupación Territorial y el desarrollo de los objetivos dispuestos en el POT, sobre los cuales hay avances significativos:

1. La definición de los proyectos de la escala de proximidad, que se ve reflejada en reglamentaciones como actuaciones urbanas integrales, de las cuales hemos expedido directrices para la definición de lo público de cinco de ellas (resoluciones 289, 074, 307 y 958 del 2023) y en las 33 Unidades de Planeamiento Local, que fueron publicadas para observaciones de toda la ciudadanía como regalo para el cumpleaños de Bogotá y finalmente adoptadas con amplia participación de la ciudadanía.

2. La definición de Planes Maestros que orientan las intervenciones referentes de movilidad, hábitat, servicios públicos y sistema de cuidado también se adoptaron; en estos temas se ha logrado también la expedición del Decreto 203 del 2022 que regula el dimensionamiento de las Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECAS) y las resoluciones del sector hábitat 940 del 2022, referida a obligaciones de cumplimiento relacionadas con la vivienda de interés social (VIS) y la vivienda de interés prioritario (VIP); del sector movilidad, la resolución 132490 del 2023, Estudios de movilidad para la mitigación de impactos MU33, y las resoluciones de estándares de calidad espacial expedidas por todos los sectores asociadas a los servicios sociales y del cuidado.

Se prevé, además, definir las estrategias para garantizar la protección a moradores en los diferentes procesos de desarrollo urbano que se adoptaron en la respectiva reglamentación mediante un decreto liderado por el sector hábitat.

3. Los procedimientos e instrumentos que permiten garantizar la aplicación de la gestión y financiación del desarrollo urbano, así como la aplicación de la norma por parte de curadores y constructores tales como: pago de obligaciones (Decreto 520 del 2022), manual de normas comunes (Decreto 603 del 2022), vivienda colectiva y soluciones habitacionales con servicios (Decreto 122 del 2023), legalización urbanística (Decreto 165 del 2023), reporte de información de curadores (Decreto 598 del 2022) y también la transferencia de los derechos de construcción que permita también concretar la adquisición de suelo para nuestra Estructura Ecológica Principal (EEP).

4. Los temas relacionados con las necesidades de reglamentación para hacer que Bogotá reverdezca y para que se concreten acciones decididas de desarrollo urbano sosteni-



⇦ Las secretarias de Hábitat, Nadya Milena Rangel; de Planeación, María Mercedes Jaramillo, y de Ambiente, Carolina Urrutia, con la alcaldesa Claudia López durante la presentación del POT el 10 de septiembre del 2021.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

ble, tales como el *Manual de espacio público* (Decreto 263 del 2023), los mecanismos para generación y transformación del espacio público (Decreto 072 del 2023), la expedición del sector ambiente de la Resolución 05531 del 2022 sobre implementación de los bosques urbanos, la Resolución 765 de 2023 sobre cierre minero y habilitación de áreas afectadas por minería y, por último, en un esfuerzo conjunto entre la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), la Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT) y la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), la reglamentación sobre ecourbanismo y construcción sostenible.


Promoción 2022
SISTEMA
CUIDADO

2.1

Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado: cómo transformar una ciudad para las mujeres

Todos los días 1,2 millones de bogotanas se levantan para hacer trabajos de cuidado no remunerados: para ellas creamos e institucionalizamos el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, que en adelante serán uno de los ejes articuladores de la planeación urbana en la ciudad.

Garantizar el derecho a la educación de las mujeres en lugares cercanos a sus hogares cierra brechas y les brinda oportunidades y tiempo para ellas.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



Textos:

Diana Rodríguez Franco

Secretaria Distrital de la Mujer

“Ahí aprendí a cuidarme, a valorarme, a ahorrar, a vender mi producto”: dice María Jimena Arévalo, cuidadora de un adulto mayor con discapacidad y un bebé, sobre los servicios de la primera Manzana del Cuidado, en Manitas, localidad de Ciudad Bolívar.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Son las cuatro de la mañana. Los cerros orientales despliegan un diminuto halo de luz que alerta a una bogotana: ya no hay tregua, un día vertiginoso se acerca. Aún no suena el despertador, pero hace más de media hora está despierta dando vueltas en la cama. El tiempo apremia y no puede darse el lujo de pensar en qué preparar de desayuno, o en los ingredientes que faltan para completar el almuerzo que adelantó desde ayer para ganarle tiempo a la madrugada. Se acuerda también de que hoy tiene que ir hasta el norte para reclamar los medicamentos de su esposo, quien desde hace dos años no puede caminar. Suena la alarma y, antes de que pase un segundo más, María sale de la cama corriendo a la cocina.

Mientras prepara el desayuno sigue pensando que ayer, entre los múltiples quehaceres del hogar, no tuvo tiempo de lavarle los tenis a su hija menor. Quisiera multiplicar las horas. Acaba de amanecer y ya siente que lleva la mitad del día. Corre con pasos ágiles para llevarla al colegio, pues antes del mediodía debe pagar los recibos, llevar a su mamá al médico y recoger los resultados de los exámenes de su hermana, que está embarazada. Mira el diminuto reloj que le regaló su esposo en el último cumpleaños y confirma con angustia que transcurrirán más de seis horas entre los buses, la caminada y las filas.

Esa mujer se puede llamar Carmen Elisa Benavides, Omaira Rodríguez o Marisol Campos. Su situación se repite a diario en muchos hogares. Seguro le sonó familiar. Piense en su mamá, en su abuela o en la persona que en este momento está cuidando a las niñas, los niños o las personas mayores. Como ellas, en Bogotá hay 1,2 millones de mujeres que dedican su vida a hacer trabajos domésticos y de cuidado no remunerados. Es decir, pasan en promedio seis horas al día lavando, cocinando, limpiando, haciendo filas para autorizar o reclamar medicamentos, ordenando citas médicas y cuidando a sus seres queridos sin pago, descanso, ni reconocimiento.


¡CUIDAMOS A LAS QUE NOS CUIDAN!
¡Estás en la Manzana del Cuidado de Ciudad Bolívar!
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SUPERCAD
MANITA



“Sabemos que para reducir la sobrecarga de cuidado que enfrentan las mujeres no basta con brindarles servicios a ellas y a quienes cuidan: necesitamos transformar la cultura para que la sociedad asuma su responsabilidad en la distribución equitativa de los trabajos de cuidado”.

Según la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo (ENUT) 2017, nueve de cada diez mujeres realizan trabajos de cuidado no remunerado en Bogotá, mientras que solo seis de cada diez hombres lo hacen. La participación desproporcionada de las mujeres en este tipo de actividades se refleja en la participación por horas de las mujeres en estas actividades, que es de tres horas y once minutos adicionales al tiempo que destinan los hombres (cinco horas y treinta minutos vs. dos horas y diecinueve minutos)[1]. Según la ENUT, el 30 % de las mujeres de Bogotá hacen trabajos de cuidado no remunerados como actividad principal. De ellas, el 70 % tiene como máximo nivel educativo el bachillerato, el 21 % tiene enfermedades crónicas diagnosticadas y el 33 % no tiene tiempo libre[1].

Esta sobrecarga de cuidado ha derivado en una profunda pobreza de tiempo e ingresos de las mujeres, con impactos muy negativos a lo largo de sus vidas. Muchas han tenido que abandonar sus estudios, viven sin tiempo para ir al médico, descansar o hacer ejercicio, sufren de enfermedades crónicas de salud mental o física, o no tienen autonomía económica, lo cual está directamente relacionado con riesgos de violencias intrafamiliar o de género.

La Alcaldía Mayor de Bogotá lleva veinte años ampliando y mejorando la institucionalidad (pasamos de tener proyectos para mujeres, a tener una consejería y finalmente una Secretaría de la Mujer) y los servicios para ampliar la participación social y política de las mujeres (las Casas de Igualdad de Oportunidades, por ejemplo), y para atender las violencias que las afectan (la Línea Púrpura y las Casas de Justicia). Pero no había adoptado un enfoque de cuidado y de superación de los factores estructurales que limitan la vida de las mujeres, especialmente de las más vulnerables como las mujeres cuidadoras. La extraordinaria infraestructura social que ha construido la Alcaldía a lo largo de las últimas tres décadas (jardines, colegios, parques, centros de desarrollo comunitario y cultural, centros felicidad, entre otros) están pensados, diseñados y operados principalmente para los niños, niñas y jóvenes. El lugar de sus madres y cuidadoras eran las gradas y espacios de espera mientras los niños crecían y se divertían. Pero si queremos sacar a las mujeres de la pobreza de tiempo, de ingresos y la afectación de violencias también tenemos que sacarlas de las gradas. Tenemos que pensar cómo ponemos esa misma infraestructura a devolverles tiempo, vida y oportunidades para ellas, para sacarlas del machismo, del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado, del abuso y de la falta de autonomía económica; es decir, de una vida muy limitada en oportunidades y muy expuesta a las violencias[2].

En la administración de Claudia López, la primera mujer alcaldesa en treinta y un años de elección popular de alcaldes, reconocimos que la pobreza de tiempo es una causa estructural de la desigualdad de género y escuchamos a los movimientos sociales de mujeres, que por años habían reclamado un sistema de cuidado.

[1] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) 2017.
[2] DANE, Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) 2017.



Poner a las mujeres y a los jóvenes en primer lugar de la agenda de gobierno fue un objetivo de esta administración. El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado ha sido el pilar para lograrlo, en él confluye el esfuerzo de casi todas las entidades distritales. En la foto, de izq. a der.: Margarita Barraquer, secretaria de Integración Social; Carolina Urrutia, secretaria de Ambiente; Deyanira Ávila, secretaria de Movilidad; Nadia Rangel, secretaria de Hábitat; Óscar Gómez, secretario de Seguridad; Catalina Valencia, secretaria de Cultura; Alfredo Bateman, secretario de Desarrollo Económico; María Mercedes Jaramillo, secretaria de Planeación (2021-2023); Claudia López, alcaldesa de Bogotá; Diana Rodríguez, secretaria de la Mujer, durante la conmemoración del Día de la Mujer, el 8 de marzo de 2023, en la Plaza de Bolívar.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado tiene una oferta de servicios para las niñas, los niños, las personas con discapacidad, las personas mayores y sus cuidadoras.
Foto: Secretaría de Integración Social.

Para saldar la deuda social con las mujeres, las niñas y los niños, las personas mayores y las personas con discapacidad, creamos el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, el primero de una ciudad en América Latina, diseñado con perspectiva de género, pues fue pensando con, por y para las mujeres; para reconocer, reducir y redistribuir la sobrecarga de trabajo doméstico y de cuidado no remunerado que han llevado siempre solas sobre sus vidas. Nueve de cada diez cuidadores son mujeres.

El sistema articula servicios existentes y crea otros nuevos para atender las altas demandas de cuidado de una manera corresponsable entre el gobierno distrital, las comunidades, el sector privado y los demás miembros de los hogares para redistribuir la sobrecarga que llevaban solas las mujeres y balancear la provisión del cuidado, con el fin de devolverles tiempo a las mujeres y a las personas cuidadoras para su desarrollo personal, autocuidado, bienestar, generación de ingresos o participación política.

El sistema atiende tres tipos de poblaciones: a las personas cuidadoras, ofreciéndoles servicios de educación, respiro, formación y capitalización para el trabajo y el emprendimiento, y otras formas de generación de ingresos, con los que les devolvemos las oportunidades que han sacrificado por las cargas de cuidado; simultáneamente, en la misma infraestructura donde les damos esos servicios a ellas, nos encargamos nosotros desde la Alcaldía de cuidar a los niños y niñas menores de trece años y a las personas mayores y con discapacidad que requieren ser cuidados por medio de servicios lúdicos, espacios culturales, recreativos, deportivos y de cuidado, mientras las mujeres usan su nuevo tiempo disponible; y a los hombres y demás miembros de sus familias les ofrecemos talleres de cambio cultural para que también aprendan a cuidar y hacer labores domésticas y asuman su parte de corresponsabilidad.

Sabemos que, para reducir la sobrecarga de cuidado que enfrentan las mujeres, no basta con brindarles servicios a ellas y a quienes cuidan, necesitamos transformar la cultura para que la sociedad asuma su responsabilidad en la distribución equitativa de los trabajos de cuidado. El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado tiene una Estrategia Pedagógica y de Cambio Cultural en la que, con servicios como la Escuela de Cuidado para Hombres, les enseñamos a los hombres y a las familias a cuestionar estereotipos y creencias y a asumir los trabajos de cuidado de manera conjunta. Nuestro lema es “A cuidar se aprende”, como las matemáticas o las ciencias.

En Bogotá somos conscientes de que los trabajos de cuidado son los que sostienen a las familias y a la sociedad. Por

eso, con el sistema reconocemos los trabajos de cuidado y la contribución que hacen quienes los realizan. Les ofrecemos tiempo y servicios a quienes siempre nos han cuidado, mientras cuidamos a quienes ellas cuidan, para que efectivamente puedan dedicarse sin culpa a su bienestar, formación o generación de ingresos y, a su vez, impulsamos el cambio cultural con los hombres y las familias. Por ejemplo, ahora una mujer puede tener tiempo para terminar su bachillerato, ir oportunamente al ginecólogo o aprender a montar bicicleta, porque, al mismo tiempo y en el mismo lugar, cuidamos a su hija en espacios de juego o lectura, atendemos a su hermana con discapacidad y a su mamá en clases especializadas de natación y gimnasio, y además puede dejar su ropa lavando gratuitamente en una lavandería comunitaria, pública y gratuita, gracias a la vinculación corresponsable y generosa de empresas distritales como Vanti.

"Para mí es una bendición tener una Manzana del Cuidado cerca de mi hogar, desde que la abrieron aquí en San Cristóbal Juan Rey, mi hija y yo la aprovechamos al máximo. Me encanta ir porque ahí, en el Arte de Cuidarte, cuidan a mi bebé mientras yo tengo tiempo para hacer aeróbicos y actividad física. En la Manzana del Cuidado las dos hemos aprendido, a ella le han enseñado muchas cosas que no ha logrado aprender en su entorno por su mediana discapacidad y aquí puede integrarse y socializar con más niños. Y lo mejor es que lo tenemos al lado de la casa", cuenta Alyed Puentes, cuidadora de su hija con discapacidad, habitante de la localidad de San Cristóbal.

Avanzar en atender las demandas de quienes han sido discriminadas históricamente, no solo por los estereotipos de género, sino por el rol de cuidado que han asumido con altos costos en el ejercicio pleno de sus derechos, contribuye a garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas para reducir la desigualdad.

> **"El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, tiene una Estrategia Pedagógica y de Cambio Cultural en la que, con servicios como la Escuela de Cuidado para Hombres, les enseñamos a los hombres y a las familias a cuestionar estereotipos y creencias y a asumir los trabajos de cuidado de manera conjunta".**

Pero no bastaba con tener un Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado operando. Necesitábamos convertir el territorio en un espacio que cuide a quienes cuidan y que atienda las necesidades de sus familias. Por ello, fuimos un paso más allá y afrontamos el reto de pensar, planear y ordenar una ciudad que brindara recreación, descanso, cultura, educación, salud y generación de ingresos a la ciudadanía, para que se equilibraran las cargas de cuidado.

Durante años las ciudades se han ordenado según criterios de movilidad, productividad y desarrollo inmobiliario. Entre otras razones, porque han sido planeadas y pensadas por y para los hombres. Los estudios de urbanismo feminista, que crearon el concepto de "ciudades cuidadoras"[3], señalan que las ciudades se han planificado y construido a partir de la división sexual del trabajo, dejando de lado la experiencia de vida, las motivaciones y las necesidades de las mujeres

[3] "La ciudad cuidadora hace énfasis en la escala de barrio, en la existencia de una red de espacios, equipamientos y sistemas de movilidad, que son de proximidad, que facilitan la vida cotidiana de las personas y que están distribuidos de manera homogénea por toda la ciudad", Blanca Valdivia en, "La ciudad cuidadora que cuida el medio ambiente" (*Crítica Urbana*, n.º 17, marzo del 2021).

Disfrutar de clases de yoga o nadar en la piscina mientras los niños están en actividades que los divierten son las posibilidades que ahora tienen las cuidadoras de Bogotá.
Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.









[4] Col·lectiu Punt 6. *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (Barcelona: Virus Editorial, 2019).
[5] Adriana Ciocoletto y Col·lectiu Punt 6. *Espacios para la vida cotidiana* (Barcelona: Editorial Comanegra, 2014).

como habitantes y ciudadanas en las agendas del territorio. Esta situación ha generado que quienes se dedican a hacer trabajos de cuidado, en su mayoría mujeres, queden relegadas a los espacios privados —los hogares—, y se les niegue el derecho al goce y disfrute de los espacios públicos[4].

Bogotá no es la excepción. Si la planificación urbana hubiera tenido en cuenta las necesidades de cuidadoras como Carmen Elisa, Marisol y Omaira, ellas no tendrían que preocuparse por la cantidad de horas y recursos que gastan mientras se mueven por la ciudad para cuidar a sus seres queridos.

El cuidado como enfoque ordenador del territorio

Con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) damos un salto histórico para ordenar la ciudad integrando criterios ambientales, patrimoniales, de movilidad, seguridad y productividad, y sumamos el cuidado como un eje estructural en la planeación urbana. Incluir el enfoque de cuidado (artículo 4, literal 9) en un POT significa pensar en cómo atender, desde la infraestructura y el territorio, las necesidades de cuidado, salud, educación, recreación, cultura y generación de ingresos de las personas. Para hacerlo, el POT distribuye equitativamente los equipamientos en los que se brindan los servicios que cotidianamente necesita la ciudadanía para que estén próximos entre ellos y cerca de las viviendas.

Tener un enfoque de cuidado en el POT responde a las demandas del urbanismo feminista y reconoce que hombres y mujeres se mueven de manera distinta en la ciudad. Las mujeres, por ser a quienes históricamente se les han asignado los trabajos de cuidado, realizan todos los días viajes y circuitos poligonales[5]. Van del jardín al mercado, al médico, al colegio, a la casa. Esa forma de moverse por la ciudad está determinada por la planeación urbana



Las mujeres destinan, en promedio, una hora y siete minutos al día para lavar, planchar y organizar la ropa; con las lavanderías comunitarias, las relevamos de este trabajo.
Foto: Secretaría de Integración Social.

> **“Las Manzanas del Cuidado son áreas acotadas que agrupan diversas infraestructuras para brindar servicios de manera simultánea y articulada a las personas cuidadoras, a quienes ellas cuidan y a sus familias”.**



María Isabel González Zúñiga tiene 83 años y es pionera en la Manzana del Cuidado de Santa Fe donde participa en actividades como yoga, danza y Escuela de la Bici.
Foto: Secretaría de Integración Social.

actual: la infraestructura en la que se brindan los servicios está segregada y dispersa.

Para atender las necesidades cotidianas y reducir los tiempos de desplazamiento, el enfoque del cuidado exige tener infraestructura más próxima y accesible. Eso se garantiza con la Estructura Funcional y del Cuidado (artículo 88) que, junto con las otras tres estructuras del POT[6], dan las pautas para ordenar la ciudad. En últimas, adoptar el enfoque de cuidado cambia la segregación y la dispersión por la proximidad y la accesibilidad.

La proximidad se logra gracias a las Unidades de Planeamiento Local (UPL), que acercan y conectan lo existente, no necesariamente construyendo. Garantizar equipamientos y servicios de cuidado en cada UPL al nivel más próximo a la ciudadanía fue el reto y el logro, que se suman a los equipamientos de seguridad y justicia, a la malla vial local e intermedia, a un espacio público funcional por habitante y también a la dinámica comercial local.

La solución en el territorio: las Manzanas del Cuidado

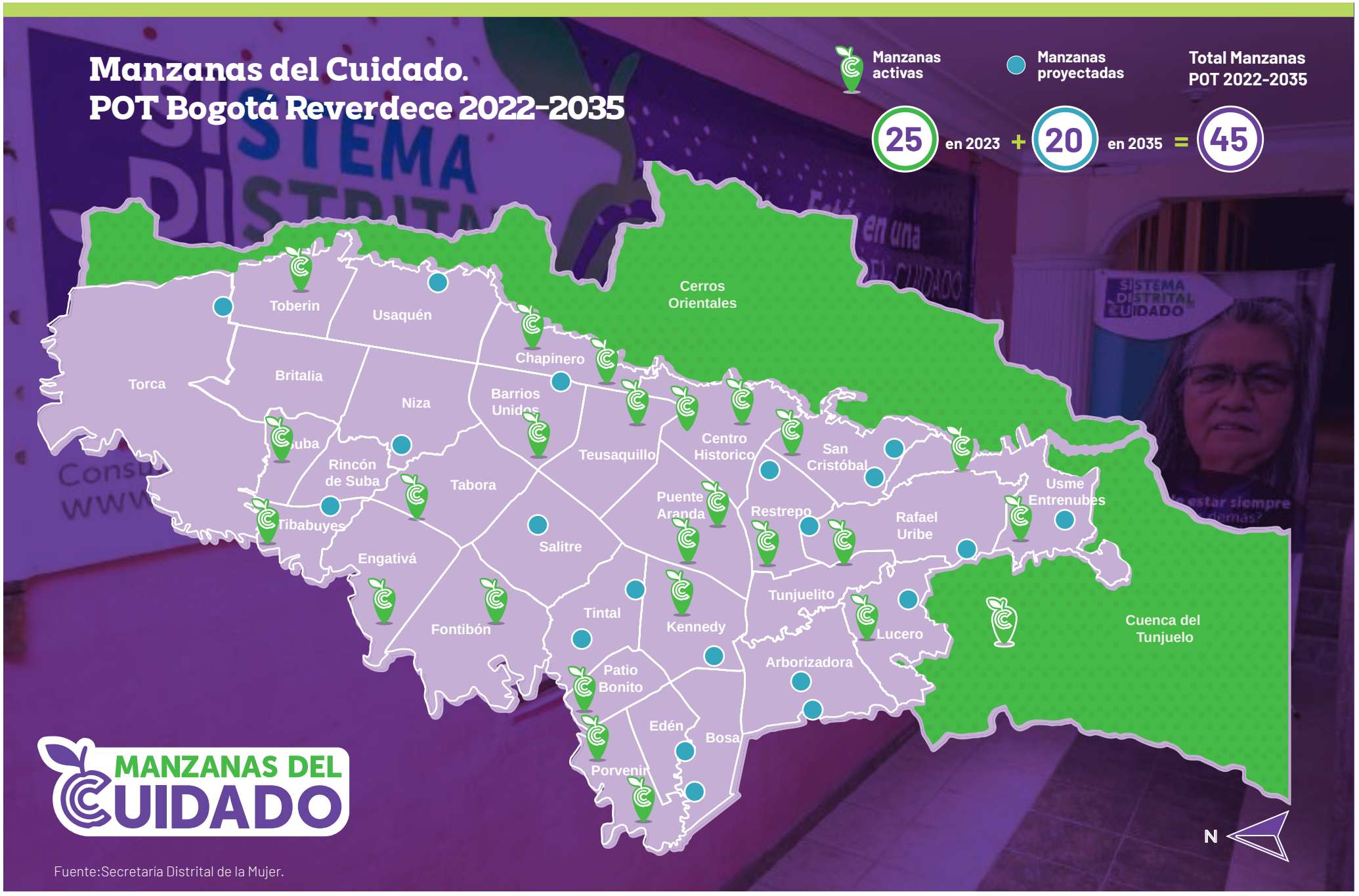
La forma de garantizar servicios próximos y accesibles que atiendan las necesidades cotidianas fue llevando a la escala del barrio el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, y construyendo más infraestructura de salud, educación, cultura, cuidado y recreación. En el territorio, el Sistema opera principalmente por medio de las Manzanas del Cuidado[7]. Son áreas acotadas que agrupan diversas infraestructuras para brindar servicios de manera simultánea y articulada a las personas cuidadoras, a quienes ellas cuidan y a sus familias.

Cada manzana tiene un equipamiento ancla, por ejemplo un Centro de Desarrollo Comunitario, en donde se brindan la mayoría de los servicios y es el punto de llegada de la ciudadanía. Ese equipamiento ancla está articulado con otras infraestructuras: un colegio, un jardín infantil, un parque, un centro de salud, un centro de atención para personas mayores y personas con discapacidad. La manzana permite que todos los servicios sean accesibles en un tiempo máximo de veinte minutos caminando, superando así las barreras de tiempo y la disyuntiva que enfrentan las mujeres de asistir o no a servicios para ellas o para quienes ellas cuidan.

En las Manzanas del Cuidado las personas cuidadoras pueden, de manera gratuita, estudiar, desarrollar habilidades de emprendimiento, descansar, ejercitarse, recibir orientación

[6] El artículo 6 del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá en el que se establece el Modelo de Ocupación Territorial establece cuatro Estructuras Territoriales: 1. Ecológica Principal. 2. Integradora de Patrimonios. 3. Funcional y del Cuidado. 4. Socioeconómica, Creativa y de Innovación.

[7] Además de las manzanas, el sistema opera a través de Buses del Cuidado (la versión móvil de las manzanas), que atienden particularmente a las zonas rurales de Bogotá; del programa Asistencia en Casa, que lleva los servicios del sistema a los hogares de las personas que no pueden ir a los buses y a las manzanas, y de otras unidades operativas como colegios, jardines, centros para personas mayores, entre otros, que están repartidas por la ciudad.



Fuente:Secretaría Distrital de la Mujer.

Servicios de salud cercanos a las mujeres: con atención personalizada y enfoque de género. Mientras ellas son atendidas, cuidamos a sus familias.
Foto: Secretaría de Integración Social.



y asesoría jurídica y psicológica, lavar su ropa y la de su familia en lavanderías comunitarias gratuitas, mientras simultáneamente cuidamos a las personas a quienes ellas cuidan. Por ejemplo, Carmen Elisa, Marisol u Omaira pueden terminar su bachillerato o aprender a usar un computador porque tienen tiempo sin sentirse culpables, pues, al mismo tiempo, su familiar con discapacidad participa en una actividad lúdica o sus hijos están jugando y divirtiéndose.

Como nos cuenta María Isabel González Zúñiga, una cuidadora del centro de Bogotá, "tengo 83 años y nunca me imaginé poder montar bicicleta o bailar a esta edad. Ahora puedo hacerlo porque la Manzana del Cuidado me queda cerca de mi casa y no tengo que caminar mucho. Aquí he podido recuperar la movilidad de mi cuerpo, no me pierdo ninguna clase, voy a yoga, zumba, danza árabe y clases de bici", afirma.

En las Manzanas del Cuidado las mujeres y sus familias pueden disfrutar servicios de más de ocho entidades del Distrito. Las Secretarías de la Mujer, Educación, Integración Social; Cultura, Recreación y Deporte, Salud, Ambiente, Desarrollo Económico, Gobierno y Hábitat ofrecen servicios especializados en brindarles oportunidades, relevarlas de la sobrecarga de cuidado y atender sus necesidades más cotidianas.

El POT plantea que en el 2035 Bogotá tenga 45 Manzanas del Cuidado[8]: nuestra administración deja 21 que se inauguraron entre octubre del 2020 y finales del 2023 y otras cuatro que se contrataron y se inaugurarán entre el 2024 y el 2025. Otras 20 se construirán durante la vigencia del POT garantiza la proximidad para satisfacer las necesidades cotidianas. Lograr proximidad en una ciudad que tomó la decisión de no expandirse exige multifuncionalidad del suelo y de las infraestructuras. Esta innovación del POT permite que tanto el suelo como las infraestructuras puedan ser usadas por distintas entidades para brindar los servicios que la ciudadanía necesita.

Por ejemplo, lo que antes era un centro médico en el que únicamente se brindaban servicios de salud ahora también puede coexistir con un servicio de psicólogas y abogadas para dar atención y asesoría a casos de violencia de género. O en un Centro de Desarrollo Comunitario, en el que la ciudadanía encontraba servicios de atención a personas mayores y personas con discapacidad ofrecidos por la Secretaría de Integración Social, ahora, con el criterio de multifuncionalidad, logramos que existan espacios para el cuidado de las niñas y los niños o para la formación de sus cuidadoras propuesta por distintas Secretarías.

Uno de los grandes retos para la puesta en marcha del Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado fue la estructura histórica y arraigada de los servicios sociales de la ciudad, que no concebía nuevas formas de atender a la población y, mucho menos, hacerlo intersectorialmente. Aprovechar los equipamientos existentes como anclas de las Manzanas del Cuidado, para que en estos diferentes entidades del Distrito cuiden a quienes nos cuidan, fue el cuello de botella que se resolvió con el POT.

[8] Meta del Subprograma de Promoción de Áreas de Servicios Sociales para el Cuidado: Decreto 555 del 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá), artículo 568









Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Con los nuevos colegios y jardines infantiles anclados en las Manzanas del Cuidado, lograremos que las mujeres, las niñas y los niños puedan garantizar su derecho a la educación en lugares cercanos a sus hogares. Así estamos cerrando las brechas en el área educativa y contribuyendo a que las mujeres tengan tiempo y oportunidades para ellas.
Con la infraestructura educativa tuvimos en cuenta los retos de la jornada única, que implican profundizar la cobertura educativa con modelos innovadores de programas complementarios. Esto nos lleva a reglamentar la figura de espacios compartidos y el diseño y construcción de colegios que responden a las necesidades actuales y futuras, no solo de los niños, sino de sus madres y cuidadoras o cuidadores.



Fuente: elaboración propia, Equipos Secretaría de la Mujer.

Es así como, por ejemplo, los Centros de Desarrollo Comunitario de la Secretaría de Integración Social, las infraestructuras deportivas del Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) e incluso los Centros del Sistema de Salud Pública se adaptaron para recibir a miles de mujeres cuidadoras y ofrecerles reconocimiento, reducción y redistribución de los trabajos de cuidado. Esto, sin dejar de atender a la población que tradicionalmente se beneficiaba de esos espacios con un solo servicio.

Bajo la nueva visión del POT, la infraestructura social es compatible con otros usos y equipamientos, como centros deportivos, culturales y de recreación, entre otros. Esto propicia infraestructuras compartidas y multifuncionales, que contribuyen a la interculturalidad, que estimulan la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo y que promueven la generación de conocimiento. En suma, el POT propone que la sociedad ejerza su derecho a habitar, transformar, gobernar y disfrutar Bogotá.

Por un lado, priorizamos que los colegios o equipamientos educativos estén cerca de la vivienda o incluso cerca del trabajo de los padres. Por ello el POT permite su localización en cualquier lugar de la ciudad, mejorando la distribución de estas infraestructuras.

En la visión anterior los equipamientos se planeaban sin considerar la interacción natural que tienen con su entorno. En el nuevo POT, las infraestructuras educativas y las Manzanas del Cuidado son nodos de articulación y congregación para las comunidades.

Esta es una verdadera innovación de gestión pública que, además de concretar el Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado operando en el territorio, agrega valor a cada una de las entidades distritales que hacen parte del sistema, pues cualifica los servicios sociales del Distrito y hace efectiva la articulación interinstitucional.



En la Escuela de la Bici muchas mujeres, sin importar la edad, han cumplido su sueño de aprender a montar en bicicleta. Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Las manzanas, además, se ubican según criterios de priorización que garantizan que las personas que más necesitan sus servicios tengan una cerca de sus hogares. Estos criterios, por un lado, integran la demanda de cuidado que hay en cada localidad —que permite saber el porcentaje de personas mayores, con capacidades diferenciales, niñas y niños que hay en la zona—, y, por otro lado, la oferta de cuidado y la presencia de mujeres cuidadoras, dos indicadores que miden, por ejemplo, la cantidad de mujeres que hacen trabajos de cuidado no remunerados y el número de hogares con jefatura femenina. En esta priorización se integraron, además, los niveles de pobreza para saber cuántos hogares con jefatura femenina tienen pobreza multidimensional en cada localidad de Bogotá. Por último, se tiene en cuenta la inversión de presupuestos participativos destinados a proyectos de cuidado y equidad de género.

Fuera de las Manzanas del Cuidado, el POT tiene como meta construir 80 colegios, 24 hospitales, 41 centros de salud, 26 equipamientos culturales y 14 infraestructuras para atender a niñas y niños, personas mayores y personas con discapacidad (artículo 568). Dotar a los barrios de esta infraestructura social hace que los servicios de educación, salud, cultura y cuidado estén próximos y accesibles para garantizar los derechos y satisfacer las necesidades básicas de las personas.

La distribución de equipamientos compensa los desequilibrios en las posibilidades que ofrece el territorio en términos de acceso a empleos dignos y al disfrute democrático, igualitario y con calidad de las infraestructuras y espacios públicos (artículo 2, Estructura Funcional y del Cuidado).

El tejido que se forma entre las Manzanas del Cuidado y la infraestructura nueva y existente de salud, educación, cultura, cuidado y recreación convierte cada una de las UPL[9] —que son las nuevas localidades en las que el POT proyecta la ciudad— en una Red del Cuidado[10]. Con cada UPL abastecida de manera equitativa, próxima y accesible de servicios, Bogotá se convertirá en una ciudad de treinta minutos que reconoce, reduce y redistribuye los trabajos de cuidado, reconoce los distintos modos como las personas habitan y transitan por el territorio, garantiza derechos económicos, sociales y culturales, y salda la deuda social con la ciudadanía, especialmente con las mujeres.

Tener un Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado, anclado en el POT garantiza que nunca más Bogotá se piense solo con criterios de productividad, seguridad o movilidad. Así logramos que quienes más lo necesitan puedan disfrutar plenamente su derecho a la ciudad. El Sistema Distrital de Manzanas del Cuidado fue una demanda de los Movimientos Sociales de Mujeres de Bogotá; la Administración Distrital les respondió, lo implementó, lo ancló al POT y lo convirtió en una ley de ciudad.

Con la sanción del Acuerdo 893 del 2023 aprobado por unanimidad en el Concejo de Bogotá logramos darle continuidad y permanencia al sistema, incluso para las siguientes administraciones, asegurar que no se disminuya el nivel de protección y la garantía de los derechos de las mujeres, ampliar los servicios y consolidar su financiación a mediano y largo plazo.

Estas son decisiones históricas que reconocen las demandas y exigencias de las mujeres en Bogotá; desde ya nos convertimos en una ciudad que cuida y reconoce a quienes por años nos han cuidado y sostenido: las mujeres cuidadoras.

Una Bogotá próxima y cercana: así cuidamos a las que nos cuidan

"A mi hija y a mí, la Manzana del Cuidado nos salvó la vida"

El día que Carmen Elisa Benavides llegó a la Manzana del Cuidado de Manitas en Ciudad Bolívar no se imaginó que su vida cambiaría en la forma en la que lo hizo. Era el 2021 y Carmen

[9] El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá en su artículo 490 define las Unidades de Planeamiento Local como un instrumento de planeación y gestión participativa mediante el cual se concreta el modelo de ocupación territorial a escala local, dando solución a problemáticas y potenciando las oportunidades locales. El POT prevé tres UPL rurales y treinta urbanas, las cuales serán en el futuro las nuevas localidades de la ciudad.

[10] Las redes de cuidado articulan los equipamientos y servicios de cuidado y sociales. Están conformadas principal, pero no exclusivamente, por jardines infantiles, colegios, parques, bibliotecas, centros de desarrollo comunitario, centros de salud, hospitales, casas de igualdad de oportunidades, centros de atención a personas mayores y con discapacidad y Centros Felicidad, agrupados en Manzanas del Cuidado, en UPL, unidades móviles en zonas rurales y urbanas o en equipamientos que, aunque dispersos, operan articuladamente (Plan de Ordenamiento Territorial, artículo 170).



Carmen Elisa Benavides tiene 60 años y anhela terminar el bachillerato. Llegó a la Manzana del Cuidado de Ciudad Bolívar - Manitas buscando atención psicológica y jurídica. Ella es cuidadora de dos personas con discapacidad, su hija y su nieto.
Foto: Aura María Plata, Secretaría Distrital de la Mujer.



Marisol Campos Rosales es cuidadora de su esposo y asiste a la Manzana del Cuidado de Kennedy. Aprendió a nadar, a bailar y ha hecho amigas gracias a las actividades de respiro.
Foto: Aura María Plata, Secretaría Distrital de la Mujer.

estaba viviendo uno de los peores momentos de su vida. En su casa sufría situaciones de violencia y era víctima de abusos, lo que hizo que contemplara la idea de acabar con su vida y la de su hija, Katerine; sin embargo, encontró una luz en medio de la oscuridad: la Manzana del Cuidado.

Carmen y Katerine llegaron al SuperCade Manitas, la entidad ancla de la Manzana del Cuidado, en una de las estaciones del Transmicable de Ciudad Bolívar, buscando atención psicológica y jurídica para enfrentar lo que estaban viviendo. La cercanía emocional y geográfica fue clave para que ellas pudieran asistir a las citas y sesiones programadas. Las profesionales entendieron lo que estaban viviendo y las acompañaron desde el primer momento.

Al pasar los meses y las sesiones, que fueron de gran ayuda para ambas, Carmen se interesó en los demás servicios que podía aprovechar como cuidadora. Le contaron que podía empezar a estudiar y, como ella no había tenido la oportunidad cuando era joven, no lo pensó dos veces. "Quedé muy tranquila porque mi hija y mi nieto iban a estar en un lugar seguro y recibirán atención de personas capacitadas y sin ningún tipo de exclusión. Siempre he pensado que es muy rico que yo pueda estudiar, pero también que ellos estén aprendiendo", mencionó.

Carmen, que también cuida a su nieto con discapacidad, está próxima a terminar el bachillerato y sueña con estudiar Trabajo Social para acompañar y apoyar a otras personas con discapacidad. "A mí me encanta venir aquí porque nos cuidan mucho. Mi mamita y yo somos muy felices aquí", cuenta Katerine.

"Tener una Manzana del Cuidado cerca de mi casa me ayudó a cumplir mis sueños"

Marisol Campos, una mujer que vive en la localidad de Kennedy en el suroccidente de Bogotá, nunca pensó que podría aprender a nadar en una piscina ubicada a pocas cuadras de su casa. Toda su vida creyó que la natación, uno de sus mayores temores, era un deporte solo para quienes podían pagar la inscripción a un gimnasio, pero eso cambió con la Manzana del Cuidado.

Marisol recuerda que llegó un día al Centro de Desarrollo Comunitario Bellavista, la entidad ancla de la Manzana del Cuidado de Kennedy. Allá empezó a tomar clases de baile, que rápidamente mejoraron la movilidad de su cuerpo y fue justo en una de esas clases cuando vio en la cartelera de la entrada el anuncio de "piscina libre". Lo pensó por algunos minutos, pero decidió tomar el riesgo y se inscribió en el curso.

En la primera clase ella y sus compañeras tuvieron el primer contacto con el agua al empezar con ejercicios sencillos de respiración en la piscina para niños. Los profesores les dieron las instrucciones básicas y, con la ayuda de elementos como flotadores y sogas, Marisol se sintió mucho más segura.

"En la Manzana del Cuidado cumplí mi sueño de aprender a nadar. Nunca pensé que al lado de mi casa pudiera tener cerca una piscina y un lugar para hacer aeróbicos y



Foto: Secretaría Distrital de la Mujer



Omaira Rodríguez Lozano, tiene 36 años, es cuidadora de sus dos hijos de 10 y 19 años. Asiste a la Manzana del Cuidado de Los Mártires, donde terminó el bachillerato y consiguió trabajo como operaria de la lavandería comunitaria.
Foto: Aura María Plata, Secretaría Distrital de la Mujer.

danzas. Con la manzana he perdido miedos, y me he dado cuenta de que soy capaz de todo lo que me propongo. Ahora me la paso en la manzana y todo el día les digo a mis amigas y vecinas que vengan, porque aquí podemos estudiar, bailar, hacer de todo, y queda en nuestro barrio", resaltó Marisol Campos, cuidadora de la localidad de Kennedy.

"La Manzana del Cuidado me devolvió todos los sueños que creía perdidos"

En diciembre del 2022 Omaira Rodríguez Lozano recibió junto con otras mujeres su diploma como bachiller. Ese día fue la confirmación de que su vida ahora era diferente y que en adelante las cosas para ella y sus dos hijos de diez y diecinueve años mejorarían notablemente. "Desde que me gradué yo supe que nunca volvería a ser la misma", comentó Omaira.

A sus dieciséis años y mientras cursaba noveno de bachillerato quedó embarazada de su hija por lo que dejó de estudiar y el sueño de terminar el colegio se tuvo que aplazar. Pasaron veinte años hasta que una amiga la invitó a acercarse al Castillo de las Artes, la entidad ancla de la Manzana del Cuidado de Los Mártires, para conocer cuáles eran sus opciones para terminar de estudiar. "Ese día me dieron un cuaderno y unos colores y, aunque yo sí quería retomar los estudios, tuve miedo porque había pasado mucho tiempo desde la última vez", contó en medio de risas y reconoció que el apoyo de sus hijos fue fundamental para empezar y terminar, pues, como asegura, "este logro más que mío es de mis hijos".

Una vez consiguió tener su diploma como bachiller llegó una oportunidad de empleo en la Manzana del Cuidado de Los Mártires. Ahora trabaja como operaria de la lavandería comunitaria desde las ocho de la mañana hasta las cuatro de la tarde y, gracias a que la manzana le queda a solo veinte minutos de su casa, dice que ha tenido una mejor calidad de vida.

"Lo que me gusta del trabajo es que mientras les recibo la ropa también escucho a las personas que toman el servicio. Muchas llegan con varios problemas y solo necesitan de alguien que les preste atención", comentó. Con su trabajo descubrió que ayudar a otros es una de sus pasiones y en su día a día busca las formas de hacerles a los demás la vida más sencilla, razón por la cual sueña con acceder a la educación superior y estudiar algo que le permita impactar positivamente las vidas de otros.

Bibliografía

Ciocoletto, Adriana y Col·lectiu Punt 6. *Espacios para la vida cotidiana.* Barcelona: Editorial Comanegra, 2014.

Col·lectiu Punt 6. *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida.* Barcelona: Virus Editorial, 2019.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) 2017.

Valdivia, Blanca. "La ciudad cuidadora que cuida el medio ambiente". *Crítica Urbana*, n.º 17 (marzo del 2021).



Ruth Gómez, de la localidad Antonio Nariño, es una de las mujeres que pudo acceder a formación gracias a las Manzanas del Cuidado, una ventana para que cumplan sueños, concreten sus propios proyectos de vida y se beneficien de infraestructura como los colegio públicos de la ciudad.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Foto: Secretaría Distrital de la Mujer

2.2

Abrazar nuestra ciudad popular

Una ciudad construida casi ladrillo a ladrillo por sus habitantes tiene el desafío de responder a las necesidades complejas y diversas de su desarrollo desigual y segregador con soluciones de vivienda integradas al entorno, oferta de empleo, servicios de calidad e interconexión con transporte multimodal.

La ciudad popular, en su mayoría autoconstruida, representa cerca del 30 % del suelo urbano de Bogotá. Aspecto de la localidad de San Cristóbal.

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

Nadya Milena Rangel Rada
Secretaria Distrital del Hábitat

Javier Andrés Baquero Maldonado
Director de la Caja de la Vivienda Popular



La característica central de la informalidad urbana es que la mayor parte de los atributos del hábitat no existen, porque no se planificaron. Una de las localidades donde el fenómeno es palpable es Ciudad Bolívar, en la foto.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

Bogotá, una ciudad caracterizada por su diversidad, alberga a comerciantes, industriales, políticos, obreros, campesinos y estudiantes, quienes han contribuido a su desarrollo y han dejado su huella en el territorio. Esta metrópolis ha sido testigo de una importante influencia migratoria, por medio de la cual todos —nacionales y extranjeros— han encontrado su lugar, muchos mediante la autoconstrucción de la vivienda para sus familias.

Nuestra ciudad, que entre 1800 y 1913 tuvo un aumento apenas de 100.000 habitantes, mientras que en el último siglo ha crecido exponencialmente, y pasó a más de 300.000 en la década de 1930, duplicó su población en los cincuenta, y en 1964 llegó a 1,6 millones de habitantes. A la fecha somos casi ocho millones de habitantes, más la población que se encuentra en los municipios cercanos que por trabajo o estudio van y vienen a Bogotá.

Sin embargo, la planeación y la construcción de vivienda formal no han logrado responder a este crecimiento poblacional acelerado al mismo ritmo, pese a que, ya desde 1913, por iniciativa privada, surgieron los primeros barrios obreros por la naciente industrialización y a que desde 1930 se iniciaron los programas de vivienda pública para la población obrera.

Especialmente a partir de los años cincuenta, la presión migratoria del campo a la ciudad produjo una mayor demanda de suelo urbano para vivienda y con ello de servicios e infraestructura. En este contexto, obreros y campesinos, mediante la ocupación de predios baldíos, privados y de la compra en algunos casos, se fueron consolidando los barrios populares, construidos por las comunidades con sus conocimientos y capacidades.

Así, estos nuevos pobladores construyeron sus viviendas en las periferias, de manera particular en el sur de la ciudad, al desarrollar barrios completos, por medio de diversos procesos





colectivos de autoconstrucción de viviendas y vías, la prestación directa o la exigencia de los servicios públicos, así como la promoción de la legalización de los barrios y la respectiva titulación de sus viviendas. "El proceso de urbanización en la ciudad evidenció distintas lógicas de producción de vivienda y hábitat que se definieron a sí mismas según el vínculo que establecieron entre el suelo y los marcos normativos para su desarrollo"[1].

La rápida urbanización produjo principalmente dos mecanismos para satisfacer esta demanda. Uno fue la invasión de terrenos de propiedad privada o pública sin que mediara transacción alguna y en algunas ocasiones localizándose en zonas de reserva ecológica, zonas de alto riesgo no mitigable o que estaban reservadas para la ejecución de obras públicas. El segundo, fue la subdivisión de terrenos por parte de promotores ilegales, que podían ser o no propietarios del suelo, con la finalidad de venderlo a familias que buscaban un terreno económico para edificar sus viviendas, siendo esta la forma más común en Bogotá.

"Es la ciudad de las sombras y del despojo, la ciudad espontánea que no ha sido creada desde un escritorio de planeación, pero que en gran medida explica el crecimiento desproporcionado del tejido urbano de la ciudad [...]. La ciudad marginal se encuentra densamente poblada, con pocos espacios abiertos y grandes dificultades de movilidad y acceso a los servicios públicos básicos. Se trata, en gran parte, de una urbe construida por la mano de obra de inmigrantes expulsados del campo por la violencia política, pero también alimentada por numerosos grupos poblacionales con culturas y prácticas sociales diferentes a la ciudad, que encuentran en esta una oportunidad de acceder a los bienes y servicios básicos que sus territorios originarios o ancestrales no tienen: techo, empleo y educación".[2]

Estas olas migratorias que dieron vida a la ciudad de hoy han estado atravesadas por la informalidad económica y la pobreza, factores estrechamente ligados a la informalidad urbana. Cuando las familias cuentan con ingresos provenientes de actividades económicas informales, tienen bajo acceso a la educación, están en pobreza monetaria y no pueden tener movilidad social; sus decisiones para el acceso a la vivienda no pasan por el sistema formal, que implica tener ahorro voluntario, tener capacidad de crédito y, en algunas ocasiones, recibir subsidios del Estado.

"Es la ciudad de las sombras y del despojo, la ciudad espontánea que no ha sido creada desde un escritorio de planeación, pero que en gran medida explica el crecimiento desproporcionado del tejido urbano de la ciudad [...]".

En este sentido, recurren al mercado informal de la vivienda y a la construcción sin licencia echando plancha. Después de años se van consolidando casas que llegan a tener hasta cinco y seis pisos, en las que, por lo general, se distribuye la familia que va creciendo; es también común que esta práctica se convierta en una opción de ingresos, cuando se arriendan locales comerciales en el primer piso o habitaciones o apartamentos.

Otras razones que empujan a las familias hacia la urbanización informal tienen que ver con el hecho de que, al realizarse esta actividad por fuera de los marcos institucionales previstos para el desarrollo urbano, logran evadir los costos de los trámites oficiales que les permitan obtener un aval para construir; así mismo, al ser la autoconstrucción

La alcaldesa Claudia López, la secretaria de Hábitat, Nadya Milena Rangel, y el gerente de la Caja de Vivienda Popular, Juan Carlos López, con Leonilde Villanueva, una de las beneficiarias del Plan Terrazas, en el barrio Guacamayas de la localidad de San Cristóbal.
Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

[1] Adriana Parias Durán, "El mercado de arrendamiento en los barrios informales en Bogotá, un mercado estructural", *Territorios*, 18-19 (2008): 75-101.
[2] " Daniel Flórez, "La ciudad espontánea y marginal", Archivo Bogotá, 2020, https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/la-ciudad-espontanea-y-marginal.

Para conocer más acerca de estas transformaciones en marcha, consulta

> **“La ciudad popular, en su mayoría autoconstruida, representa cerca del 30 % del suelo urbano de Bogotá. Además, alrededor del 35 % de las viviendas construidas entre el 2012 y el 2018 tuvieron origen informal en Bogotá”.**

un proceso progresivo, existe una mayor flexibilidad en la inversión de sus ahorros según su disponibilidad, lo cual es un factor clave dado el bajo nivel de ingresos y su inestabilidad laboral.

“El mercado informal de suelo y de vivienda constituye el principal medio por el cual una porción importante de la población de bajos recursos de las ciudades de Latinoamérica ha accedido a la ciudad, sea por falta de ingresos suficientes o porque el mercado informal constituye una alternativa más atractiva que el formal para ellos (pues presenta mayores facilidades de acceso al suelo, una mayor libertad urbanística y la oportunidad de inserción en redes de vecindad, entre otros aspectos)”.[3]

Entonces, debido al rápido proceso de urbanización de Bogotá, como el de muchas ciudades latinoamericanas, los espacios urbanos planificados y por planificar no pudieron adaptarse a ofrecer condiciones para la integración económica, social y espacial por medio de la oferta de vivienda formal y servicios de la ciudad, aun cuando no se diera en las mejores condiciones para garantizar su calidad de vida y la de sus familias.

La característica central de esta informalidad urbana es que la mayor parte de los atributos del hábitat —entendiendo hábitat como el lugar donde vivimos— no existen, porque no se planificó de la mano de la construcción de vivienda el desarrollo de vías, parques, colegios, centros de salud, acceso al transporte público. Se dividió “el barrio” en lotes por lo general de 6 × 12 metros, y la construcción de las viviendas como elemento central de ese hábitat popular iniciaba a veces de manera comunitaria y a veces individual.

El trabajo posterior por medio de la organización comunitaria y las Juntas de Acción Comunal fue la movilización y la gestión para presionar el acceso a los diferentes bienes y servicios de la ciudad. Frente a esto diferentes gobiernos han construido respuestas institucionales que se orientan al acceso a los servicios públicos (agua, alcantarillado y energía) y al mejoramiento de las condiciones de acceso y recreación.

La ciudad popular, en su mayoría autoconstruida, representa cerca del 30 % del suelo urbano de Bogotá. Además, alrededor del 35 % de las viviendas construidas entre el 2012 y el 2018 tuvieron origen informal en Bogotá[4].

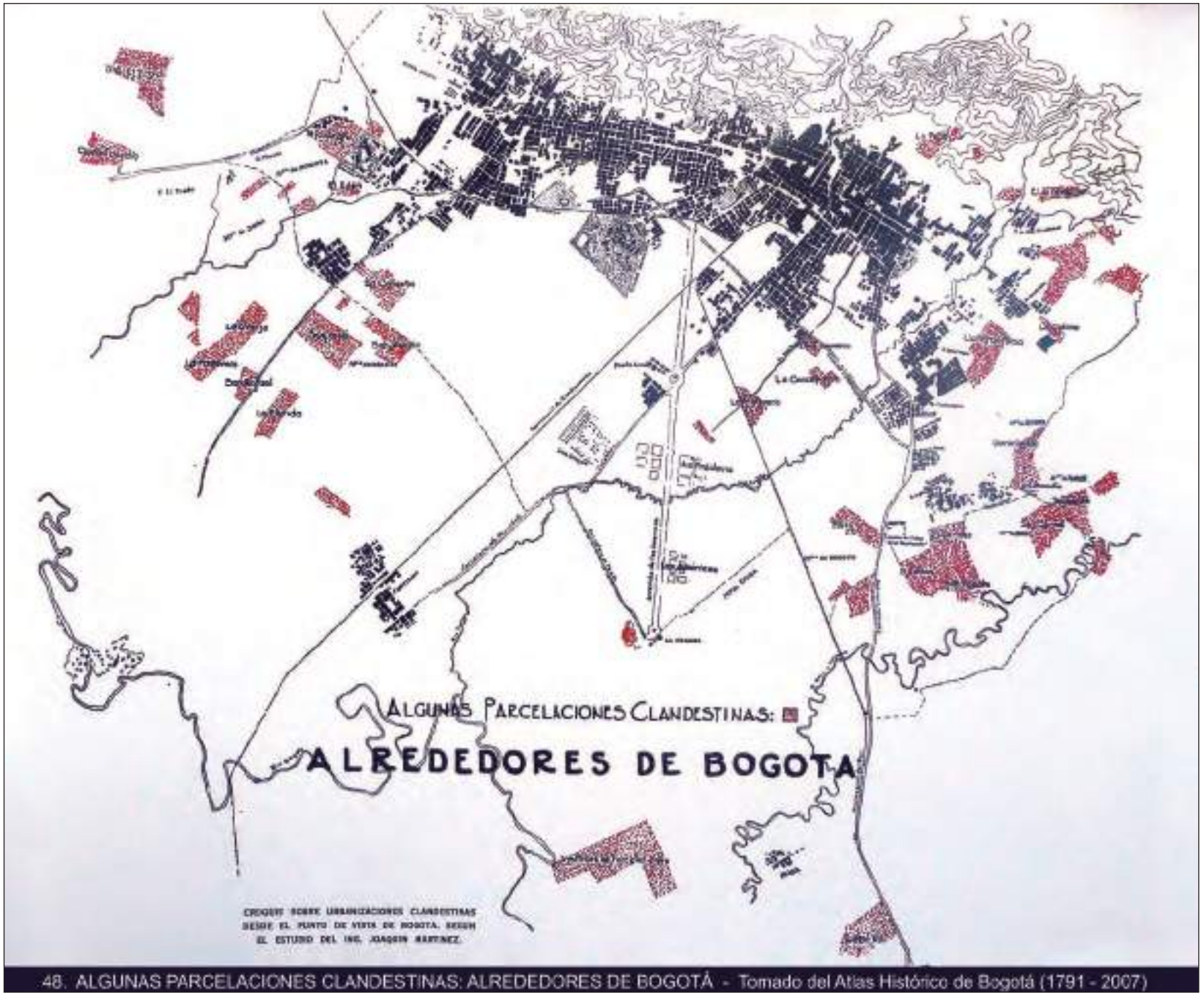
La ciudad popular en la agenda pública

Frente a esta realidad, diversas autoridades municipales, nacionales, así como organismos multilaterales y de cooperación internacional comenzaron el diseño de programas de mejoramiento de barrios con el objetivo de complementar la urbanización y suministrar servicios públicos. En los años sesenta cobran relevancia las discusiones sobre el valor del suelo urbano, que se elevó y, con ello, comenzaron a formularse normativas expresadas en leyes y reglamentos[5] que iniciaron con la adecuación institucional para atender las problemáticas de calidad de vida e infraestructura de los desarrollos informales. El mejoramiento de barrios y asentamientos humanos de origen informal empezó a ser parte de la agenda de las políticas urbanas durante los siglos XX y XXI en Colombia, así como en la mayoría de los países de Latinoamérica.

[3] Angélica Patricia Camargo Sierra y Adriana Hurtado Tarazona, “Urbanización informal en Bogotá: agentes y lógicas de producción del espacio urbano”, *Revista INVI* 28 (78) (2013): 77-107, https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000200003

[4] Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT). Documento técnico de soporte “Política pública de gestión integral de hábitat” 2022-2031 (2021), https://www.habitatbogota.gov.co/sites/default/files/2022-12/DOCUMENTO%20TECNICO%20FINAL.pdf

[5] Carlos Alberto Torres, *Ciudad informal colombiana, barrios construidos por la gente* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009).



48. ALGUNAS PARCELACIONES CLANDESTINAS: ALREDEDORES DE BOGOTÁ - Tomado del Atlas Histórico de Bogotá (1791 - 2007)

Mapa contenido en el *Atlas histórico de Bogotá* y que da cuenta de la progresión de la ciudad popular e informal.



Olivia Palacios es una de las mujeres beneficiarias del subsidio de vivienda en un proyecto ubicado en Bosa.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

Una de esas adecuaciones fue el programa de mejoramiento integral que contó con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo por medio del Programa Integrado de Desarrollo Urbano (1972-1979) para la Zona Oriental de Bogotá y del Programa Ciudad Bolívar (1983 y 1994). Estas iniciativas articularon un conjunto de programas sectoriales que incluyeron acción comunal, vías, parques, servicios sociales (salud, educación, cultura y recreación), servicios públicos y construcción de vivienda popular con la oferta de lotes con servicios públicos. Más adelante, con la adopción del Decreto Distrital 619 del 2000 se llevaron a cabo programas como el de Desmarginalización (1998-2001) y Proyecto Sur (1997-2006) con el apoyo del Banco de Desarrollo Alemán, el cual hizo énfasis en la seguridad jurídica de la tenencia y el mejoramiento del entorno físico mediante la construcción de redes de servicios públicos, infraestructura y equipamientos sociales.

Así mismo, entre el 2001 y el 2004, el Proyecto Servicios Urbanos para Bogotá, financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, apoyó la implementación de proyectos prioritarios en los sectores habitacional (vivienda, titulación y reasentamiento), tránsito y transporte (Corredores de Movilidad Local), espacio público, ambiente, agua y saneamiento, desarrollo y adopción de instrumentos de planeación de escala intermedia (Unidades de Planeamiento Zonal), así como el mejoramiento y fortalecimiento institucional de las entidades responsables.

En el 2004, en el marco del Decreto Distrital 190 del 2004, se asignó a la Caja de Vivienda Popular la coordinación del Programa de Mejoramiento de Barrios, que se ocupó de diseñar e implementar el esquema para la ejecución y seguimiento a las acciones de diferentes entidades distritales, orientando la territorialización de los recursos de inversión mediante un esquema de operación estructurado sobre dos dimensiones: territorial y social; y se plantearon dos estrategias transversales, una de participación ciudadana y otra de fortalecimiento de la gestión local, en que las comunidades identificaron y priorizaron sus necesidades expresadas en obras con saldo pedagógico.

Bajo la perspectiva del derecho a la vivienda, se trascendió el concepto de vivienda limitada a una unidad habitacional, para dar lugar al concepto de hábitat en el que el entorno, las infraestructuras, los soportes urbanos y los servicios son connaturales a la vivienda.

Con el Acuerdo 257 del 2006 se efectuó la reforma a la estructura y funcionamiento de la administración distrital, y se

creó como sector administrativo de coordinación el sector hábitat con la Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT) a su cabeza. La coordinación del Programa de Mejoramiento Integral pasó así a la Secretaría, la cual tiene por misión: "[…] garantizar la planeación, gestión, control, vigilancia, ordenamiento y desarrollo armónico de los asentamientos humanos de la ciudad en los aspectos habitacional, mejoramiento integral y de servicios públicos, desde una perspectiva de acrecentar la productividad urbana y rural sostenible para el desarrollo de la ciudad y la región" (art. 111).

En el camino recorrido por las diferentes administraciones distritales, esta Secretaría viene fortaleciéndose y creciendo su acción en el desarrollo de planes estratégicos centrados de las áreas deficitarias priorizadas, el mejoramiento del entorno en el espacio público, la atención al déficit cualitativo de vivienda, promoviendo la participación ciudadana y los procesos de construcción social del territorio con sus habitantes y organizaciones sociales, así como la coordinación interinstitucional para lograr la inversión integral de los territorios.

Revitalización del hábitat popular de Bogotá

Este Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035 ha tenido el gran desafío de comprender y responder a las necesidades de una ciudad compleja y diversa en su desarrollo desigual y segregador, y reconoce las distintas formas de habitar el territorio. Queremos darles un lugar a los pobladores de zonas autoconstruidas producto de sus esfuerzos, luchas y gestión que han determinado los conflictos por el uso del suelo e intervenir la ciudad informal, y obligarnos a planificar de modo diferente, pensando en la vivienda de forma integrada con su entorno y trabajando por incentivar una oferta cualificada de generación de ingresos y servicios públicos, sociales y del cuidado.

"Queremos darles un lugar a los pobladores de zonas autoconstruidas producto de sus esfuerzos, luchas y gestión que han determinado los conflictos por el uso del suelo e intervenir la ciudad informal, y obligarnos a planificar de modo diferente, pensando en la vivienda de forma integrada con su entorno".

Así como en el país, en Bogotá es mayor el problema del déficit en la calidad de la vivienda (y no tanto el de su cantidad ni la necesidad de nueva vivienda), principamente por la informalidad; por esto, las acciones contempladas en el Plan de Ordenamiento buscan mejorar la calidad de las viviendas, al tiempo que se fortalecen dinámicas para el disfrute de un entorno de calidad, productivo y para el encuentro. El nuevo paradigma le apuesta a tener viviendas con ciudad que posibiliten cumplir el sueño de las familias que habitan estos territorios de un presente y un futuro de mayor calidad urbana.

Queremos una ciudad mejor preparada para atender los retos, por eso en el POT definimos de manera innovadora estrategias, instrumentos, programas y proyectos para abrazar la ciudad popular autoconstruida. Lo anterior implica no solo crear entornos seguros con soportes urbanos adecuados, sino también contar con una ciudad próxima, en la que la vivienda esté cercana a los lugares de trabajo, estudio, recreación y a la infraestructura de movilidad.



Cinco transformaciones urbanas
para la Bogotá de los quinientos años

Una mirada integral en el hábitat popular

La transformación de los barrios populares requiere de un enfoque que vaya más allá de las prácticas habituales y, por esta razón, se han desarrollado los Planes de Inversión de Mejoramiento Integral (PIMI) del hábitat. Estos planes tienen como objetivo superar, a corto, mediano y largo plazo, las condiciones de precariedad y déficit presentes en los asentamientos humanos de origen informal. Asimismo, buscan garantizar la inclusión, la cohesión social y la apropiación del territorio, incentivando la productividad y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Para lograr estos propósitos es fundamental articular las inversiones de las distintas entidades del gobierno de la ciudad, con el fin de construir o mejorar la infraestructura de viviendas y los elementos urbanos de soporte, tales como servicios públicos, vías, espacio público, reverdecimiento y equipamientos sociales, consolidando un sistema de cuidado que contribuya a mejorar la calidad de vida de la población.

No basta con la mejor calidad urbana, porque se requiere la reactivación socioeconómica y la innovación en los territorios de mejoramiento que impulsen los corazones productivos locales, estimulando así el desarrollo económico de las comunidades, necesarios para su sostenibilidad y movilidad social.

Muchos de estos asentamientos están ubicados cerca a elementos naturales como quebradas, reservas, parques, y por eso se hace necesario que en el mejoramiento de nuestros barrios se contemple su recuperación y conservación, con el objetivo de armonizar el desarrollo de estos asentamientos informales con la estructura ecológica de la ciudad. Este enfoque busca preservar y valorar los recursos naturales presentes en el entorno, promoviendo un desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

El enfoque del POT en el mejoramiento ha permitido que incorporemos lecciones aprendidas, e instrumentos de planeación y gestión de un territorio tan particular y heterogéneo; además del Plan de Inversiones de Mejoramiento Integral-Hábitat, definimos programas e instrumentos específicos orientados a avanzar en el desarrollo de los barrios populares.

En primer lugar, los *Pactos de Borde*, los cuales buscan establecer formas de ocupación sostenibles en áreas de transición entre lo urbano y lo rural. Estos pactos tienen como objetivo que, mediante la construcción de acuerdos con la comunidad, se puedan restaurar y conservar los distintos elementos ambientales, gracias a la organización social para el cuidado y la prevención de ocupaciones, la inversión pública y una generación de empleo que promueva una ocupación del territorio que sea respetuosa con nuestros valores ambientales.

Otro programa es *Plan Vecinos*, un instrumento que busca impulsar proyectos asociativos entre vecinos, teniendo en cuenta que los barrios de origen popular en sus diseños no contemplan espacios públicos de calidad —vías, andenes, parques, entre otros—; se trata de hacer pequeñas operaciones urbanas respaldadas por la Secretaría y la Caja de Vivienda para revitalizar estos territorios, generar espacios para el encuentro y equipamientos sociales y comunitarios. Todo esto mediante la integración de predios para desarrollar vivienda en altura moderada que permita liberar suelo, con el desafío que tenemos de la participación de los propietarios y la construcción de confianza para promover estos proyectos.

Además, incorporamos en el Plan el desarrollo de los proyectos sustentables de Ecobarrios, los cuales tienen como objetivo promover prácticas sostenibles en el espacio público y fortalecer la cohesión social en los barrios de origen informal y formal. Estas iniciativas buscan incorporar elementos de diseño y gestión ambientalmente amigables, al incentivar la utilización responsable de los recursos

En el hábitat popular de la ciudad, muchos parques se deben al esfuerzo comunitario y, a su vez, esos espacios contribuyen a fortalecer el tejido social y formar redes de apoyo y colaboración.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

Laura Peña, lideresa del Ecobarrio Ciudadela Colsubsidio y El Cortijo, "fundamentalmente lo que trajo para el tejido comunitario, [...] nos llevó a vernos más, hablarnos más, comunicarnos más, reunirnos, debatir, llegar a acuerdos, desacuerdos, tener discusiones. Pero siento que todo esto tuvo un efecto muy bello que hoy lo vemos materializado a partir de visualizar el territorio. Esto que estamos viviendo hoy, nosotros lo soñamos".

"Agradezco a la Caja de la Vivienda Popular por esta oportunidad única para acceder a mi nuevo apartamento. Esto es otro futuro, venimos de vivir muchos años en una zona complicada e insegura y hoy poderle entregar esta buena noticia a mi hija y mis nietos me llena de mucha emoción".
Adela Bermúdez, beneficiaria del Programa de Reasentamientos de la Caja de la Vivienda Popular y nueva propietaria de un apartamento en Arboleda Santa Teresita ubicado en la localidad de San Cristóbal.

y contribuir a la calidad de vida de los habitantes. Ya hoy en Bogotá contamos con *cuatro ecobarrios que hemos construido en las localidades de Engativá, Santa Fe, Fontibón y Bosa, y se finalizarán este año dos más, uno en Usme y otro en San Cristóbal este 2023*.

Para Laura Peña, lideresa del Ecobarrio Ciudadela Colsubsidio y El Cortijo, lo que destaca de su construcción es "fundamentalmente lo que trajo para el tejido comunitario, [...] nos llevó a vernos más, hablarnos más, comunicarnos más, reunirnos, debatir, llegar a acuerdos, desacuerdos, tener discusiones. Pero siento que todo esto tuvo un efecto muy bello que hoy lo vemos materializado a partir de visualizar el territorio. Esto que estamos viviendo hoy, nosotros lo soñamos".

El mejoramiento de la ciudad popular también tiene en cuenta prácticas de construcción sostenible y ecourbanismo, al priorizar la intervención en bordes urbano-rurales para fortalecer la seguridad, recuperar el espacio público y preservar el medio ambiente de los territorios. Así mismo, estas prácticas están orientadas a lograr viviendas en entornos próximos y accesibles con espacios públicos, parques, miradores, vías y servicios sociales que permitan fortalecer el tejido social y formar redes de apoyo y colaboración que contribuyan a preservar las condiciones óptimas del entorno y la vivienda, atender las necesidades actuales y futuras con el propósito de garantizar el equilibrio entre la protección de todas las personas, el desarrollo económico y el cuidado del ambiente y los recursos naturales.

Para Rocío Martínez, lideresa de la organización Patrulleritos Ambientales, el gran diferencial del Ecobarrio El Recodo es que sus habitantes, liderados por organizaciones sociales, han consolidado un importante número de acciones pedagógicas que buscan el cuidado y la preservación del Humedal Meandro del Say.

Construcción social y pública del territorio popular

Niños que juegan en la calle, jóvenes riendo y cantando en la esquina, en la calle principal nos encontramos todos para comprar lo que prepararemos en el almuerzo y los vendedores informales están por el andén ofreciendo cientos de variedades, las y los vecinos caminan hacia la avenida para tomar el transporte público a su trabajo, la compañía de los perros y demás mascotas es parte de la vida cotidiana de un barrio popular, donde todo está cerca, donde se conocen los vecinos, donde fían en la tienda y los amigos de la infancia son para toda la vida.

Estos territorios llenos de actividad, ruido y multitudes son la construcción social de los habitantes del 30 % de la ciudad, que además son quienes han luchado porque se les legalice el barrio, les lleven servicios públicos, haya un paradero cerca para la ruta del bus, construyan el colegio, el salón comunal y las vías.

Desde los años setenta los barrios se han venido consolidando y con los programas de mejoramiento han logrado cambiar positivamente la calidad de vida de sus habitantes, resultado de movilizaciones, trabajo comunitario y comunal, así como de la inversión pública que ha respondido a las necesidades de cada territorio. Esto se refleja en que los barrios populares son conquistas de sus pobladores y resultado de la acción colectiva de sus diversos actores sociales.

"En la década de los setenta, el Estado colombiano se enfrentaba al creciente problema del déficit de vivienda para los más pobres, así como el aumento del fenómeno urbano y social de la urbanización espontánea, con mayor impacto en su capital política. Esta situación exigió explorar alternativas para lograr una acción estatal más eficiente [...]. Su propuesta se basaba en el urbanismo progresivo para su complementación en el tiempo, a cargo del urbanizador, y una construcción

de la vivienda a cargo de los usuarios, [...] [lo que] contribuyó inicialmente a disminuir la urbanización espontánea"[6].

Tener un tránsito de la acción pública en estos barrios ha sido posible gracias al cambio de paradigma con respecto a la concepción del fenómeno que representa la urbanización informal, pasando de una visión en la que el papel del Estado es exclusivamente de control urbano para contener la construcción y la expansión, con el objetivo de erradicar los asentamientos, a una perspectiva que reconoce la realidad social de estos territorios y busca acercarse a esta forma de construcción social del hábitat, buscando estrategias óptimas para garantizar una mejor ciudad para sus pobladores, con el enfoque en la vida popular y sobre la base de las particularidades territoriales.

Sin embargo, con el objetivo de asegurar la vida y la habitabilidad de los hogares, las instituciones distritales intervienen para evitar la conformación de asentamientos irregulares y la permanencia de viviendas en zonas de riesgo no mitigable o en suelo de protección de la Estructura Ecológica Principal (EEP). Es por esto que, durante la vigencia del Plan de ordenamiento, *deberán ser reasentadas 9.600 familias* localizadas en predios donde no es viable su permanencia, para lo cual se recuperan estos espacios para conservación, recreación pasiva, agricultura urbana y uso de fuentes no convencionales de energía renovable, entre otros.

Con respecto a los hogares que se encuentran en predios en riesgo por amenazas de inundación o deslizamiento, que no es posible mitigar, la Alcaldía de Bogotá ha realizado más de 12.000 reasentamientos de hogares y *en esta administración más de 3.000 familias* han logrado una vivienda nueva o usada, que garantiza su seguridad.

"Agradezco a la Caja de la Vivienda Popular por esta oportunidad única para acceder a mi nuevo apartamento. Esto es otro futuro, venimos de vivir muchos años en una zona complicada e insegura y hoy poderles entregar esta buena noticia a mi hija y mis nietos me llena de mucha emoción", dice Adela Bermúdez, beneficiaria del programa de reasentamientos de la Caja de la Vivienda Popular y nueva propietaria de un apartamento en Arboleda Santa Teresita ubicado en la localidad de San Cristóbal.



La alcaldesa entrega las llaves de su nueva casa a Adela Bermúdez, una de las beneficiarias de los programas de la Secretaría del Hábitat en la urbanización Colores de Bolonia, en la localidad de Usme.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

La vivienda soñada y construida por generaciones

Este Plan, reconociendo la realidad del desarrollo de nuestra ciudad y las condiciones sociales de las familias populares, pone como prioridad la calidad de la vivienda en Bogotá, y establece estándares mínimos para la producción de vivienda nueva que la hagan digna. No obstante, teniendo en cuenta que en el balance del déficit de vivienda las mayores carencias se encuentran actualmente en la calidad de la vivienda

[6] Olga Lucía Ceballos, *El urbanismo progresivo en Bogotá: un hito en la producción de vivienda de bajo costo. Vivienda Social, miradas actuales a retos recientes* (Centro Editorial Javeriano [CEJA], 2003).



Cinco transformaciones urbanas
para la Bogotá de los quinientos años

existente y en la consolidación de entornos y acceso a servicios, entendemos la vivienda como un derecho enmarcado en la política social del Estado según la cual habitar territorios de calidad hace parte del derecho a la vivienda y no es solo un producto inmobiliario.

De manera particular, entendemos la vivienda digna y con calidad desde diversas características: área, ventilación, iluminación, disponibilidad de servicios públicos como energía, agua potable y alcantarillado, materiales, seguridad física y jurídica, entre otras condiciones que garantizan que un hogar pueda desarrollar diversas actividades con salubridad y comodidad.

Cuando se produce de manera formal o informal la vivienda, se da como el resultado de un esfuerzo conjunto entre los hogares, que hacen una de las inversiones más importantes y costosas de su vida, y las inversiones de la ciudad durante muchos años para mejorar lo que se produjo con precariedad o invertir en las infraestructuras para la ciudad planificada. Pero es sin duda la suma de esfuerzos.

Por eso, en nuestro POT hemos tomado decisiones que reconocen las particularidades de los barrios populares, flexibilizan el acceso y permiten la progresividad del derecho por medio de una serie de instrumentos que busca asegurar estos objetivos. A continuación, les presentamos los términos clave de estos instrumentos:

En la dimensión del entorno de las viviendas es indispensable reducir la precaria infraestructura con la que cuentan los barrios de autoconstrucción, que escasamente dejan perfiles viales, en la subdivisión y el loteo, que cumplen los anchos mínimos para tender las redes de acueducto y alcantarillado. Por eso la ciudad históricamente viene invirtiendo en sanear y mejorar las vías, accesos peatonales y parques, además de ofrecer los servicios públicos para que se tengan condiciones adecuadas de habitación. En esta administración hemos invertido en mejorar más de 100 mil metros cuadrados de espacio público, 201 vías, 8 parques y 329 andenes que transforman la calidad de vida de quien habita en mejores condiciones su barrio.

“En el POT también se ha dado prioridad a la generación de nuevas unidades habitacionales con instrumentos y acciones como el Plan Terrazas, que combina los dos enfoques mencionados: el mejoramiento de vivienda y la ampliación de la vivienda a una segunda unidad habitacional”.

En la dimensión de seguridad jurídica, contamos con tres instrumentos. El primero es la legalización de los barrios, que permite la incorporación de los barrios a la cartografía urbana y es el punto de partida que habilita las inversiones públicas como vías, parques, equipamientos y redes de servicios públicos; esta es una tarea que venimos haciendo hace muchos años, la diferencia es que establecimos unas maneras más rápidas de cumplir este sueño colectivo de los barrios.

El segundo es la *titulación*, que entrega el título de propiedad del predio para poder realizar transacciones y valorizar las casas porque cuentan con escrituras legales. Hemos logrado en esta administración titular la vivienda de 2.700 hogares. Y el tercer instrumento es la curaduría pública social, que permite expedir actos de reconocimiento sobre la construcción realizada en viviendas de avalúos no superiores al de vivienda de interés social (VIS).

La planeación y la construcción de vivienda formal no han logrado responder al crecimiento poblacional acelerado que ha experimentado la ciudad, en localidades como Usme, donde la administración sacó adelante el proyecto Bolonia.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Los barrios populares fueron construidos por las comunidades con sus conocimientos y capacidades en las periferias de la ciudad.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.









En la dimensión de mejoramiento de la vivienda tenemos dos enfoques: el primero es el mejoramiento habitacional, que busca aumentar la calidad de la vivienda con prioridad en las cubiertas que garantizan no tener filtraciones de agua y viento; pisos no enchapados para reducir el impacto del polvo de la tierra o el cemento; y baños y cocinas como áreas sensibles para la salubridad y la dignidad que mejoran las condiciones de salud de los hogares. Al cerrar el 2023 entregaremos más de 4.500 viviendas mejoradas en la ciudad, la inversión más alta de la historia de la ciudad, no solo en la zona urbana sino por primera vez en la ruralidad. El reto es escalar el modelo y potenciar la acción colectiva y organizada de las familias para que ellos mismos sean los mejoradores de sus viviendas con la ayuda del gobierno.

En la dimensión de *producción de nuevas unidades de vivienda en los territorios informales* tenemos tres líneas de acción: la primera es la vivienda progresiva, una propuesta que por fin se materializa y se hace realidad en la ciudad y que consiste en la generación de nuevas unidades habitacionales con el Plan Terrazas. Por otro lado, el Plan Vecinos facilita el desarrollo de proyectos de vivienda asociativos entre los propietarios de una manzana. Esto permite la construcción en altura de viviendas VIS y vivienda de interés social prioritaria (VIP), involucrando a los diversos moradores y permitiendo la recualificación de los entornos.

E incluimos como alternativa *la habilitación de lotes con servicios*, que consiste en disponer de servicios públicos en predios que posteriormente puedan ser desarrollados o autoconstruidos. De esta manera, la vivienda producida con estas características comienza a formar parte de las actividades de compraventa y alquiler, adquiriendo valor de cambio y aumentando el stock inmobiliario en general.

Estas estrategias buscan tener distintas formas de solucionar los problemas de mejoramiento y acceso a vivienda asequible y adecuada, reduciendo la pobreza urbana, las deficiencias habitacionales y disminuyendo las condiciones de riesgo en seguridad humana y la vulnerabilidad constructiva y económica de los asentamientos de origen informal.

“Las palabras de Leonilde Villanueva, beneficiaria del barrio Guacamayas de la localidad de San Cristóbal, son elocuentes: “viéndola como está, ya tiene paredes, yo puedo entrar y ver que mi casa es una realidad, mi corazón lo tengo explotando de la alegría. El cambio fue radical, de la tierra al cielo”.

La estructura de las viviendas y las técnicas constructivas para salvaguardar la seguridad física de los hogares se constituye en una prioridad cuando se realizan acciones para el mejoramiento de la ciudad autoconstruida, puesto que es necesario respetar las normas de construcción vigentes, a la vez que se valoran y respetan los saberes y tradiciones populares en esta área. No es posible pensar en vivienda sin tener en cuenta la seguridad jurídica de la tenencia, entendida como el goce y disfrute material de un inmueble y, en su acepción más precisa, como la tranquilidad de tener una propiedad debidamente registrada y titulada.

Estos instrumentos son fundamentales para brindar seguridad jurídica a los ciudadanos de los barrios populares y

La apropiación del espacio público por parte de la comunidad genera un entorno favorable para la convivencia, la participación y la cohesión social.
Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

mejorar sus condiciones de vivienda. Mediante la legalización, titulación y curaduría pública social aseguramos que los residentes tengan acceso a servicios básicos y puedan realizar trámites legales. Asimismo, el mejoramiento habitacional y el reforzamiento estructural contribuyen a garantizar hogares seguros y saludables.

Innovación en política de vivienda

Entre las innovaciones de política que la administración actual está ejecutando está el Plan Terrazas, que combina el mejoramiento de vivienda, el reforzamiento y la ampliación de la vivienda a una segunda unidad habitacional. Con este plan los hogares pueden aprovechar la altura potencial de sus viviendas, ampliar la que tienen o generar nuevas unidades habitacionales que pueden ser en principio de dos pisos, pero que, según la norma urbana, podrían alcanzar los cuatro pisos construidos, lo que brindaría más espacio para sus familias y la oportunidad de tener renta permanente con el alquiler o ingresos por la venta de algún piso.

Esta iniciativa de la Secretaría de Hábitat y de la Caja de la Vivienda Popular reconoce, por primera vez en la historia de Bogotá, a las familias que con esfuerzo construyeron su vivienda de manera informal. ¿Cómo funciona? Queremos explicarles primero que en la ciudad de Bogotá la competencia de emitir licencias de construcción es una tarea delegada a curadurías privadas, que no han estado muy interesadas en el mundo informal. Es por esto que creamos la Curaduría Pública Social como programa y una oficina para la asistencia técnica, el reconocimiento de lo construido y el licenciamiento para continuar con un segundo piso que cuente con diseños realizados por los equipos técnicos de la Caja.

Segundo: se pone en marcha la Estructuración del Subsidio Progresivo de Vivienda, con la cual se contratan las obras de reforzamiento, la construcción de la placa y el de una nueva unidad habitacional en el segundo piso, y por último contamos con un banco de materiales para facilitar a los hogares el mejoramiento de sus viviendas a menor costo o de manera gratuita. Este proyecto cierra el año 2023 con más de mil viviendas intervenidas y beneficia a más de 3.000 personas de Usme y San Cristóbal.

Así como los hogares se benefician con esta iniciativa, la ciudad en su conjunto también recibe los impactos positivos, puesto que este tipo de intervenciones se traduce en viviendas de calidad y en la generación de nuevas unidades habitacionales.

Al profundizar en el enfoque diferencial, este programa se ha desarrollado sobre la base de un trabajo colaborativo que ha contado con la asignación de aproximadamente un 60 % de mujeres en las distintas fases del proyecto, incluida la definición del proyecto arquitectónico y estructural. Así mismo, la vinculación de las mujeres en los procesos constructivos y en la administración y acompañamiento técnico y social de estos.

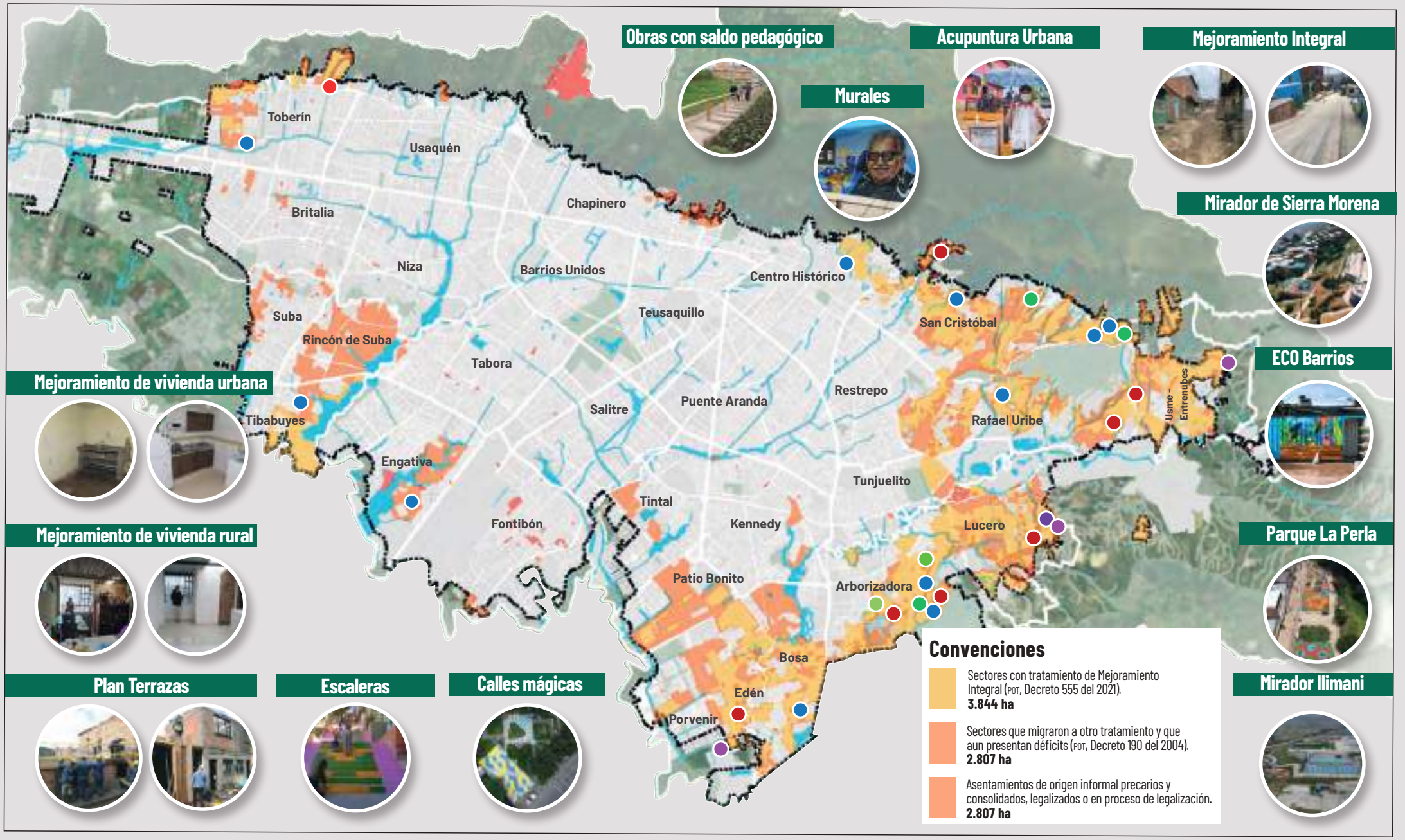
En palabras de Leonilde Villanueva, beneficiaria del barrio Guacamayas de la localidad de San Cristóbal, "viéndola como está, ya tiene paredes, yo puedo entrar y ver que mi casa es una realidad, mi corazón lo tengo completamente explotando de alegría. El cambio fue radical, de la tierra al cielo"(mayo del 2022). Ella y su familia están felices ya que antes vivían en una casa prefabricada sin vigas ni columnas y hoy cuentan con un techo digno y seguro por el Plan Terrazas.

A propósito de la revitalización del cable de San Cristóbal Sur

Siempre el desarrollo de infraestructuras de transporte público son una oportunidad para transformar y mejorar el territorio, y así lo hicimos en torno al Cable de San Cristóbal. Prometimos que el cable llegaría con una oferta de mejor espacio público y más servicios sociales para la ciudadanía, por eso diseñamos y nos encontramos en la ejecución de la revitalización en torno a las tres estaciones que tiene el Cable San Cristóbal.


SUR FEST
10 AÑOS

Abrazando nuestra ciudad popular



Consideramos que la revitalización urbana es una de las políticas de largo plazo que permiten concretar el Modelo de Ordenamiento Territorial para la ciudad, incluyendo los territorios de origen informal. La revitalización no solo tiene el propósito de detener y revertir la inactividad de la economía, sino también la ruptura de tejidos sociales y el deterioro físico y ambiental de los territorios.

Según las palabras de Luis Fernando González Escobar, "[...] interesa todo diseño, proyecto o intervención que sirve para darle sentido y soporte a la cultura urbana, en los que se rescata el espacio público, esto es, donde se puede ejercer la democracia y la ciudadanía; en los que se definen y recrean los espacios para el encuentro, la socialización y el disfrute colectivo, que no están pensados únicamente para el tránsito o el flujo interesante. Se trata, entonces, de una arquitectura urbana determinante para la ciudad"[7].

Desde esta perspectiva, esta Administración se encuentra desarrollando el Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable Aéreo San Cristóbal previsto en el Plan de Ordenamiento y el Plan de Desarrollo, liderado por la SDHT y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en articulación con la comunidad de un territorio popular y diez entidades distritales, lo que representa la visión de gobierno abierto, o Estado abierto, que promueve el involucramiento de todos los sectores que, de una manera u otra, inciden en la generación de valor público[8].

El proyecto de revitalización tiene como objetivo generar intervenciones urbanas en torno al cable, con el fin de beneficiar a la comunidad mediante mejoras en el espacio público y la infraestructura de equipamientos sociales. Estas intervenciones incluyen corredores de movilidad seguros, andenes y espacio público cualificado con seis parques que abarcan un total de 17.800 metros cuadrados de espacio público, que equivalen a 2 veces el tamaño del Estadio el Campín.

Además, al cierre de este 2023 estarán contratadas las siguientes obras: una manzana del cuidado dedicada a equipamientos sociales que prestan servicios sociales de cuidado, culturales y recreativos para todas las edades en el barrio Altamira, y un nodo de equipamientos culturales en el barrio La Gloria. Este proyecto contempla la construcción de 5.000 nuevas viviendas, la implementación de Plan Terrazas, así como alternativas para reubicar a la población afectada por la infraestructura del cable.

Jairo Galvis, quien hace 24 años vive en el barrio San Jerónimo de Yuste en San Cristóbal, es uno de los habitantes de la localidad que después de tantos años es testigo de cómo el sueño de contar con este transporte finalmente se vuelve realidad. "Es un medio de transporte que nos va a mejorar la calidad de vida porque nos va a reducir los tiempos de desplazamiento entre los barrios de Altamira o La Victoria hacia el Portal 20 de Julio. Con mi familia, mi esposa y dos hijos, de 32 y 16 años, estamos muy contentos y en la expectativa de poder estrenarlo y disfrutarlo".

El Plan de Ordenamiento es resultado de reconocer la historia de la ciudad y las distintas maneras que se construyen sus barrios y busca replantear la manera en que nos enfrentamos al crecimiento de Bogotá con una apuesta por mejorar la ciudad construida popularmente y revitalizar y consolidar esa otra planificada, con un gran desafío: ser más efectivos en el uso e implementación de instrumentos y programas para la producción de vivienda segura, adecuada y con calidad en la ciudad formal e informal, teniendo en cuenta la dinámica del crecimiento de hogares de Bogotá.

Bogotá tiene en el nuevo POT una hoja de ruta para esa ciudad popular para los próximos doce años. Es necesario capitalizar la experiencia y los aprendizajes para mejorar la implementación mediante esquemas de gobernanza colaborativa y de gestión que involucren la apropiación de todas las partes interesadas. El legado de la presente Administración es la incidencia en la

[7] Luis Fernando González Escobar, *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2010* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2010).
[8] Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo, "Academia Abierta: tendencias regionales de la participación de la academia en los procesos de construcción de políticas de gobierno abierto", *Notas de Planificación para el Desarrollo 13* (2022), https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/note/files/Nota%2013.pdf.



Mejorar el equipamiento urbano en zonas tradicionalmente informales refuerza el sentido de pertenencia de la ciudadanía con Bogotá. Foto: Secretaría Distrital del Hábitat.

transformación de la ciudad popular protegiendo la vida, cuidando a quienes más lo necesitan y mejorando las condiciones ambientales, urbanísticas y de habitabilidad.

Las experiencias de mejoramiento integral en la ciudad popular han ido evolucionando, adoptando un enfoque integral a lo largo del tiempo, reconociendo e incluyendo el fortalecimiento social y comunitario como uno de los ejes de las intervenciones, junto con las acciones físicas sobre el espacio público, la provisión de servicios públicos y el fortalecimiento de los equipamientos sociales. Ha existido una evolución institucional en la ciudad que ha permitido generar espacios para la articulación de acciones entre diversas entidades para focalizar acciones en los territorios priorizados.

Así mismo, la producción de diferentes tipos de soluciones habitacionales, desde tener vivienda nueva, como se ha hecho siempre, hasta el reúso de edificaciones, producción de vivienda pública para arriendo, Plan Terrazas y escalar el mejoramiento de vivienda, entre otras, no tiene otro fin que alcanzar y consolidar una ciudad mejor, de tener vivienda *con ciudad*, es decir poder disfrutar del espacio público, tener acceso al transporte público y tener cerca servicios sociales e infraestructura, tal como merece cada una de las personas de una gran ciudad de más de ocho millones de habitantes.

En el futuro, la otra gran apuesta para los gobiernos, en el marco de esta Región Metropolitana que se constituyó, será garantizar el principio de construir sobre lo construido, la continuidad de las políticas eficaces para mejorar radicalmente la calidad de vida de la ciudadanía, valorando el camino recorrido, en aspectos clave como la protección a moradores y actividades económicas, la cual integra las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y promover la permanencia de los pobladores originales contemplando la diversidad social y de usos, respetando y valorando las condiciones existentes para mejorarlas y resignificarlas.

[9] Ricky Burdett y Philipp Rode, Urban Age "Shaping Cities in an Urban Age" (Phaidon en colaboración con la London School of Economics y Alfred Herrhausen Gesellschaft, 2018), https://www.barcelona.cat/metropolis/es/contenidos/urbanismos-flexibles

"Mantener la ciudad como un organismo vivo, un organismo abierto al cambio, que se transforma y evoluciona gracias al trabajo colectivo", un hábitat (ese lugar donde vivimos) donde las viviendas se engranan con la calle y el espacio público, una ciudad con usos mixtos, distancias caminables, espacios urbanos vitales y de gran riqueza espacial; un modelo de desarrollo habitacional inclusivo y sostenible que vincula a la comunidad en el proceso de planificación y diseño de los proyectos integrales de vivienda y hábitat[9].

Bibliografía

Arboleda Kogson, Juliana y Felipe Bedoya Pérez, "Repensar la ciudad. Hacia una acupuntura urbana". *Dearq* 28 (1) (2020). https://doi.org/10.18389/dearq28.2020.05 (accedido el 16 de mayo del 2023).

Arizaga, Cecilia. *La ciudad en la sociología de Pierre Bourdieu.* Buenos Aires: El Cielo por Asalto, 2005.

Burdett, Ricky y Rode Philipp. *Urban Age "Shaping Cities in an Urban Age".* Phaidon en colaboración con la London School of Economics y Alfred Herrhausen Gesellschaft, 2018. https://www.barcelona.cat/metropolis/es/contenidos/urbanismos-flexibles (accedido el 16 de mayo del 2023).

Bourdieu, Pierre. Cosas dichas. Barcelona: Gedisa (edición original publicada en 1987), 2000.

Camargo Sierra, Angélica Patricia y Adriana Hurtado Tarazona. "Urbanización informal en Bogotá: agentes y lógicas de producción del espacio urbano". *Revista* INVI 28 (78) (2013). https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000200003 (accedido el 16 de mayo del 2023).

Ceballos, Olga Lucía. *El urbanismo progresivo en Bogotá: un hito en la producción de vivienda de bajo costo. Vivienda Social, miradas actuales a retos recientes.* Centro Editorial Javeriano (CEJA), 2003.

Cuéllar, Cindy Riguey. *Movimientos barriales: reivindicación del derecho a la ciudad.* Río de Janeiro: Universidad Federal Fluminense, 2019.

Encuentro Iberoamericano de Vivienda Social Sostenible. 2023. "Así se vivió el I Encuentro Iberoamericano de Vivienda Social Sostenible". Disponible en https://sociedadcolombianadearquitectos.org/asi-se-vivio-el-i-encuentro-iberoamericano-de-vivienda-social-sostenible/ (accedido el 16 de mayo del 2023).

Flórez, Daniel. 2020. "La ciudad espontánea y marginal". Archivo Bogotá. Disponible en https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/la-ciudad-espontanea-y-marginal (accedido el 16 de mayo del 2023).

González Escobar, Luis Fernando. *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2010*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2010.

LA Network. "Los barrios informales de Bogotá: el origen local de los movimientos por el derecho a la ciudad". LA Network. https://la.network/los-barrios-informales-de-bogota-el-origen-local-de-los-movimientos-por-el-derecho-a-la-ciudad/ (accedido el 22 de julio del 2019).

Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad.* Barcelona: Ediciones Península, 1969.

Kriesberg, Louis. Sociología de los conflictos sociales. Ciudad de México: Trillas, 1975.

Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo. "Academia Abierta: tendencias regionales de la participación de la academia en los procesos de construcción de políticas de gobierno abierto". *Notas de Planificación para el Desarrollo* 13 (2022). https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/note/files/Nota%2013.pdf (accedido el 16 de mayo del 2023).

Parias Durán, Adriana. "El mercado de arrendamiento en los barrios informales en Bogotá, un mercado estructural". *Territorios* 18-19 (2008).

Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT). Documento técnico de soporte "Política pública de gestión integral de hábitat" 2022-2031. 2021. Disponible en https://www.habitatbogota.gov.co/sites/default/files/2022-12/DOCUMENTO%20TECNICO%20FINAL.pdf (accedido el 16 de mayo del 2023).

Torres, Carlos Alberto. *Ciudad Informal Colombiana, Barrios Construidos por la gente.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2009.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD). Base Predial, 2021.



2.3

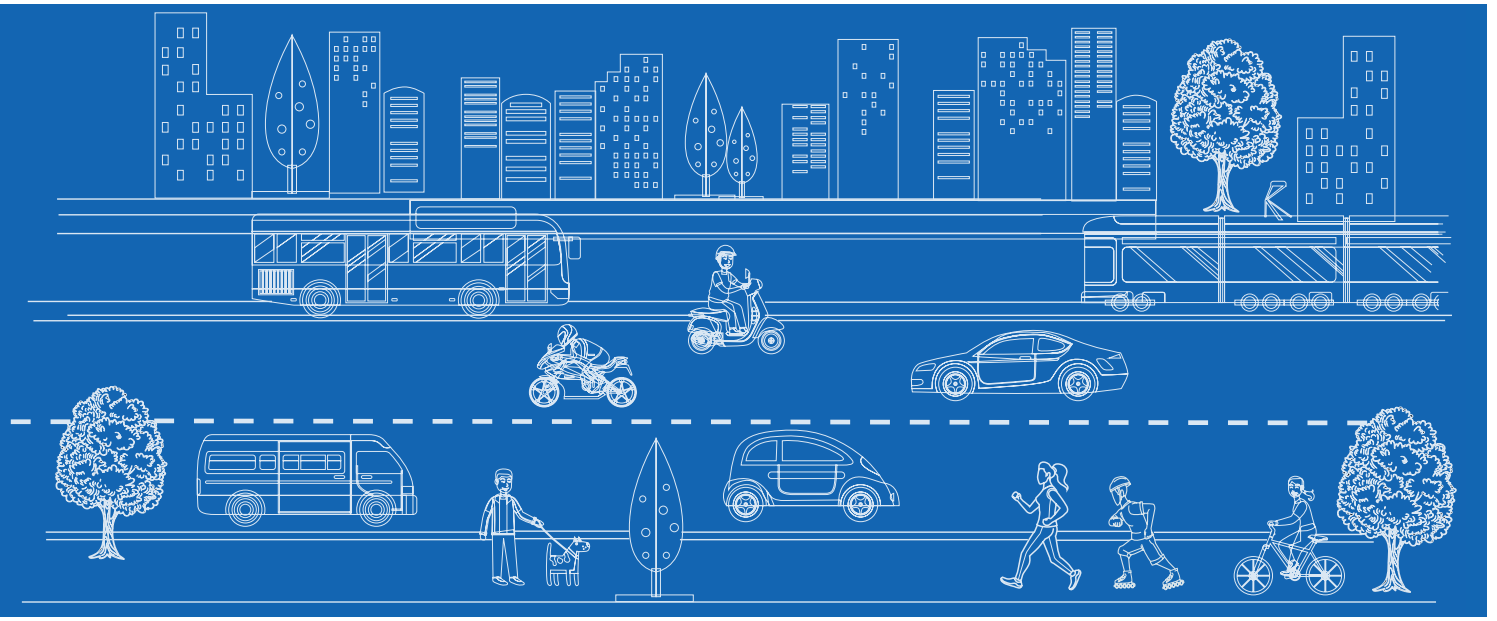
Una ciudad para el empleo y las oportunidades

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

El ordenamiento territorial impulsa la productividad y la competitividad de la ciudad, así como el empleo de calidad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

Alfredo Bateman[1]
Secretario de Desarrollo Económico



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

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

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

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

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

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

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


BOGOTÁ
AV. EL DORADO
PLAZA DE BOLÍVAR
MUSEO DEL ORO
MONSERRATE MILLONA

mientos que se requieren cotidianamente (de la casa al trabajo, de la casa al colegio, del trabajo a la universidad, de la casa al hospital, etc.) y los tiempos de viaje serían menores. Esta es la ambición de propuestas urbanísticas como la de Carlos Moreno, con la ciudad de los quince minutos, o de Lauchlin Currie[3], con la propuesta de ciudades dentro de las ciudades[4], solo para poner dos ejemplos de autores muy relacionados con Colombia.

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

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

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

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

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

Hoy Bogotá tiene una combinación de factores que hacen que sean muy elevados los tiempos de desplazamiento promedio, lo que no solo tiene enormes repercusiones en la calidad de vida, sino enormes costos económicos y pérdidas de productividad. El costo total de la congestión en Bogotá superó los US $ 600 millones, lo que se traduce en casi US $ 2 millones diarios (cerca del 1 % del PIB de la ciudad)[5]. Además, estos tiempos de viaje se distribuyen de manera desigual entre localidades y clases sociales, mientras que el 20 % de las localidades[6] (Los Mártires, Barrios Unidos, Antonio Nariño y Teusaquillo) tienen unos tiempos de desplazamiento de entre veintiséis y treinta minutos por trayecto al trabajo, el 45 % (nueve localidades) presentan tiempos entre 46 y 62 minutos, con una brecha de 36 minutos entre la localidad con mejor y peor tiempo de viaje[7].

[3] Moreno, Carlos, *La revolución de la proximidad: de la ciudad mundo a la ciudad de los 15 minutos* (Alianza Editorial, 2023).
[4] Currie, Lauchlin, *La política urbana en un marco macroeconómico* (Bogotá: Banco de la República, 1982).
[5] Banco Interamericano de Desarrollo. *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: Características, costos y mitigación* (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021).
[6] De acuerdo con el diagnóstico del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 "en Bogotá el tiempo de desplazamiento (por localidad) se ha incrementado desde 2014, pasando de 62,5 minutos a 67,1 minutos para el 2018 y un leve aumento de 0,8 minutos entre 2018 y 2019: Alcaldía Mayor de Bogotá. *Plan de Desarrollo Distrital: 2020-2024* (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

Relaciones funcionales de la estructura urbana y los tiempos de viaje



Fuente: elaboración propia.

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



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

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

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

Una de las características fundamentales del POT Bogotá Reverdece es que reconoce explícitamente el papel del ordenamiento territorial como factor de productividad y competitividad de la ciudad y sus empresas, y se propone como objetivo fundamental “Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos. Se busca cualificar las zonas de aglomeración económica existentes y asegurar la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de las empresas y las posibilidades de una cohabitación de actividades productivas y residenciales” (artículo 5).

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

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

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

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



Fuente: elaboración propia.

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

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

El Plan Maestro de Movilidad: la apuesta por la productividad en el mediano y largo plazo[8]

Tal vez el principal costo de la aglomeración es la congestión del transporte. En términos económicos, la congestión se reduce por la vía de los tiempos, el tamaño efectivo del mercado laboral y el tamaño del mercado; "[...] la eficiencia de una ciudad es una función del tamaño efectivo del mercado laboral, y este tamaño de mercado laboral es en sí mismo una función del tamaño total de la ciudad, pero también de su expansión y de la velocidad a la cual los viajes en la ciudad son hechos"[9].

Como parte fundamental del Modelo de Ocupación del Territorio (MOT), el sistema de movilidad[10] tiene como objetivo consolidar la ciudad, asociando las tres escalas territoriales. A nivel regional, fomenta actividades y relaciones territoriales entre Bogotá y los municipios aledaños; a nivel distrital y local, busca el equilibrio territorial e igualdad social, logrando una ciudad de proximidad donde los tiempos de desplazamiento no superen los treinta minutos en modos de transporte público limpios y sostenibles.

[8] Para profundizar sobre las apuestas del POT para promover una movilidad limpia y sostenible, se puede consultar el capítulo "POT Bogotá Reverdece: un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá de los quinientos años" de este libro.
[9] Prud'homme, Rémy y Chang-Woon Lee, *Ciudades, infraestructura y desarrollo económico* (Bogotá: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2011).
[10] El sistema de movilidad multimodal sostenible busca reemplazar el antiguo paradigma basado fundamentalmente en troncales de buses, por uno más ecológico y eficiente que tenga en los modos férreos su eje estructurante. La propuesta incluye una red de cinco líneas de metro, alimentadas por siete cables eléctricos, corredores verdes de alta y mediana capacidad, una red de ciclo, infraestructura y conexión a nivel regional con al menos dos RegioTram.



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

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

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

Por ejemplo, la línea 1 del Metro fortalecerá las dinámicas territoriales y las interdependencias funcionales entre el suroccidente de la ciudad y el centro ampliado; y la línea 2 hará lo propio entre el centro ampliado y el noroccidente. Los cables eléctricos, rutas circulares y cicloinfraestructura permite a su vez interconectividad de proximidad dentro de las UPL y conexión con los corredores de alta demanda, sean de metro o de TransMilenio. Esto mejorará significativamente la calidad de vida y la productividad de la población, que hará uso de estas infraestructuras; también, consolidará las dinámicas de aglomeración económica que concentran el tejido empresarial y, con ello, las fuentes de generación de empleo en el centro ampliado[11], pero también en las nuevas zonas más periféricas, mejor servidas y conectadas gracias a la red multimodal de transporte.

Por otra parte, los principales ejes de transporte masivo y, en particular, los asociados con los modos férreos[12] tienen la capacidad de fortalecer las dinámicas productivas y económicas alrededor de las estaciones. Tradicionalmente, se identifica la capacidad que tienen las estaciones de potenciar usos comerciales en torno a ellas dada la demanda garantizada por los flujos de personas.

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

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

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

Bogotá, producto de la tradición de zonificación intensiva con la que por muchos años se ordenó el territorio, presenta una diversidad de usos predominantemente baja, con excepción del ecosistema productivo de la ciudad, el denominado siete[13], en el que se mezclan entre dos y tres usos por sector catastral o barrio, de acuerdo con el análisis de diversidad de usos realizados para este territorio[14].

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

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

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

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



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

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

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

Por otra parte, el Plan Maestro de Hábitat y Servicios Públicos debe garantizar las condiciones de prestación de los servicios públicos de las diferentes actividades económicas. Por ejemplo, allí serán fundamentales los servicios de energía en las zonas industriales o de almacenamiento de datos, o los servicios de telecomunicaciones e internet en zonas como el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad (CTIB) Dichas características o condiciones diferenciales de los servicios públicos enviarán señales para la localización de ciertas actividades económicas en ciertas zonas de Bogotá.

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

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

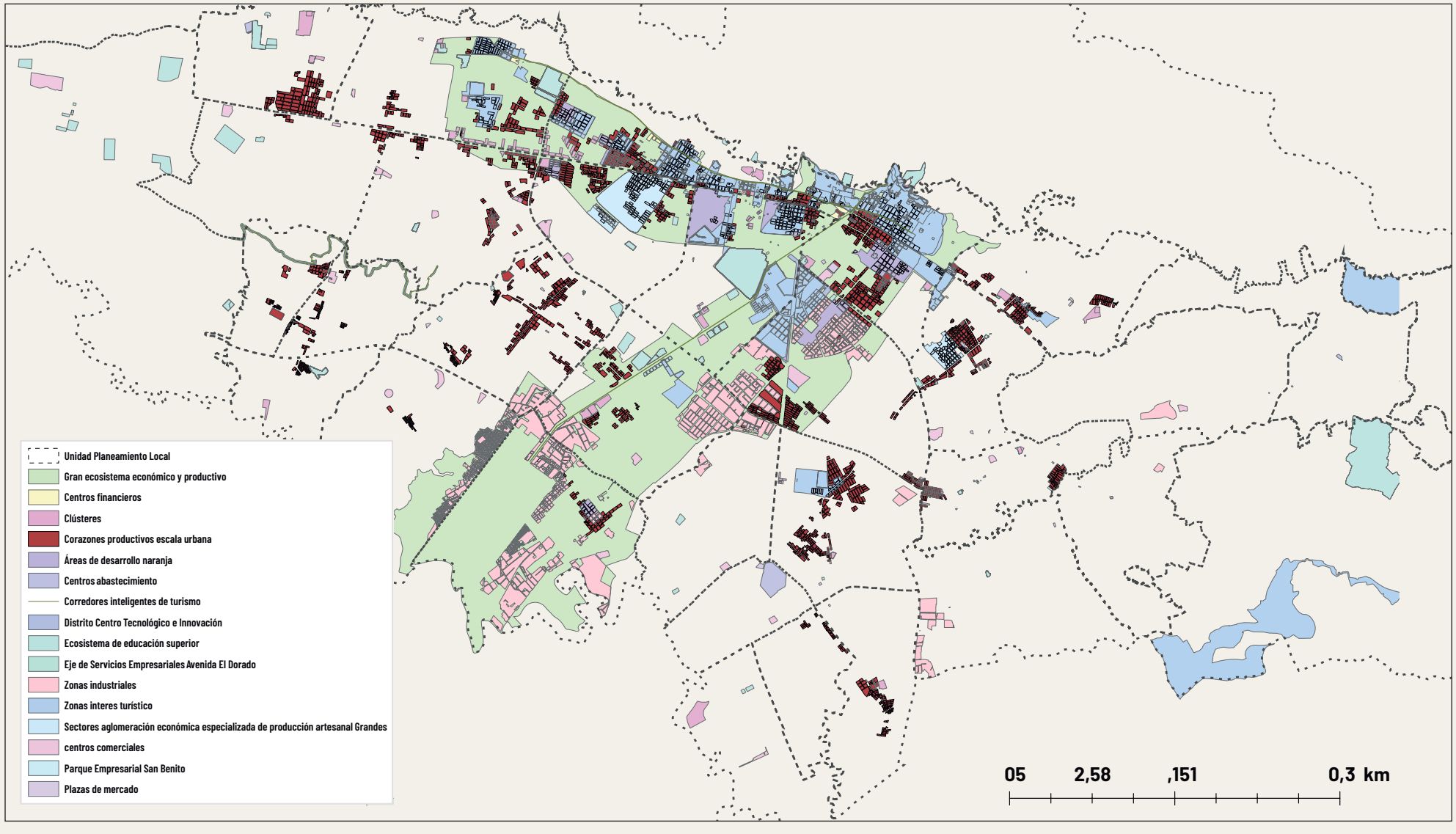
El Plan Maestro del Sistema Distrital de Cuidado tiene, en términos económicos, un gran potencial para propiciar las economías de proximidad y para lograr cerrar las brechas aún existentes de oportunidades económicas para las mujeres[15]. De acuerdo con los datos de la Encuesta Multipropósito de Bogotá del 2021, en UPL como Usaquén, Chapinero y Teusaquillo, por ejemplo, que presentan las brechas en la tasa de ocupación entre hombres y mujeres más bajas, esta se encuentra entre 12,7 y 14,3 puntos porcentuales, mientras que en UPL como Lucero y Edén la brecha se encuentra entre 23,3 y 26,8 puntos porcentuales.

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

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

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

Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación (Eseci)



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

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

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

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

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

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

Las AE y los proyectos asociados a las UPL —y, en particular, aquellos que permiten potenciar los corazones productivos y las aglomeraciones especializadas y diversificadas (véase el mapa "Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación", p. 170) previstas en la estructura socioeconómica[16]— tienen el potencial de generar las condiciones para el crecimiento económico en los próximos años, así como enfrentar de mejor manera los desafíos de la economía moderna y lograr un tejido más diverso y complejo.

Hoy la distribución del tejido empresarial y el empleo en la ciudad refleja una fuerte concentración en el denominado centro ampliado y en el eje de la 26 y la 13 hacia el occidente de la ciudad. Mientras en diez de las treinta y tres UPL de Bogotá se generan más empleos que los que su población demanda[17], y en Chapinero las empresas generan diez veces más empleos que los que su población requiere, y en trece de las treinta y tres UPL las empresas generan menos del 20 % del empleo que su población necesita.

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

Como se ha afirmado, no se trata de pretender una distribución homogénea del empleo, pero la dinámica misma de las economías de aglomeración hace que estas se desborden en el territorio y se constituya un modelo policéntrico que puede ser potenciado[18].

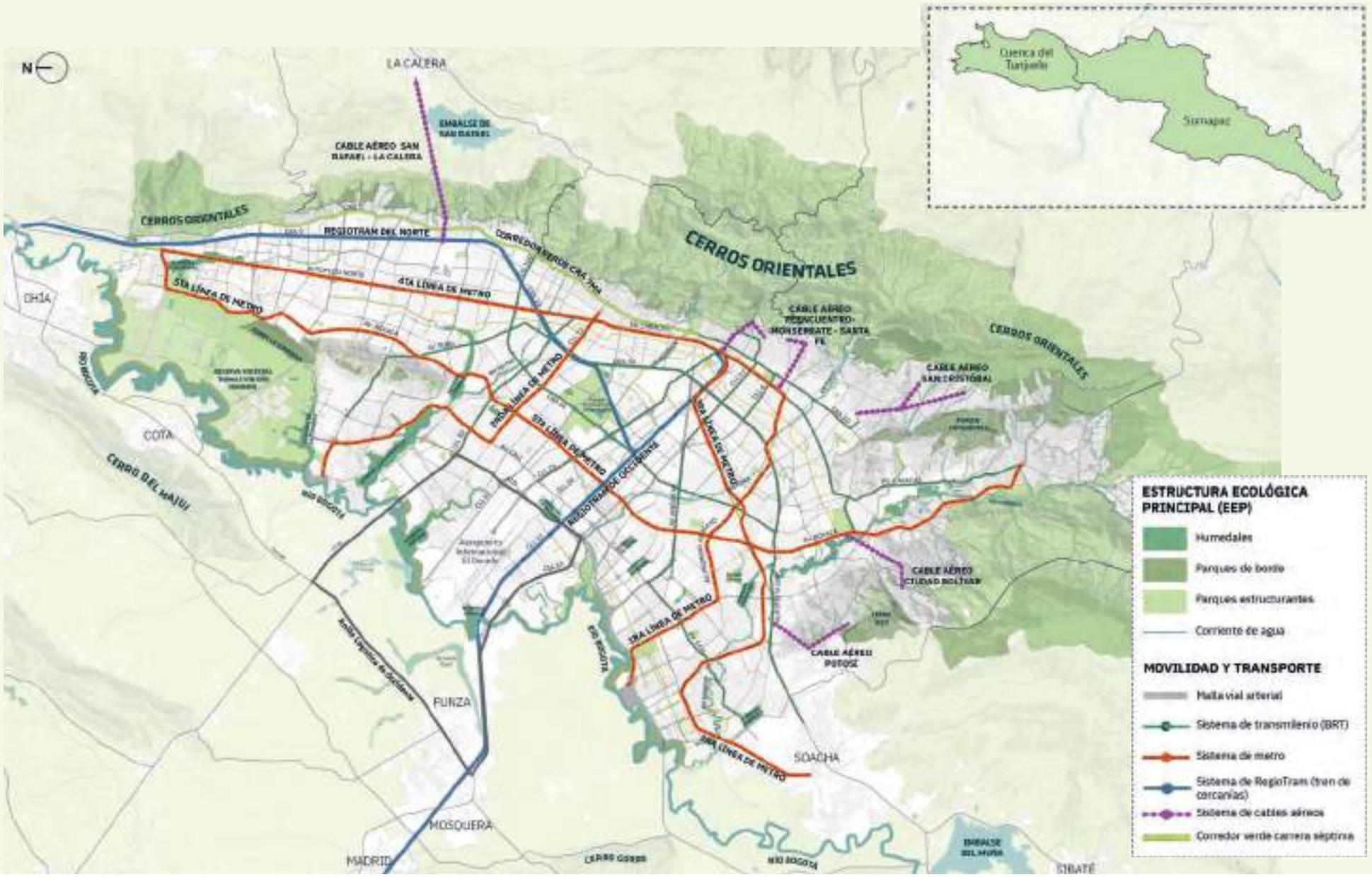
Desde esta perspectiva, el POT pretende facilitar y propiciar nuevas fuentes de empleo, principalmente formal, a partir de: (1) la consolidación de las dinámicas económicas y sus economías de aglomeración diversificadas en el eje de concentración de empleo de la ciudad; (2) potenciar corazones productivos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

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

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

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

Sistema de Movilidad. POT Bogotá Reverdece 2022-2035



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

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

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

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

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

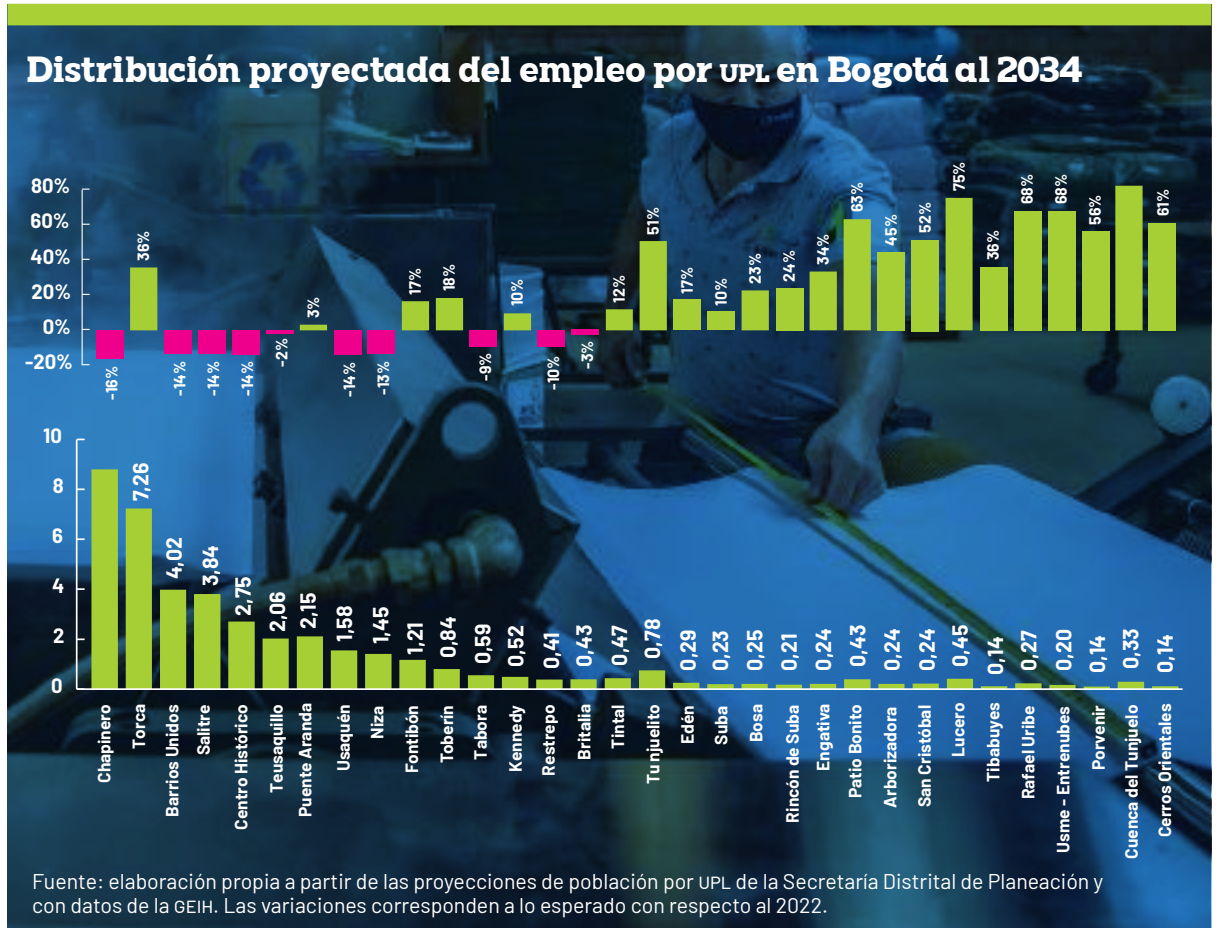
Asimismo, la AE Chucua La Vaca permitirá recualificar y revitalizar el entorno de Corabastos y propiciar las condiciones para actividades de mayor valor agregado, mientras se concerta con la Región Metropolitana la relocalización de la Central de Abastos de alimentos en una zona de la región que sea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

Estimaciones del crecimiento de la población ocupada para Bogotá al 2034

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

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

Distribución proyectada del empleo por UPL en Bogotá al 2034



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

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

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

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

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

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

Se han planteado tres escenarios de resultados económicos que corresponden a tres grados diferentes de implementación del POT. La no implementación del POT perpetuaría fenómenos económicos como la menor participación femenina en el mercado laboral y la deficiencia de ingresos para sectores económicos más desfavorecidos, además, empeoraría las condiciones de desempleo de la ciudad, siendo incapaz de absorber de manera adecuada el crecimiento poblacional. En ese escenario tendencial, solo se crearían en Bogotá, al 2034, poco más de medio millón de empleos, y la tasa de desocupación podría llegar al 14 %.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



Fuente: Consorcio Mazzanti + Gensler.

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



Visión a futuro del Campus de Innovación, iniciativa para impulsar la competitividad de la ciudad y transformar su economía por una que genere valor agregado a partir del conocimiento.
Foto: Consorcio Mazzanti + Gensler.

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

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

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

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

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

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



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

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan Distrital de Desarrollo: 2020-2024. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020.

Banco Interamericano de Desarrollo. *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación.* Banco Interamericano de Desarrollo, 2021.

Barrios, María Candelaria y María Ángeles Martínez. "El valor del tiempo en los desplazamientos al trabajo, una estimación en el caso de Cádiz". *Estudios de Economía Aplicada* (1999): 5-16.

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

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

Fujita, Masahisa. "Economics of Agglomeration". *Journal of the Japanese and International Economies*, 1996.

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

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

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

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

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

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

Los corazones productivos especializados son aquellos cuyo nombre del barrio ya evoca el tipo de negocios y actividad productiva que se encontrará. Tal vez el mejor ejemplo es el barrio Restrepo, pues solo con el nombre se identifica que allí se localizan unidades productivas relacionadas con la cadena de calzado y marroquinería. Los corazones productivos diversificados son zonas donde hay una muy alta densidad de unidades de producción, pero de múltiples sectores económicos, como ocurre en general en el denominado Centro Ampliado.

La identificación de los corazones productivos[19] no solamente facilita conocer las realidades económicas de los territorios, sino que en Bogotá ha permitido ser más pertinentes en las intervenciones de política pública en materia económica y participar integralmente con el fin de lograr un mayor impacto. Tener alta densidad de unidades productivas en un polígono determinado facilita la llegada institucional, la definición de estrategias que superen las soluciones genéricas y la coordinación interinstitucional en el territorio.

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

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

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

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

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

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



El sector del Restrepo, especializado en cueros, es uno de los corazones productivos de la ciudad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.



2.4

Nuestro territorio y nuestra identidad

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

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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

Catalina Valencia
Secretaria de Cultura,
Recreación y Deporte

Patrick Morales
Director Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura



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

Los patrimonios y la cultura

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

Desde 1964 su taller, además de su local comercial, se sumó a muchos que se ubicaron en el puro corazón de Bogotá, algunos en inmuebles emblemáticos —como los edificios Campos, Vásquez y Tejada—, en el Pasaje Hernández y en los alrededores de la carrera 9 entre la calle 10 y la Avenida Jiménez. En cualquier caso, siempre ha trabajado y comerciado ahí en el centro, donde se siente cómodo y donde se acumulan los más entrañables recuerdos de su vida y de su oficio como sastre. Y por primera vez la importancia de su oficio cobró un carácter protagónico en un plan de ordenamiento territorial, nuestro POT Bogotá Reverdece; ahora la preocupación por su conservación y permanencia en el tiempo constituye una parte central de la ejecución de este nuevo instrumento que valora el patrimonio material e inmaterial de la ciudad, los entornos barriales y el habitar próximo como elementos ordenantes del territorio.

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

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

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

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

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



Hernán Baquero preserva un legado familiar como dueño de la Barbería Clásica y la memoria histórica del barrio Las Cruces.
Foto: Camilo Ara.

El Cabildo indígena en Suba es una demostración del tejido que han construido los pueblos indígenas alrededor del agua, la cultura y la vida en la ciudad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

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

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

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

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

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

“Patrimonios en plural”



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

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

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

Esta apertura es reciente y forma parte de las políticas que buscan consolidar un país en paz, con justicia y equidad territorial. Esta búsqueda requiere avivar la capacidad de escucha del gobierno distrital, por lo que el POT propone profundizar en la comprensión y las intervenciones de escala local, la valoración de lo próximo como reconocimiento a comunidades diferenciadas culturalmente, que han consolidado sus barrios con mucho esfuerzo. Estas comunidades necesitan inversiones y acompañamiento que hagan una lectura territorial que visibilice el arraigo y la protección de la vida barrial e, incluso, la vida rural, que es otro de los modos en que los bogotanos viven su ciudad (hablamos de Sumapaz, por supuesto, que es la mayor parte del territorio de la ciudad).

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

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



Los trabajadores del campo también hacen parte del patrimonio y la identidad de Bogotá en localidades rurales como Sumapaz.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

Por lo tanto, el modo en que pensamos la cultura y el patrimonio se ha ampliado; de hecho, ya no hablamos del patrimonio sino de los patrimonios. El patrimonio cultural ha dejado de ser considerado únicamente como lo material, los inmuebles o los muebles, los paisajes o los lugares de importancia ceremonial; hoy, el patrimonio, lo valorado por comunidades diversas, se entiende como parte de un proceso social, de lo que anima la vida cotidianamente y que integra lo material, lo inmaterial y la naturaleza próxima. A la par, el concepto de cultura también se ha expandido: desde los años sesenta se empezaron a incorporar otras expresiones que se consideraron dignas de peso simbólico, expandiendo el significado de cultura, pues resultaban cruciales para las sociedades. Nos referimos específicamente a la cultura popular, las culturas ancestrales, la cultura de masas, los patrimonios y las memorias de sectores marginales y actividades en otros ámbitos creativos como por ejemplo el diseño y las artes gráficas. Junto con los reclamos de los sectores populares, que denunciaban una exclusión de sus culturas a partir de distinciones de clase y de nivel socioeconómico, emergen también los reclamos feministas y de los sectores étnicos y comunitarios, mostrando cómo en el campo social de la cultura se expresan exclusiones desde las diferencias de género, etnia y sexualidad[1].

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

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

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





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

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

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años



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





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

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



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

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

La Estructura Integradora de Patrimonios (EIP)

Con el propósito entonces de que la norma no se limite a la gestión del suelo, a lo funcional y físico del territorio[2], el nuevo POT de Bogotá pone al ciudadano en el centro del ordenamiento territorial y, para esto, incorporó la Estructura Integradora de Patrimonios (EIP) como parte del modelo de ordenamiento territorial, según como quedó definido en el artículo 80. Es decir, a las tres estructuras que le daban forma al modelo de ordenamiento territorial —la estructura ecológica principal, la estructura funcional y del cuidado, y la estructura socioeconómica, creativa y de innovación—, se sumó una para la que cobran importancia los modos de habitar de la población, las prácticas culturales y la participación democrática desde los valores ciudadanos.

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

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

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

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

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

[2] **“El POT es el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo” (Ley 388 de 1997, art. 25).**



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

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

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

Las huertas son entonces "parte de un valor presente interesado en restablecer vínculos entre los ciclos de producción de alimentos y consumo en ámbitos domésticos. La existencia de estos lugares reconcilia distintas maneras de habitar la ciudad, de conocimientos y prácticas asociados a la preservación de especies y semillas nativas, la siembra, al manejo responsable del agua y de la comprensión del clima. Todo ello, además, es la expresión de innumerables testimonios del apego de las personas por los lugares que habitan y los definen como comunidad"[4].

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

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

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

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


PLAZA DE MERCADO
LA PERSEVERANCIA



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

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

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

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

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

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

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

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

Líderes de la comunidad Usmeka que sacaron adelante el primer parque arqueológico de Bogotá. Se trata de una estrategia pedagógica dirigida a la comunidad de la localidad de Usme.
Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

[5] "¿Qué piensa la comunidad campesina sobre el hallazgo?", Mesa de Patrimonio Ancestral, Cultural y Ambiental de Usme, https://usmeka.github.io/

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

Los reconocimientos y el plan para los patrimonios vitales

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

El reconocimiento que plantea el POT se vuelca esta vez no solo sobre el contenedor, sino también sobre el contenido, y extiende el concepto a toda la ciudad apareciendo por primera vez en una reglamentación distrital la producción artesanal como uso del suelo. Esta producción artesanal "corresponde entonces a las actividades creativas de producción de objetos, realizadas con predominio manual y auxiliadas en algunos casos con maquinarias simples, obteniendo un resultado final individualizado, determinado por los patrones culturales, el medio ambiente y su desarrollo histórico".

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

"En Voz Alta. La cultura habla"





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sectores de la ciudad y a la vez servir de punto de atracción para emprendedores y artistas de la ciudad. Esta oferta y este movimiento económico y cultural hacen parte de una de las iniciativas primordiales que fija el POT para que la cultura, en ciertos barrios o sectores de Bogotá, se convierta en un polo de desarrollo económico y social: los Distritos Creativos[6]. ¡Y no hay una ciudad que tenga tantos Distritos Creativos como Bogotá! Son quince y, dado el sector en que se encuentra, cada uno tiene sus particularidades, y en cada uno se refleja y se difunde la cultura de una manera distinta. Por esto se pueden separar en dos categorías: los Distritos Creativos inducidos, que surgen impulsados sobre todo a partir de una política pública, y entre los que se encuentran, además del Bronx, Fontibón, Ciencia, Tecnología e Innovación, Zona Industrial de Bogotá (ZiBo), Campín y Castellana; y los distritos creativos espontáneos, entre los que se encuentran San Felipe, La Playa, Centro, Chapinero, Usaquén, la 85, Parque de la 93 y Centro Internacional.

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

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

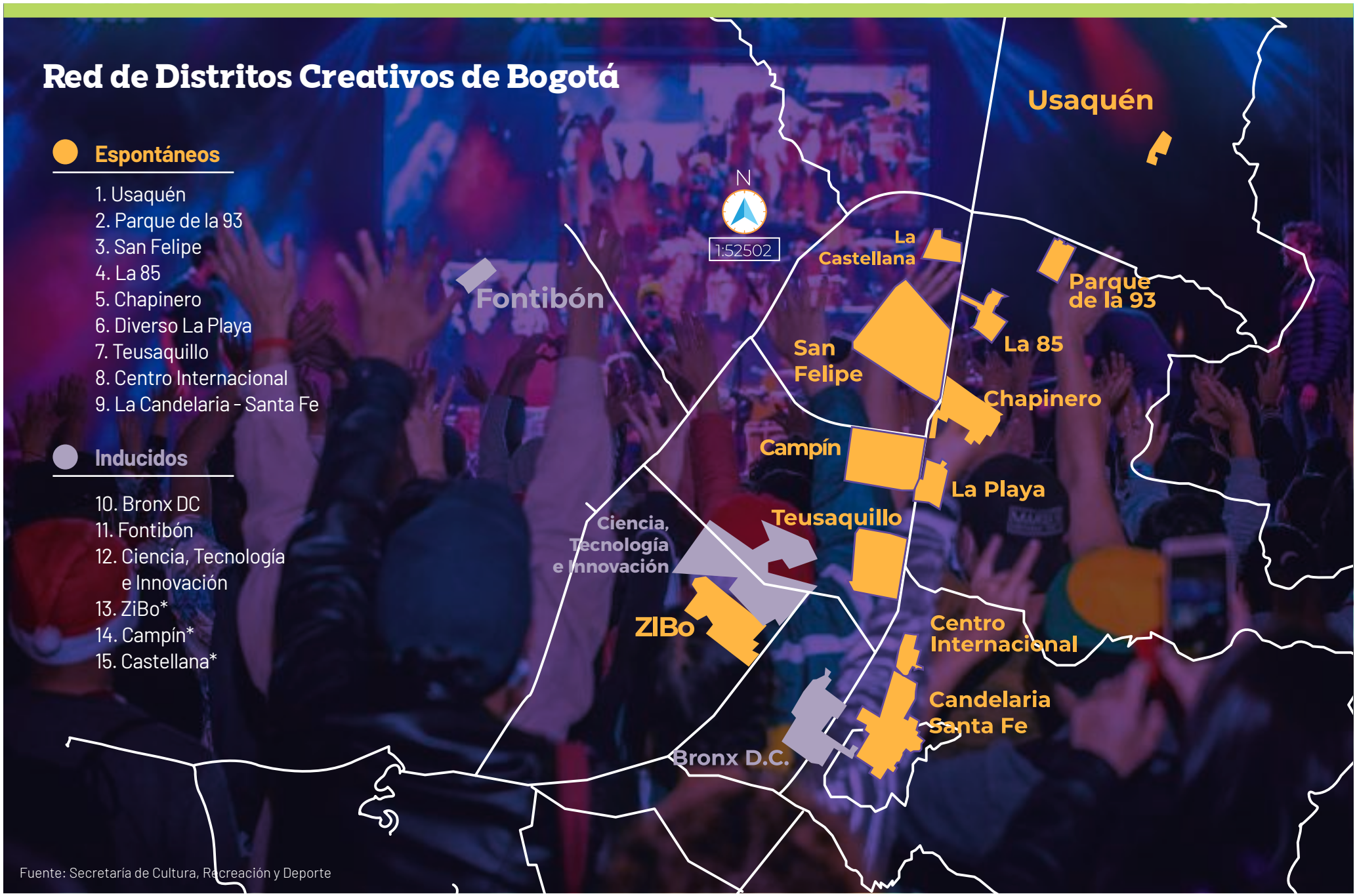
Esta suma de visiones, planes y esfuerzos en el ámbito de la cultura y el patrimonio (de los que quisimos señalar solamente una parte), desde los más abstractos que plantean las normas —nuestro POT Bogotá Reverdece— hasta aquellos que podían relatar en primera persona los ciudadanos, no tienen otro fin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

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

Bibliografía

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

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



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

Logros y avances del sector cultura a partir de las innovaciones contenidas en el POT Bogotá

Dados los avances alcanzados gracias a las cinco transformaciones que están dándole una nueva cara a Bogotá, y renovando sus dinámicas barriales y sociales, entre los logros más significativos del sector de la cultura —mediante la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura— se debe mencionar, principalmente, la adopción y modificación del Plan Especial de Manejo y Protección (resoluciones 088 del 2021 y 92 del 2023). Puestas las bases a partir de este plan, en el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 se estableció la Estructura Integrada de Patrimonio, formulación que brindó importantes capas de información que reconocen dinámicas fundamentales de relación entre las personas, que tienen en cuenta su historia y su cultura: como parte de esta visión de ordenamiento reflejada en la EIP cabe destacarse como otro gran logro: la suscripción de un acta de compromiso con el pueblo muisca con el propósito de reconocer e incluir el Sistema de Sitios Sagrados que reporta modelos de ocupación del territorio milenario, que hacen parte de la cartografía del POT, y que son el testimonio de complejas estrategias acerca de cómo interpretamos y valoramos las huellas del espacio que hoy habitamos. Como parte de esta iniciativa se debe destacar el Parque Arqueológico y del Patrimonio Cultural de Usme (el 11 de julio del 2023 se presentó oficialmente la primera fase de este proyecto y en cuya presentación la alcaldesa Claudia López afirmó que el nuevo POT lleva en su nombre "Reverdece", porque "protege el agua, la ruralidad, el campesinado, y protege y amplía la estructura ecológica principal, protege la ancestralidad y su territorio, natural, material e inmaterial y eleva esa estructura de patrimonios a estructura de ordenamiento de nuestro territorio").

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

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



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

cial. Inicialmente, esta red de Distritos está conformada por nueve espontáneos (San Felipe, Teusaquillo, La Playa, Centro, Chapinero, Usaquén, la 85, Parque de la 93 y Centro Internacional) y seis inducidos (Bronx, Fontibón, Ciencia, Tecnología e Innovación, ZiBo, Campín y Castellana). Estas Áreas de Desarrollo Naranja-Distritos Creativos —como quedaron definidos en el POT Bogotá Reverdece— han beneficiado la vida de los habitantes de los sectores en que se encuentran y han estrechado lazos colaborativos entre los distintos actores de los quince distritos, creando modelos innovadores de gobernanza, para lograr que distintos espacios y barrios de la ciudad se interconecten gracias a una oferta cultural renovada y más nutrida (valga decir, en el ámbito de estas iniciativas ha surgido también el acto jurídico que beneficia las salas de los museos y los teatros, mediante la exención del impuesto predial: el Acuerdo 897 del 2023).



2.5

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

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

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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

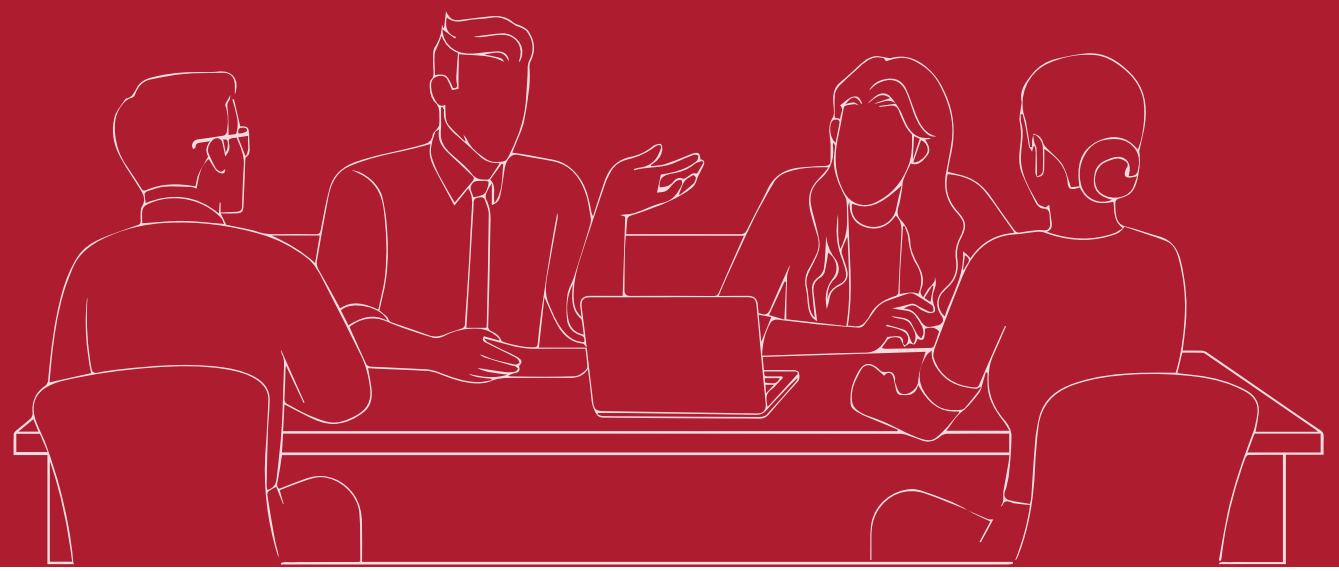
Juan Mauricio Ramírez
Secretario Distrital de Hacienda

Felipe Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación (2023)

María Mercedes Jaramillo
Secretaria Distrital de Planeación (2021-2023)

William Mendieta
Secretario Jurídico

María Clemencia Pérez
Secretaria General



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

Compartir los costos y los beneficios de vivir juntos

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

Nada de eso habría sido posible si no hubiéramos programado, en el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, la mayor inversión social, en educación, empleo, metro y movilidad en la historia de Bogotá: 111.643 millones de pesos, que representaron un aumento del 36,5 % del presupuesto de inversión programado por la administración anterior de Enrique Peñalosa en su PDD Bogotá Mejor para Todos, y un aumento del 61,5 % con relación al presupuesto que la administración de Gustavo Petro programó en su PDD Bogotá Humana.

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

¿Por qué invertir más cuando hay menos?

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



En los barrios se discutieron las propuestas de la administración para que la ciudadanía pudiera exponer sus preocupaciones, expectativas y necesidades locales.
Fotos: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Impacto de Bogotá Local

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

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, SegPLAN.

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

Como resultado de la inversión realizada pudimos observar una disminución de la pobreza monetaria, de la pobreza extrema y el registro del nivel más bajo de pobreza multidimensional en la ciudad desde que se calcula esta medición, situándose para el 2022 en el 3,8 %, cuando en el 2021 fue del 7,5 %. Además, después del aumento del desempleo hasta el 25 % en el marco de la pandemia, logramos reducirlo al 9 % en el segundo semestre del 2023, incluso menor al que teníamos en el 2019. De modo que el plan de rescate económico y social que hicimos con esa gran inversión y ejecución pública sirvió, pero hay que hacerlo bien: prudente y responsablemente. ¿Cómo fue?

Cumplir las reglas fiscales

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

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

Fijar el rumbo

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

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

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













2035 que, de acuerdo con la Ley 388 de 1997, precisada por la Ley 2106 del 2019, tiene una vigencia de tres periodos de gobierno más allá de aquel que lo formula y adopta. El POT es la hoja de ruta del desarrollo de Bogotá, que nos dice cuál es la Bogotá que queremos conseguir: una Bogotá cuidadora de sus páramos, sus montañas, sus ríos, sus humedales, su fauna y flora biodiversas, con más y mejor acceso a las oportunidades y los servicios de la ciudad para las bogotanas y los bogotanos, sin importar en qué barrio viven porque en todos ellos habrá una centralidad administrativa y una o varias manzanas del cuidado a máximo treinta minutos de distancia, conectadas a través de muchos parques reverdecidos y un sistema de transporte público multimodal y limpio con cinco líneas de metro, dos trenes regionales, ocho cables, veintidós corredores verdes y 1.000 kilómetros adicionales de ciclorrutas y andenes accesibles y seguros para todos; una Bogotá más solidaria, equitativa e inclusiva, en la que nuestras múltiples identidades se reconocen, se valoran y se expresan en el espacio urbano y las ruralidades de Bogotá; una Bogotá que reconoce, valora y manifiesta con orgullo su ancestralidad muisca, entre muchos otros patrimonios (naturales, materiales e inmateriales) que singularizan el territorio en el que vivimos y que nos corresponde proteger y preservar; una Bogotá que nos invita al ejercicio de nuestros derechos y nuestros deberes con más participación ciudadana y mayor corresponsabilidad, de modo que podamos vivir en paz, en sana convivencia y con mayor convergencia de calidad de vida para todas y todos. Con el POT se acaban las eternas y oportunistas discusiones entre políticos sobre si debemos conformarnos con Transmilenio o construir el metro que nos merecemos, si debemos prescindir de la Reserva Thomas van der Hammen o más bien convertirla en el bosque urbano más grande de Latinoamérica y organizar la revitalización del suelo ya urbanizado, en busca de más y mejores viviendas y empleos para todos, en mejores localizaciones y con mejores espacios públicos, más verdes, bordeados por comercios y servicios, seguros para las mujeres, los niños, las niñas, las personas mayores y 100 % accesibles para todos. El POT nos dice qué hay que hacer, cuándo y qué recursos hay que apropiar en cada plan de desarrollo para lograrlo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- La transferencia de derechos de construcción y desarrollo de predios ubicados en suelo de protección y de aquellos sometidos al tratamiento urbanístico de conservación nos permitirá asegurar mejores condiciones de preservación de los valores ecosistémicos o patrimoniales de dichos predios o incluso adquirirlos, sin tener que desembolsar recursos para comprarlos sino haciendo un intercambio o transferencia de derechos de construcción.
- La explotación del derecho real de superficie en infraestructuras públicas nos permitirá la obtención de rentas vitalicias sobre estaciones del Metro y de otras infraestructuras públicas y de transporte de media y alta capacidad, que de otra manera solo representarían gastos recurrentes para el distrito.
- Los fondos TIF nos permitirán "utilizar" los ingresos futuros de los impuestos para financiar, entre un 15 % y un 25 %, las inversiones de capital necesarias para viabilizar los proyectos estructurantes del POT sin gravar la capacidad de endeudamiento de la ciudad.

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

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



Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

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

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

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



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

Defender el bien común y la planeación de largo plazo

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

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

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

Así las cosas, y luego de veinte años de vigencia cada vez más desactualizada, en vez de los máximos doce años que previó la ley, el gobierno distrital adelantó desde el 2020 las etapas para la revisión general del POT, la cual se destacó por su amplia participación democrática: más de 24.000 intervenciones ciudadanas, de las cuales más de 17.000 tuvieron incidencia real, así como su presentación ante el Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD), que a su vez formuló sendas modificaciones que fueron aceptadas e incluidas en la propuesta de la administración. Finalmente, después de esa amplia consulta y participación, la administración radicó el proyecto de acuerdo de revisión general del POT ante el Concejo de Bogotá el 10 de septiembre del 2021.

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

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

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

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



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

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

Desde la expedición del Decreto 555 del 2021 la Secretaría Jurídica de la Alcaldía ha liderado la defensa jurídica del POT de Bogotá contra varias acciones judiciales que han intentado infructuosamente detener el avance de la ciudad. En particular, el distrito ha sido formalmente vinculado a cuatro procesos judiciales de nulidad simple, en los cuales se ha pretendido declarar su suspensión provisional y nulidad, por medio de argumentos sin fundamento que afirman una supuesta falta de competencia de la alcaldesa para adoptar la revisión del POT mediante decreto cuando el Concejo de la ciudad no lo ha negado ni aprobado.

Cuando el Juzgado Quinto Administrativo de Bogotá, en el marco de una demanda[1] interpuesta, decidió la suspensión provisional del plan, la Alcaldía apeló ante el Tribunal Superior de Cundinamarca, que ratificó que el POT Bogotá Reverdece continúa rigiendo porque la alcaldesa cumplió con los trámites y requisitos legales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sin duda, la relación con el distrito cambió porque hizo realidad la participación ciudadana en los procesos de planificación, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación del POT y del presupuesto y gestión de las localidades, facilitando la colaboración y cocreación entre la ciudadanía, la administración distrital y otros actores del territorio, y promoviendo la formación y capacitación de la ciudadanía y las organizaciones sociales en temas relacionados con el ordenamiento territorial y la gestión pública.



Uno de los beneficios de los presupuestos participativos es que la ciudadanía puede presentar sus propuestas y votar por las que quiera que ejecute la alcaldía local.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

3

Transformación

Plan de Movilidad Sostenible: movernos mejor y más tranquilos

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

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

Foto: Empresa Metro.

Textos:

Deyanira Ávila
Secretaria Distrital de Movilidad

Orlando Santiago
Gerente General TransMilenio

Leonidas Narváez
Gerente Empresa Metro de Bogotá



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

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

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

La segunda flota más grande de buses eléctricos fuera de China, la red de ciclorrutas más extensa del continente y el cable aéreo en Ciudad Bolívar, promesa de desarrollo y sostenibilidad al sur de la ciudad, se encuentran en operación. La primera línea del Metro y el tren de cercanías RegioTram de Occidente están ya en construcción, al igual que la ampliación de las vías de entrada y salida de la ciudad, el primer corredor verde del país, la cicloalameda del Medio Milenio, y los nuevos cables eléctricos en San Cristóbal y Potosí, ambos con modernos equipamientos sociales y culturales en cada una de sus estaciones y un mejoramiento integral de los barrios y viviendas en sus alrededores. Y como gran cereza en ese pastel de la nueva modalidad segura y sostenible, dejamos en cuatro años estructurada, financiada y contratada la segunda línea del metro de Bogotá que es subterránea, de 15,5 km de longitud y once estaciones para llevar a casi tres millones de bogotanos desde la calle 72 con Caracas, donde se conecta con la primera línea, hasta Barrios Unidos, Engativá y Fontanar del Río en Suba, en las inmediaciones de los límites de Bogotá con Cota. ¡Esa es la Bogotá que estamos construyendo!

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


BUS BUS
SOLO SOLO
METRO



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

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

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

Este es un legado que va en la dirección correcta, y que responde a la visión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035: la consolidación de la ciudad de la descarbonización después del diésel y la contaminación, de la ciudad de la Red Metro y multimodal después de la dependencia del bus, y de la ciudad que, por fin, se integra con su región para gestionar la movilidad compartida de carga y pasajeros.

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

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

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

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



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

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

También en el 2021 comenzamos la construcción del intercambiador vial en la calle 72 con Caracas, que ayudará a descongestionar ese sector antes del inicio de las obras del viaducto del Metro. Y en el 2023 iniciamos intervenciones en la avenida Primero de Mayo con carrera 68 con la construcción del puente norte, en ejecución. En este punto, conocido como "El Pulpo", se puede ver cómo se conectarán el Metro, TransMilenio, las ciclorrutas, los peatones y los carros particulares. Durante el 2023 continuaremos estos puntos, dando paso a la obra más importante que deja la administración con la activación de seis frentes de construcción del viaducto entre el patio taller y la Avenida Caracas.

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

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

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

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

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

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

Junto con la primera línea del Metro de Bogotá, la Línea 2 es uno de los megaproyectos más grandes del país, pues beneficiará a cerca de tres millones de habitantes de las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba. Esta megaobra tendrá una longitud de 15,5 kilómetros, once estaciones de las cuales diez serán subterráneas y una elevada. Cinco de ellas se conectarán con otros corredores de transporte masivo, que incluye el futuro RegioTram del Norte, lo que garantizará la conexión de la ciudad con la región en lo que será la consolidación de la apuesta de movilidad más grande de la historia de la capital.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Con la llegada de TransMiCable en el 2018 a Ciudad Bolívar se ha logrado disminuir los tiempos de viaje; de este modo, cientos de madres cabeza de hogar, por ejemplo, ahora pueden pasar más tiempo con sus hijas e hijos. Así lo afirma Ana Mercedes Mora, líder comunitaria de El Paraíso —uno de los 252 barrios que conforman la localidad—, quien además ha adoptado un nuevo sentido de pertenencia con su barrio, gracias a los nuevos espacios de socialización, cultura y cuidado creados en torno a este sistema.

Con ello, también se ha podido registrar una disminución en los casos de hurto y robo, lo que ha mejorado la percepción de seguridad en la comunidad. Estos beneficios han atraído a turistas nacionales y extranjeros que también utilizan este medio de transporte y que ahora pueden apreciar la belleza de la zona[1].

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

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

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

Así son las obras de accesos a Bogotá que están proyectadas

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

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) .

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

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

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

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

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

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

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





Cinco transformaciones urbanas
para la Bogotá de los quinientos años

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

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

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

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

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

Hemos transformado la manera en la que diseñamos y construimos nuevos corredores y lugares para vivir y movernos. Desde la idea misma de un proyecto contemplamos ahora a la ciudadanía, quien aporta sus ideas y expresa sus deseos y necesidades con la conciencia de estar construyendo una ciudad con movilidad sostenible y amigable, en la que sus habitantes son el centro de su desarrollo.

Movilidad sostenible y con enfoque de género

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

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

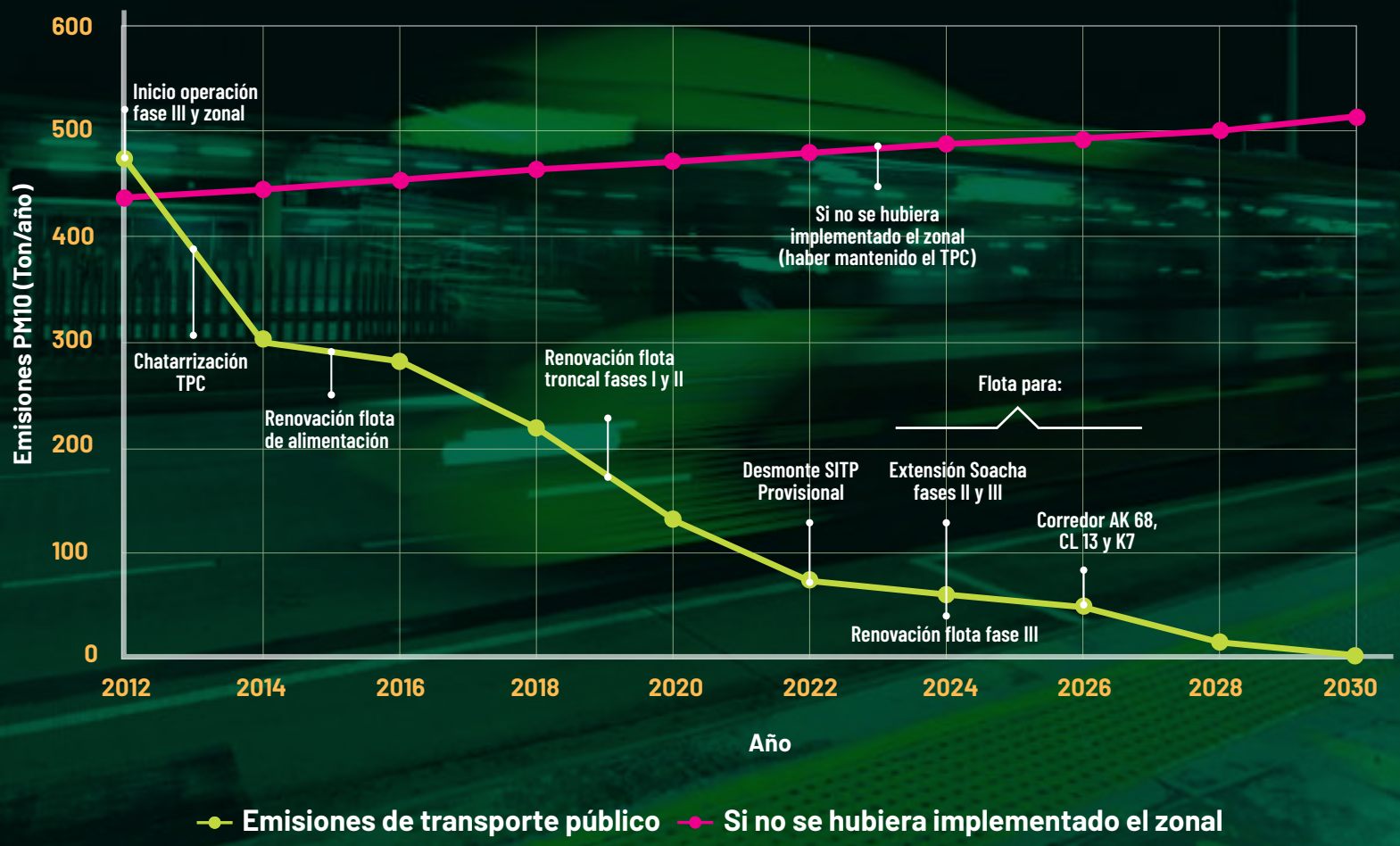
Claudia afirma que, con cada kilómetro que recorre día tras día, es feliz, porque, no solo logra el bienestar de su familia y cumple sus sueños, sino que hace posible que muchas personas puedan llegar a sus hogares e ir a sus lugares de trabajo o estudio de manera sostenible.

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

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

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

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



88%

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

Mejora

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

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

El sistema de bicicletas compartidas Tembici es uno de los avances en movilidad sostenible para recorridos cortos o para finalizar el último tramo de los viajes en transporte público.
Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

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

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

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

El caso del Perdomo

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

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

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

Con la creación y puesta en marcha de La Rolita se dieron nuevas oportunidades para que alrededor de 230 mujeres, junto con sus compañeros operadores, condujeran 195 buses 100 % eléctricos, y de este modo se pudiera prestar servicio de transporte a través de 11 rutas por media ciudad. La Rolita se ha convertido en sinónimo de movilidad sostenible, equidad de género, reactivación económica y reverdecimiento del territorio para estos habitantes y muchos otros ciudadanos de Bogotá.

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

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

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

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


tembici



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

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

La capital mundial de la bici también se camina

El sonido de las cadenas y las ruedas de las bicis cada vez es más común en Bogotá, una ciudad que ha visto nacer una red de más de 600 kilómetros de ciclorrutas, 93 de los cuales han sido implementados en la actual administración, y entre las que se destacan los corredores de las carreras Séptima y Novena con más de 17 kilómetros de extensión[2].

Es un hecho impresionante que en Bogotá se realicen más de 880.000 viajes diarios en bicicleta[3], lo que representa el 7 % de los viajes diarios de la ciudad. Para ponerlo en perspectiva, esto equivale a toda la población de la ciudad de Cúcuta movilizándose en este medio de transporte sostenible. Este número demuestra el compromiso de los bogotanos por una ciudad más amable con el medio ambiente y también con sus ingresos.

En este contexto, la Política Pública de la Bicicleta ha sido fundamental, pues ha permitido mejorar las condiciones socioeconómicas, culturales y de infraestructura, para el uso y disfrute de la bicicleta. Con una inversión de $2,2 billones, la ciudad está comprometida en seguir construyendo proyectos y espacios para la movilidad sostenible, con una visión a largo plazo, hasta el año 2039.

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

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

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

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

En Bogotá se realizan más de 880.000 viajes diarios en bicicleta, lo que representa el 7 % de los viajes diarios de la ciudad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

[2] Dentro del programa para descarbonizar la movilidad planteado en el POT, el objetivo del subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural se mide con la implementación de kilómetros de infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos.
[3] Según la Encuesta de Movilidad del 2019.

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

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

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

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

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

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

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

También, encontramos los proyectos Al Colegio en Bici y Bici Parceros, que forman parte del programa Niñas y Niños Primero, cuyo propósito es fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte entre los niños, niñas y jóvenes estudiantes de las instituciones educativas públicas. Para lograr este objetivo, se organizan diariamente caravanas de bicicletas de ida y vuelta entre las instituciones educativas y los puntos de encuentro cercanos a sus hogares. Además, se realizan expediciones ciclísticas por la ciudad, donde los estudiantes de primaria y secundaria tienen la oportunidad de conocer y apropiarse del espacio público y disfrutar de la oferta cultural de la ciudad, mientras aprenden a usar la bicicleta de forma segura.

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

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

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

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

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

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


BOGOTÁ

En el Día sin Carro y sin Moto, instaurado por consulta popular, se realizan mediciones indicativas de material particulado y de ruido ambiental.
Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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



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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

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

Proyecto Ciempiés dentro del Programa de Movilidad Escolar Sostenible.
Foto: Secretaría Distrital de Movilidad.

que emitirían en dos meses todos los vehículos particulares que circulan en Bogotá y, aproximadamente, 94.300 toneladas anuales de CO_2, que es lo que emitirían 57.500 carros particulares en un año en la ciudad.

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

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

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

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

La meta es que para el 2035 se pueda aumentar en un 24 % el acceso a oportunidades de empleo a través del transporte público, lo que se traduce en tiempos de viaje menores o iguales a treinta minutos. Para ello, nuestro sistema integrado de transporte, además de ofrecer viajes más eficientes, incentivará a todas las empresas a compartir la información necesaria sobre la operación del sistema, para planear y mejorar las experiencias de viaje de sus usuarios.

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

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

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





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

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

Garantizando modos de transporte más amigables

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

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

Bogotá avanza con paso firme y la convicción de construir un futuro mejor, al adoptar nuevas iniciativas que permitan la transición a tecnologías más limpias y atendiendo las recomendaciones e ideas de más de 1.900 personas del sector privado, la academia, la industria, los gremios de transporte, los conductores y conductoras, los colectivos ambientales y la ciudadanía en general, que participaron en 85 espacios de conversación para la formulación de esta política, cuyo éxito dependerá del trabajo mancomunado entre las secretarías de Movilidad, de Ambiente, de Gobierno, de Educación y de la Mujer y TransMilenio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No hace falta ir muy lejos para ser testigos de la transformación que nuestra ciudad está atravesando, el cambio de chip se empieza a notar con el creciente registro de vehículos con tecnologías más limpias, pues, a corte de junio del 2023, el Registro Distrital Automotor da cuenta de 5.693 vehículos eléctricos en circulación y 23.315 híbridos.

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

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

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

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

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



4

Transformación

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

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

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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

José David Riveros Namen
Secretario Distrital de Gobierno

Óscar Gómez Heredia
Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia



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

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

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

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

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


POLICÍA
GOBERNADOR

Para conocer más acerca de la Región Metropolitana, consulta:

El 70 % del suelo de la capital es rural. Sin embargo, nuestras múltiples ruralidades están poco conectadas con la ciudad y los demás bogotanos y bogotanas.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

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

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

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

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

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




SI HAY
CUAJADA
A 10.000
Quien lo siembra, es quien lo vende

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

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

También, destacamos la planeación de un sistema multimodal de movilidad cuya misión es conectar por primera vez a Bogotá y Cundinamarca por medio de la red de transporte público masivo y eléctrico basado en el Metro y trenes de cercanías, y la creación de una autoridad regional de transporte que nos permitirá organizar y planear mejor el transporte y la movilidad en la Bogotá-Región. Además del ordenamiento territorial y la movilidad, con la Región Metropolitana le apostamos también a la seguridad alimentaria con una Agencia Regional de Comercialización que ya está en marcha y que duplica el pago por productos a los campesinos de Cundinamarca, les entrega créditos, insumos, maquinaria y mejores vías, y a su vez les garantiza a los bogotanos el acceso a alimentos limpios, asequibles y de muy alta calidad. Ahora contamos con una estructura institucional sólida y democrática en la que ningún municipio es más importante que otro, en la que los ciudadanos de Bogotá y Cundinamarca reciben servicios públicos, equipamiento, comida limpia y asequible, justicia, educación, vías, transporte limpio, seguridad y oportunidades.

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

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

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

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

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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

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

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

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

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

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



La Región Metropolitana es un acuerdo que permitirá a las zonas rurales y los municipios progresar de manera mancomunada y articulada a la ciudad.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

constitucionales de coordinación, concurrencia, complementariedad y subsidiariedad.

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

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

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

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

El Acuerdo 085 recogió varias de las propuestas de los concejales en el sentido de que la Alcaldía Mayor de Bogotá deberá estar atenta a que la selección del personal en la Región sea el resultado de un estudio de cargas y de la aplicación de los principios meritocráticos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

Los tres hechos metropolitanos identificados son gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros; integración y gestión de la actividad de carga y logística regional; y planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



5

Transformación

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

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

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

Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Textos:

José David Riveros Namen
Secretario Distrital de Gobierno

Óscar Gómez Heredia
Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia



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

La otra cara territorial: mejorar la gestión local de proximidad

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

Con el objeto de profundizar la desconcentración administrativa y acercar los gobiernos locales a los ciudadanos, y gracias a la reforma al Estatuto Orgánico de Bogotá, el POT delimitó treinta y tres Unidades de Planeamiento Local (UPL), de las cuales treinta son urbanas y tres rurales, con aptitud para convertirse en las próximas localidades de Bogotá mediante un Acuerdo que debe aprobar el Concejo Distrital.

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

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





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

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

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

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

Nuevas capacidades de gestión local

Las instituciones de gobierno local, que en Bogotá son las localidades —entidades con consagración constitucional expresa y reconocimiento otorgado por la Constitución y la ley—, son un elemento fundamental en la relación del gobierno distrital con los ciudadanos. La ciudad de proximidad no solo implica una cercanía espacial de las personas con los distintos servicios, sino una cercanía relacional del ciudadano con el gobierno local. Incluye, por lo tanto, el fortalecimiento de procesos como los presupuestos participativos en los que los ciudadanos son quienes definen las prioridades de inversión de los fondos de desarrollo local y las respuestas de la gestión pública en relación con sus necesidades y problemáticas más locales, más barriales.

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

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

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

Para conocer más del nuevo Estatuto Orgánico, consulta:

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

Políticas y acciones de mitigación desde el nivel local

Año	Programas	Recursos aportados	Unidades productivas fortalecidas	Iniciativas productivas fortalecidas
2020	Campesino Local Empleo de Emergencia Cultura Local 1.0 Microempresa Local 1.0	$114.865	3.921	293
2021	Impulso Local 1.0 Cultura Local 2.0 Microempresa Local 2 .0	$ 73.927	6.315	1.255
2022	Impulso Local 2.0 Cultura Local 3 .0 Microempresa Local 3.0	$59.558	5.569	817
2023 Inversión prevista	Impulso Local 3.0 Cultura Local 4.0 Microempresa Local 4.0	$52.464	4.116	850
INVERSIÓN ESTIMADA 2020 - 2023	$300.814*		19.921	3.215

* Cifras en miles de millones
** Proyección con base en las unidades productivas a beneficiar

Fuente: elaboración propia SDG.

Cinco transformaciones urbanas para la Bogotá de los quinientos años

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

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

- Hay una proliferación desmedida de normas que asignan tareas, atribuciones, funciones y facultades a dichas autoridades, sin que a la vez se les conceda la autonomía y los recursos humanos, físicos, tecnológicos y financieros suficientes para atenderlas. Esto es el resultado de que sobre las alcaldías locales recaen más de 180 funciones y competencias otorgadas mediante normas de distinta jerarquía, que pasan por la Constitución Política, la ley, los acuerdos y decretos distritales y resoluciones, dentro de las cuales se destacan funciones de naturaleza administrativa, policiva, de registro y custodia.
- En la misma línea, la comparación entre el número de funciones asignadas a las alcaldías locales y el número de servidores públicos con los que cuenta cada una revela una limitación sustancial en su capacidad institucional.
- Las administraciones locales presentan deficiencias sustanciales en sus estructuras orgánicas, que no tienen la capacidad de canalizar o atender suficientemente las demandas ciudadanas recibidas en los diversos temas a su cargo.
- Existe la necesidad de que las alcaldías locales mejoren los procesos de democracia participativa y representativa, en los cuales prime la interacción entre autoridades de distinto orden con el fin de priorizar los recursos, velar por la resolución de los conflictos de la comunidad y la realización de proyectos colectivos.

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

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





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

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

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

Esta apuesta territorial incluye la redistribución de las localidades de acuerdo con la delimitación de las UPL, con el fin de "adelantar los ajustes administrativos para la actualización y modernización del modelo de gestión local, con territorios más homogéneos desde el punto de vista de su extensión y población, así como alcaldías locales más eficientes"[2].

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

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

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

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

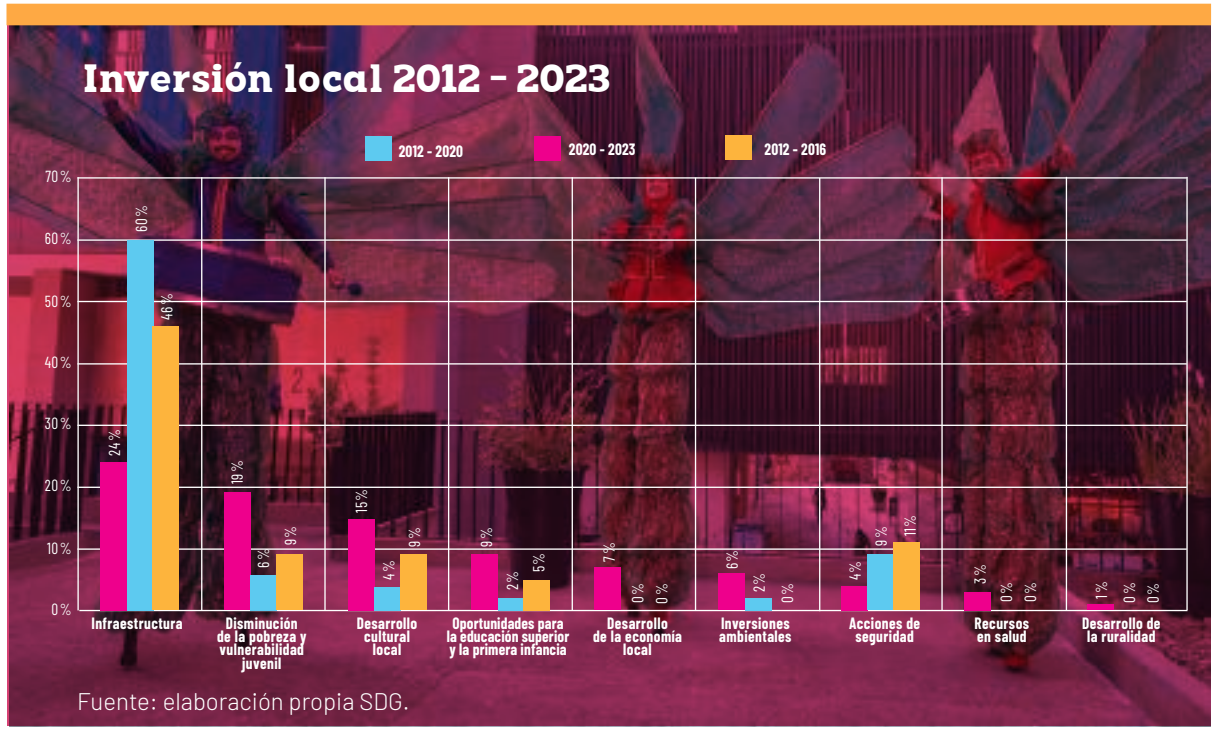
[1] Decreto 555 del 2021, p. 68.
[2] Decreto 555 del 2021, p. 73.
[3] Decreto 555 del 2021, p. 54.

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

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

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

¿Cuál fue el resultado? Durante el 2022 las propuestas ciudadanas priorizadas se ubicaron en los siguientes sectores y temáticas (ver cuadro en esta página) que describen y reflejan claramente las necesidades que determinaron los ciudadanos en las localidades.



Fuente: elaboración propia SDG.

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

El programa Parceros por Bogotá busca incentivar las capacidades de las y los jóvenes de Bogotá reduciendo sus índices de vulnerabilidad social. Ha beneficiado a 28.000 jóvenes.
Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá.

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

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

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

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

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

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

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


PARCEROS
POR BOGOTÁ

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



Fuente: elaboración propia SDSCJ.

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

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

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

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


BOGOTÁ
MICROEMPRESA
LOCAL
2.0
INCENTIVO POR
$ 10.000.000
PARA LAS MICROEMPRESAS
GOBIERNO
BOGOTÁ

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

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

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

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

Con el trabajo riguroso de nuestro equipo técnico y el apoyo de otros sectores del distrito, logramos terminar la nueva sede de la Policía Metropolitana, la obra más grande en seguridad que ha tenido Bogotá y que integra por primera vez en la historia de esta institución a las Seccionales de Investigación Judicial y Criminal (Sijín), la Dirección de Inteligencia Policial (Dipol), los Grupos de Acción Unificada por la Libertad Personal (Gaula) y el Grupo de Prevención y Comando Operativo de Control y Reacción para fortalecer su operación por la seguridad y convivencia en la ciudad.

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

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

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

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

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



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

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

Dado el enfoque que se propone, se proyecta una mejor distribución de las URI en el territorio, partiendo del análisis de su funcionamiento en red con las Estaciones de Policía y los Centros de Atención Inmediata (CAI). Así, se dispone el camino para cumplir la meta del Plan de Desarrollo 2020-2024 que proyecta la construcción de tres nuevas URI localizadas en puntos estratégicos de la ciudad[4], de las cuales una queda entregada en Bosa Campo Verde y dejamos dos en construcción Suba y Tunjuelito.

Para las Casas de Justicia, el plan propone la ampliación de sus servicios en las Manzanas del Cuidado[5] priorizadas en las que se plantea el desarrollo de la Ruta de Atención Integral para Mujeres y el Protocolo de Niños, Niñas y Adolescentes. Frente al manejo que se le dará a la zona rural, contamos con la estrategia de Unidades Móviles de Acceso a la Justicia, cuyo objetivo principal es acercar a la ciudadanía a los servicios de acceso a la justicia[6].

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por otra parte, complementa el bloque de acciones lo dispuesto en el *Manual de espacio público* (art. 126)[7]. Este documento introduce herramientas para la prevención del riesgo de actos delictivos en el espacio público y reconoce la importancia de configurar entornos seguros y confiables por medio de diseños que fomenten la vitalidad, la iluminación, limpieza y seguridad de los espacios públicos. Por ejemplo, se proponen zonas de vigilancia o patrullaje intensivo, el desarrollo de condiciones adecuadas de visibilidad, desde y hacia el espacio público, la iluminación de áreas libres, fachadas activas y promoción de actividades que atraigan actividades vitales en diferentes horarios.

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

Todas las personas tienen derecho a vivir en un entorno seguro y acceder igualitariamente a los servicios de seguridad, convivencia y justicia. En esta Secretaría tenemos claro esto, y por eso trabajamos arduamente en velar por el cumplimento de este derecho fundamental desde la institucionalidad; creemos fielmente que la aplicación de acciones bajo los lineamientos del POT contribuirá a la construcción colectiva de una ciudad con mayor corresponsabilidad y cultura ciudadana y con mayor acceso y capacidad de respuesta de los servicios de seguridad, convivencia y justicia para tener mayor y mejor seguridad.



Fuente: elaboración propia SDSCJ



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

