

# VISIÓN CUNDINAMARCA 2036



Gobernación de Cundinamarca



**CUNDINAMARCA**  
unidos podemos más

**SECPLANEACIÓN**  
GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA

## **GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA**

Jorge Emilio Rey Angel  
GOBERNADOR DE CUNDINAMARCA

Cesar Augusto Carrillo Vega  
SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Carolina Otilia Montealegre Castillo  
SECRETARIA DE PLANEACIÓN (E)

Roberto Emilio González Cubillos  
DIRECTOR DE DESARROLLO REGIONAL  
SUPERVISOR TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL PROYECTO

## **EQUIPO CONSULTOR CONSORCIO VISIÓN CUNDINAMARCA**

Julio Cesar Gomez Sandoval  
DIRECTOR

Francisco Javier Jácome Liévano  
COORDINADOR TÉCNICO

Hermann Augusto Bustos Mancera  
REPRESENTANTE LEGAL CONSORCIO

Diego Jose Rubiano Rubiano  
EXPERTO EN ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Oscar Borrero Ochoa  
EXPERTO EN ECONOMÍA

Carolina Guerrero Calderón  
EXPERTA EN SERVICIOS PÚBLICOS

Jorge Torres Ramírez  
EXPERTO EN DEMOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA

Jairo Chaparro Valderrama  
EXPERTO EN PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Bladimir Castelblanco Suarez  
EXPERTO AMBIENTAL Y EN GESTIÓN DEL RIESGO

Luz Mery Cañon Forero  
EXPERTA EN PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO

Nestor Preciado Sánchez  
EXPERTO FINANCIERO

José David Pinzón  
EXPERTO EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

Ricardo Vargas  
EXPERTO EN VÍAS, MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Betriz Helena Maldonado  
EXPERTA EN AMENAZAS Y RIESGOS

Julio Cesar Guerra  
Yuli Paola Correa

Daniel Prieto  
Anderson Univio  
Ivan Camilo Rodríguez

Juan Pablo Tobito  
PROFESIONALES DE APOYO

## **EQUIPO DE APOYOTÉCNICO ADMINISTRATIVO DIRECCIÓN DE DESARROLLO REGIONAL GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA**

Martha Elizabeth Beccerra Abril  
Maria Consuelo Escobar González  
ASESORES

Pedro Rodríguez  
Crescencio Martínez

Francisco Huérfano  
Alvaro Sánchez  
PROFESIONALES ESPECIALIZADOS

José Miguel Gil  
Juan Hoyos  
Diana Faneyra Robles  
Juan David Barrera  
Wilmer Guzmán  
Jaime Navarrete  
PROFESIONALES DE APOYO

Agradecimientos a las Secretarías de: Agricultura, Competitividad y Desarrollo Económico, Transporte y Movilidad, Ambiente, Minas Energía y Gas, Educación y Salud de la Gobernación de Cundinamarca, al Instituto de Infraestructura y Concesiones ICCU, a las Empresas Públicas de Cundinamarca EPC, al Instituto Departamental de Cultura y Turismo IDECUT, a la Dirección de Sistemas de Información y Análisis Estadístico de la Secretaría de Planeación y a la Empresa Férrea Regional.

Al Concejo Territorial de Planeación del Departamento, a los cerca de 1100 Consejeros Territoriales de Planeación participantes en los Congresos Departamentales de Planeación durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019, a los participantes en el Foro Visión Cundinamarca 2036 en el marco de Expocundinamarca 2018, a los participantes de las mesas provinciales, a los gremios y comunidades del Departamento de Cundinamarca.

# VISIÓN CUNDINAMARCA 2036



Gobernación de Cundinamarca



**CUNDINAMARCA**  
unidos podemos más

**SECPLANEACIÓN**  
GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA





# CONTENIDO

---

<b>Presentación</b>	<b>7</b>
<b>Introducción</b>	<b>8</b>
<b>Población:</b> ¿cuántos somos y cuántos seremos?	<b>16</b>
<b>Disposición:</b> ¿dónde estamos localizados y donde nos localizaremos?	<b>20</b>
<b>Visión:</b> ¿cómo nos soñamos en 2036?	<b>22</b>
<b>Estrategias:</b> ¿cómo alcanzar esa visión?	<b>26</b>
<b>Gobernanza:</b> ¿cuál es la mejor forma de gestión para lograrlo?	<b>71</b>
<b>Efecto País:</b> una visión que aporta a la construcción de la región central	<b>73</b>



# PRESENTACIÓN

---

La Visión Cundinamarca 2036 se constituye en uno de los mayores desafíos para el departamento, tras largos años de notables esfuerzos empleados por parte de las administraciones municipales y la Gobernación de Cundinamarca, en perspectiva de vislumbrar el derrotero que debe guiar las acciones conjuntas que permitan alcanzar la felicidad de los habitantes, con oportunidades de crecimiento personal y desarrollo, en entornos provistos de las mejores condiciones posibles en relación con el medio ambiente, la cultura, la productividad, el empleo, la salud, la movilidad, la vivienda, la recreación y todos aquellos aspectos que le permitan a Cundinamarca constituirse en un territorio ejemplar y referente para el país y el mundo.

Es en dicho contexto que durante los años 2018 y 2019 y en el marco de las competencias fijadas por la Ley 1454 de 2011, “Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones”, la Gobernación de Cundinamarca se dio a la tarea de liderar el proceso para la construcción de la Visión departamental de largo plazo que guíe el desarrollo integral del departamento y todas las acciones que ello requiera, donde el ordenamiento territorial cumple un papel definitivo, en tanto define de manera concreta el Modelo territorial de referencia para la aplicación de los instrumentos de planeación, gestión y financiación previstos en la legislación

vigente y los planes de ordenamiento territorial municipal.

La visión departamental surge de un proceso de construcción colectiva de los municipios que conforman las dieciseis provincias del departamento y la Gobernación de Cundinamarca, que reconoce la importancia que tiene este territorio para el país y las nuevas perspectivas que pueden abrirse hacia el futuro a partir del fortalecimiento de la ruralidad; de la productividad con valor agregado para la actividad agropecuaria; la dinamización y cualificación del turismo; la protección del medio ambiente y del recurso hídrico; la conectividad y la potencia de las aglomeraciones emergentes como ámbitos que concentran población, pero que también pueden constituirse en dinamizadores de procesos que permitan superar el rezago histórico de algunas provincias y desconcentrar las oportunidades y beneficios del desarrollo económico.

La exuberancia de la producción de agua; la diversidad y riqueza de sus paisajes y del patrimonio material e inmaterial; la ruralidad y lo que ella representa para la viabilidad y sostenibilidad del desarrollo humano y económico de sus habitantes; su localización estratégica, el capital humano y el peso poblacional en el contexto nacional, son condiciones particulares de Cundinamarca que le permitirán consolidarse como un departamento con excelentes condiciones de vida.

# INTRODUCCIÓN

---

De acuerdo con recientes estudios desarrollados en el contexto de la Misión del Sistema de Ciudades para el Gobierno nacional, Colombia ha presentado acelerados procesos de urbanización y la dinámica del crecimiento urbano se mantendrá en las próximas tres décadas <sup>1</sup>.

Actualmente, cerca del 75% del PIB nacional se genera en 47 ciudades con más de 100.000 habitantes y para el año 2050, la población urbana aumentará en 14,5 millones y Colombia contará con 69 ciudades con más de 100.000 habitantes. En dicho contexto, se reconoce la fuerza e importancia del proceso de conformación de un sistema de ciudades, del cual hacen parte algunas ciudades y conjuntos de ciudades del departamento de Cundinamarca.

En perspectiva del encaje del departamento en dicho contexto, la Visión Cundinamarca 2036 pone en valor la relevancia de la conformación de un sistema de aglomeraciones emergentes, que no es posible visualizar desde la escala de estudio del Sistema de Ciudades. Para su identificación se requiere reconocer procesos intensos y extensivos de subdivisión y ocupación del suelo rural que

en conjunto, plantean la urgente necesidad de afrontar decisiones de planeación territorial en relación con la dispersión y su incidencia actual y futura en el desarrollo de subregiones y municipios.

En tal sentido, es importante reconocer que las actuales condiciones en que se presenta la dispersión no representan una opción deseable para el desarrollo del departamento, pero es una realidad que no se puede desconocer, sobre la cual deben tomar decisiones.

Tal como se demuestra en otros casos a nivel mundial, la urbanización dispersa se puede constituir en una opción para mejorar la calidad de vida de la población, siempre y cuando sea armónica y responsable con la protección del medio ambiente y la seguridad alimentaria y se constituya en generadora de espacios públicos, equipamientos, infraestructuras y desarrollo productivo, para lo cual requiere de exigencias precisas en relación con su disposición, intensidad y condiciones para su desarrollo.

Los avances desarrollados en relación con la identificación de las aglomeraciones emergentes y la apuesta porque sean estas ámbitos estratégicos y prioritarios para consolidar la desconcentración, el desarrollo integral del departamento y su conexión con otros departamentos y regiones, se suma a la discusión sobre el sistema de ciudades que se viene conformando y a las decisiones de po-

---

1. Para la identificación y caracterización del Sistema de Ciudades de Colombia, en el Documento CONPES 3819 de 2014 se plantean como criterios generales, las relaciones funcionales entre los municipios; el tamaño poblacional; la función político-administrativa; y la importancia estratégica de los municipios en las regiones, con un fuerte énfasis en los cascos urbanos.

lítica pública que el gobierno nacional viene tomando, partiendo de reconocer los procesos de urbanización como factores generadores de desarrollo.

Un aspecto adicional que se suma a lo anterior y que nace de la construcción de la Visión 2036 de Cundinamarca, es el llamado de atención en relación con la necesidad de dar la debida importancia a la relación entre tales procesos y el desarrollo económico de la agricultura y el campo en sentido amplio, que se constituye sin duda en un factor diferencial y de competitividad fundamental.

En tal sentido, las aglomeraciones emergentes pueden conformar un potente sistema de desarrollo y cualificación para las ciudades y las zonas rurales, siempre y cuando sean repensadas y planificadas en clave regional. Su conexión y complementariedad con aglomeraciones como las de Bucaramanga, Medellín, el eje cafetero, Cali y Tunja – Duitama, plantean la necesidad de abordar proyectos de infraestructura de movilidad y de soporte a procesos de generación de conocimiento y desarrollo, tales como los que se vienen proponiendo en el contexto de la RAPE y el Comité de Integración Territorial.

En cualquier caso, el sistema de aglomeraciones y ciudades busca revertir la actual tendencia de desequilibrio y concentración de actividades económicas y empleo, que genera rezago en las provincias localizadas

en los bordes del departamento o que no se encuentran adecuadamente conectadas con el circuito de movilidad nacional y regional. La Visión Territorial 2036 busca influir en los aspectos poblacionales y demográficos de aglomeraciones y ciudades, a través de cuatro estrategias:

1. Retener población urbana y rural y atraer capital humano hacia las aglomeraciones emergentes, mediante la potenciación de las actividades económicas asociadas a las cadenas productivas prioritarias.
2. Estimular o promover el crecimiento poblacional en las aglomeraciones y asentamientos uninodales, donde se localizarán los centros de innovación y desarrollo asociados a las cadenas productivas.
3. Promover la consolidación de las aglomeraciones emergentes y aglomeraciones supradepartamentales, mediante la dotación de las infraestructuras, espacios públicos y equipamientos dirigidos principalmente a procesos de formación de capital humano de alta calidad.
4. Generar sistemas de transporte regional eficientes que reduzcan los costos de movilización y hagan eficiente el movimiento de personas, cargas y mercancías desde las áreas de producción y los espacios rurales hacia el área metropolitana y las regiones vecinas del departamento, principales mercados para el tipo de productos.

El sistema de aglomeraciones emergentes, aglomeraciones supradepartamentales y ciudades uninodales se vinculará al sistema de ciudades de Colombia a través de líneas multimodales que incluyen el conjunto de vías 4G previstas por el gobierno nacional y que prevé una apuesta decidida por la recuperación y fortalecimiento del sistema férreo para el movimiento de personas y mercancías.

#### LA CONECTIVIDAD COMO CONDICIÓN NECESARIA PARA EL DESARROLLO DEPARTAMENTAL Y LA INTEGRACIÓN NACIONAL Y REGIONAL

Los análisis desarrollados en el proceso de formulación de la Visión Cundinamarca 2036, muestran el notable peso que tiene la infraestructura de transporte en el contexto de los factores que influyen en los niveles de competitividad de las provincias del departamento y de éste en relación con las regiones y el país.

Los esfuerzos que se vienen haciendo en materia de infraestructura vial, no resultan suficientes para dar respuesta a creciente demanda de movimiento de personas y de carga. La deuda en el desarrollo de malla vial terciaria y la dependencia del modo carretero para el movimiento de carga, son dos factores determinantes para esta situación.

El país cuenta con una política de intermodalidad que apunta a que para el año 2030 se generen condiciones que permitan transportar mayor carga en modos férreo y fluvial y disminuir el modo carretero, reduciendo

costos, congestión y la producción de gases efecto invernadero, mientras que en términos del modo fluvial, el país tiene como meta generar condiciones que permitan movilizar 19,5 millones de toneladas al año en 2035 (ver figuras Reparto modal nacional 2013 – 2030 según política nacional; proyecciones de carga a 2035; y movimiento de carga (ton) en aeropuertos de Latinoamérica, 2017).

La Visión departamental de Cundinamarca 2036 hace una apuesta decidida por la intermodalidad, con énfasis en la definición de líneas multimodales de conexión departamental y regional, que prevén el fortalecimiento de la red férrea, el desarrollo de vías primarias estratégicas y lograr continuidad de la navegación en corredores estratégicos y rehabilitación de los puertos fluviales, lo que debe estar acompañado por un plan de diversificación de los productos transportados y generación de carga de retorno.

En dicha perspectiva es que el Modelo Territorial del departamento define un sistema de movilidad multimodal conformado por vías nacionales, departamentales, trenes y puertos, con el objeto de integrar aglomeraciones, núcleos y áreas rurales a las dinámicas regionales, nacionales e internacionales que demandan condiciones de eficiencia y competitividad para el transporte.

La multimodalidad se constituye en una opción decisiva para el departamento, que exige lograr la conexión de las aglomeraciones, las ciudades uninodales y los sistemas productivos con puertos y aeropuertos que



se localicen en el territorio departamental y de los más importantes con los que cuente el país.

El escenario futuro para la infraestructura vial regional y nacional respecto a las aglomeraciones y núcleos del departamento, prevé el fortalecimiento de conexiones con las regiones del occidente (Eje cafetero, Antioquia, Valle, Tolima), oriente (Casanare, Meta, Arauca y Vichada) y sur occidente (Tolima y Huila principalmente). Cundinamarca debe aprovechar su posición estratégica para consolidarse como centro de acopio y distribución de productos de regiones como Huila, Caquetá y Sur del Tolima, en donde la producción cafetera de estos departamentos ha tomado relevancia y disminuiría en tiempo y costos de transporte la oferta exportadora al exterior, mediante la utilización del modo férreo entre Girardot, Puerto Salgar y el Caribe, evitando así el transporte vía Buenaventura y los costos derivados del paso de la carga por el canal de Panamá para las exportaciones hacia el Atlántico y Europa.

La expectativa nacional en relación con el fortalecimiento del modo férreo plantea un escenario donde las conexiones regionales y nacionales de Cundinamarca adquieren una condición estratégica, si se considera la disposición y nivel de conexión de las líneas que deberán conectar terminales logísticos férreos y puertos. Las aglomeraciones supradepartamentales contarán con condiciones favorables de conexión hacia el puerto de Buenaventura en el océano Pacífico y los

puertos terrestres y fluviales previstos en el departamento y en las regiones de los llanos orientales.

El sistema de conexión multimodal prevé la localización de puertos y nodos logísticos en las aglomeraciones supradepartamentales, de modo que dinamice las relaciones de la Región Central y de otras regiones conexas con Cundinamarca. Esta estrategia tiene como objetivo central lograr la desconcentración del desarrollo económico y lograr que las provincias periféricas adquieran relevancia a partir de su potencial de conexión con las diferentes regiones del país.

#### ENCAJE DEL SISTEMA DE AGLOMERACIONES, Y CIUDADES EN EL SISTEMA PRODUCTIVO NACIONAL

Con los Tratados de Libre Comercio el país dio un salto en el acceso a mercados consumidores, que se expresan en el acceso al 7% del PIB Mundial en 2010 y al 60% del PIB Mundial en 2018 . Dentro de los principales retos que dicha situación demanda se encuentra la disminución de costos y tiempos de transporte, que inciden drásticamente en la movilización de productos para el consumo nacional y para la exportación.

Resulta definitivo lograr que el sistema productivo departamental se integre de manera expedita a las zonas productivas de Santander, Casanare, Arauca; así como a las zonas agrícolas del Meta, Guaviare, Huila y Caquetá. Se trata de una apuesta decidida que pretende acercar mercados regiona-

les desde y hacia Cundinamarca y ofrecer infraestructura logística; ámbitos de investigación e innovación y procesos de transformación que generen valor agregado a la producción agropecuaria .

Se requiere la conformación efectiva de ecosistemas productivos que alberguen equipamientos educativos; industria y agroindustria; nodos logísticos y aquellas actividades que presten soporte al fortalecimiento de la desconcentración del sistema productivo económico.

### UNA APUESTA POR LA INTEGRACIÓN REGIONAL CUNDINAMARCA - BOGOTÁ

Los procesos de ordenamiento departamental que actualmente se desarrollan en el país, coinciden con una serie de circunstancias que hacen visible la necesidad de reconocer la importancia de afrontar el ordenamiento supramunicipal de manera urgente, para poder dar respuesta a problemáticas y retos que superan ampliamente los alcances del ordenamiento municipal y sectorial <sup>2</sup>. En tal sentido, las dinámicas propias de Bogotá y Cundinamarca, no pueden seguir viéndose como sistemas aislados, sino por el contrario como sistemas complementarios.

La relación económica de Cundinamarca con su capital, sigue siendo el eje y motor

del desarrollo de los dos territorios. Esta dinámica está asociada no sólo a los aspectos económicos, sino también a otros no menos relevantes como la vivienda, la movilidad, los servicios públicos y el empleo. Comparthen un escenario conjunto, que se ha caracterizado por una débil planificación y la solución de problemas individuales más no regionales.

El rápido crecimiento urbano y poblacional de Cundinamarca y Bogotá, conforma estrechas relaciones funcionales, derivadas de factores como la migración de población y la movilidad obligada por trabajo y estudio. Por esta razón, Cundinamarca necesita de Bogotá y viceversa. Los procesos urbanos que intensifican estas relaciones de migración, ya no solamente de largo plazo sino de manera cotidiana, tienden a cambiar las formas en que el territorio se ocupa. Los diferentes indicadores de movilidad demuestran que se consolidan una gran cantidad de flujos entre los municipios de Cundinamarca y Bogotá. Se sugiere entonces la idea de una interconexión municipal en red, pues más de 1.4 millones de viajes se dan diariamente entre Bogotá y Cundinamarca y el 14% de estos se dan entre los municipios cercanos a Bogotá (SDM, 2015).

El acercamiento de Bogotá y Cundinamarca a través del Comité de Integración Territorial (CIT), viene generando una verdadera integración regional entre la Gobernación de Cundinamarca, la Administración Distrital de Bogotá y las administraciones

2. El artículo 29 de la LOOT, que se ocupa de la distribución de competencias en materia de ordenamiento del territorio, establece como competencias del departamento, entre otras, definir directrices y orientaciones dirigidas al ordenamiento (uso y ocupación) en áreas conurbadas; de asentamientos poblacionales y centros urbanos; la localización de infraestructura social; entre otras.



municipales de los municipios cercanos a la Capital, lo que ha dado lugar al desarrollo de estudios orientados a definir directrices conjuntas de desarrollo y cuyas propuestas se plasman en la Visión 2036.

Para sintetizar los temas prioritarios se ha construido una agenda programática del CIT, la cual inicia a comienzos del año 2018 con la identificación de proyectos regionales y la priorización de líneas y temas estratégicos para así construir el portafolio de proyectos estratégicos, plan de acción y definir una hoja de ruta estructurada.

Como oferta con enfoque económico sostenible, se propone la estrategia de Especialización Inteligente y el Modelo de Ocupación Territorial MOET. Estas estrategias parten de los estudios realizados con el aporte de la Gobernación de Cundinamarca, el Distrito Capital, las Cámaras de Comercio de Bogotá y Facatativá y la Univesidad del Rosario, en relación con:

i)Espacialización de las empresas. ii) Análisis de la capacidad de acogida de sectores estratégicos de la Estrategia de Especialización inteligente. iii) Identificación y geocalización de empresas y capacidades de ciencia tecnología e innovación CTI en el territorio. iv) la evaluación de los espacios geográficos donde se pueden configurar nuevos desarrollos de los sectores productivos; (v) Análisis de grandes ejes logísticos y de infraestructura proyectados en el departamento; y vi) Dimensionamiento de necesidades de infraestructura de movilidad y logística, de

equipamientos y de capital humano para que el modelo funcione.

A partir de los estudios se estima una población para el área de estudio en el año 2016 de 9.949.894 hab; para el año 2030 de 11.774.227 hab y para el año 2050 de 13.872.024 hab, con proyecciones de vivienda de 3.004.771 unidades para el año 2016, 4.175.395 unidades para el 2030 y de 5.897.929 unidades para el 2050. El estimativo de número de viviendas lleva a un análisis de los suelos disponibles para futuros desarrollos, acorde a los suelos de expansión previstos en los POT de cada municipio, con lo cual se determinó el déficit y necesidad de vivienda en la región, distribuidas en un escenario regional entre Cundinamarca y Bogotá.

Para lograr un desarrollo equilibrado entre Bogotá y la región se propone un escenario que logre un proceso de ordenamiento del territorio conjunto y concertado y se tomen determinaciones entorno a la redistribución de la población y las necesidades de suelos de expansión de forma equitativa, con propuestas de competitividad ligadas al desarrollo de nodos productivos que garanticen la generación de empleo, equipamientos educativos asociados a las potencialidades productivas y garantía de servicios públicos bajo un esquema organizativo regional, en donde Cundinamarca como generador de recursos para el abastecimiento de Bogotá, principalmente del recurso agua, pueda garantizar la reciprocidad y compensación del uso de es-

tos por Bogotá, bajo esquemas de asociatividad y respeto de las autonomías municipales, pensando en la necesidad de planificar conjuntamente el territorio de Cundinamarca y Bogotá.

Aspectos como el abastecimiento de agua, el tratamiento de aguas residuales y la interdependencia del uso de los rellenos sanitarios por todos los municipios, hace un llamado a que estos se organicen no solo geográficamente, sino también de acuerdo a sus necesidades para garantizar el acceso a los servicios públicos. El manejo conjunto y concertado de residuos sólidos es un tema de carácter regional y de solución conjunta entre Bogotá y Cundinamarca, así como la ubicación de plantas de transferencia, centros de acopio y manejo transitorio y la definición de espacios para rellenos sanitarios.

En el mismo sentido, temas como la competitividad y las propuestas de equipamientos regionales definidos desde el MOET (Modelo de Ocupación Económica Territorial), son tareas conjuntas inaplazables.

Es necesario privilegiar un sistema de transporte regional, con la rehabilitación de los corredores férreos; la construcción del Regiotram de Occidente, norte y Soacha; la prolongación de ejes viales importantes como la ALO; la conexión de la Avenida Boyacá con Chía; la conexión vía la Calera por la Calle 182; la construcción de túnel entre Bogotá y Calera; la conexión de la Avenida José Celestino Mutis con Funza; la ampliación de Calle 13; la prolongación de la

Avenida de las Américas con Mosquera; la conexión Bosa – Cerro Gordo; la implementación de la fase III de Transmilenio a Soacha y conexión de este sistema con Soacha por la Avenida ciudad de Cali. Estos proyectos requieren de la confluencia y la voluntad de las administraciones de Bogotá, los municipios del departamento y la Gobernación de Cundinamarca.

Lo anterior bajo un sistema de gobernanza que permita agilizar el trabajo conjunto y facilite su implementación, para lo cual se propone la creación de la Región de planificación y Gestión, que permitiría avanzar rápidamente en la estructuración e implementación de estos proyectos regionales y posterior evolución a otros sistemas asociativos, hasta configurar una posible Región Metropolitana, acorde a la propuesta que cursa actualmente en el Congreso.

En este contexto, la RAPE se constituye en un referente obligado para el futuro del departamento, que se reconoce como parte de una región que busca sinergias en perspectiva del desarrollo económico y la competitividad, con importantes apuestas en relación con la conformación de cadenas productivas, la seguridad alimentaria, la protección ambiental y la prestación de servicios públicos a escala departamental.

El Modelo territorial del departamento que se plantea desde la Visión, reconoce la necesidad de conectarse, interactuar y convenir proyectos estratégicos (relacionados con la movilidad, entre otros) a escala supradepar-



tamental. Es evidente que para la RAPE resultarán como nuevos temas de discusión, el reconocimiento de un nuevo sistema de aglomeraciones y su potencial de integración en el contexto del sistema de ciudades y de aglomeraciones del nivel nacional, así como la concepción de las áreas de desarrollo naranja relacionadas con la industria turística. La armonización general se puede dar en el contexto de la implementación del POTD, desde la incorporación de los ejes estratégicos de la RAPE en las estrategias de la Visión departamental. Esto puede constituir un entorno favorable para el acceso a recursos para el desarrollo de los proyectos estratégicos.

Por lo anterior, adquiere notable relevancia avanzar en que, a través de la aplicación y perfeccionamiento de los instrumentos supramunicipales definidos en la legislación nacional (POTD, esquemas de asociatividad e instrumentos asociados), se consolide la escala departamental de planeación y adquiera una condición vinculante para los conjuntos de municipios con problemáticas y/o apuestas comunes hacia el largo plazo, de manera que los POT municipales cuenten con condiciones favorables para el desarrollo concreto de sus proyectos estratégicos y con condiciones financieras que no dependan exclusivamente de las fuentes públicas municipales.

En el marco de la Visión Cundinamarca 2036, se considera necesaria la conformación de regiones de planificación y gestión para implementar y operar los programas y proyectos estratégicos propios de las aglomeraciones, contando con el concurso fortalecido del departamento en cuanto a la salvaguarda de los objetivos de la visión y del POTD, y el apoyo a la armonización de todas las acciones derivadas.

# **POBLACIÓN:** ¿cuántos somos y cuántos seremos?

---



## SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN

En 25 años (1993 a 2018) El departamento registró un incremento de la población representado en 1.134.179 personas, equivalente a un porcentaje de variación del 68,4%.

Este fenómeno produjo la explosión del fenómeno de dispersión suburbana, conurbación y expansión en el conjunto Bogotá Sabana.

El porcentaje de variación poblacional de Cundinamarca es mucho mas alto que el de Bogotá y el País: un factor diferencial positivo.

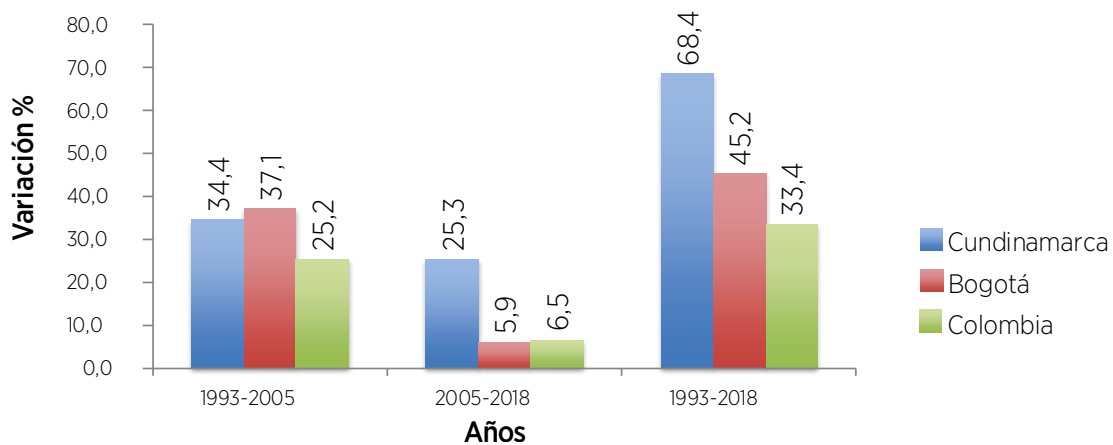
### POBLACIÓN

AÑO	N° DE PERSONAS
1993	1,658,698
2005	2,228,682
2018	2,792,877

### TASA DE CRECIMIENTO (%)

AÑO	%	
1993 - 2005	34,4	(+569.984 Hab.)
2005 - 2018	25,3	(+564.195 Hab.)
1993 - 2018	68,4	(1.134.179 Hab.)

**FUENTE:** DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda - CNPV 1993; 2005 y 2018 (Análisis de viviendas, hogares, personas, VIHOPE, en Cundinamarca. Versión 2. Entrega 3. Julio de 2019)



**FUENTE:** DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda - CNPV 1993; 2005 y 2018 (Análisis de viviendas, hogares, personas, VIHOPE, en Cundinamarca. Versión 2. Entrega 3. Julio de 2019)



## PROYECCIÓN A 2036

### VARIACIÓN POSITIVA

MUNICIPIO	POBLACIÓN 2018	POBLACIÓN PROYECTADA A 2036	VARIACIÓN % 2018-2036
Sesquilé	11.067	18.036	63
Mosquera	128.893	206.979	60,6
Tocancipá	39.416	59.764	51,6
Gachancipá	16.633	24.644	48,2
Chía	129.613	190.033	46,6
Soacha	645.205	943.911	46,3
Madrid	109.696	160.444	46,3
Cota	31.868	46.554	46,1
Cajicá	81.111	118.268	45,8
Funza	90.854	129.072	42,1

### VARIACIÓN POSITIVA

MUNICIPIO	POBLACIÓN 2018	POBLACIÓN PROYECTADA A 2036	VARIACIÓN % 2018-2036
Manta	3.354	766	-77,2
La Palma	7.708	2.749	-64,3
Junín	5.234	1.874	-64,2
Vergara	6.063	2.305	-62
Arbeláez	10.005	3.856	-61,5
Nocaima	5.211	2.131	-59,1
Topaipí	3.537	1.633	-53,8
Quipile	6.114	3.292	-46,2
Caparrapí	10.301	5.666	-45
El Peñón	3.458	1.949	-43,6

En el período 2018 - 2036 la población de Cundinamarca crecerá en 816.609 habitantes, equivalentes a una variación positiva de 29,2%.

En 64 municipios se incrementará la población y en 52 municipios disminuirá.

Sabana Occidente, Sabana Centro y Soacha se consolidarán como provincias de mayor dinámica poblacional

**FUENTE:** DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda – CNPV 2018 (Análisis de viviendas, hogares, personas, VIHOPE, en Cundinamarca. Versión 2. Entrega 3. Julio de 2019); Proyección del consultor mediante métodos matemáticos.

PROVINCIA	HABITANTES				VARIACIÓN %		
	1993	2005	2018	2036	1993-2005	2005-2018	2018-2036
Almeidas	56.370	72.891	73.977	86.654	29,3	1,5	17,1
Alto Magdalena	127.716	152.271	144.740	156.997	19,2	-4,9	8,5
Bajo Magdalena	50.661	60.275	52.891	54.497	19	-12,3	3
Gualivá	101.188	98.992	97.629	95.067	-2,2	-1,4	-2,6
Guavio	72.492	80.597	78.094	82.127	11,2	-3,1	5,2
Magdalena Centro	31.042	28.237	24.749	20.218	-9	-12,4	-18,3
Medina	17.657	16.740	15.324	13.644	-5,2	-8,5	-11
Oriente	81.011	82.251	78.292	76.334	1,5	-4,8	-2,5
Rionegro	79.380	71.921	58.936	44.216	-9,4	-18,1	-25
Sabana Centro	230.771	384.161	527.419	741.006	66,5	37,3	40,5
Sabana Occidente	192.540	331.929	516.130	749.115	72,4	55,5	45,1
Soacha	251.601	429.461	678.008	985.021	70,7	57,9	45,3
Sumapaz	158.739	185.453	205.590	239.323	16,8	10,9	16,4
Tequendama	113.858	126.968	130.468	142.427	11,5	2,8	9,2
Ubaté	93.672	106.535	110.630	122.840	13,7	3,8	11
Cundinamarca	1.658.698	2.228.682	2.792.877	3.609.486	34,4	25,3	29,2

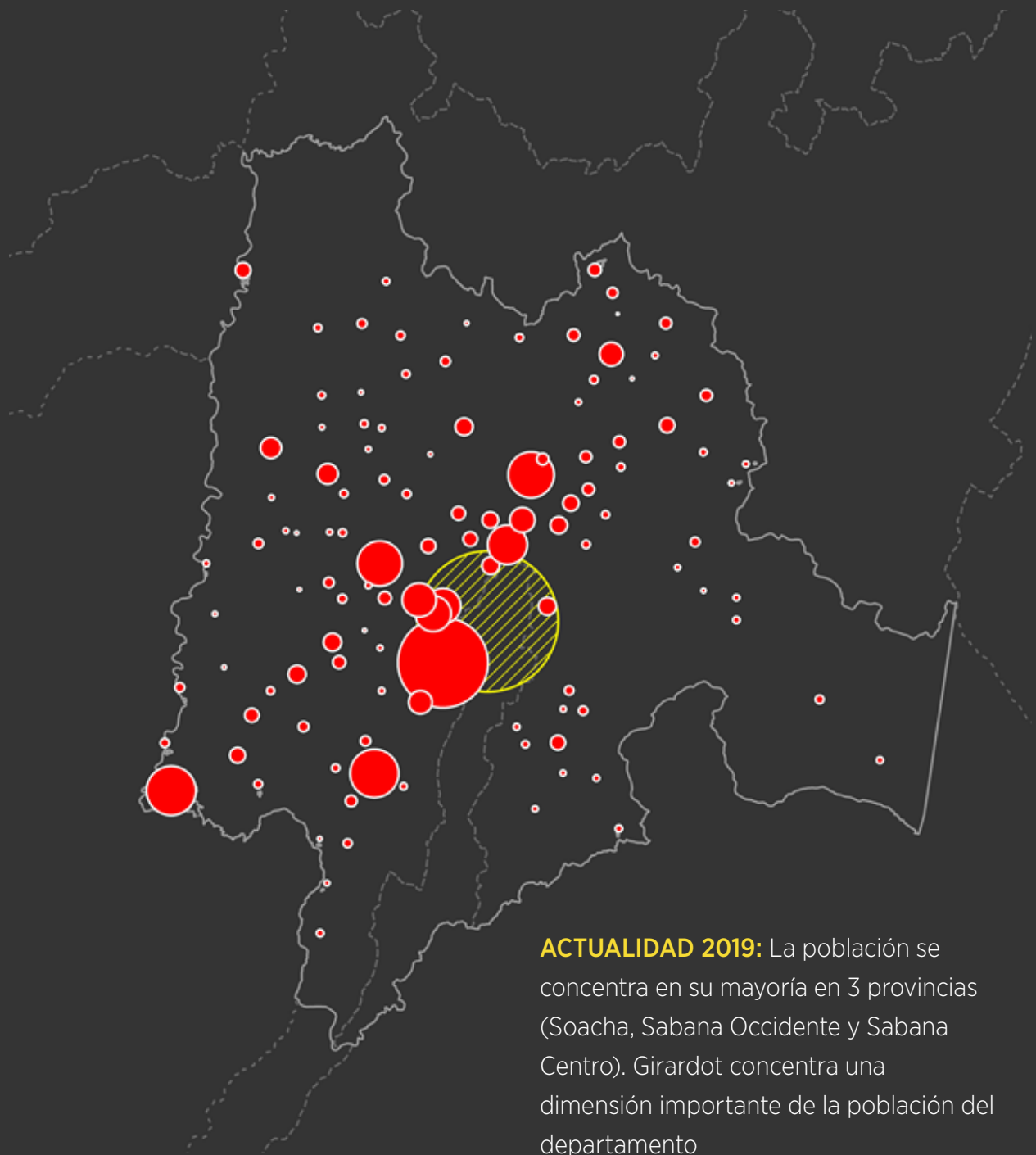
#### EN 2036:

Rionegro, Magdalena Centro, Medina y Gualivá son las provincias que mas pierden población.

Sabana Occidente, Soacha y Sabana Centro son las provincias que mas ganan población.

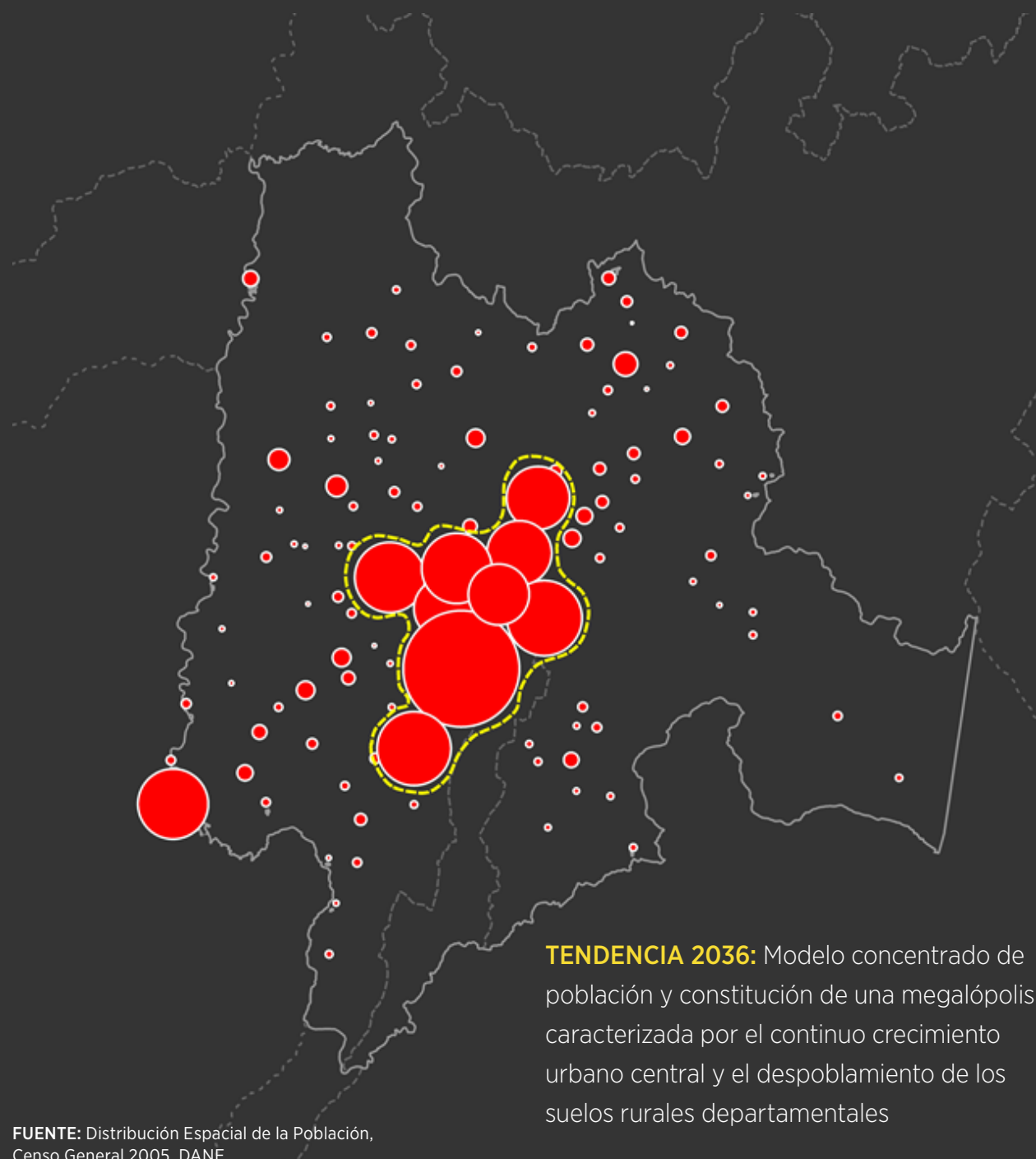
# DISPOSICIÓN:

## ¿dónde estamos localizados y donde nos localizaremos?



**ACTUALIDAD 2019:** La población se concentra en su mayoría en 3 provincias (Soacha, Sabana Occidente y Sabana Centro). Girardot concentra una dimensión importante de la población del departamento





**TENDENCIA 2036:** Modelo concentrado de población y constitución de una megalópolis caracterizada por el continuo crecimiento urbano central y el despoblamiento de los suelos rurales departamentales

FUENTE: Distribución Espacial de la Población, Censo General 2005, DANE.

# VISIÓN: ¿cómo nos soñamos en 2036?

## VISIÓN CUNDINAMARCA 2036



1. Cundinamarca habrá consolidado su apuesta por una ruralidad productiva. El territorio rural será el mejor espacio para vivir. Las familias campesinas contarán con unidades agrícolas vinculadas a cadenas productivas para garantizar la gestión adecuada y la comercialización efectiva de sus productos.

El territorio rural estará plenamente servido por una red de vías terciarias que garantizarán la movilidad en todos los rincones del departamento.

2. La localización equilibrada de actividades económicas y productivas estará apoyada en un nuevo sistema de aglomeraciones urbano rurales que permitirán una óptima distribución de la población del Departamento. La calidad de las vías, los espacios públicos y los equipamientos sociales garantizarán altos niveles de vida para toda la población, y la prestación de todos los servicios necesarios para alcanzar óptimos niveles de competitividad.





3. En esas nuevas aglomeraciones se habrán desarrollado centros de educación superior que garantizarán a los jóvenes oportunidades de formación a nivel técnico y profesional, sin necesidad de desplazamientos y separación de las familias.

Los nuevos complejos deportivos y culturales brindarán espacios para la construcción de comunidades con óptimas condiciones de salud y bienestar en ambientes de seguridad y paz.

4. El Departamento habrá alcanzado los mayores niveles de productividad del país, a partir de un conjunto de cadenas productivas de gran eficiencia, ligadas al comercio nacional e internacional, que generarán rápidamente el incremento de oportunidades de empleo, con atracción de capital humano y en consecuencia nueva población localizada en las aglomeraciones urbano rurales emergentes.







5. Esa productividad tendrá en el turismo uno de sus grandes pilares. La industria turística, ligada a la belleza de los paisajes, la valoración del patrimonio cultural material e inmaterial y la calidad de los servicios turísticos, será un referente a nivel nacional e internacional. Los habitantes de Bogotá encontrarán en los circuitos de turismo del Departamento la primera opción, sin necesidad de grandes desplazamientos.

6. El sistema férreo de Cundinamarca será el más eficiente de Colombia y se convertirá en el soporte del crecimiento económico y el equilibrio territorial. Cinco corredores férreos modernos moverán al Departamento y a la región central del País, conectando los centros de mayor producción con los puntos de conexión a los puertos del Caribe y Pacífico.







7. Cundinamarca estará posicionada como la puerta internacional de Colombia, y recibirá las ventajas que derivan de la fuerza del comercio internacional que tendrá como referente la “Aglomeración Aeropuerto Eldorado II”.

Los ejes de la movilidad regional convergerán al nuevo espacio central del Departamento, constituido en el contexto de los asentamientos urbanos de Facatativá, Madrid y su conexión con Zipaquirá

8. Esa visión se habrá desarrollado en el marco de un ordenamiento territorial basado en la conservación de la calidad del medio ambiente, el aprovechamiento de las calidades paisajísticas y la gestión integral del agua.

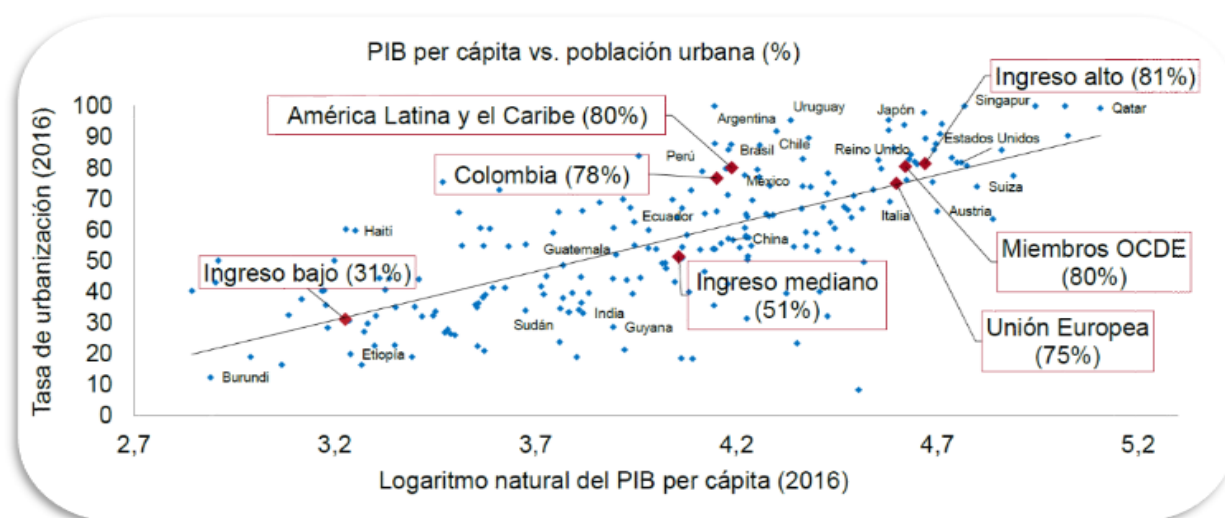
En 2036 Cundinamarca será el referente en términos de protección de sus valores naturales: el 50% de su territorio estará plenamente protegido y tutelado, como garantía para las próximas generaciones.



# ESTRATEGIAS: ¿cómo alcanzar esa visión?

## ESTRATEGIA 1:

Un nuevo sistema de aglomeraciones urbano rurales de calidad

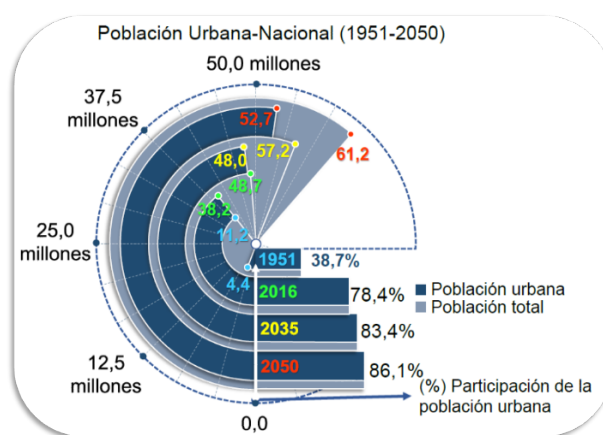


FUENTE: DNP, 2018.

## TAZAS DE URBANIZACIÓN GLOBAL

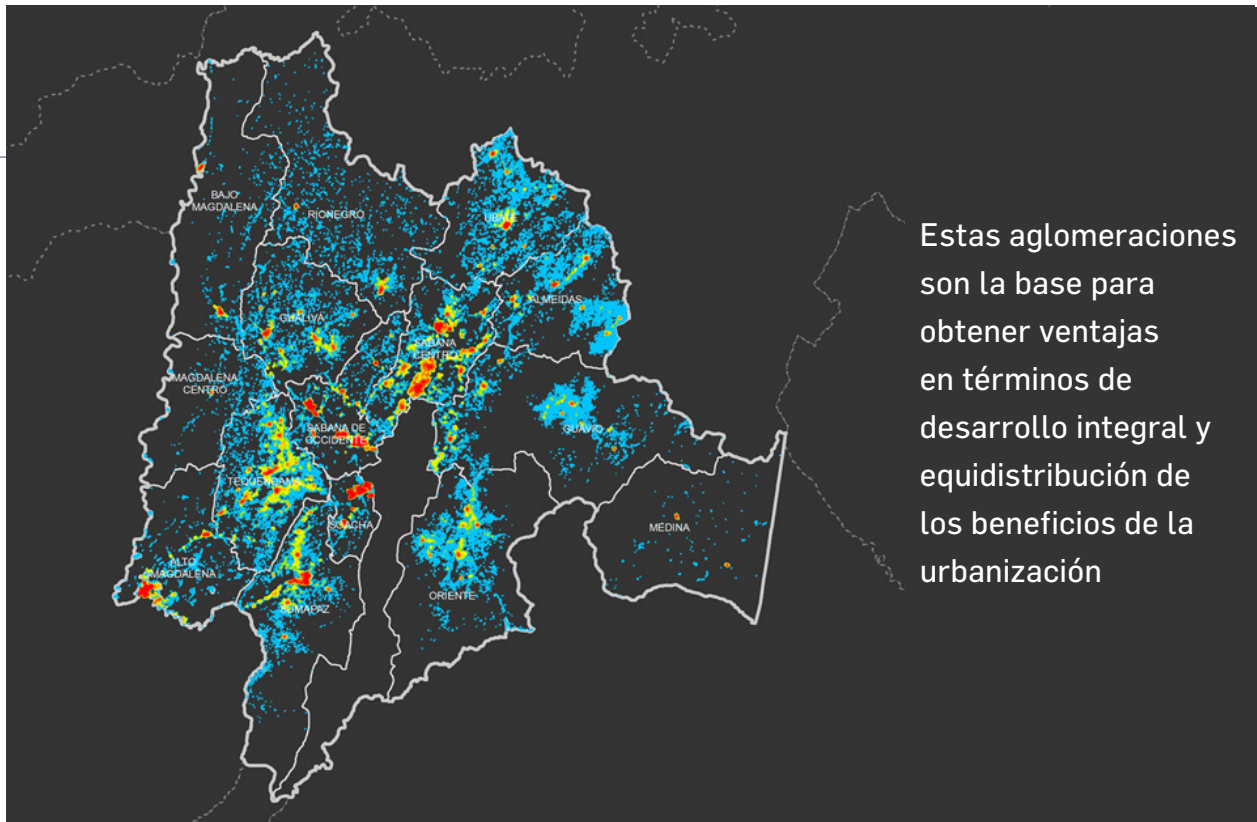
La urbanización genera beneficios económicos, si su desarrollo está regulado y se consolidan asentamientos urbanos de mediana y pequeña dimensión asociados a la ruralidad productiva. Mas allá de las grandes ciudades, el futuro está en sistemas de aglomeraciones de dimensión media, con equilibrio en la ruralidad.

En general los países con mayores tasas de urbanización



FUENTE: UN-Habitat / DNP / Misión Sistema de Ciudades para Colombia.

ordenada en redes de asentamientos, presentan niveles de ingresos más altos: mayor PIB per cápita.



## EL FUTURO DE LA URBANIZACIÓN EN COLOMBIA

Colombia ha presentado una rápida urbanización.

La dinámica del crecimiento urbano se mantendrá en las próximas tres décadas.

**2018** Cerca del 75% del PIB Nacional se genera en 47 ciudades con más de 100.000 habitantes

**2050** La población urbana aumentará en 14,5 millones. En el 2050 tendremos 69 ciudades con más de 100.000 habitantes.

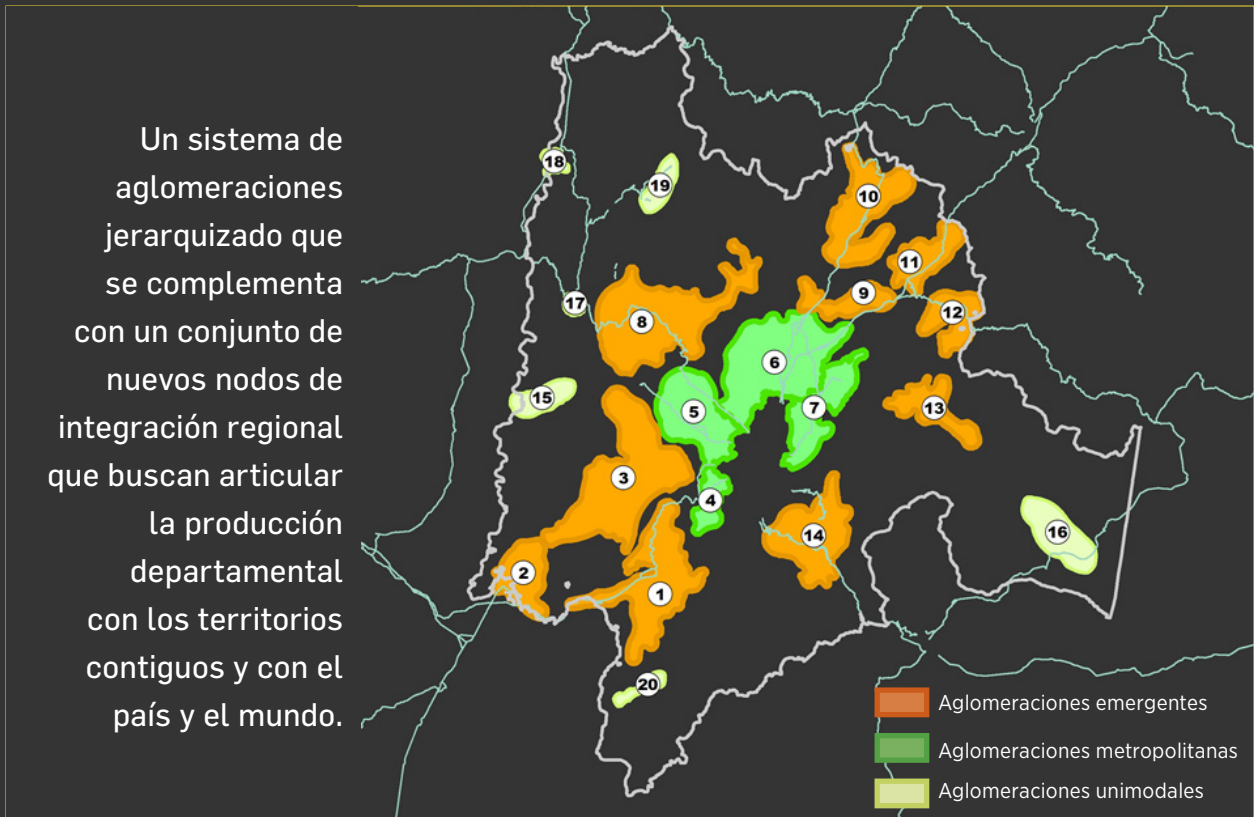
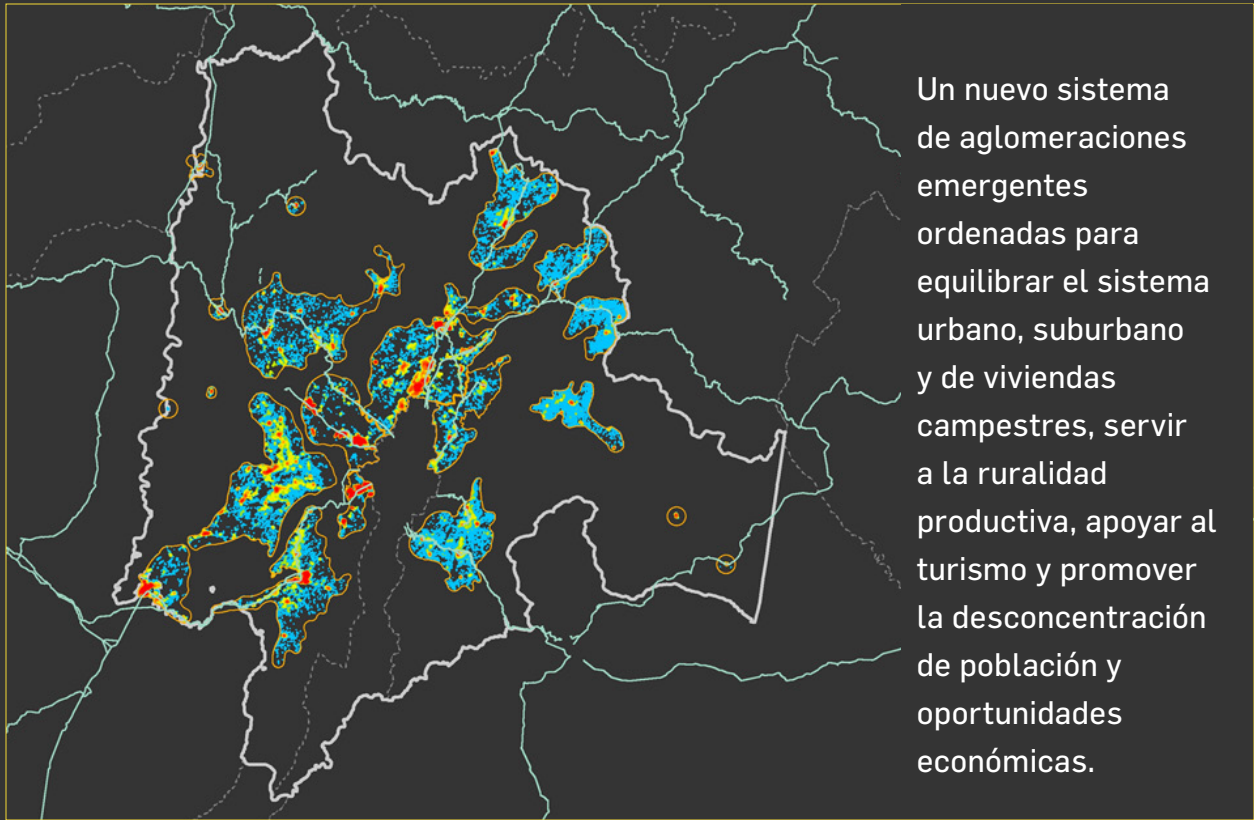
### Cual es la apuesta de Cundinamarca en términos de urbanización?

- Proliferación de asentamientos dispersos asociados a barrios residenciales de

primera vivienda de baja densidad y segunda vivienda campestre.

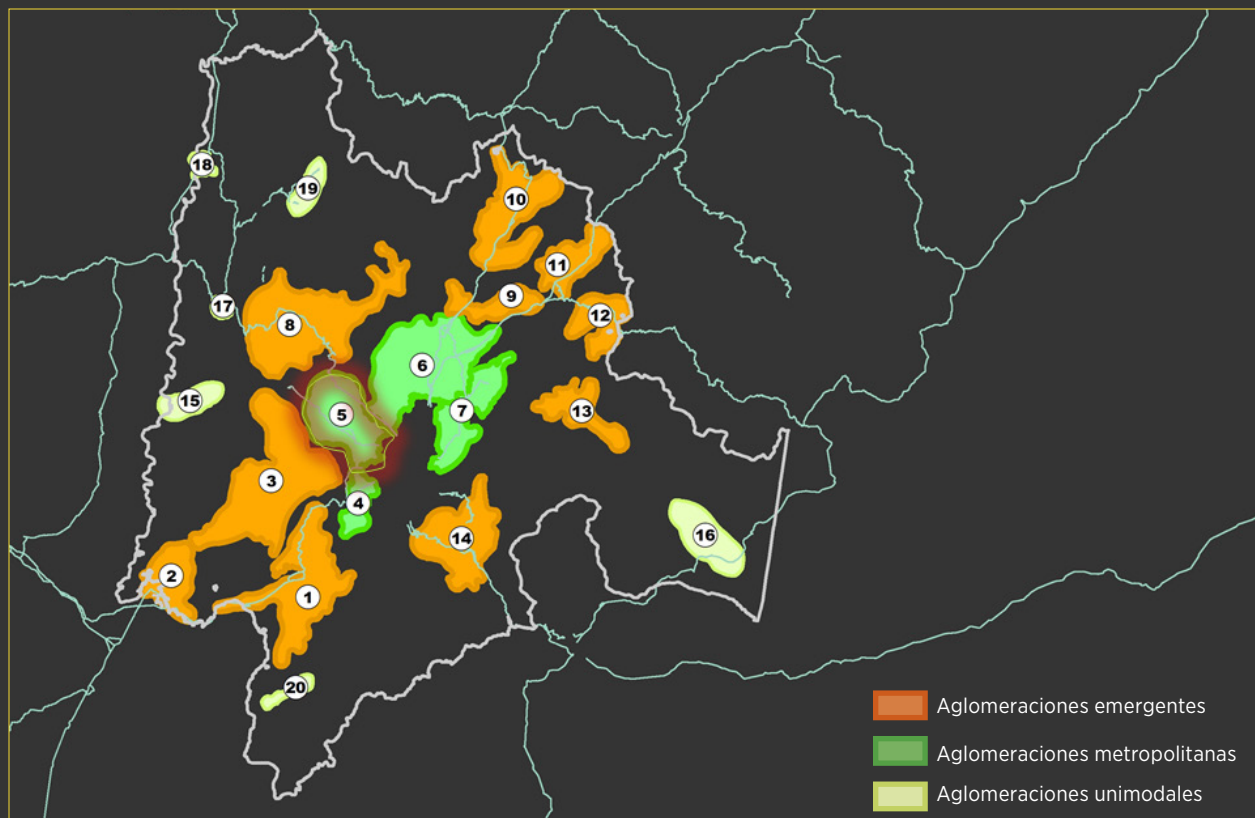
- Exuberancia de cascos urbanos históricos y poblados rurales consolidados.
- Formación de corredores suburbanos de gran fuerza por localización de actividades económicas, industriales y de servicios.
- Gran desarrollo urbano compacto en el núcleo central de Bogotá y municipios contiguos: la región metropolitana
- Conformación de aglomeraciones de pequeños y medianos asentamientos urbanos y poblados rurales que no se reconocen en el sistema de ciudades del país, pero que conforman sistemas sustanciales para la organización y funcionalidad del territorio a escala departamental.







TIPO	#	NÚCLEO PRINCIPAL	MODELO DE OCUPACIÓN
Aglomeraciones de equilibrio metropolitano (4)	4	Soacha	Medio (30%)
	5	Facatativá - El Dorado II	
	6	Zipaquirá	
	7	La Calera	
Aglomeraciones emergentes (10)	1	Fusagasuga	Alto (60%)
	2	Girardot	
	3	Anapoima	
	8	Útica	
	9	Nemocón	
	10	Ubaté	
	11	Chocontá	
	12	Machetá	
	13	Gachetá	
	14	Cáqueza	
Aglomeraciones Supraregionales (6)	15	Beltrán	Bajo (10%)
	16	Paratebueno	
	17	Guaduas	
	18	Puerto Salgar	
	19	Yacopí	
	20	San Juan de Sumapaz - Cabrera	



La apuesta futura en términos de población, vivienda y suelo en las aglomeraciones: un escenario deseado.

Cundinamarca tendrá 3.609.486 habitantes en 2036. Esto significa 816.609 habitantes más que la población actual.

Esa nueva población de Cundinamarca se localizará, según la tendencia, principalmente en Sabana Occidente, Sabana Centro, Soacha y Sumapaz.

La visión territorial 2036 busca influir en los aspectos poblacionales y demográficos, para revertir esta tendencia. Las cuatro estrategias fundamentales son:

1. Retener población urbana y rural y atraer capital humano hacia las aglomeraciones emergentes, mediante la potenciación de las actividades económicas asociadas a las cadenas productivas prioritarias.
2. Estimular o promover el crecimiento poblacional en las aglomeraciones y asentamientos uninodales, donde se localizarán los centros de innovación y desarrollo asociados a las cadenas productivas.

PROVINCIA	HABITANTES			
	1993	2005	2018	2036
Almeidas	56.370	72.891	73.977	86.654
Alto Magdalena	127.716	152.271	144.740	156.997
Bajo Magdalena	50.661	60.275	52.891	54.497
Gualivá	101.188	98.992	97.629	95.067
Guavio	72.492	80.597	78.094	82.127
Magdalena Centro	31.042	28.237	24.749	20.218
Medina	17.657	16.740	15.324	13.644
Oriente	81.011	82.251	78.292	76.334
Rionegro	79.380	71.921	58.936	44.216
Sabana Centro	230.771	384.161	527.419	741.006
Sabana Occidente	192.540	331.929	516.130	749.115
Soacha	251.601	429.461	678.008	985.021
Sumapaz	158.739	185.453	205.590	239.323
Tequendama	113.858	126.968	130.468	142.427
Ubaté	93.672	106.535	110.630	122.840
Cundinamarca	1.658.698	2.228.682	2.792.877	3.609.486

3. Promover la consolidación de las aglomeraciones emergentes, mediante la dotación de las infraestructuras, espacios públicos y equipamientos dirigidos principalmente a procesos de formación de capital humano de alta calidad.
4. Generar sistemas de transporte regional eficientes que reduzcan los costos de movilización y hagan eficiente el movimiento de personas, cargas y mercancías desde las áreas de producción y los espacios rurales hacia el área metropolitana y las regiones vecinas del Departamento, principales mercados para el tipo de productos.

## ESCENARIO HIPOTÉTICO: UN ESCENARIO DESEADO

La nueva población de 816.609 habitantes en 2036 equivale a 272.203 nuevas familias, a la media de 3 personas por hogar (Censo 2018)

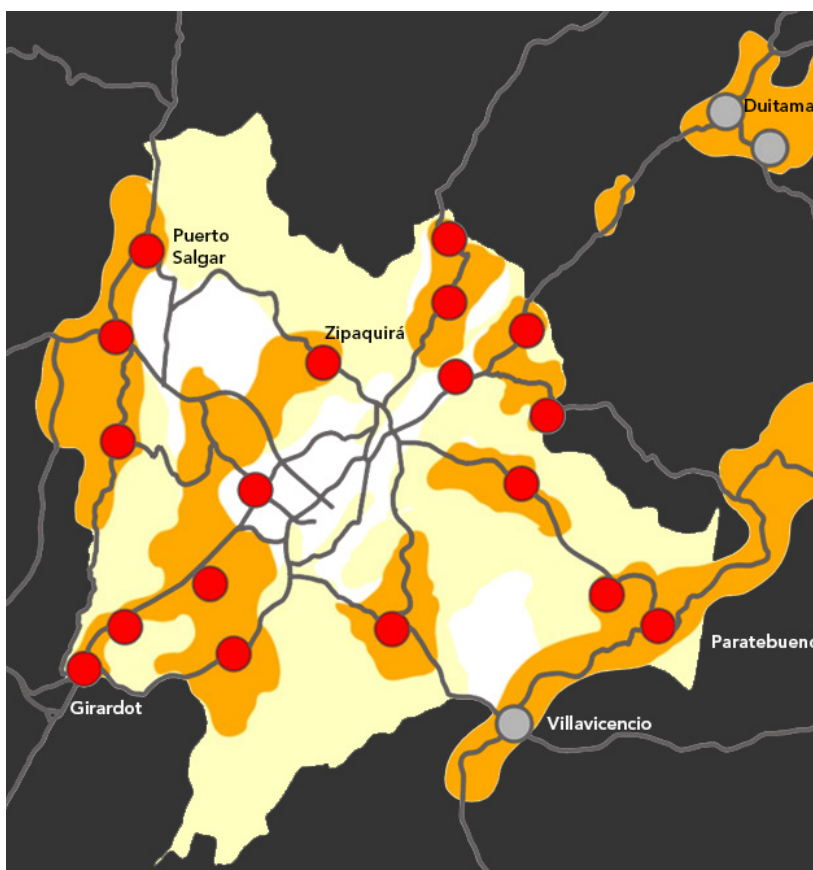
272.203 nuevos hogares significan 272.203 nuevas viviendas, a disponer en las aglomeraciones, hasta el año 2036.

A una densidad media de 50 viviendas por hectárea, la necesidad de suelo de expansión urbana es de 5.445 hectáreas residenciales.

Los parques, equipamientos, vías y usos complementarios productivos y económicos, requieren una dimensión de suelo similar a la que se necesita para vivienda.

Es decir, 5.445 hectáreas adicionales, aproximadamente.

En consecuencia, para consolidar la visión desconcentrada es necesario disponer 10.890 hectáreas de suelos de expansión urbana en el nuevo sistema de aglomeraciones del departamento:



	NECESIDAD DE SUELO DE EXPANSIÓN (HA)	CANTIDAD DE AGLOMERACIONES	PROMEDIO DE SUELO DE EXPANSIÓN POR AGLOMERACIÓN (HA)
Aglomeraciones emergentes	6.534 (60%)	10	653
Aglomeraciones de equilibrio metropolitano	3.267 (30%)	4	817
Nuevos nodos de integración regional	1.089 (10%)	6	181

60% en aglomeraciones emergentes  
30% en aglomeraciones metropolitanas  
10% en nuevos nodos de integración

## ESTRATEGIA 2:

Cadenas productivas para la región, el país y el mundo

PROVINCIA	PIB (%)	PIB (%) DEPTO	COMPETITIVIDAD	INFRAESTRUCTURA	TAMAÑO DEL MERCADO	EDUCACIÓN SUPERIOR Y CAPACITACIÓN	DIVERSIFICACIÓN	INNOVACIÓN Y DINÁMICA EMPRESARIAL	INSTITUCIONES	EDUCACIÓN BÁSICA Y MEDIA	SALUD
Almeidas		3,35	3,9	3,66	5,78	2,3	8,35	1,49	5,19	3,38	3,9
Alto Magdalena		4,2	5,14	6,19	7,2	3,47	4,99	1,41	5,07	3,08	7,36
Bajo Magdalena		1,57	2,94	3,46	4	1,61	8,7	0,36	1,82	2,82	3,33
Gualivá		3,12	3,91	3,54	3,98	1,82	7,35	0,81	3,95	4,84	5,77
Guavio		4,18	4,12	4,65	5,61	3,18	4,35	1,36	5,32	5,88	4,65
Magdalena Centro		0,78	2,97	3,1	2,67	0,59	1,91	0,1	3,92	4,39	4,85
Medina		0,47	3,09	2,88	0	0,93	3,3	0,94	4,1	4,1	4,41
Oriente		3,42	3,18	2,02	3,37	2,26	0,67	0,97	5,57	5,81	4,21
Rionegro		1,67	3,18	1,78	3,55	2,15	2,08	0,4	13	3,77	4,85
Sabana Centro		30,63	8,16	8,22	10	8,63	9,51	9,79	7,08	7,5	7,42
Sabana de Occidente		19,79	6,23	7,88	9,04	3,92	9,59	4,82	7,11	6,77	6,45
Soacha		12,31	4,85	7,02	7,39	3,17	9,11	1,54	5,1	5,12	3,34
Sumapaz		5,82	4,81	5,06	5,93	4,18	7,68	1,61	4,74	4,55	5,44
Tequendama		4,15	4,27	4,26	6,42	1,43	5,85	0,77	5,23	4,75	4,18
Ubaté		4,53	3,86	4,89	5,83	2,15	6,98	1,56	4,05	5,2	4,47



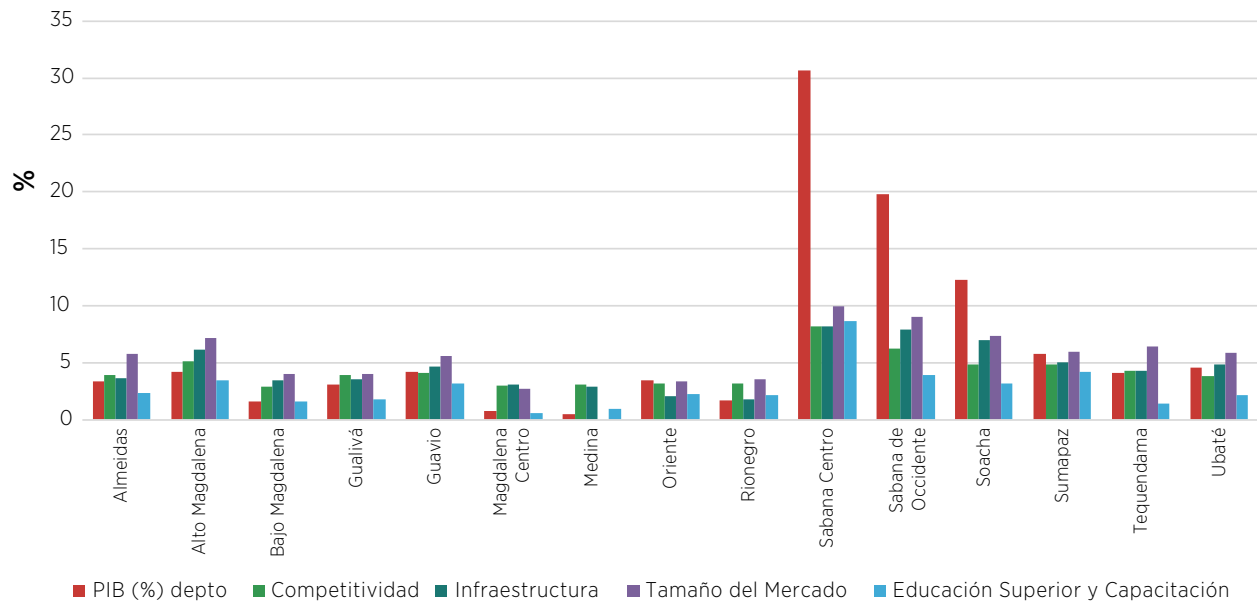
### ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEPARTAMENTAL

Cinco provincias concentran el 73% del PIB departamental. Las demás aportan tan solo el 27%.

Los niveles críticos en términos de competitividad corresponden a Bajo Magdalena, Magdalena Centro, Medina, Oriente y Rionegro.

Este condición esta en relación directa con la calidad de la infraestructura, el tamaño de los mercados y la educación superior. El

## ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DEPARTAMENTAL



## MERCADOS VERDES Y CONSUMO DE BOGOTÁ, EXPECTATIVAS REALES.

	Papa	Mango	Caña panelera
Área	33,389.72 Hectáreas	8,744.90 Hectáreas	40,480.38 Hectáreas
Producción	868,102.72 Toneladas	97,898.90 Toneladas	210,887.48 Toneladas
Rendimiento	26,00 Ha / Ton	11,19 Ha / Ton	5,21 Ha / Ton
Producción Nacional	49,64 ton	30,49 ton	15,18 ton
Área Nacional	43,48 Hectáreas	31,28 Hectáreas	18,54 Hectáreas

compromiso del Departamento es revertir esta lógica inequitativa.

En términos de producción agrícola, el departamento es líder en papa, mango y caña panelera.

La posición obedece a la dimensión cultivada (hectáreas), la cantidad de producción (toneladas) y el rendimiento (Hectáreas por tonelada).

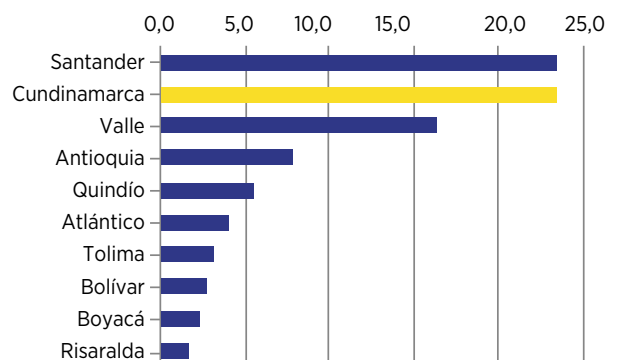
## PRODUCCIÓN DE FLORES Y AVÍCOLA DEPARTAMENTAL

El departamento de Cundinamarca produce más del 70% de la agroindustria de flores del país.

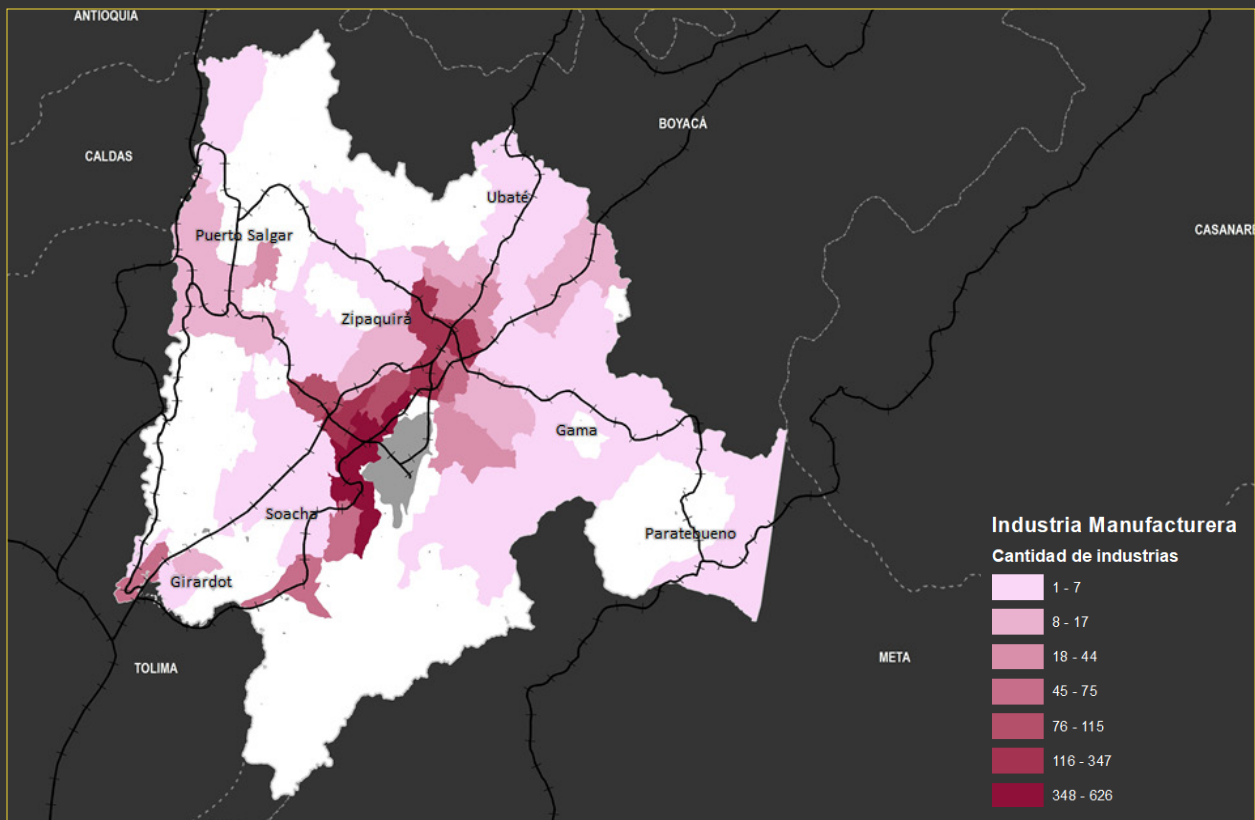
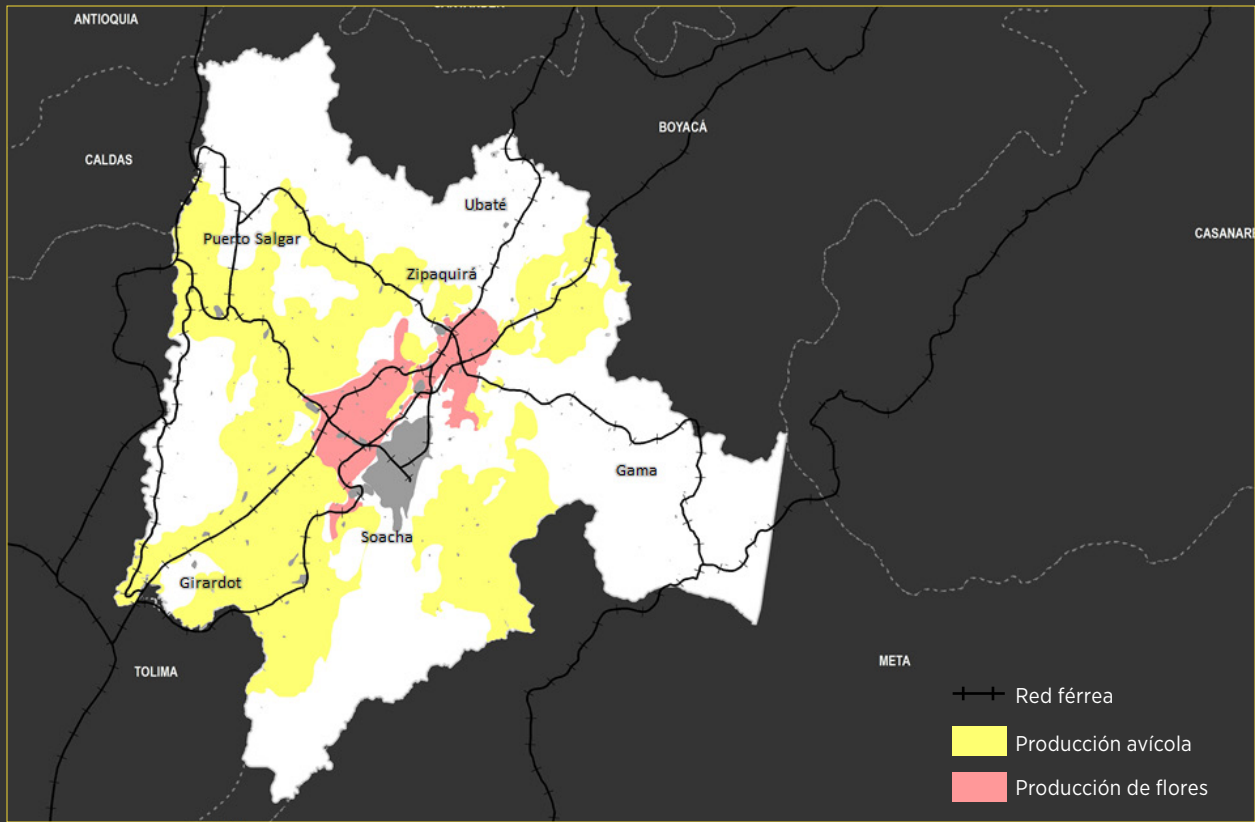
FLORES	PRODUCCIÓN	NACIONAL	EXPORTACIÓN
	4.425.406,80	38.991,40	4.386.415,40

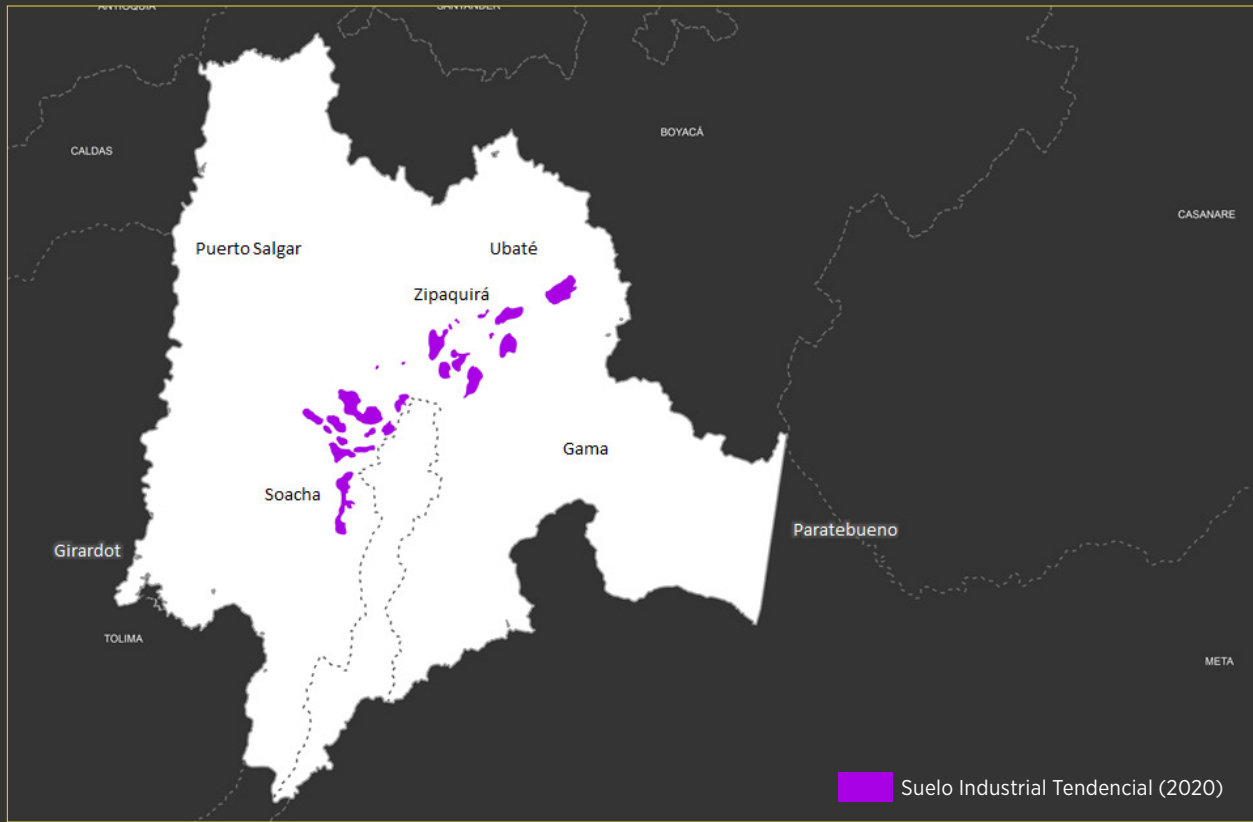
FUENTE: DANE - Censo de Finca Productoras de Flores en la Sabana de Bogotá y Cundinamarca

La Participación de Cundinamarca en el PIB nacional en la industria avícola es del 23.3%









## INDUSTRIA MANUFACTURERA

La Industria se acentúa en el contexto de Bogotá, la Sabana y Soacha.

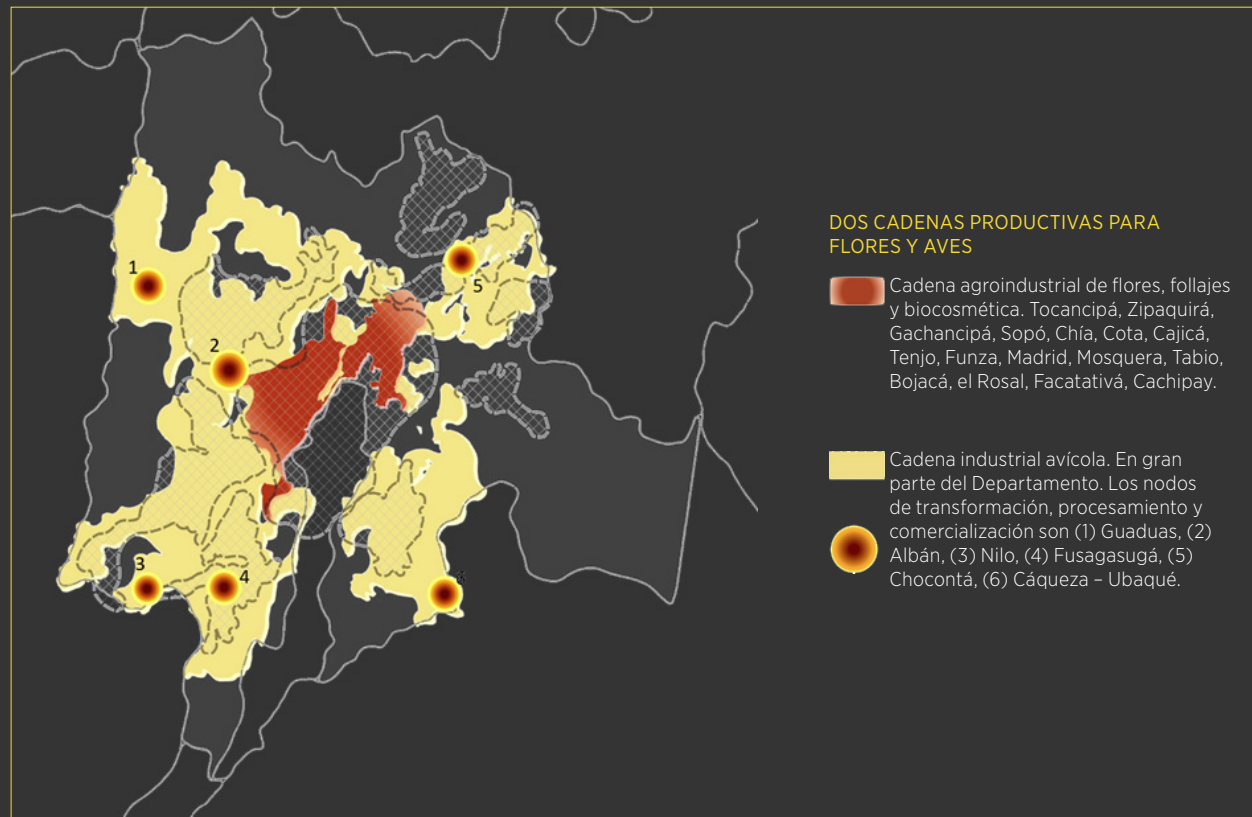
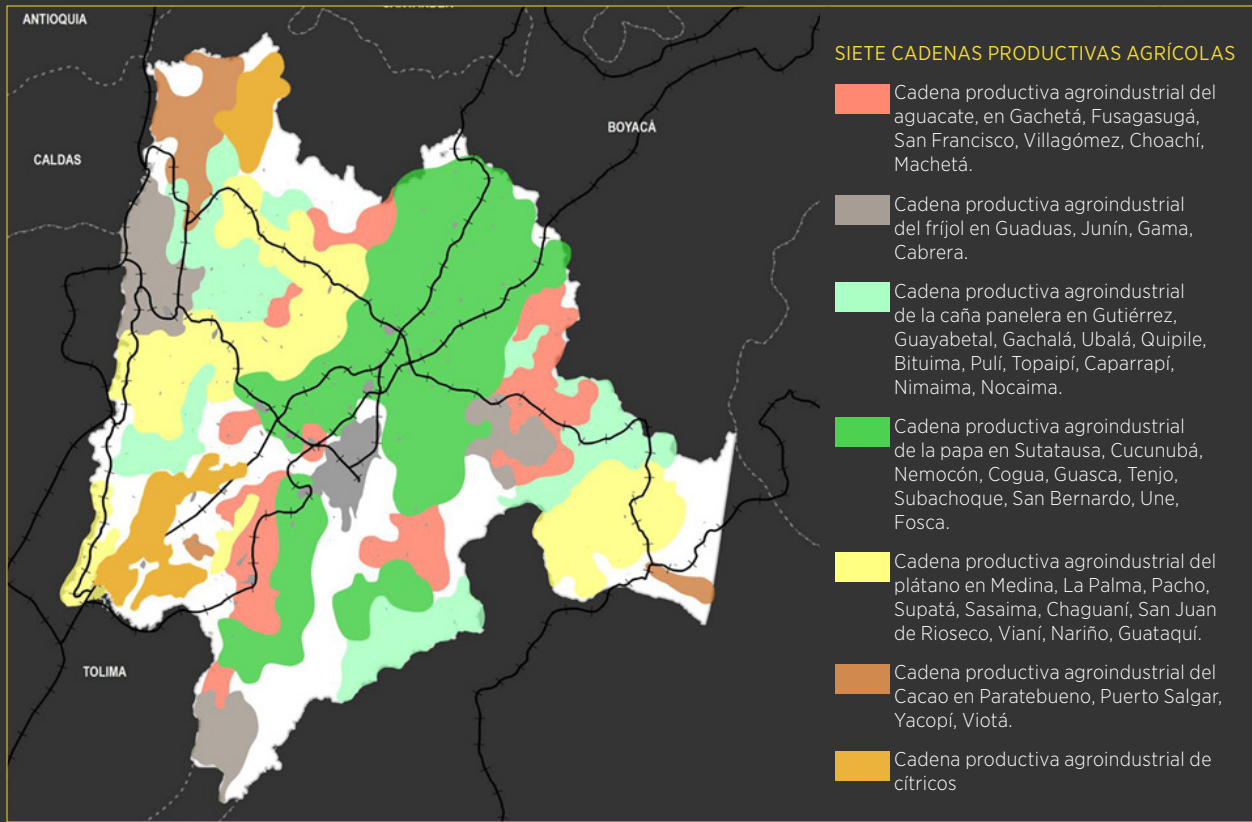
Adicionalmente se han desarrollado corredores industriales hacia el norte, el sur y el occidente.

### APUESTA 1:

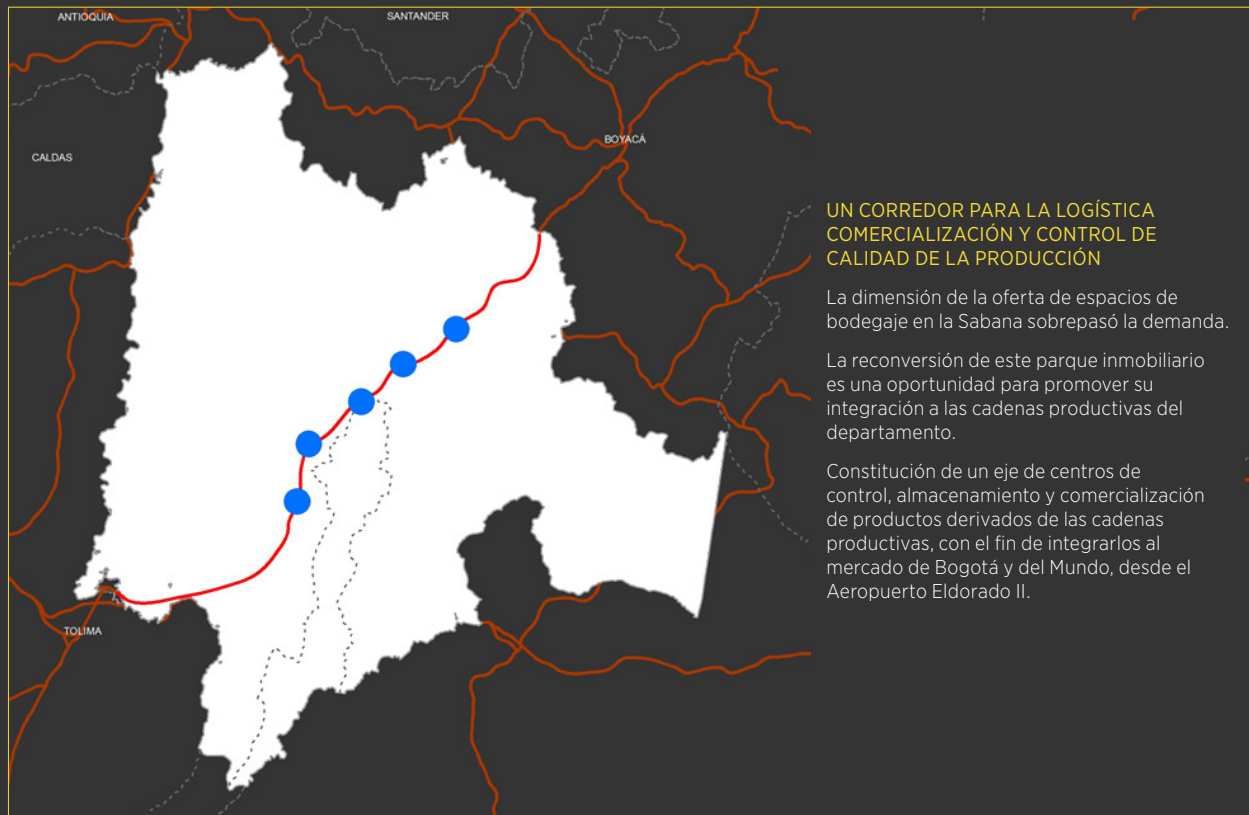
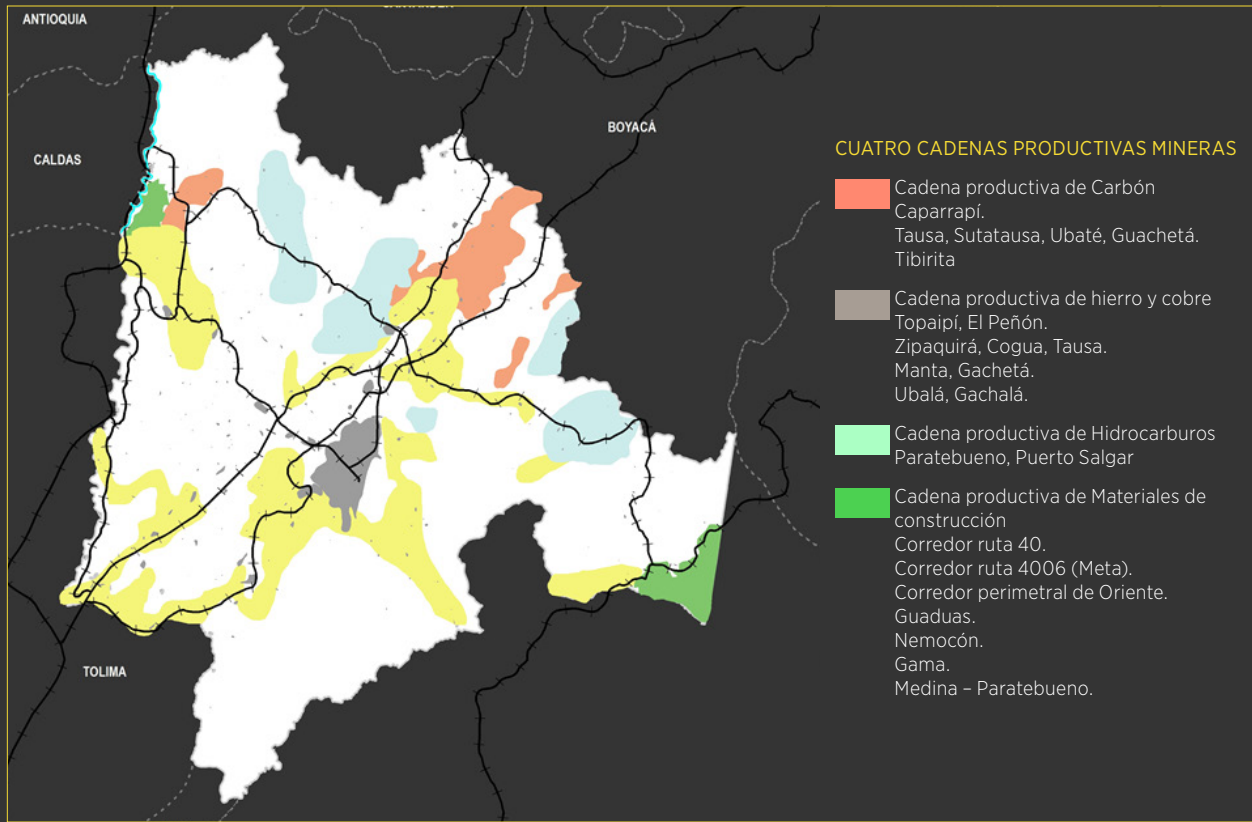
Promover un sistema de producción moderno y eficiente basado en la conformación y consolidación de cadenas productivas ligadas a procesos de transformación que generen valor agregado.

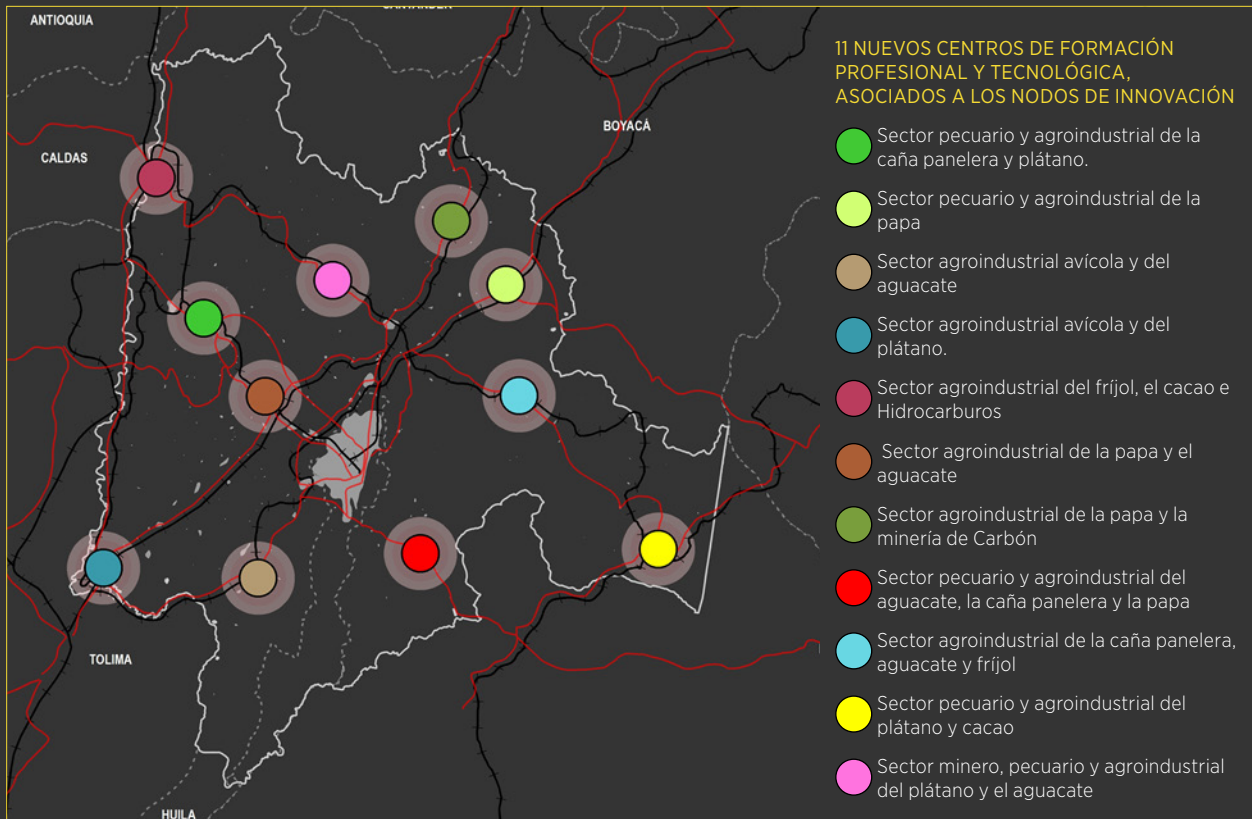
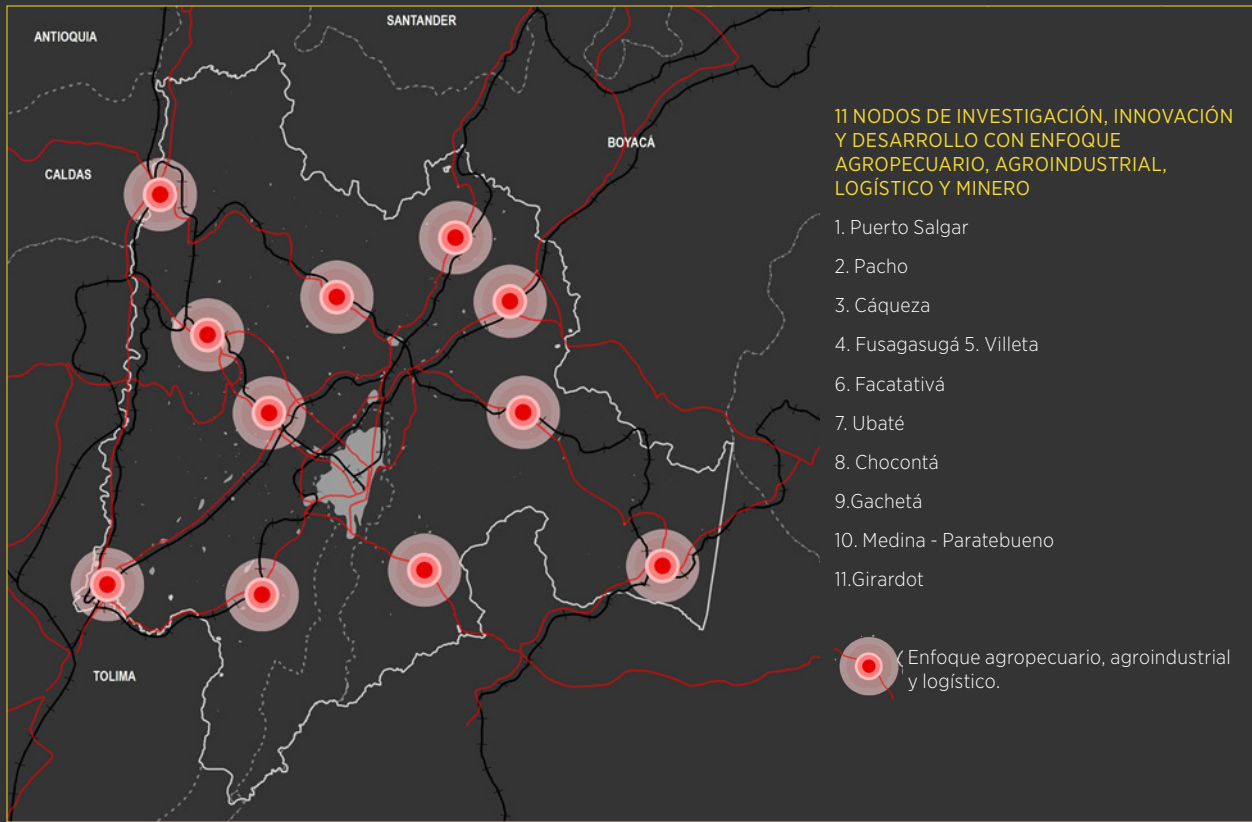
Articular las aglomeraciones emergentes que tienen bajos niveles de productividad, con ese sistema de producción.









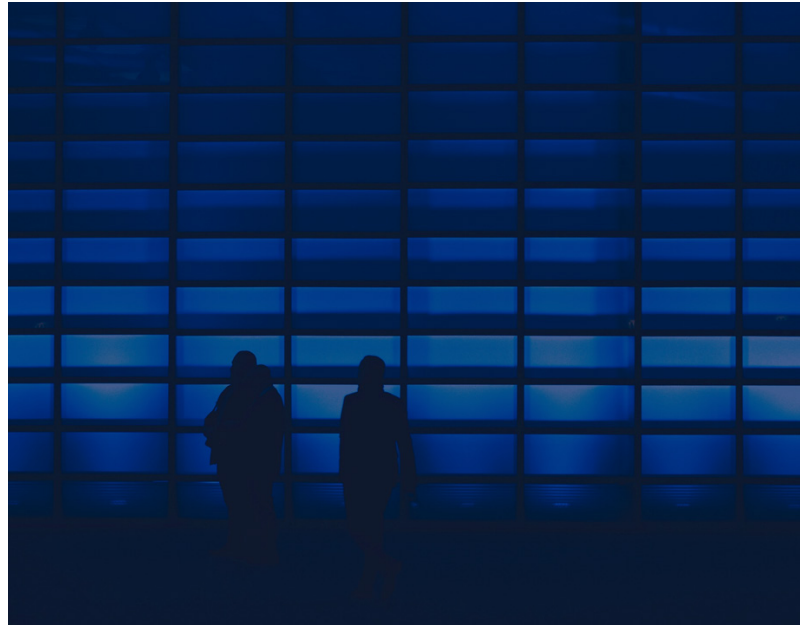


**APUESTA 2.**

Ciencia, tecnología e innovación para generar valor agregado a la producción de bienes y servicios

La productividad del departamento aumentará considerablemente a partir de la cualificación de los procesos de producción y la generación de valor agregado para las actividades agrícolas y pecuarias.

Formulación de un conjunto de nodos que se explican a partir de la identificación de la vocación productiva basada en el conocimiento y la innovación.

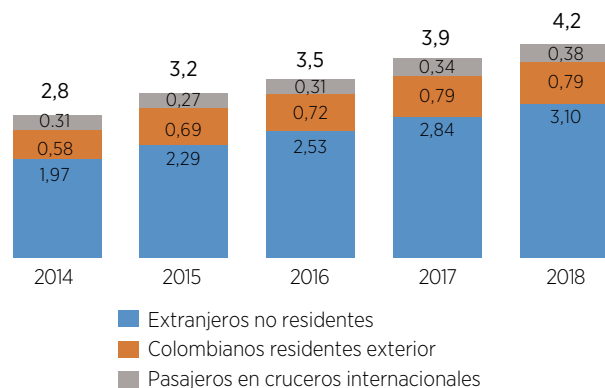
**ESTRATEGIA 3:**

Hacia una industria turística diversa y potente

Según cifras de la Organización Mundial del Turismo, el sector turístico ha llegado a representar cerca del 9% del PIB mundial y es responsable de 1 de cada 11 puestos de trabajo de muchos países tanto desarrollados como emergentes.

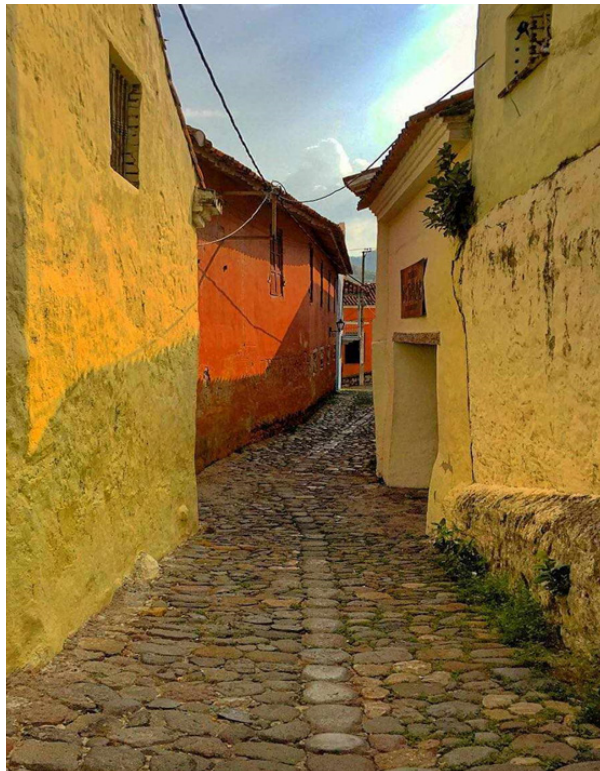
- El crecimiento de turistas en Colombia sigue por encima del promedio mundial del 6% y regional del 3%”.
- La ocupación hotelera reportada por COTELCO, alcanzó el 55,46% en 2018, siendo la tasa más alta de ocupación en los últimos diez años.
- Se alcanzó un incremento del 11% de pasajeros, superando los 6,8 millones.

VISITANTES NO RESIDENTES EN COLOMBIA 2014-2018  
(Millones de visitantes)



FUENTE: Ministerio de Comercio, 2019.



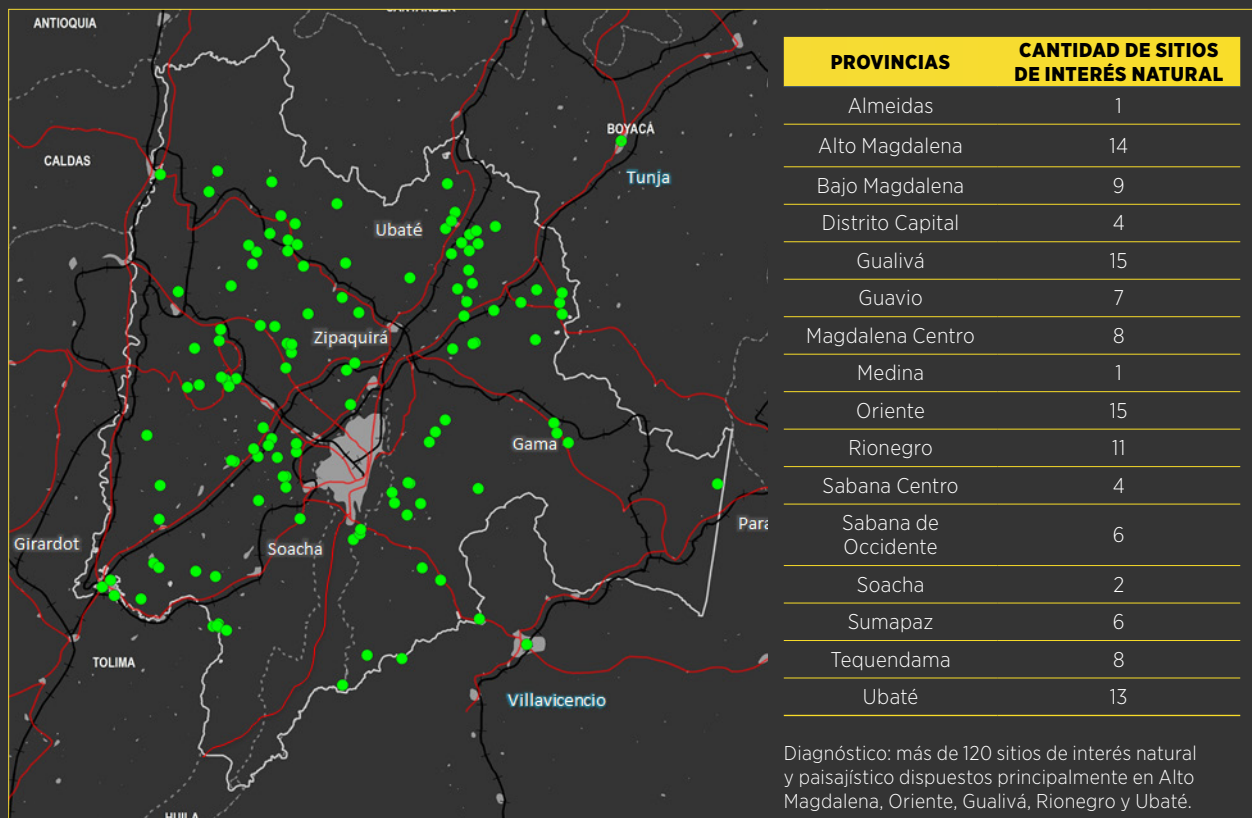


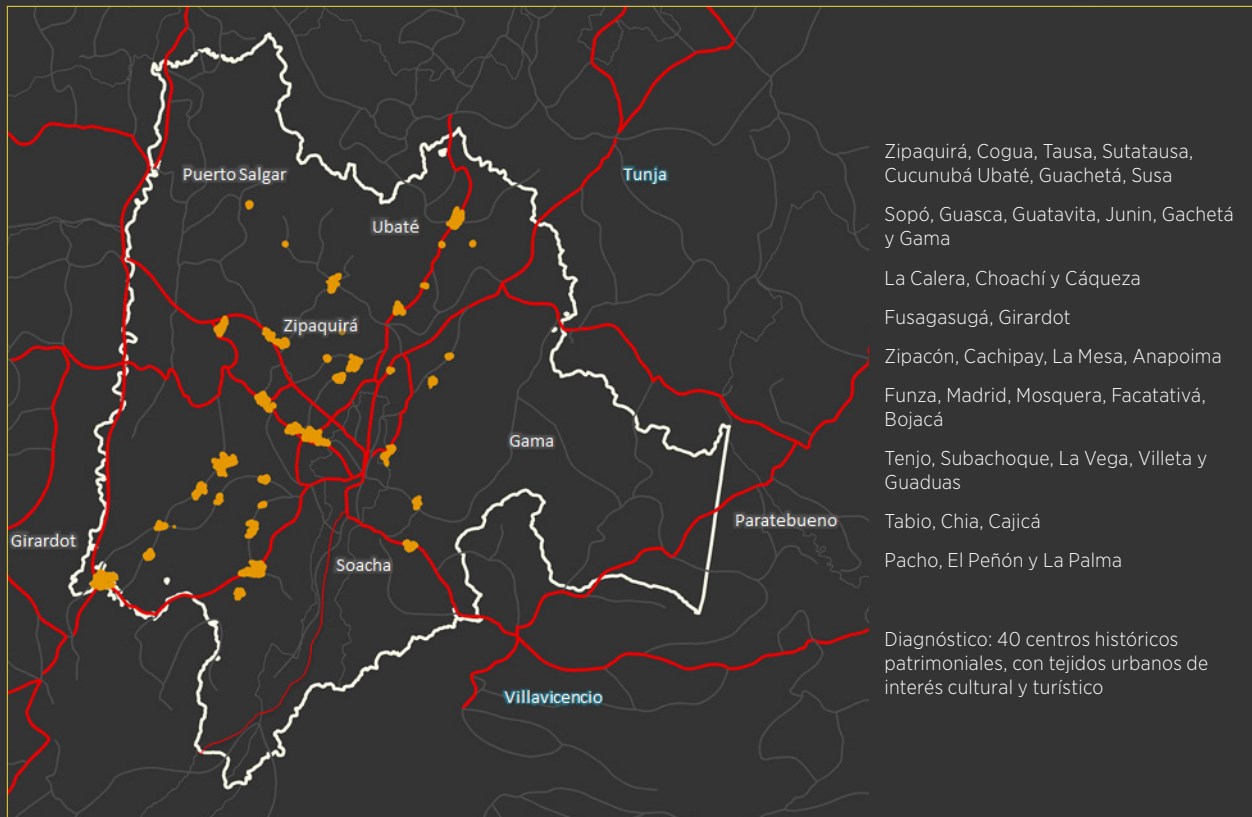
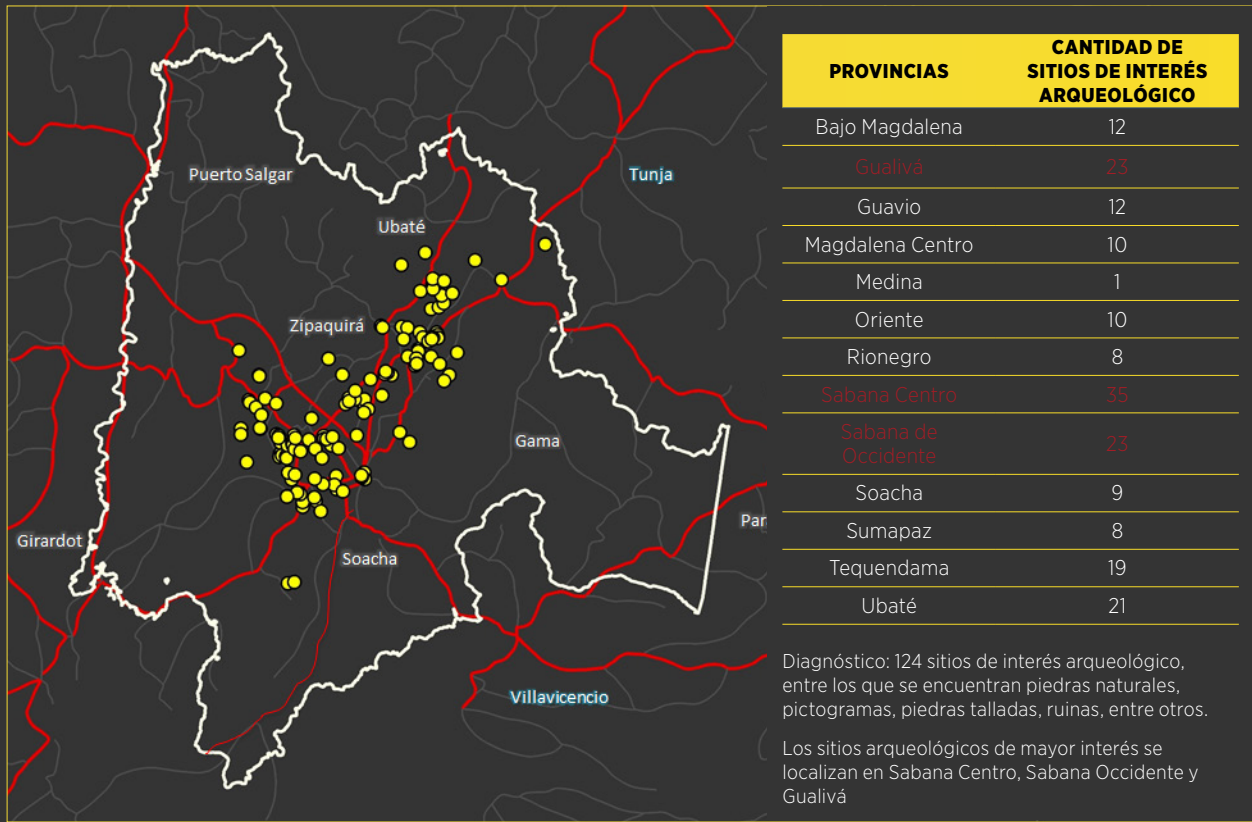
### ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD TURÍSTICA DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA EN COLOMBIA (2018)

- Posición 11 entre 26 departamentos.
- Participación del turismo en el empleo: 7%
- Participación del turismo en el PIB: 3%
- Prestadores de servicios turísticos activos: 1.334
- Ingreso de turistas extranjeros: 17.959

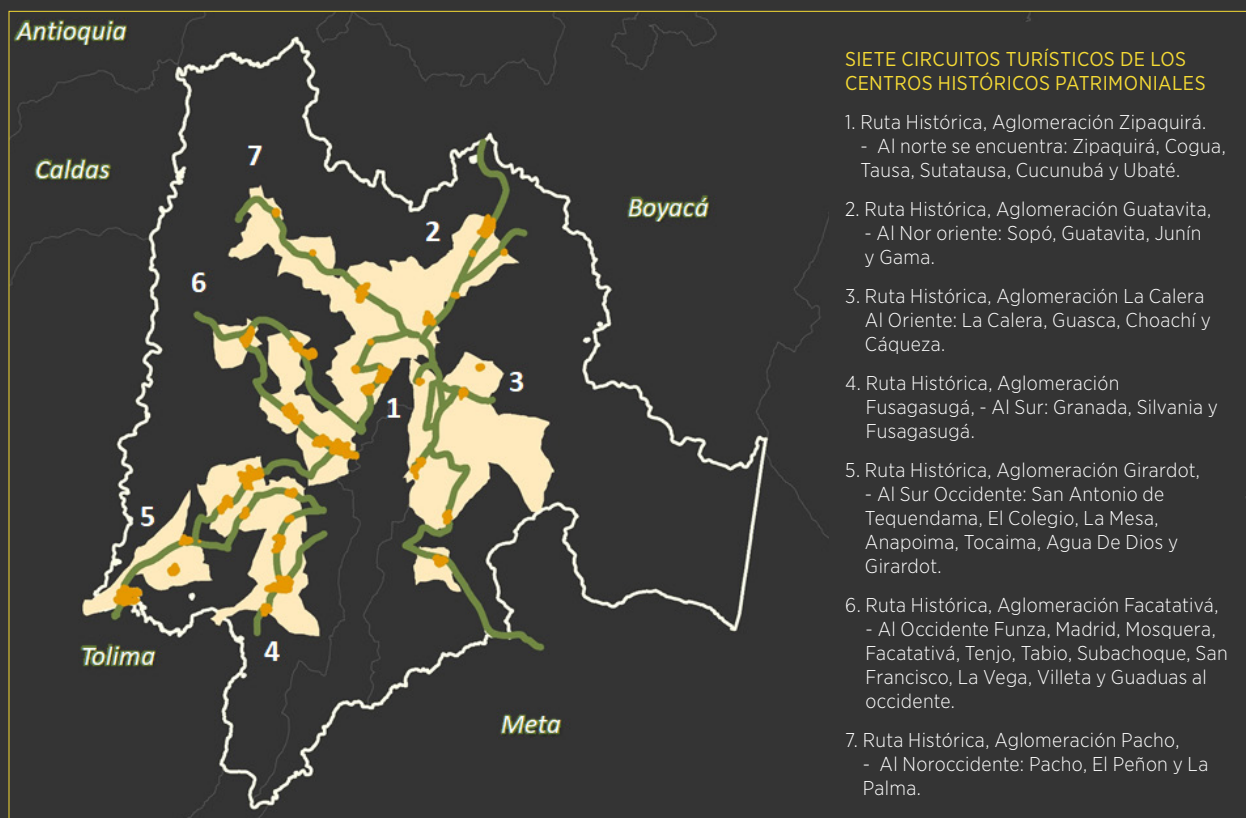
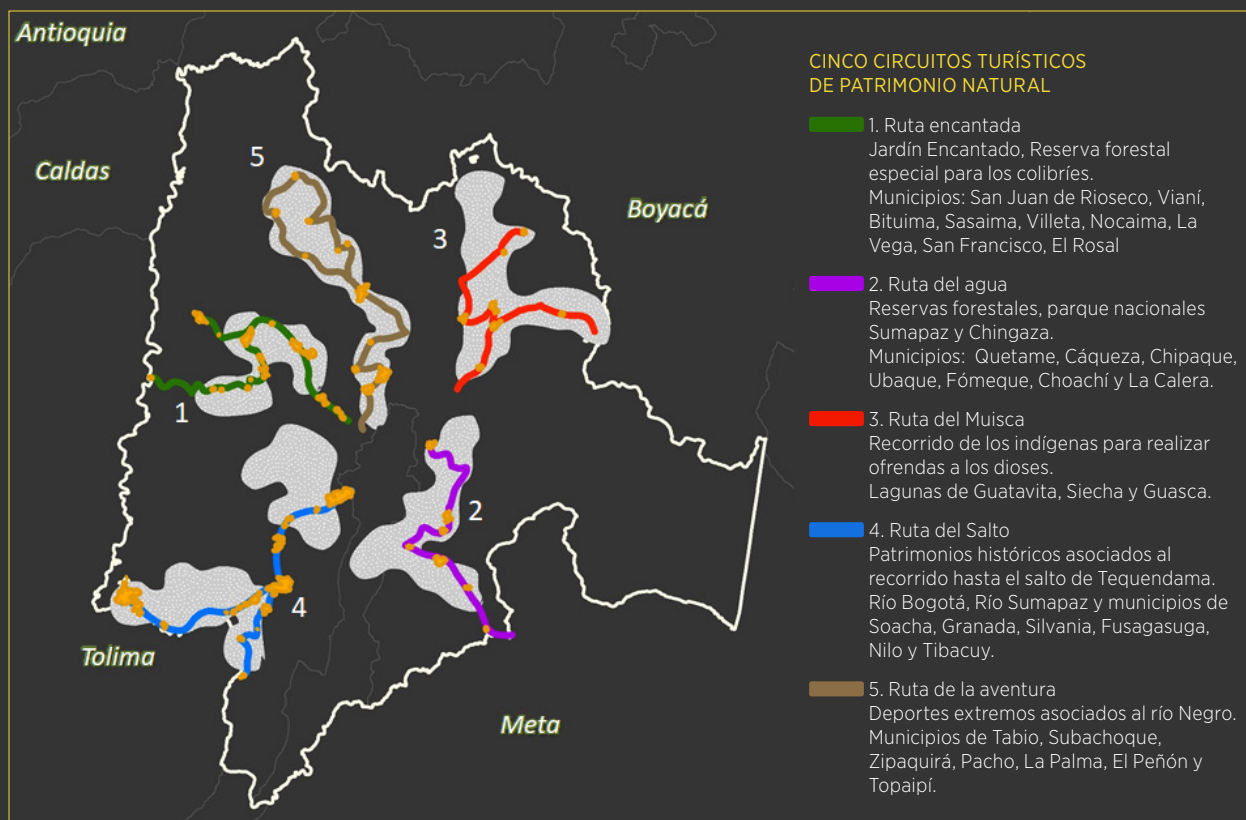
Índice de competitividad turística regional de Colombia 2018 / Centro de Pensamiento Turístico CPTUR / COTELCO (Sobre información de Mincomercio Industria y Turismo – DANE – DNP)

El índice representa las condiciones de un destino turístico ante los mercados nacionales







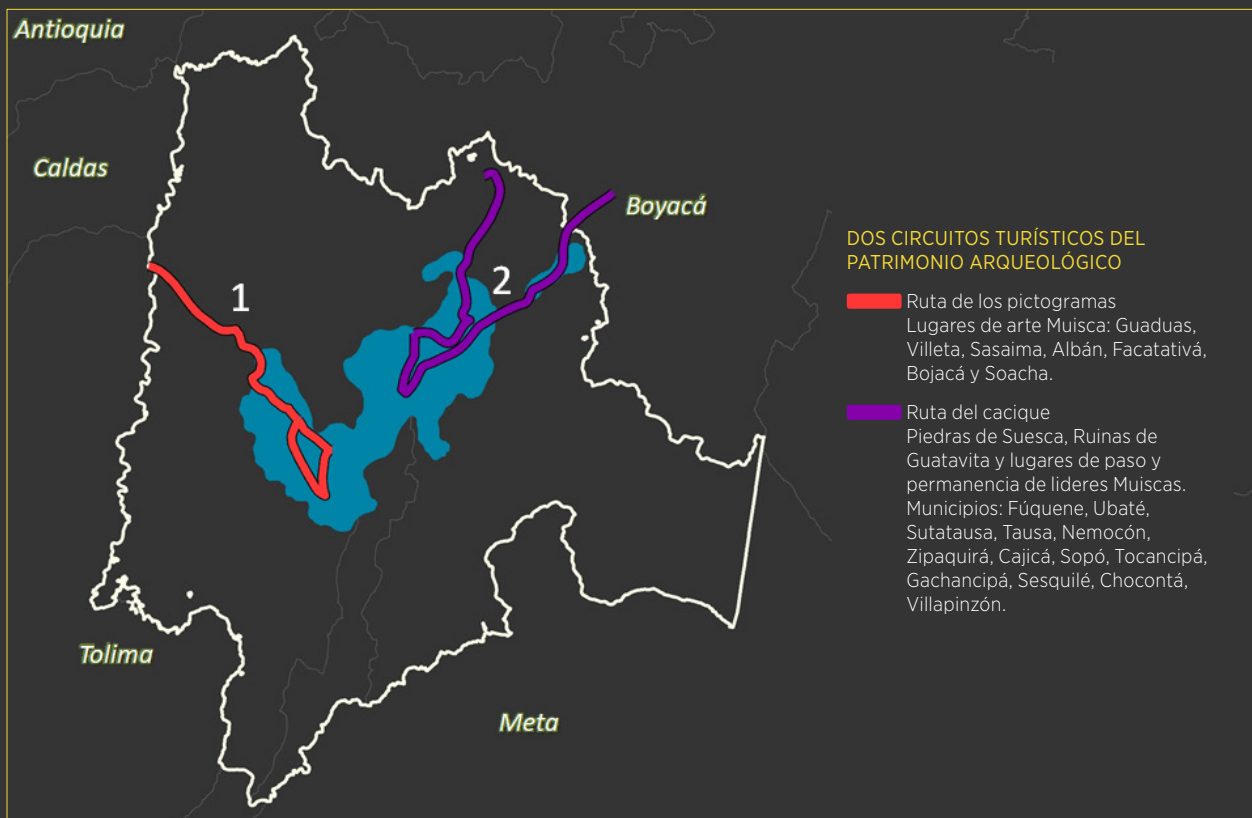


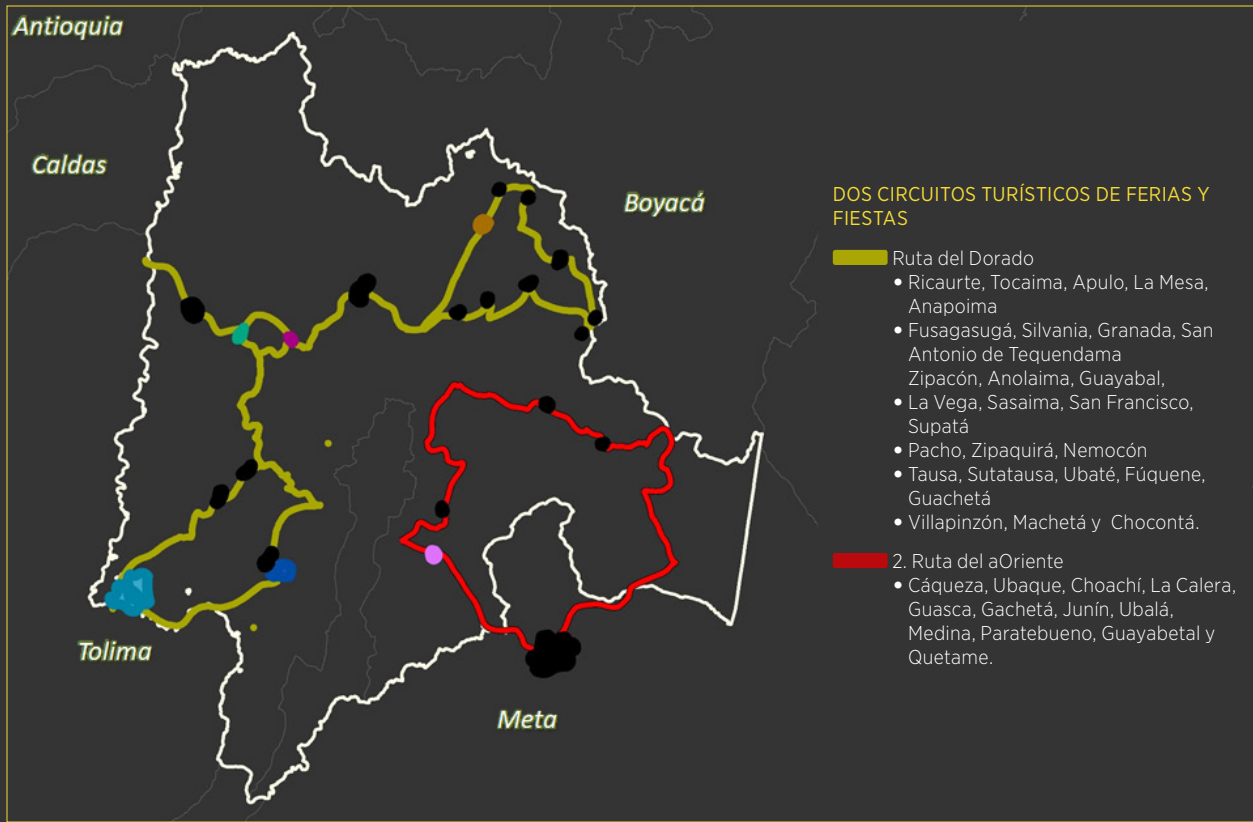
e internacionales, la situación de los recursos productivos, los factores influyentes de su entorno, la presencia de planes y políticas de desarrollo, la gestión de los diferentes grupos de actores y los elementos de sostenibilidad presentes en su territorio.

En 2036 Cundinamarca será reconocido a escala nacional e internacional como referente turístico, por la calidad única de su paisaje natural marcado por los páramos más grandes del mundo, las expresiones más bellas del agua, su conjunto de centros históricos patrimoniales, sus sitios arqueológicos y la diversidad de manifestaciones culturales ancestrales materiales e inmateriales.



Contará con circuitos patrimoniales servidos por una infraestructura turística sólida y sostenible y estarán plenamente integrados a los territorios patrimoniales de Tolima, Boyacá, Meta, Casanare y el Eje Cafetero.





## ESTRATEGIA 4:

### Movilidad inteligente para la productividad

#### El mercado mundial

Con los TLC el país dio un salto en el acceso a mercados consumidores:

- Acceso al 7% del PIB Mundial en 2010
- Acceso al 60% del PIB Mundial en 2018

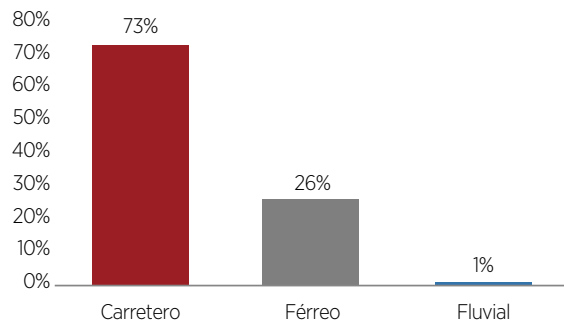
El problema principal del país está asociado a costos y tiempos de exportación.

La solución es la eficiencia en la intermodalidad. Cundinamarca debe iniciar una política potente en este aspecto.

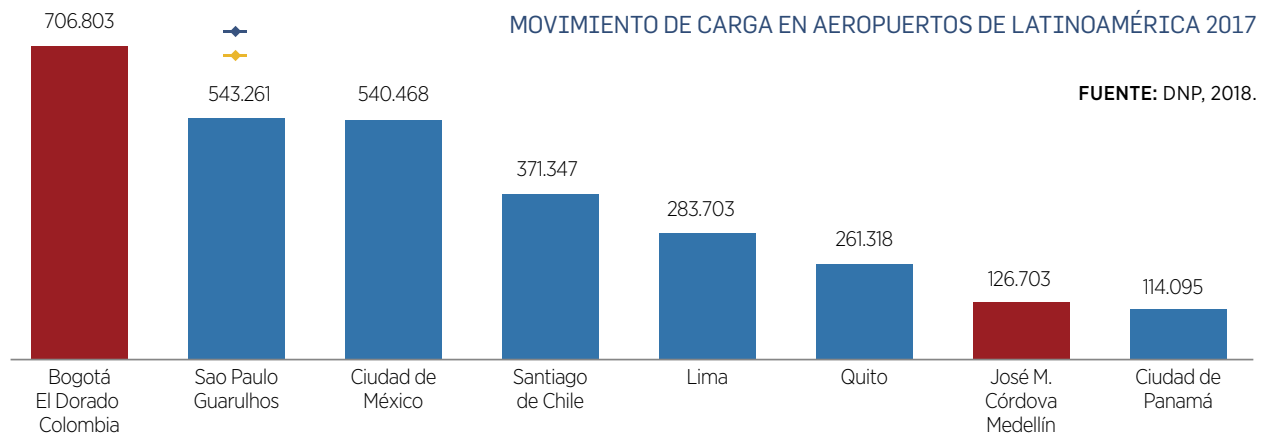
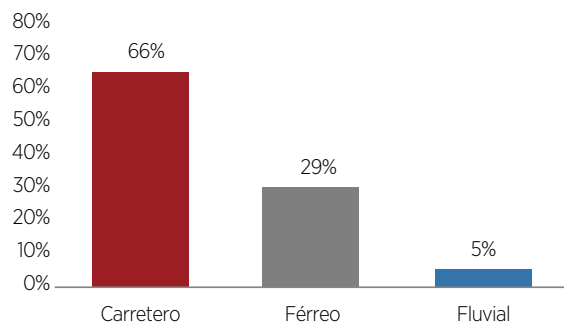
FUENTE: Nueva visión de la política nacional logística DNP, 2018

El objetivo principal de la política de intermodalidad del país a 2030 es la de generar condiciones que permitan transportar mayor carga en modos férreo y fluvial y disminuir el modo carretero, reduciendo costos, congestión y la producción de gases efecto invernadero.

MATRIZ DE REPARTO MODAL NACIONAL A 2013



OBJETIVO DE MATRIZ DE REPARTO MODAL NACIONAL A 2030



Colombia presenta un crecimiento sostenido de la carga que se moviliza por vía aérea.

Eldorado es el aeropuerto número uno en movilización de carga en América Latina (2017). Importancia de la aglomeración Aeropuerto Eldorado II.

El volumen de exportaciones por el modo aéreo aumentó en un 127% de 2010 a 2017.

La política nacional priorizará aeropuertos que tengan mayor potencial para movimiento de carga.

Cundinamarca debe sacar partido del desarrollo Eldorado II.



## LA HISTÓRICA RED FÉRREA

### 1. Red férrea del Atlántico

Tramo Chiriguáná – Santa Marta  
(Concesionario Fenoco)

Transporte de Carbón: 54,6 millones Tn  
en 2016

### 2. Sistema Ferroviario Central

Tramo Chiriguáná – La Dorada (ANI)  
Apertura y mantenimiento a cargo de  
Consortio Ibines

### 3. Sistema Ferroviario Central

Tramo Bogotá – Belencito (ANI)

Transporte de Cemento

Tramo Bogotá – Zipaquirá (ANI)

Transporte de pasajeros, operadora  
Turistren

### 4. Sistema Ferroviario Central

Tramo La Dorada – Facatativá (INVIAS)  
Sin rehabilitar

Tramo Facatativá – Bogotá (ANI)

Proyecto Regiotram de Occidente

### 5. Sistema Ferroviario Central

Tramo Villavieja – Buenos Aires (INVIAS)

Sin rehabilitar

### 6. Red Férrea del Pacífico

Tramo Buenaventura – Zarzal

Rehabilitada

### 7. Red Férrea del Pacífico

Tramo Zaragoza – La Felisa

Sin operación de carga

### 8. Sistema Ferroviario Central

Tramo Puerto Berrío – La Pintada  
Sin Operación de Carga

Líneas activas: 1.619 Kms (48%)

Líneas inactivas: 1.707 Kms (52%)

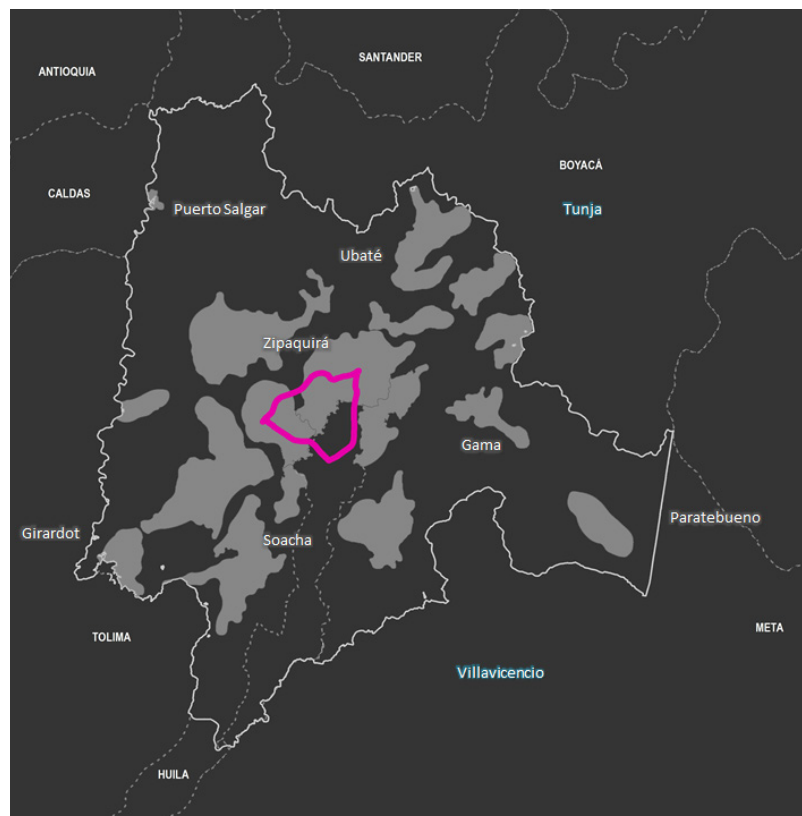
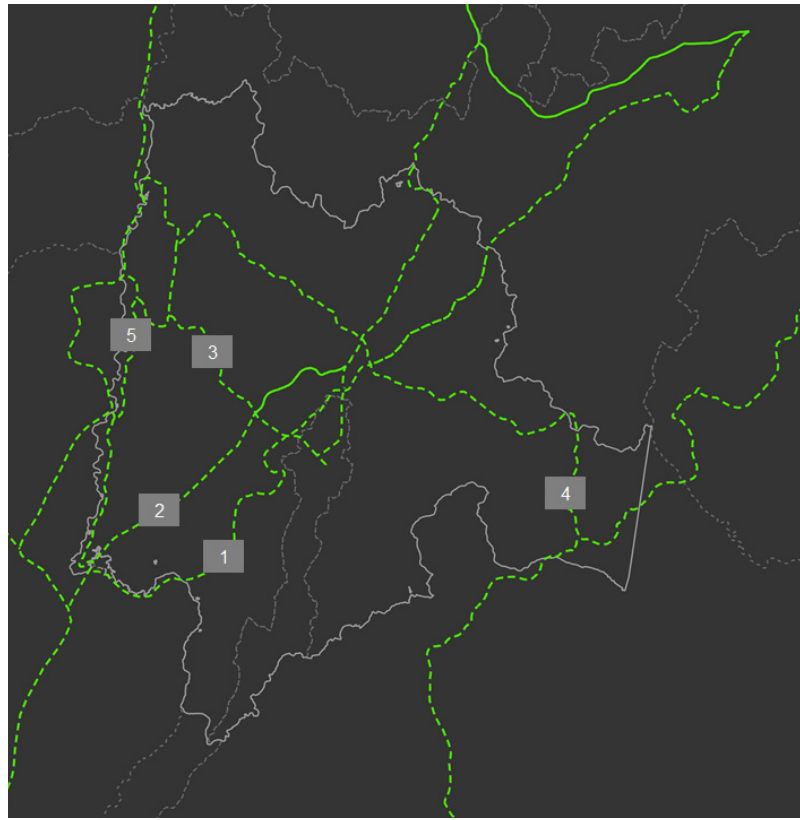


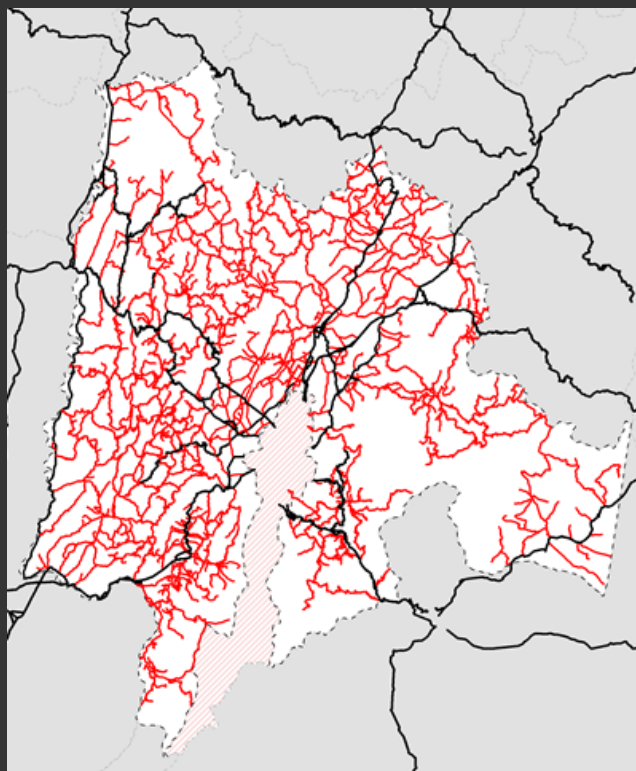
## PROPUESTA – RED FÉRREA

El Departamento soportará su desarrollo futuro en un sistema férreo potente, eficiente y articulado a las estrategias de cadenas productivas y aglomeraciones urbano rurales.

El sistema férreo representa una condición para lograr la descentralización de la población y la apertura de oportunidades económicas y de localización de nuevas áreas residenciales en las nuevas aglomeraciones urbano rurales de Cundinamarca

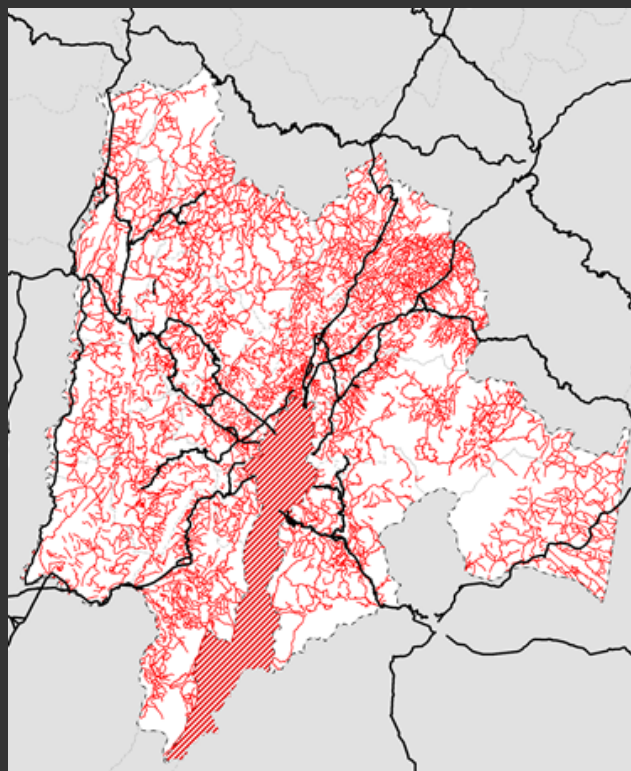
1. Tren Regional línea Girardot – Tunja: conexión desde Girardot pasando por los municipios de Fusagasugá, Mosquera – Funza y Chía, conectando con Tunja.
2. Tren regional línea Girardot – Susa: desde Girardot, conectando a los municipios de Anapoima, La Mesa y Tena con los municipios de Facatativá y Zipaquirá hacia el norte hasta Susa y su conexión con Boyacá (Tramo prioritario Facatativá – Zipaquirá)
3. Tren regional línea El Dorado – Puerto Salgar: conecta a los municipios de Facatativá, pasando por Villeta con Puerto Salgar.
4. Tren regional línea Puerto Salgar - Casanare: conexión férrea en sentido oriente – occidente de los departamentos de Meta y Casanare con Puerto Salgar.
5. Tren regional línea Girardot – Puerto Salgar. Conexión a lo largo del río Magdalena, con estaciones en Beltrán y Puerto Chaguaní





Cundinamarca ocupa el tercer lugar en términos de extensión de su red vial departamental.

La dimensión de la vialidad departamental es un indicador de potencial de integración regional. El Departamento tiene grandes ventajas en este sentido.



En general el Departamento presenta una red densa de vialidad rural, que es base para la constitución de un sistema de movilidad adecuado a las expectativas de desarrollo derivadas del nuevo sistema de aglomeraciones y las cadenas productivas departamentales.

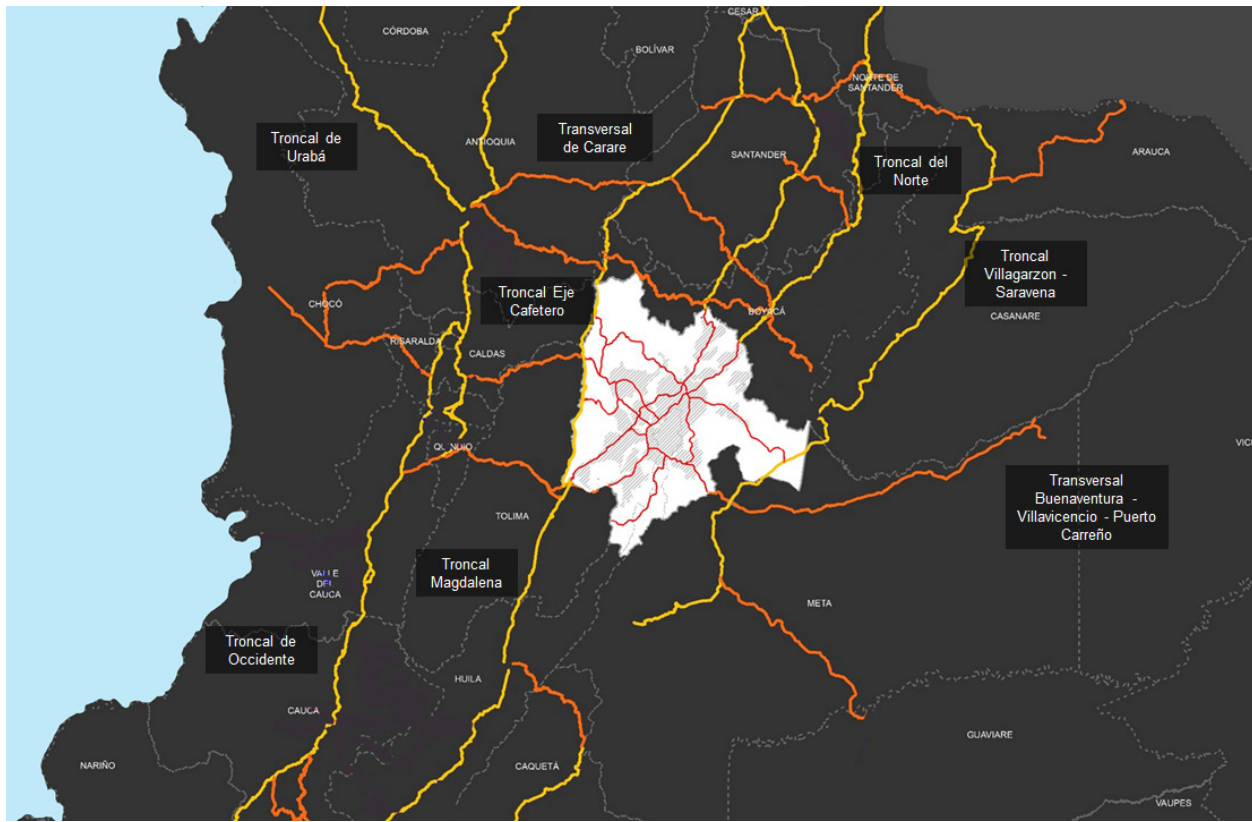
COMPETENCIA	ORDEN	PAVIMENTADA	AFIRMADO	TIERRA	MEJORAMIENTO	TOTAL
Nación	Primer	2.472,04	52,33	—	—	2.024,97
	Segundo	—	—	—	—	—
	Tercer	—	—	—	—	—
Departamento	Primer	330,96	—	—	—	330,98
	Segundo	1.321,44	1.612,12	—	—	2.933,56
	Tercer	397,17	2.655,40	—	—	3.052,57

### Estado de la malla vial departamental / Plan vial departamental Cundinamarca 2017

- Vías de primer orden: totalmente pavimentada
- Vías de segundo orden: 55 % del total en afirmado
- Vías de tercer orden: 87 % en afirmado

### El 68 % del total de vías del departamento se encuentra en afirmado.

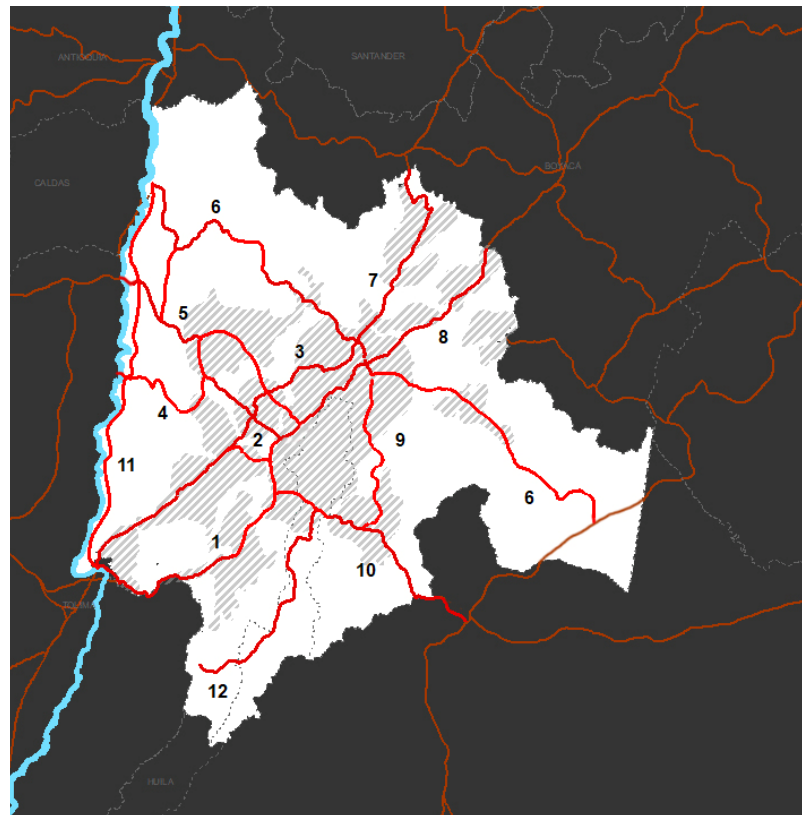
Uno de los proyectos fundamentales para garantizar el desarrollo del departamento es la consolidación funcional de corredores principales y la pavimentación de vías interconectoras.

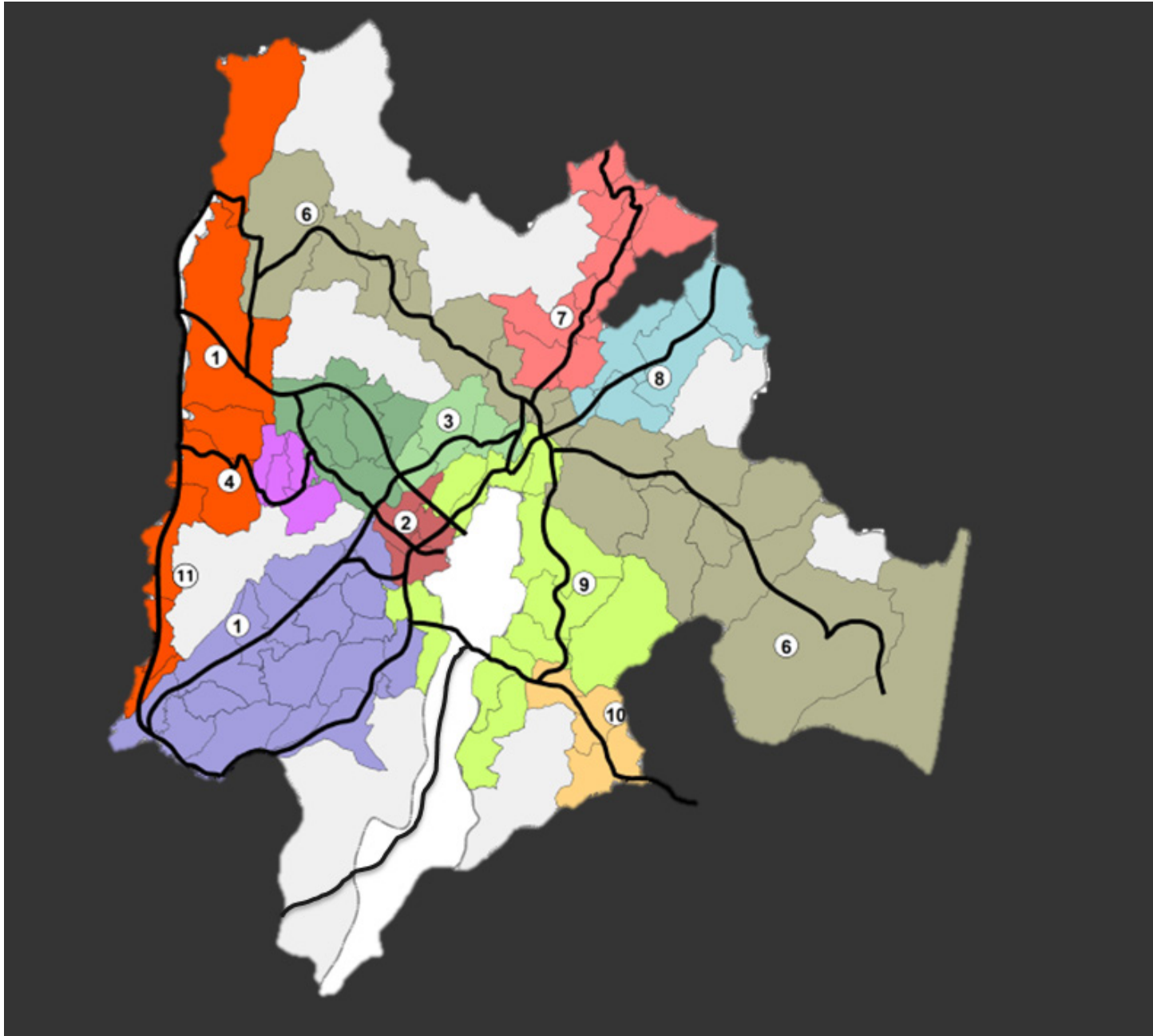


Es prioritario enfatizar en aquellas provincias con mayor rezago en esta vialidad.

#### CORREDORES VIALES CONECTADOS

1. Anillo turístico del sol: conecta a los municipios de Fusagasugá, Girardot, Anapoima, La Mesa, Tena y Silvania.
2. Aglomeración aeropuerto: tiene como nodo central el aeropuerto Eldorado II, conectando a los municipios de Facatativá, El Rosal, Madrid y Bojacá con la ruta 50.
3. Corredor de La Sabana: Conecta a los municipios de Zipaquirá, Facatativá y La Mesa.
4. Corredor aglomeración aeropuerto - Nuevo Chaguaní: tiene como nodo





en el extremo oriental el Aeropuerto Eldorado II, conectando con la Troncal del Magdalena hacia el occidente.

5. Corredor Aglomeración Aeropuerto – Puerto Salgar: Conecta el Aeropuerto Eldorado II y el municipio de El Rosal con el municipio de Guaduas,

6. Corredor Cundinamarca – Casanare: Paratebueno, Zipaquirá, El peñón, Gachalá, Guasca, Medina, Guatavita

7. Corredor Cundinamarca - Chiquinquirá – Santander: Nemocón, Tausa, Ubaté, Guachetá, Simijaca, Cogua, Sutatausa

8. Corredor Cundinamarca – Boyacá:



<b>1. ANILLO TURÍSTICO DEL SOL</b>		<b>2. ANILLO AÉROPOLIS</b>		<b>3. CORREDOR DE LA SABANA</b>		<b>4. CORREDOR AEROPUERTO NUEVO CHAGUANÍ</b>	
Sibaté	Girardot	Mosquera		El Rosal		San Juan de Río seco	
Bojacá	Ricaurte	Madrid		Subachoque		Chaguaní	
Tibacuy	Nilo	Funza		Tabio		Vianí	
Fusagasugá	Apulo			Cajicá		Bituima	
Anapoima	Silvania					Anolaima	
Tocaima	La Mesa					Guayabal de Siquima	
Tena							
<b>5. CORREDOR AEROPUERTO - PUERTO SALGAR</b>		<b>6. CORREDOR CUNDINAMARCA - CASANARE</b>		<b>7. CORREDOR CUNDINAMARCA - CHIQUINQUIRÁ - SANTANDER</b>		<b>8. CORREDOR CUNDINAMARCA - BOYACÁ</b>	
La Vega		Paratebueno	Zipaquirá	Nemocón	Cogua	Suesca	
San Francisco		El Peñón	Gachalá	Tausa	Sutatausa	Sesquilé	
Villeta		Guasca	Medina	Ubaté	Fúquene	Chocontá	
Guaduas		Guatavita	Tocancipá	Guachetá	Susa	Gachancipá	
Facatativá		Gachetá	Puerto Salgar	Simijaca		Villapinzón	
Sasaima		Gama	Caparrapí				
Nocaima		Pacho	La Palma				
Albán		Topaipí	Ubalá				
<b>9. GRAN ANILLO REGIONAL METROPOLITANO</b>		<b>10. ORIENTE DE CUNDINAMARCA - META</b>		<b>11. CORREDOR DEL MAGDALENA</b>			
Choachí	Sopó	Cáqueza		Beltrán			
Soacha	Chipaque	Quetame		Chaguaní			
Cota	Tenjo	Guayabetal		Guaduas			
Chía	Ubaque	Gachancipá		Guataquí			
La Calera		Villapinzón		Nariño			
				Puerto Salgar			
				San Juan De Río seco			

Suesca, Sesquilé, Chocontá, Gachancipá, Villapinzón

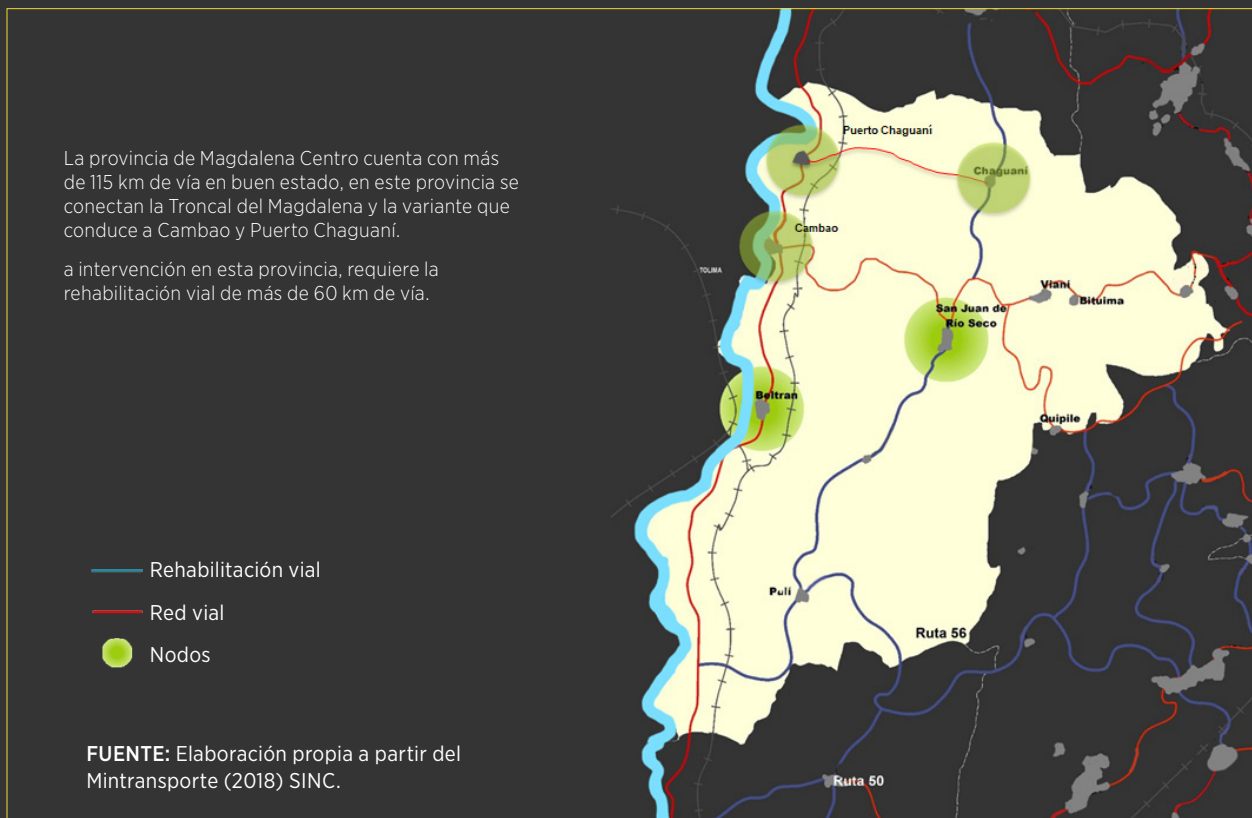
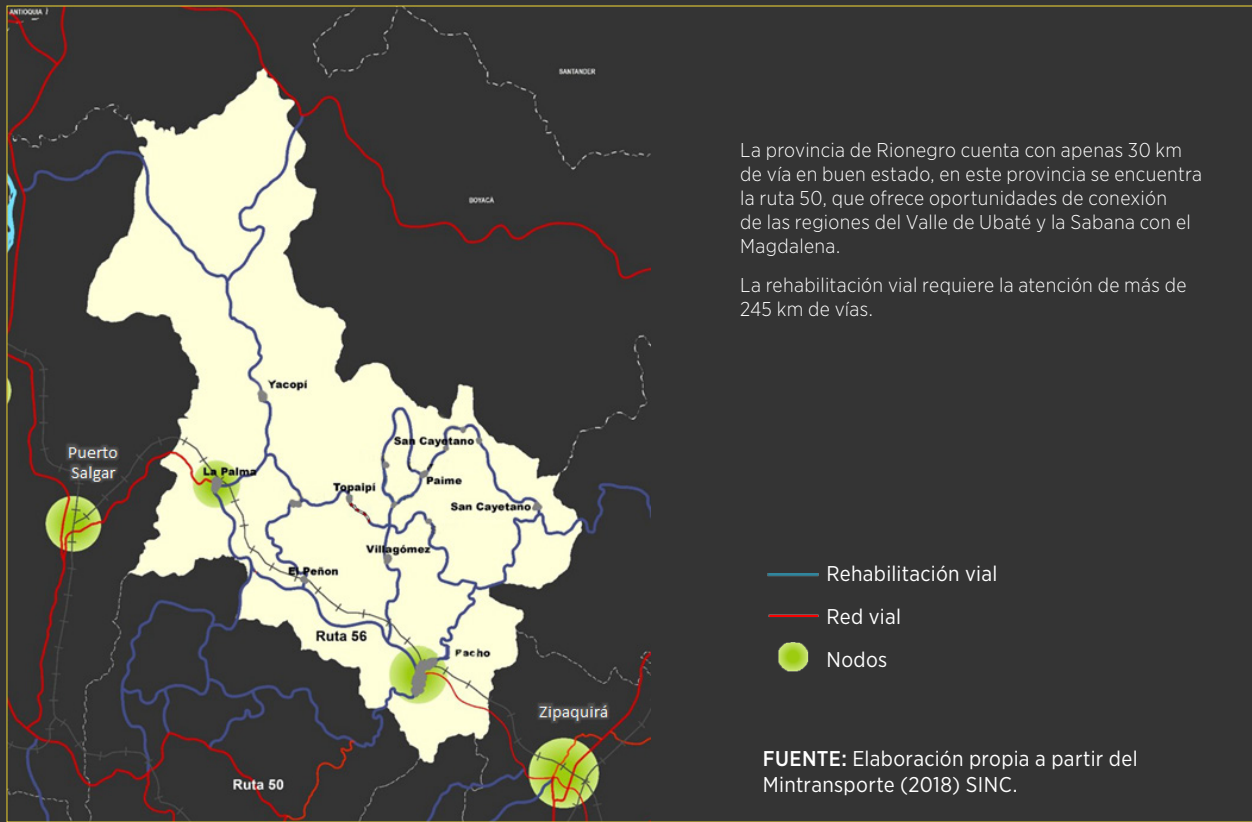
9. Gran anillo regional metropolitano:  
Choachí, Sopó, Soacha, Chipaque, Cota, Tenjo, Chía.

10. Oriente de Cundinamarca - Meta:  
Cáqueza, Quetame, Guayabetal

11. Corredor del Magdalena: Cáqueza, Quetame, Guayabetal




12. Corredor San Juan de Sumapaz



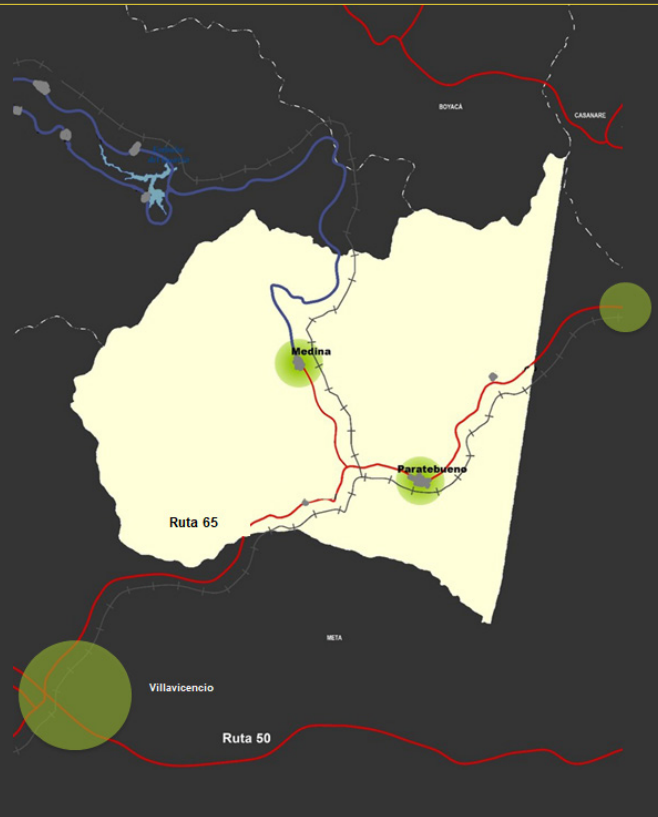


La provincia de Medina cuenta con alrededor de 65 km de vía en buen estado y tiene la oportunidad de conectarse con los departamentos de Meta y Casanare a través de la ruta 65.

Medina requiere la rehabilitación de más de 22 km de vía que le permitan consolidar un corredor vial como alternativa a la ruta al llano.

-  Rehabilitación vial
-  Red vial
-  Nodos

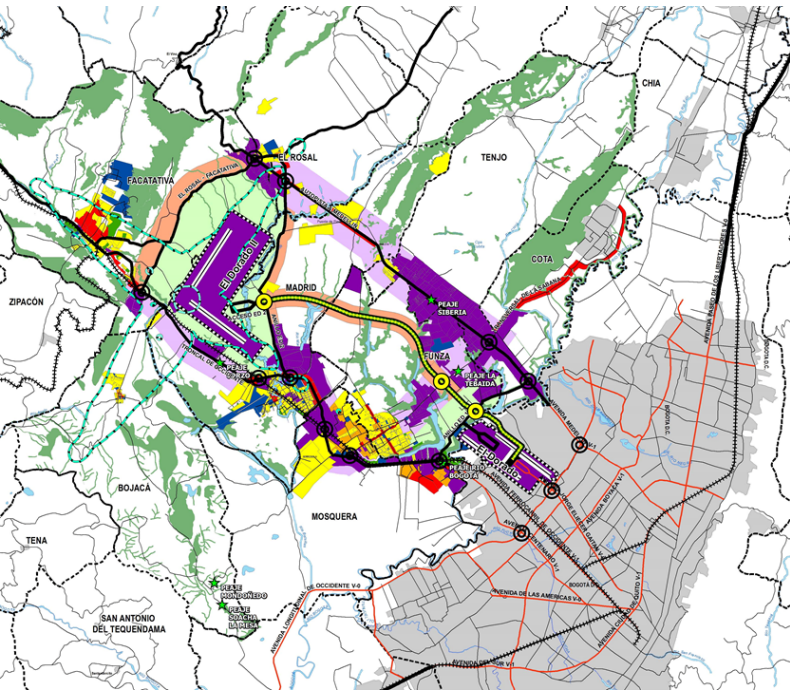
**FUENTE:** Elaboración propia a partir del Mintransporte (2018) SINC.



Como demuestran procesos similares en otras regiones del mundo, el desplazamiento y desconcentración de la actividad industrial y tecnológica desde la ciudad principal hacia la región, genera el incremento de las actividades comerciales y de servicios en esos nuevos espacios y mejora las oportunidades para la localización de nuevas áreas residenciales para todos los grupos socioeconómicos.

Eldorado II es la apuesta por la consolidación de un centro potente para el Departamento y una forma concreta de desplazar las actividades hacia una región amplia y con nuevos horizontes.



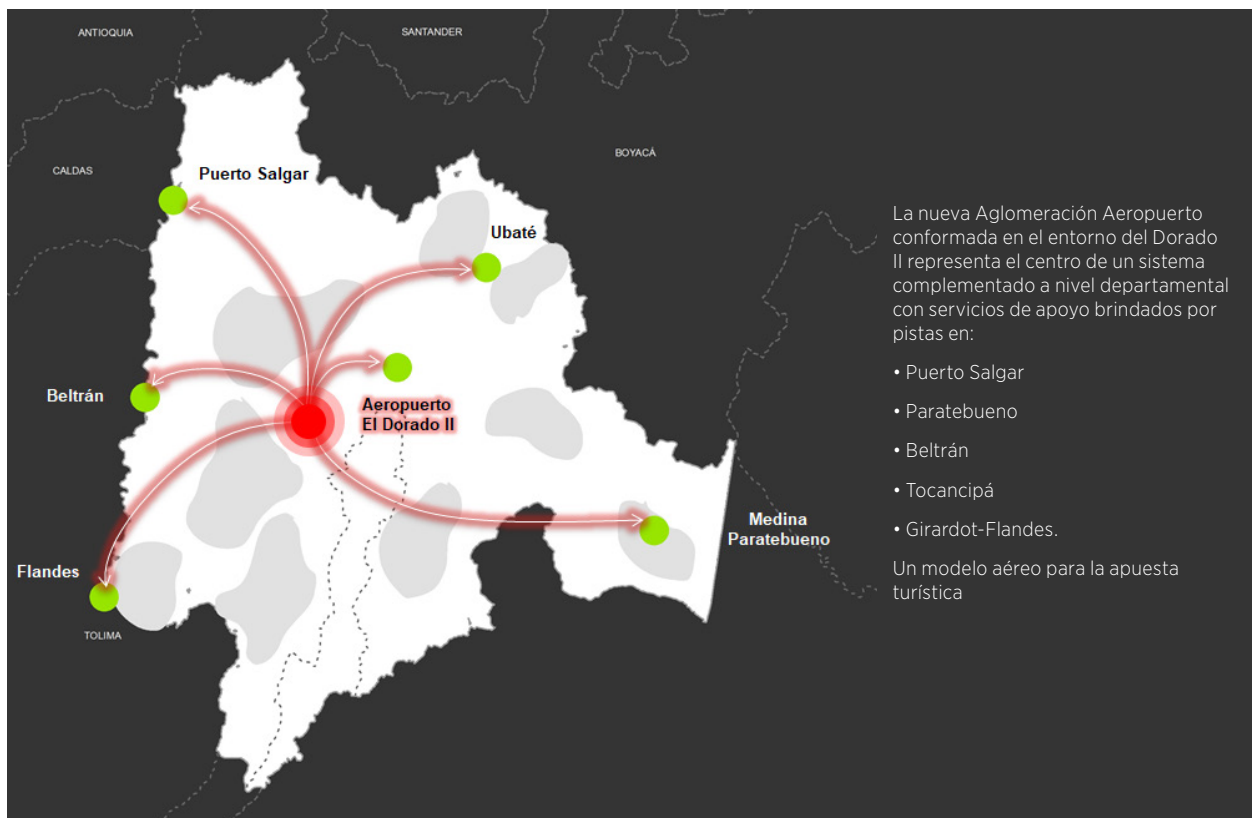


FUENTE: Consorcio Aeropuerto El Dorado II - AERONÁUTICA CIVIL, 2017,

Los asentamientos urbanos de Facatativá y Madrid son el soporte estructural y funcional primario de esa centralidad.

La Aglomeración Aeropuerto Eldorado II representa la concreción de la principal centralidad de Cundinamarca, y el espacio productivo, de innovación, tecnología y desarrollo mas importante del país en el futuro.

Eldorado II será la gran puerta del País para todo tipo de productos provenientes del mundo y cuyo fin es toda América, y el puerto de salida de la gran mayoría de productos del país y en consecuencia de aquellos derivados de las cadenas productivas del Departamento.





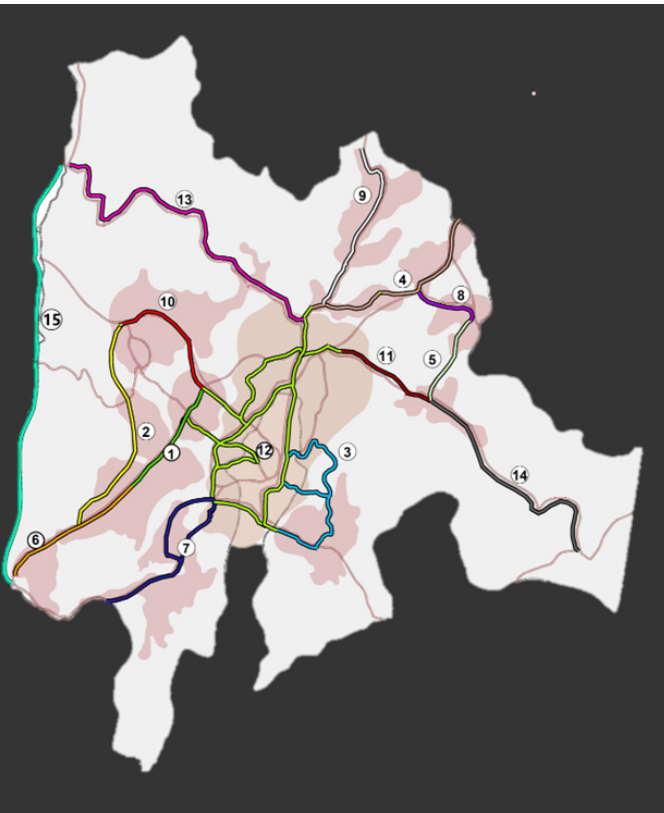
## SISTEMA DE CICLORRUTAS REGIONALES

Se establecen 15 circuitos que conecten cada sistema de aglomeración emergente  
Formulación de un Sistema de Ciclorrutas conformado por quince (15) corredores, para promover una movilidad sostenible y de calidad en las aglomeraciones departamentales.

La dimensión de las aglomeraciones y su cercanía, son factores que favorecen el desarrollo de este sistema.

- 1. Ciclorruta de La Sabana
- 2. Aglomeración Anolaima – La Mesa – Anapoima a Aglomeración Útica – La Vega – Pacho – Villeta
- 3. Aglomeración Choachí – Cáqueza a el área de influencia metropolitana

- 4. Aglomeración Chocontá – Villapinzón a aglomeración Suesca – Nemocón
- 5. Aglomeración Gachetá – Gachalá a Aglomeración Machetá – Tiribita – Manta
- 6. Aglomeración Girardot – Ricaurte a Aglomeración Anolaima – La Mesa – Anapoima
- 7. Aglomeración Granada – Silvania – Fusagasugá a el área de influencia Metropol
- 8. Aglomeración Machetá – Tiribita – Manta a Aglomeración Chocontá – Villapinzón
- 9. Aglomeración Susa – Fúquene – Ubaté – Guachetá a Aglomeración Suesca – Nemocón
- 10. Aglomeración Útica – La Vega – Pacho – Villeta a Aglomeración Madrid – Facatativá
- 11. Aglomeración Gachetá – Gachalá a el área de influencia Metropolitana
- 12. Aglomeración a Anolaima – La Mesa – Anapoima a Aglomeración Madrid – Facatativá – El Rosal – Bojacá
- 13. Puerto Salgar a el Área de Influencia M.
- 14. Aglomeración Gachetá – Paratebuena
- 15. Aglomeración Girardot – Guaduas – Chaguaní – Puerto Salgar



## ESTRATEGIA 5: Cundinamarca, el territorio del agua

Cundinamarca es productor de agua y recursos naturales







El Departamento tiene cerca del 13% de las áreas de páramo de Colombia; ocupa el sexto puesto en áreas de bosques y tiene el páramo más grande del mundo: el Páramo de Sumapaz.

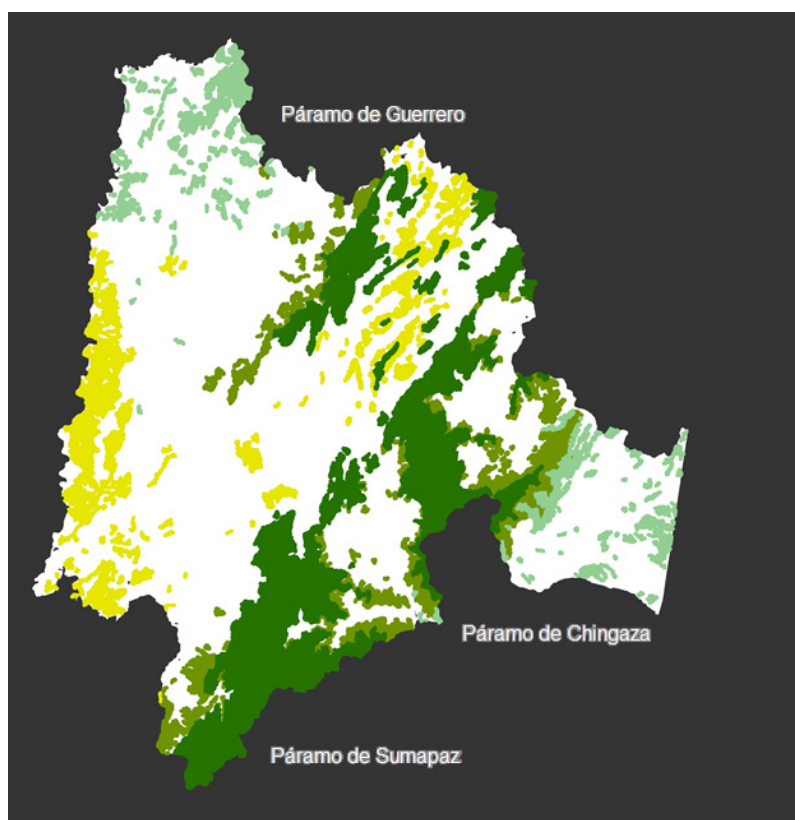
Su estructura ecológica ocupa cerca del 40%, identidad territorial del Departamento.

### TRES PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA CONCRETAR LAS ACCIONES DIRIGIDAS A LA PROTECCIÓN Y TUTELA DEL AGUA.

#### 1. Formulación de una estructura ecológica principal integral

A 2036, Cundinamarca tendrá garantizada la protección de los suelos productores de agua. El 50% del territorio Departamental tendrá como fin la conservación y tutela

ECOSISTEMA	ÁREA (KM <sup>2</sup> )	%
 Ríos	5.337,94	22,2
 Embalses y Lagunas	251,15	1
 Bosque altoandino	1.046	4.3
 Bosque andino	431	1.7
 Bosque seco tropical	828	3.4
 Páramo	1.714	7.1
TOTAL	4.019	39,8
Depto. Cundinamarca	23.989	100



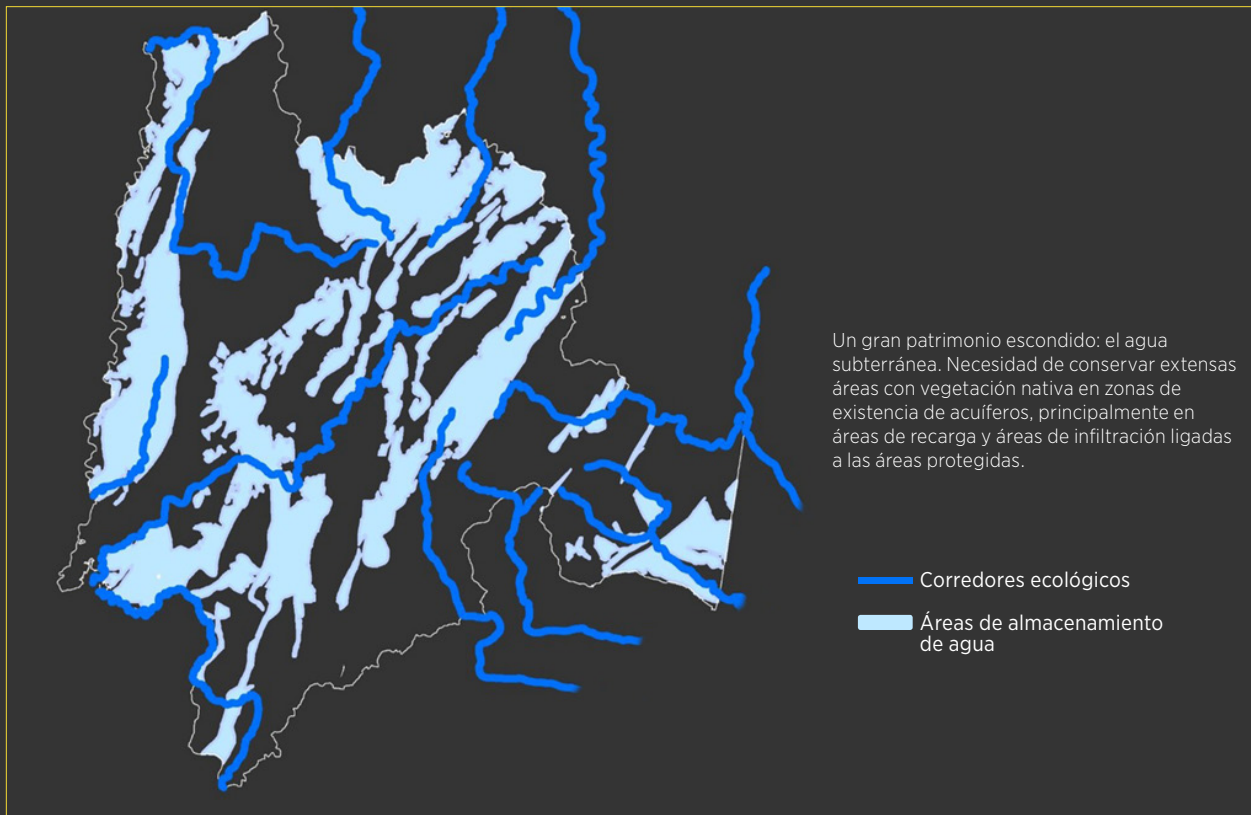
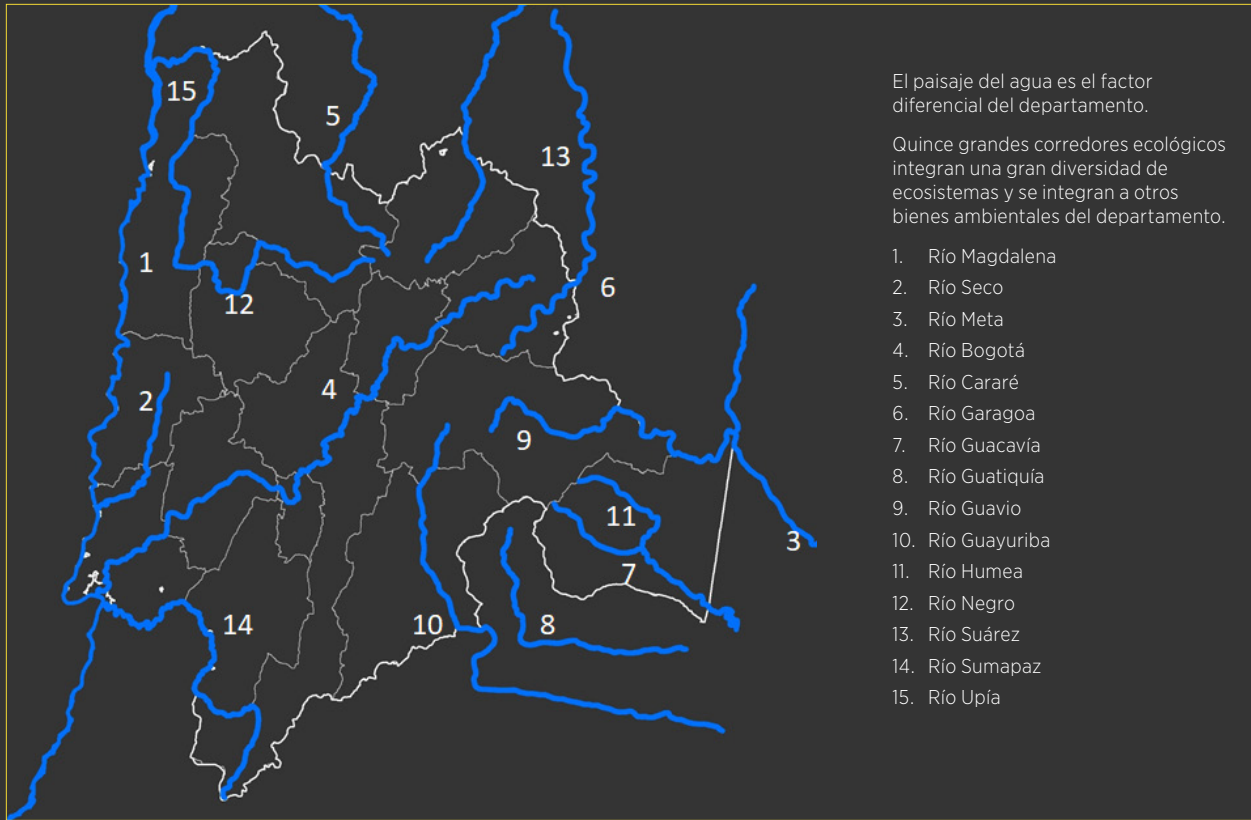
del recurso hídrico. (Bosques altoandinos, cuerpos hídricos y recursos subterráneos).

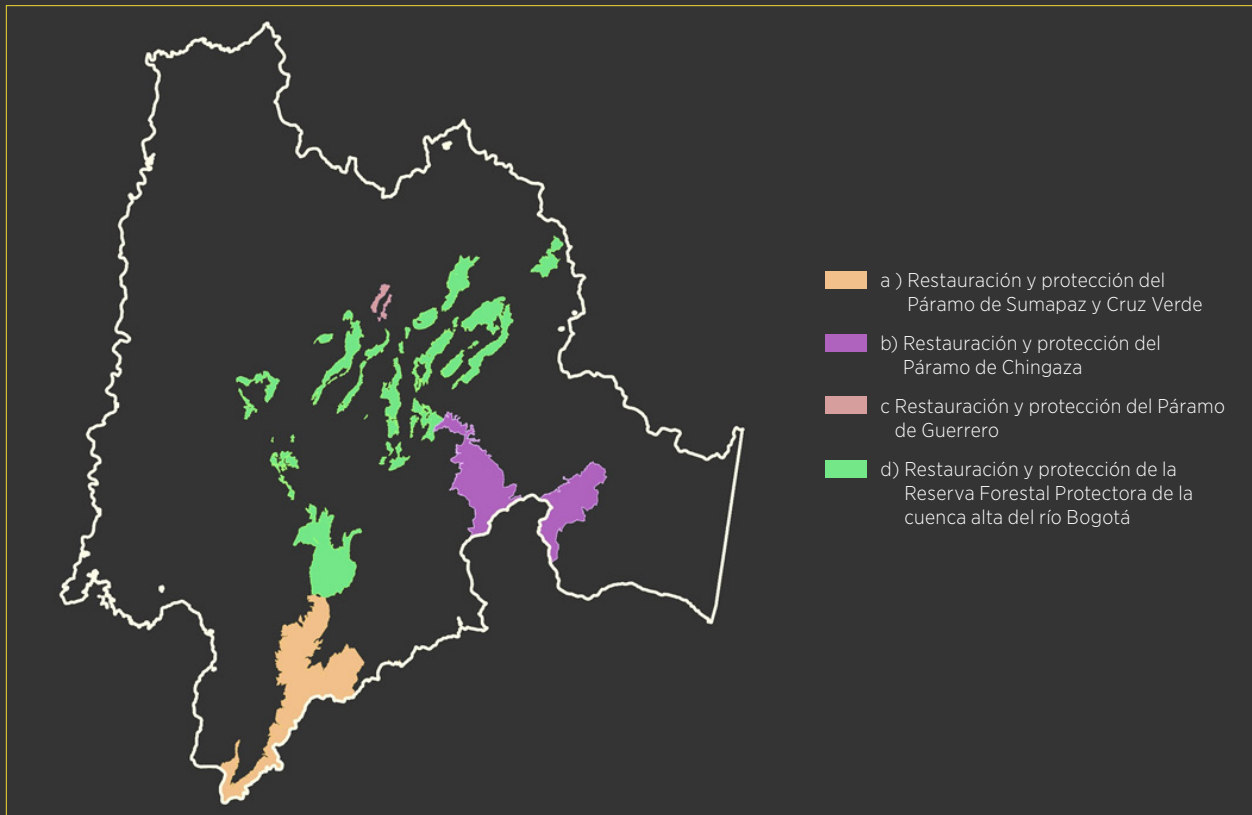
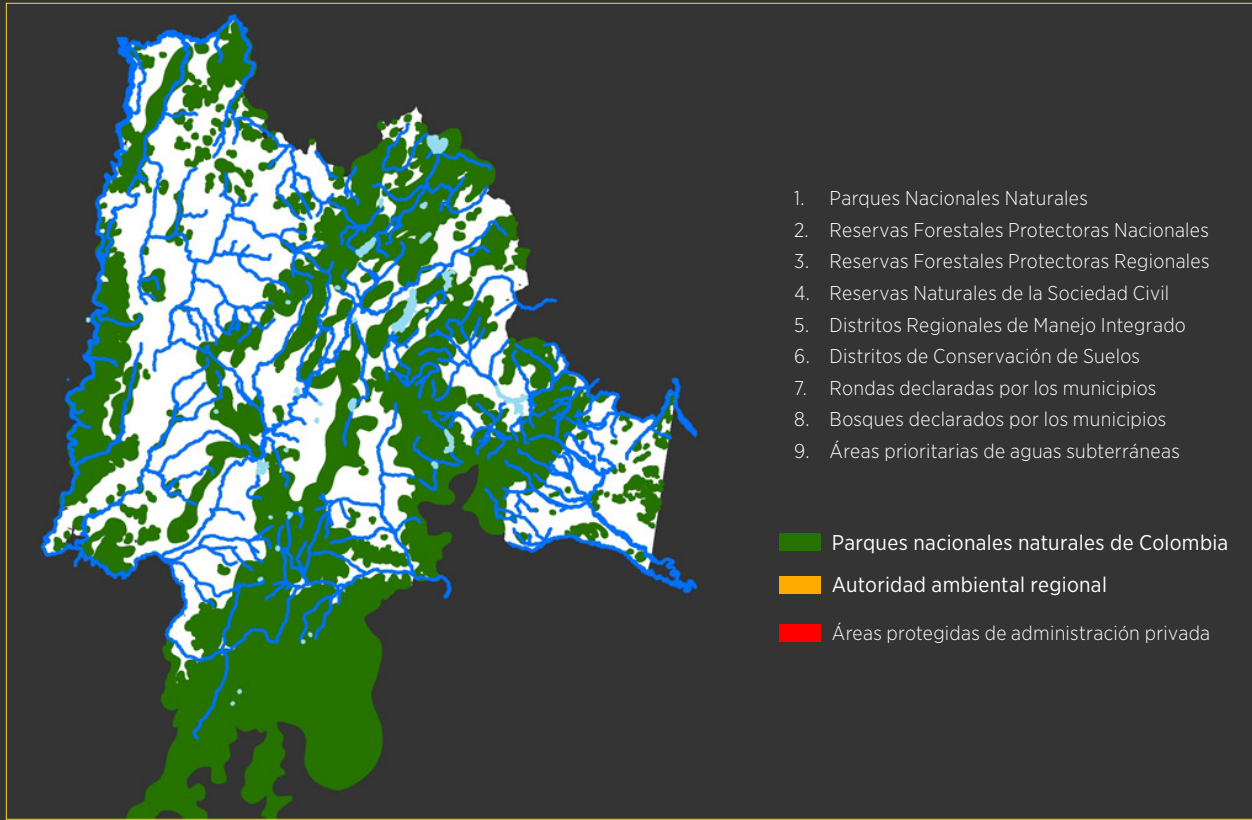
#### 2. Desarrollo de proyectos para la reconversión y conservación que tienen el objetivo de equilibrar la dimensión de las actividades agropecuarias para incrementar coberturas naturales (bosques y páramos) que garanticen la producción de agua.

(Generación de cartografía integral de conflicto de uso, como base para las directrices a los municipios)

#### 3. Formulación y desarrollo de proyectos estratégicos: los compromisos de la primera fase





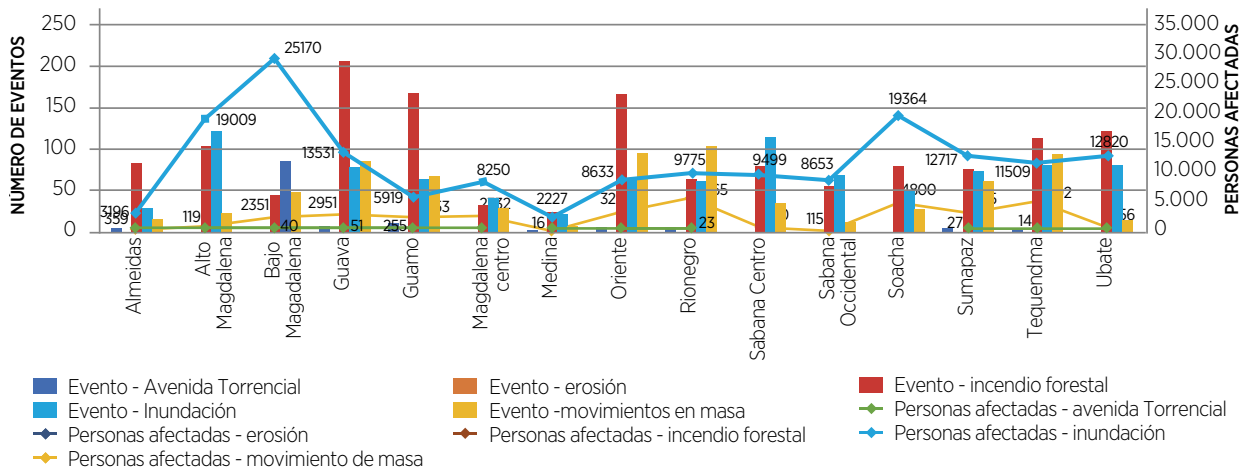


## ESTRATEGIA 6:

### Cundinamarca, territorio seguro y resiliente



EVENTOS - POBLACIÓN AFECTADA

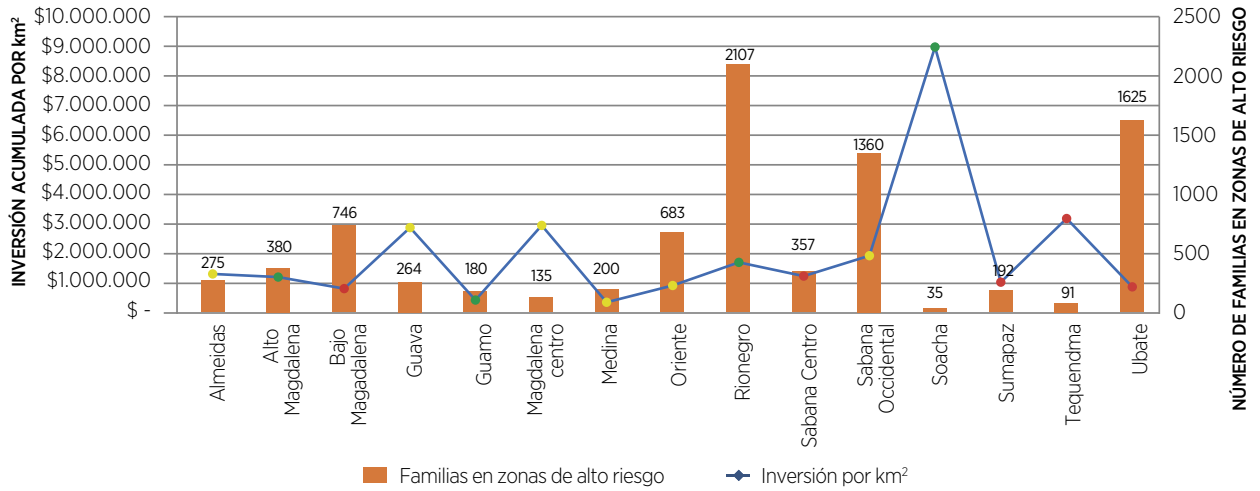


FUENTE: elaboración propia a partir de los datos de Contraloría Cundinamarca, 2016; UNGRD, 2019; UAEGRD, 2018

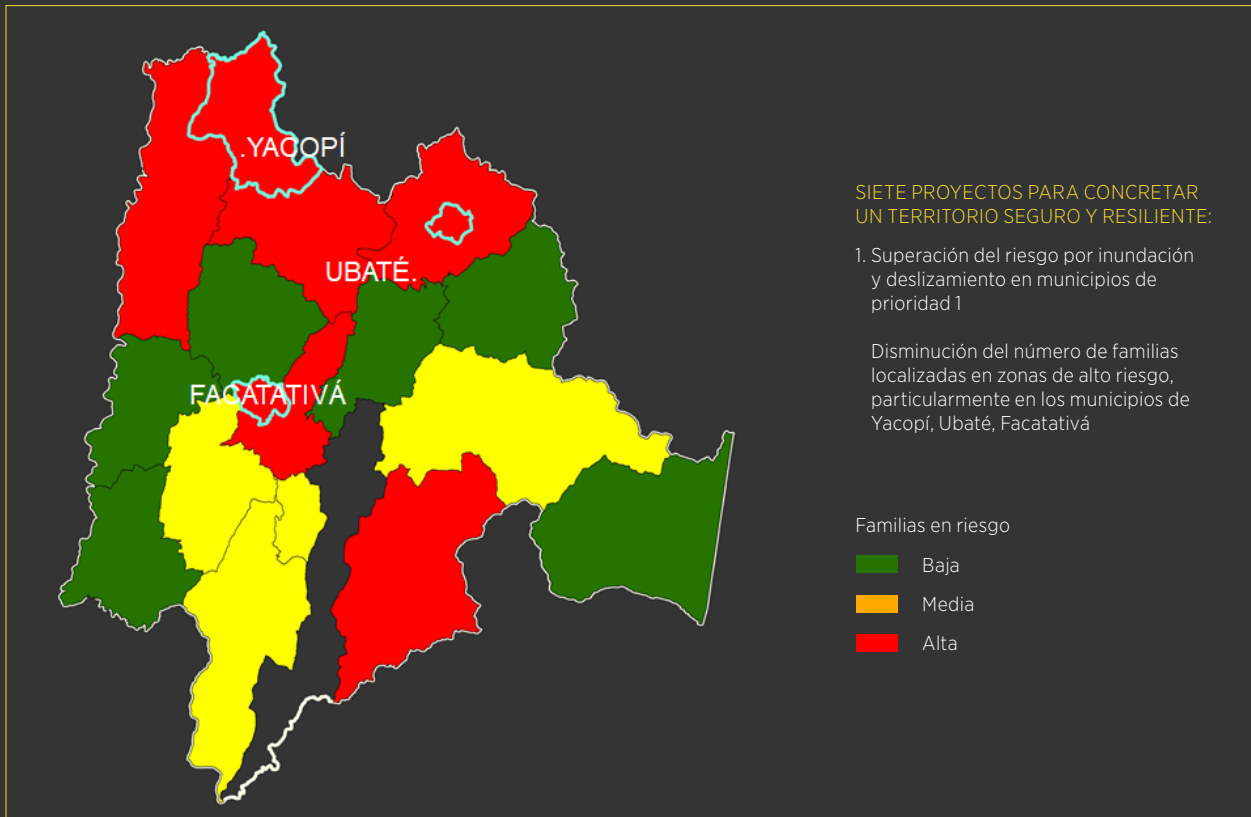
El 62,3% de la población de Cundinamarca se encuentra expuesta a amenazas de origen natural. Las inundaciones representan el evento con mayor afectación sobre la población. El Departamento es el de mayor porcentaje de población expuesta, a nivel nacional (DNP, 2018)

Prioridad de atención por Inundación: Alto Magdalena, Sabana Centro, Bajo Magdalena, Tequendama y Ubaté  
 Prioridad por movimiento en masa: Rionegro, Oriente, Tequendama, Gualivá, Sumapaz

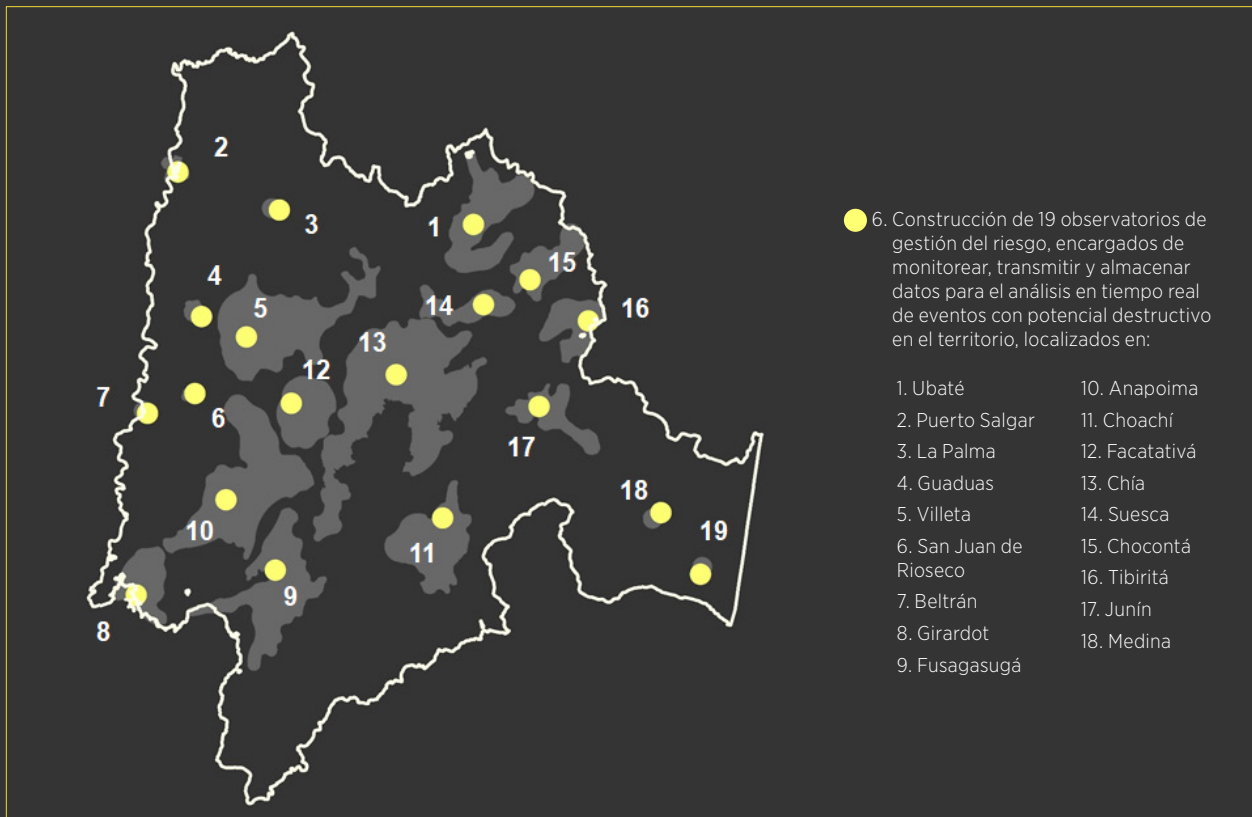
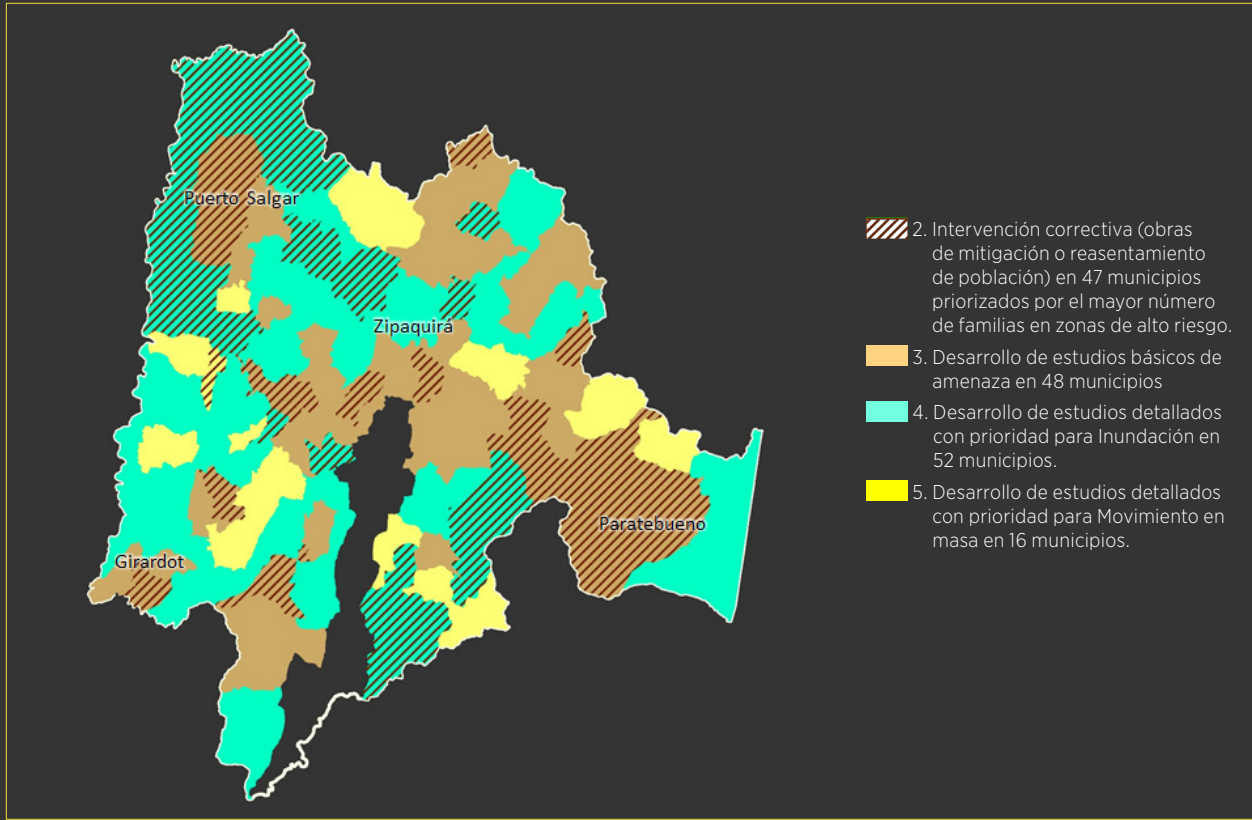
FAMILIAS EN ZONAS DE ALTO RIESGO - INVERSIÓN \$COP/km<sup>2</sup>

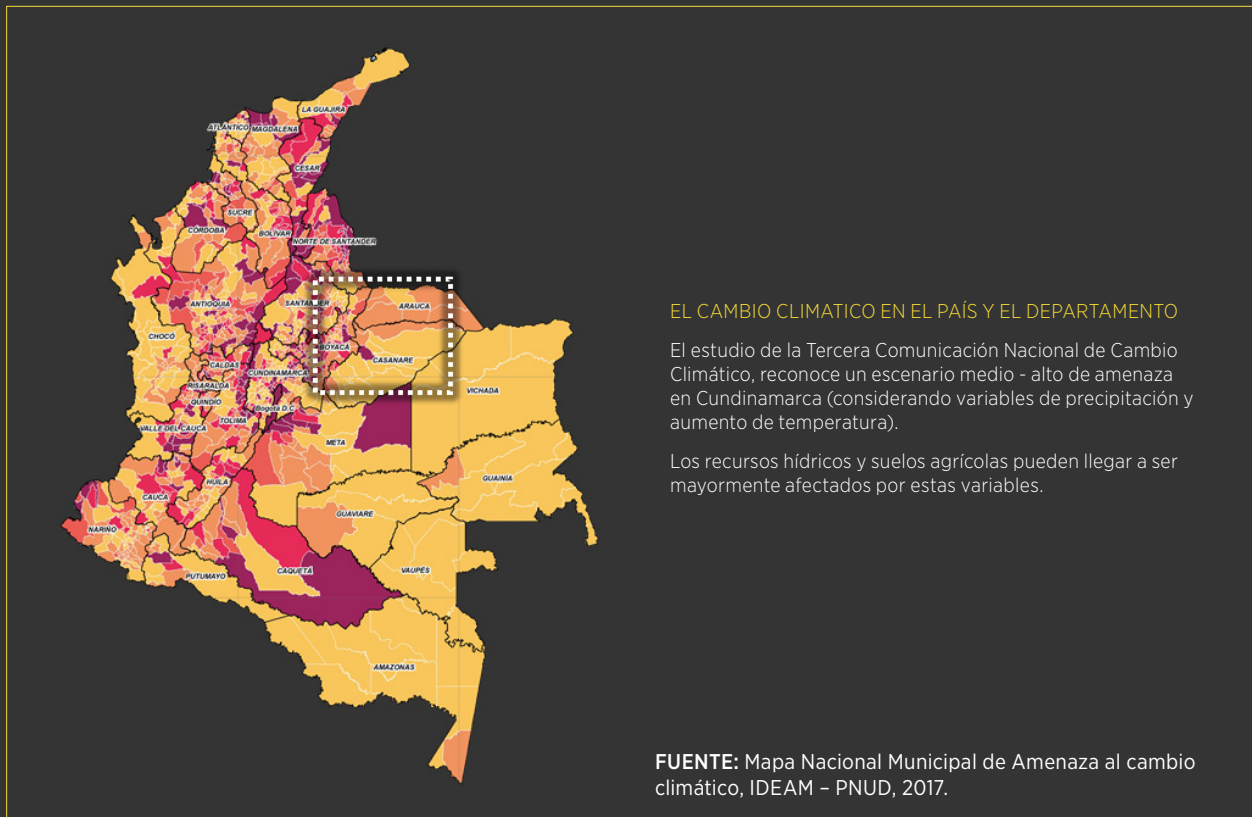
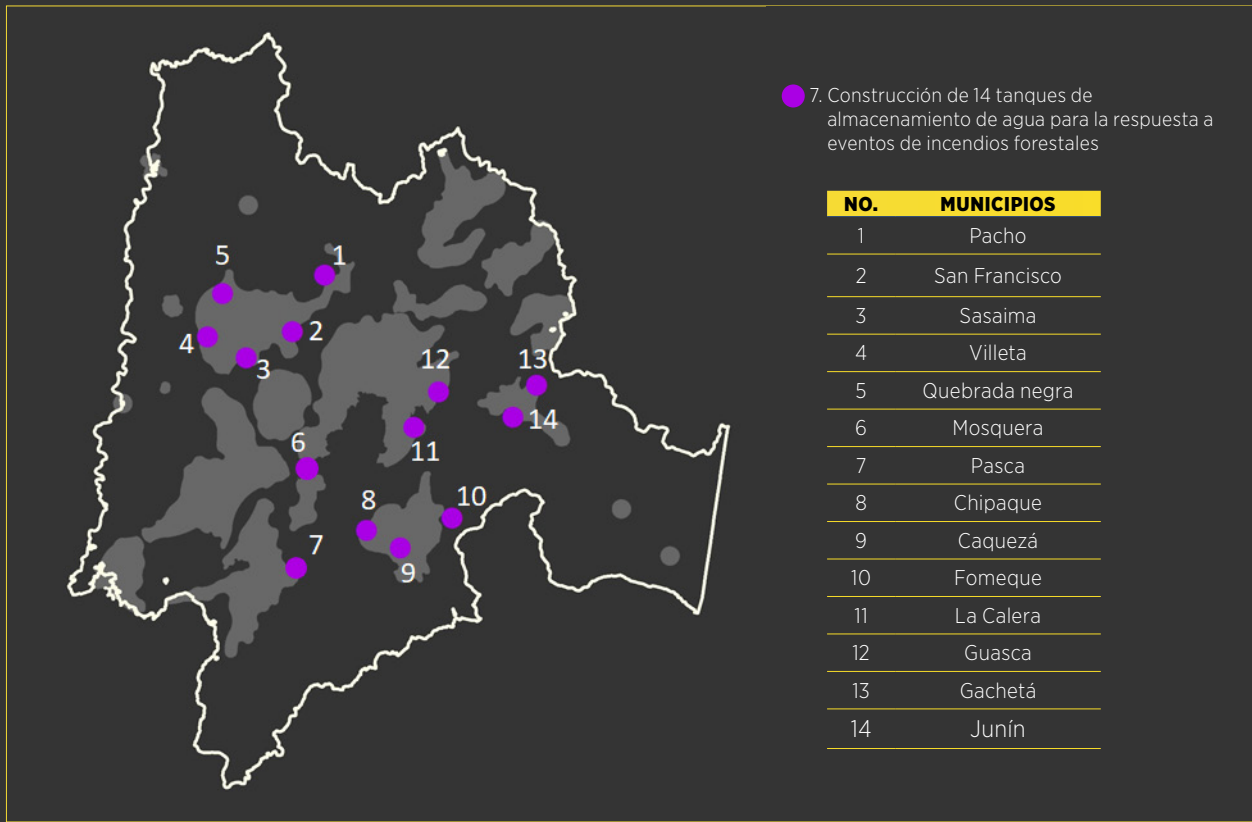


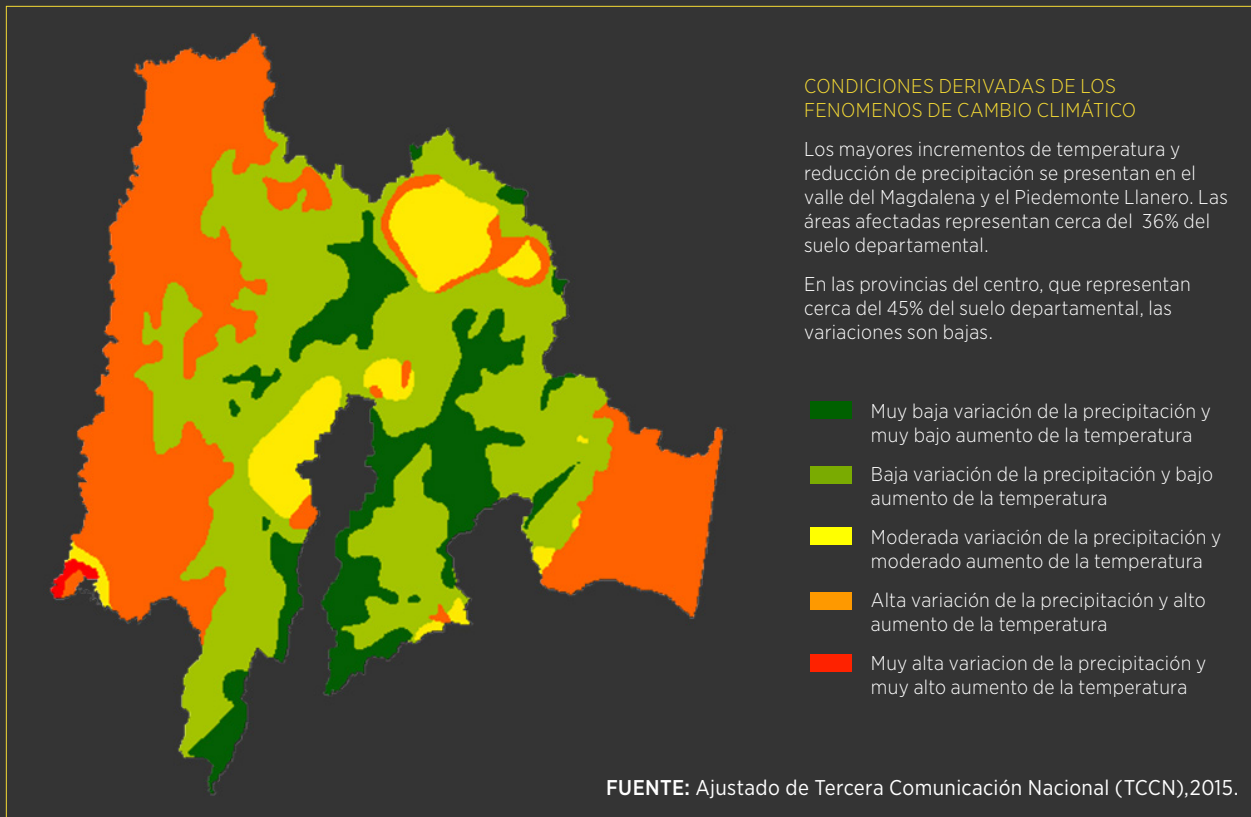
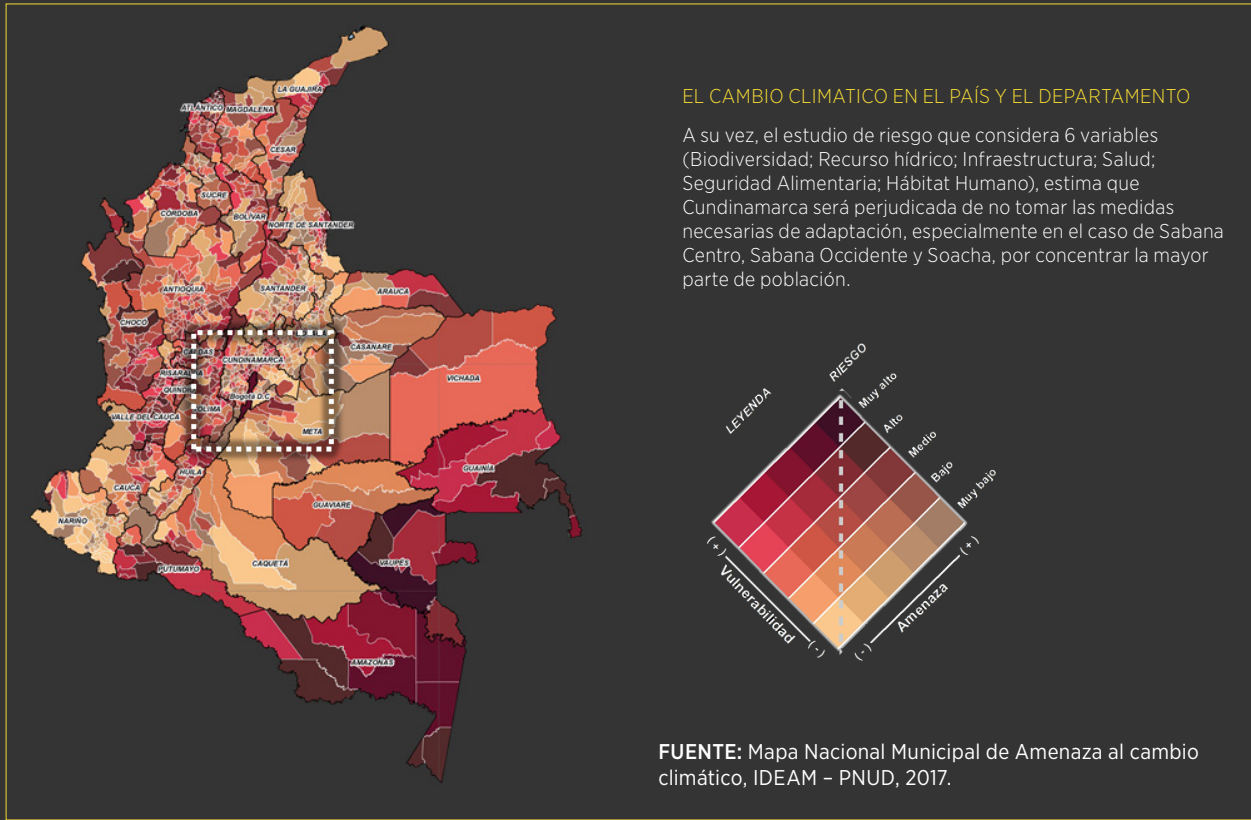
FUENTE: Contraloría Cundinamarca, 2016; UNGRD, 2019.

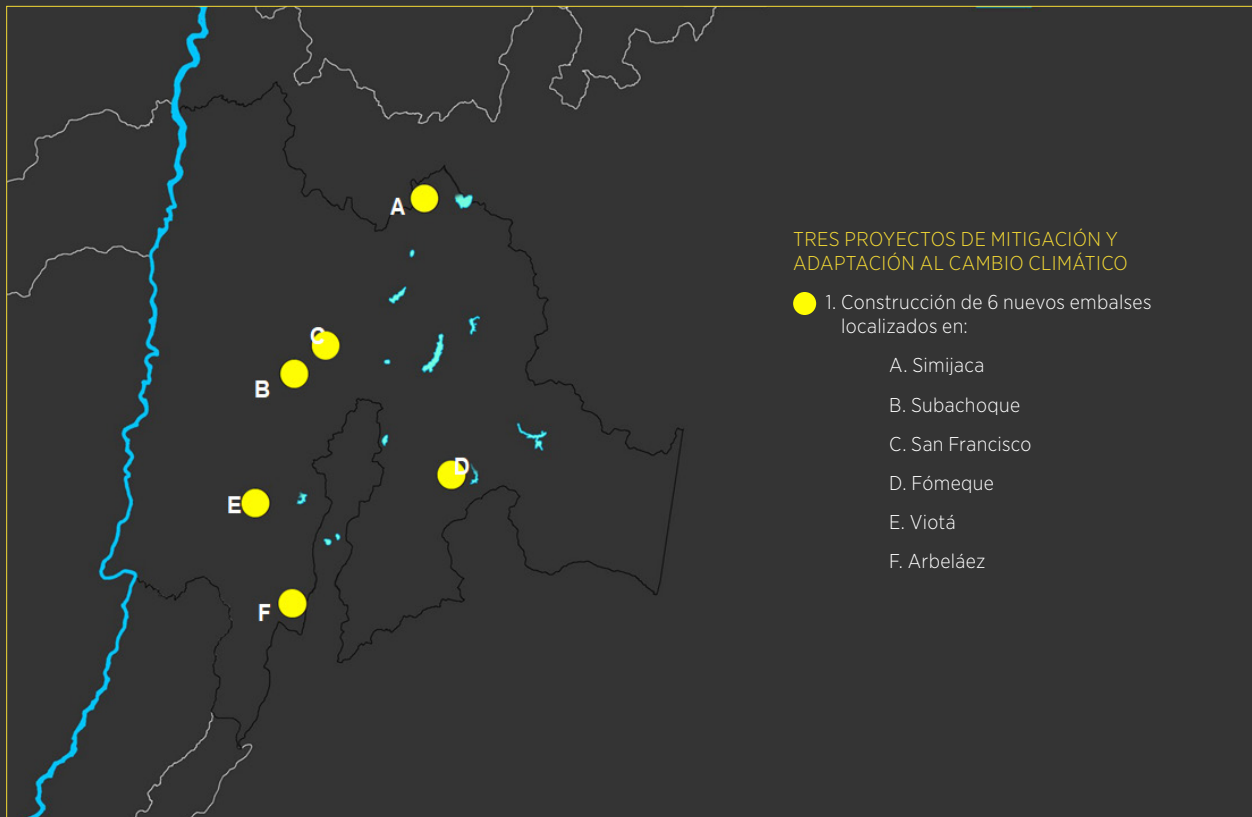
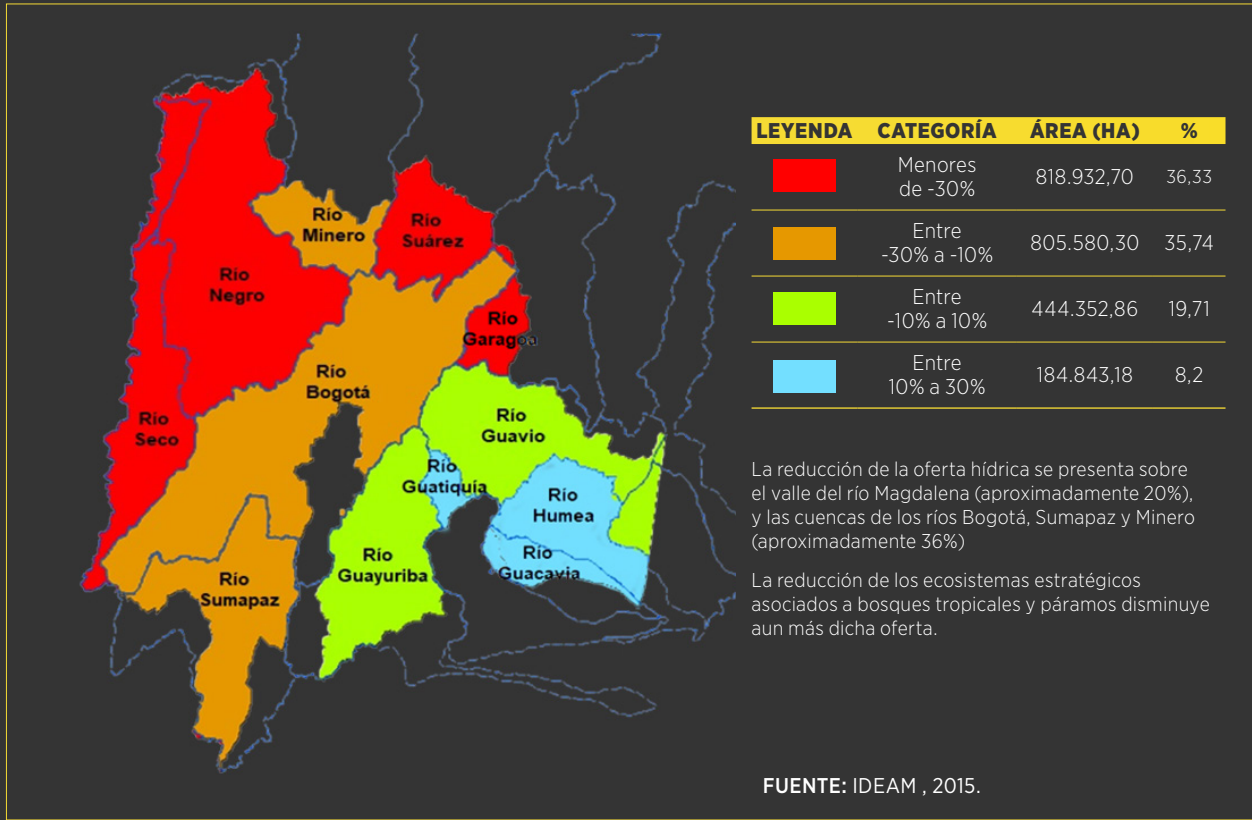




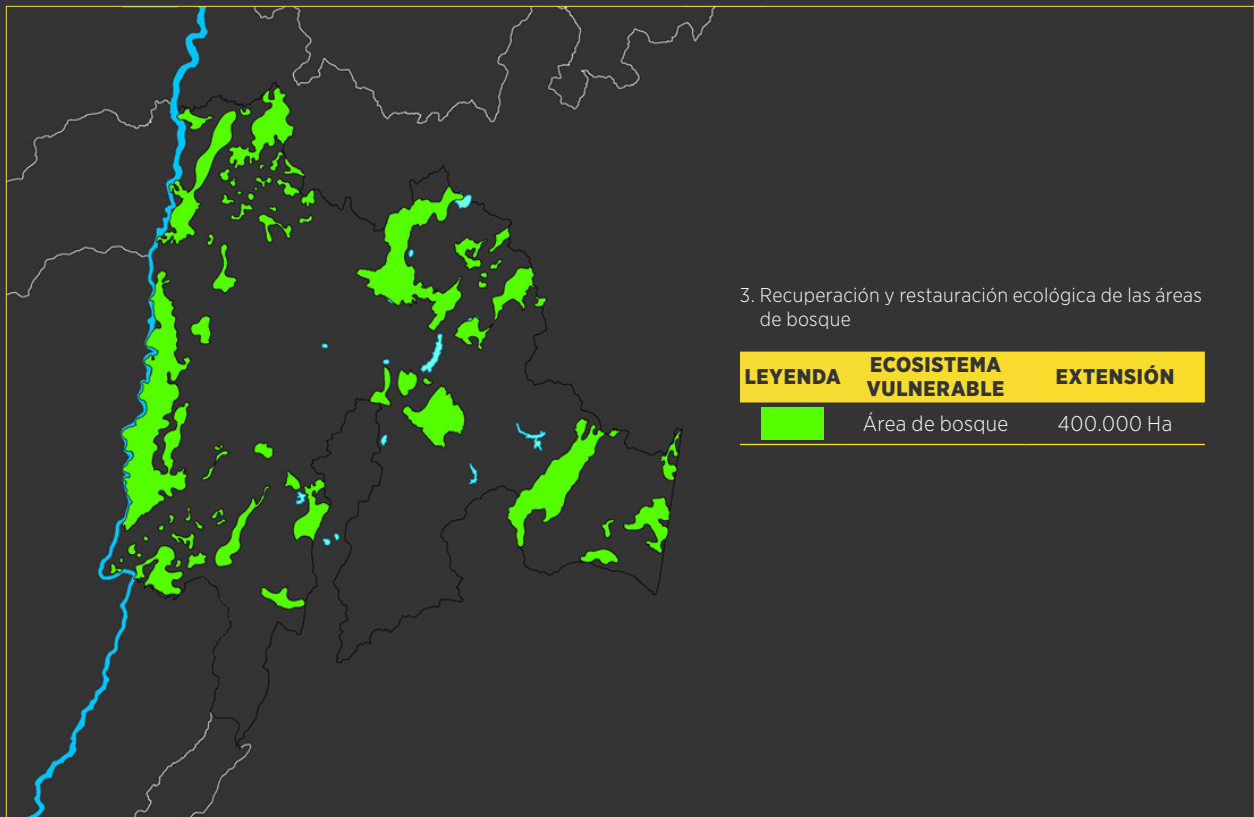
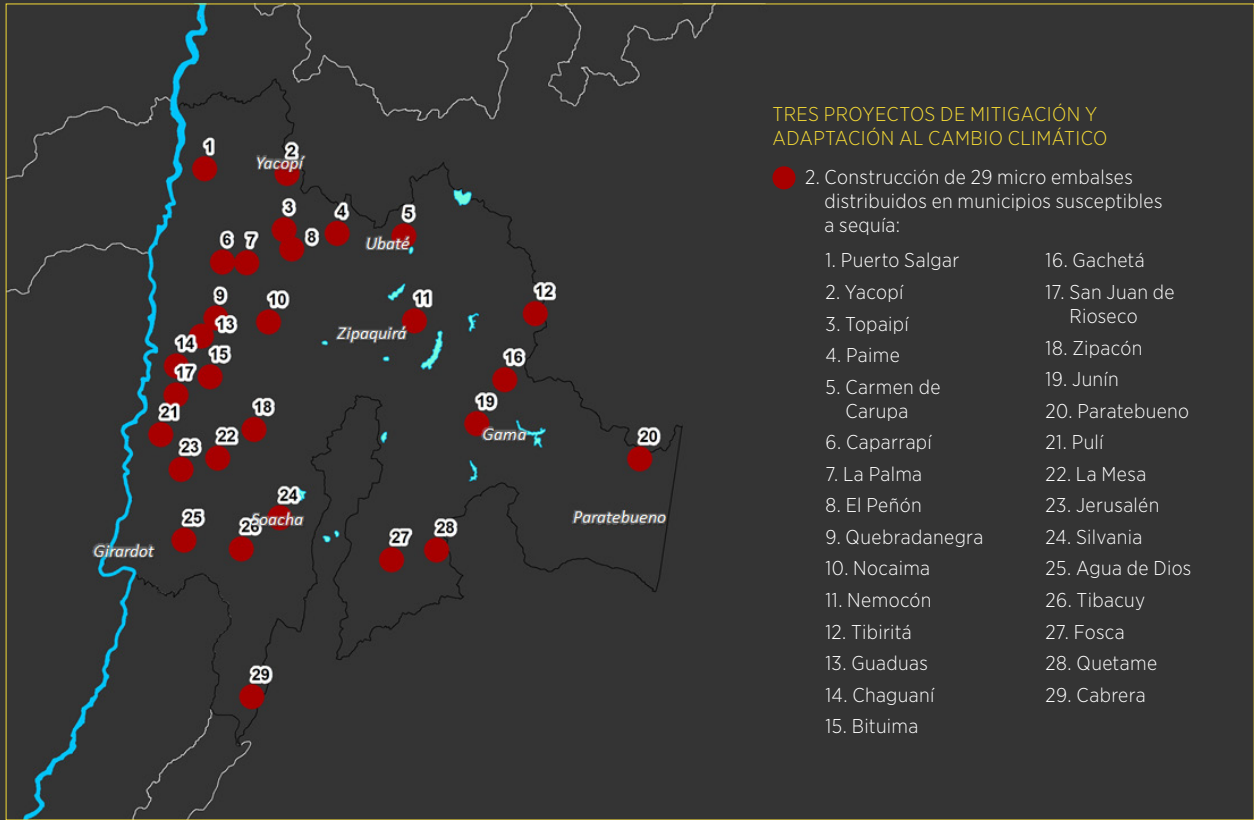






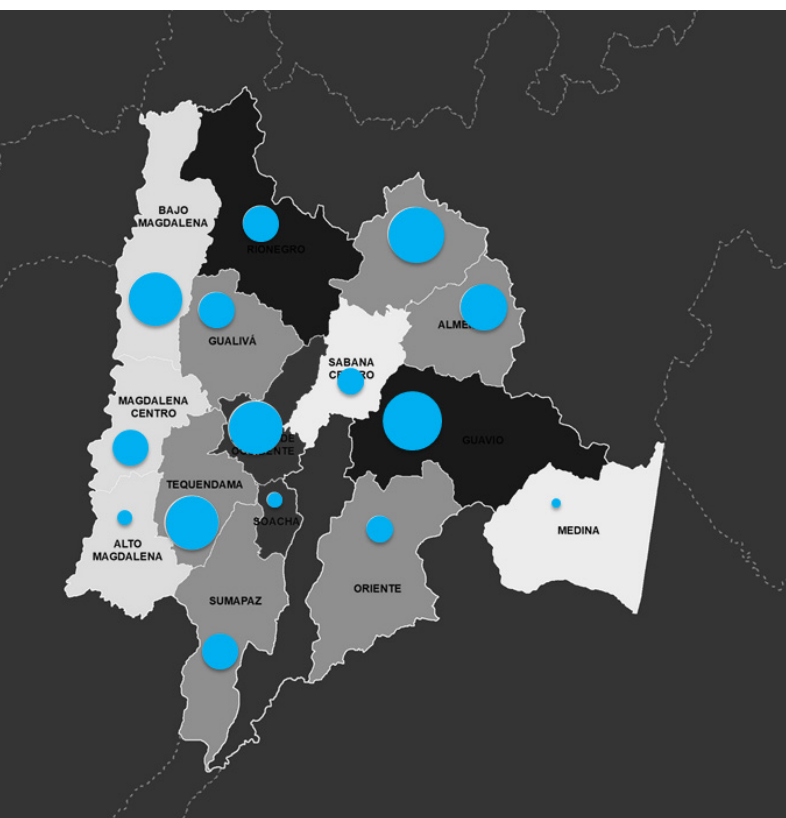






## ESTRATEGIA 7:

Cundinamarca con servicios públicos para todos



### SISTEMA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE

#### Situación actual

##### PROVINCIAS CON EL MAYOR NÚMERO DE PTAP

PROVINCIA	NÚMERO DE PTAP
Tequendama	98
Sabana de Occidente	70
Ubaté	54
Bajo Magdalena	52
Guavió	51

##### PROVINCIAS CON EL MENOR NÚMERO DE PTAP

PROVINCIA	NÚMERO DE PTAP
Sabana Centro	26
Oriente	24
Alto Magdalena	13
Soacha	11
Medina	8

## SISTEMA DE ACUEDUCTO

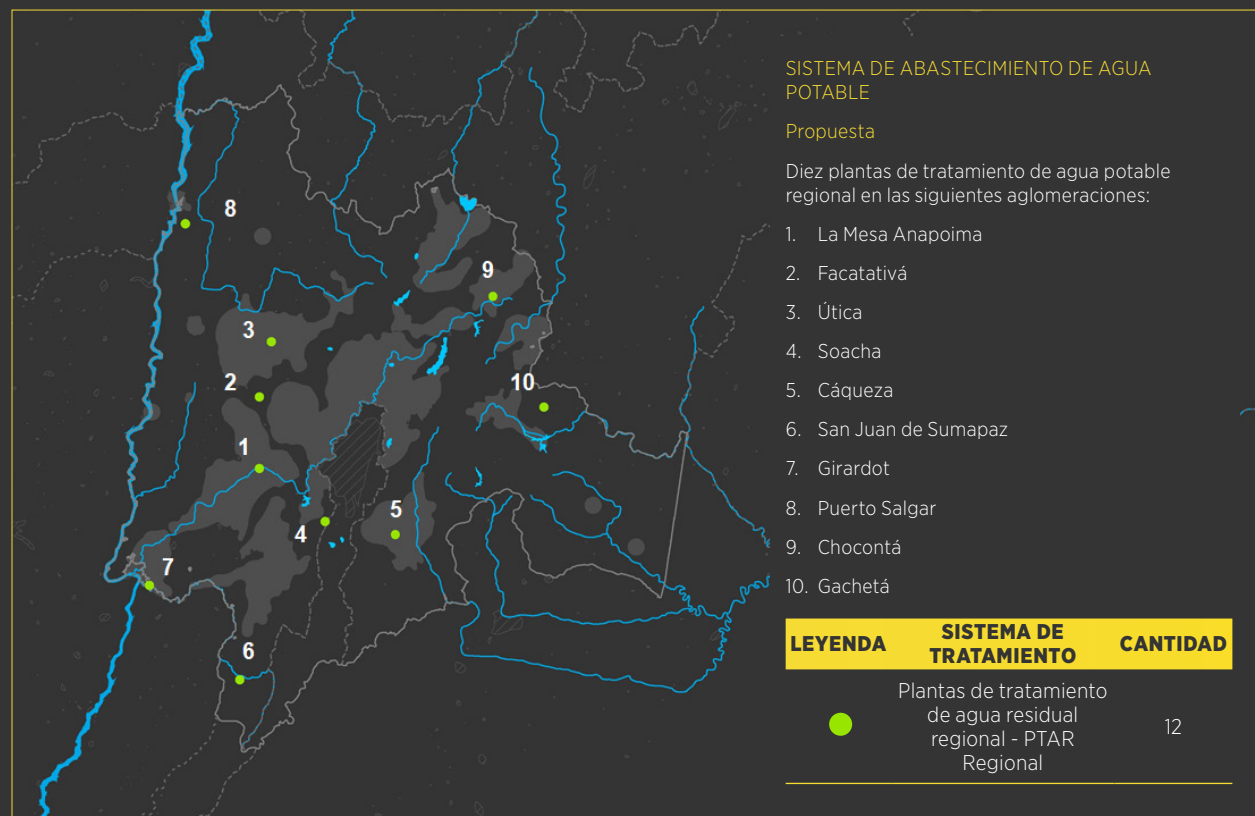
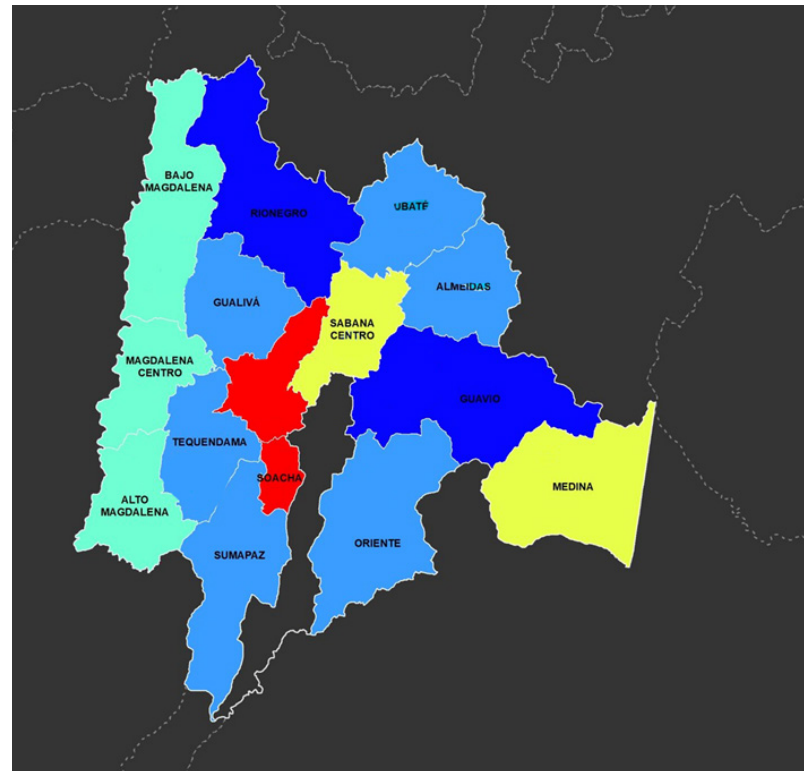
### Situación actual

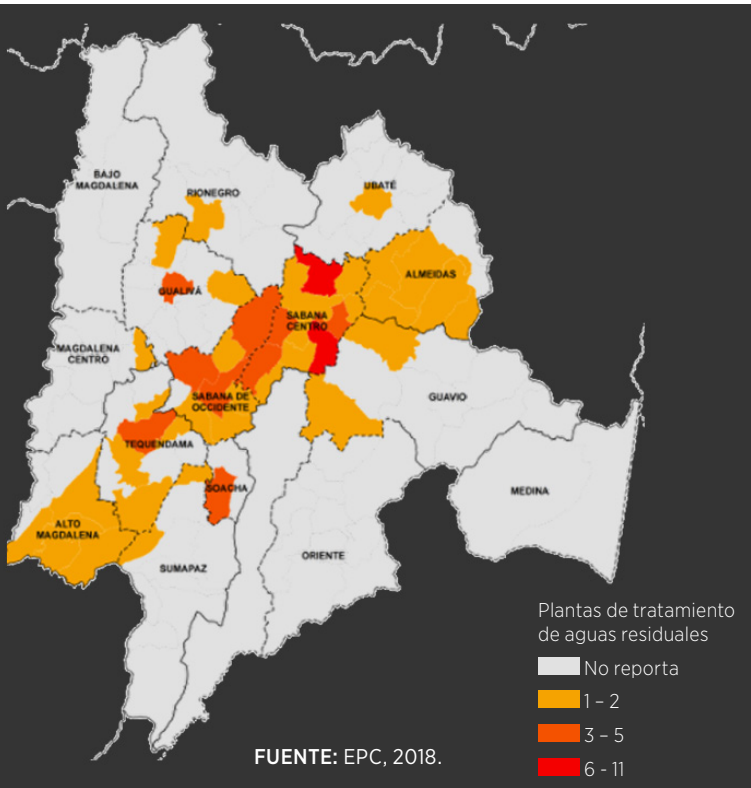
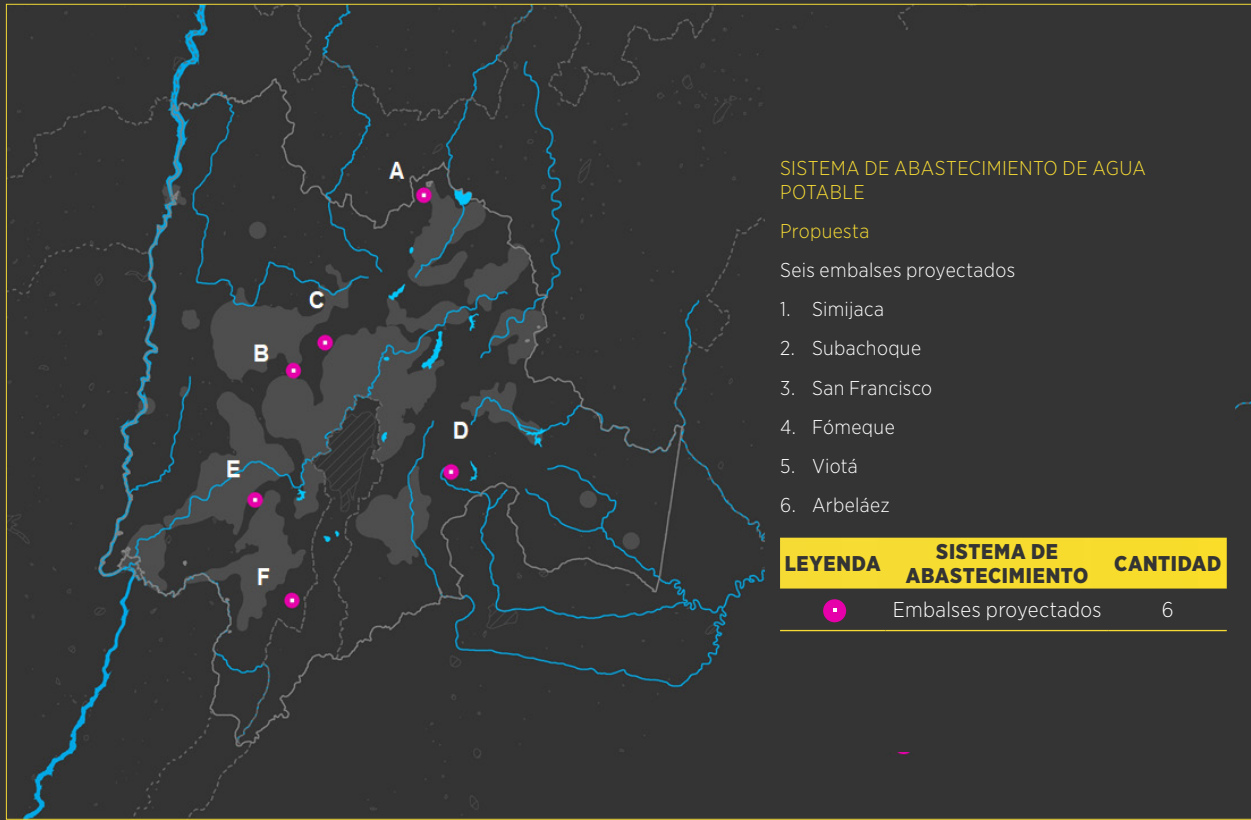
#### PROVINCIAS CON EL MAYOR NÚMERO DE SISTEMAS DE ACUEDUCTO

PROVINCIA	SISTEMAS DE ACUEDUCTO
Guavio	183
Rionegro	170
Oriente	134
Tequendama	130
Sumapaz	124

#### PROVINCIAS CON EL MENOR NÚMERO DE SISTEMAS DE ACUEDUCTO

PROVINCIA	SISTEMAS DE ACUEDUCTO
Magdalena Centro	43
Medina	35
Sabana Centro	28
Soacha	5
Sabana De Occidente	2





**SISTEMA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES**

Situación actual

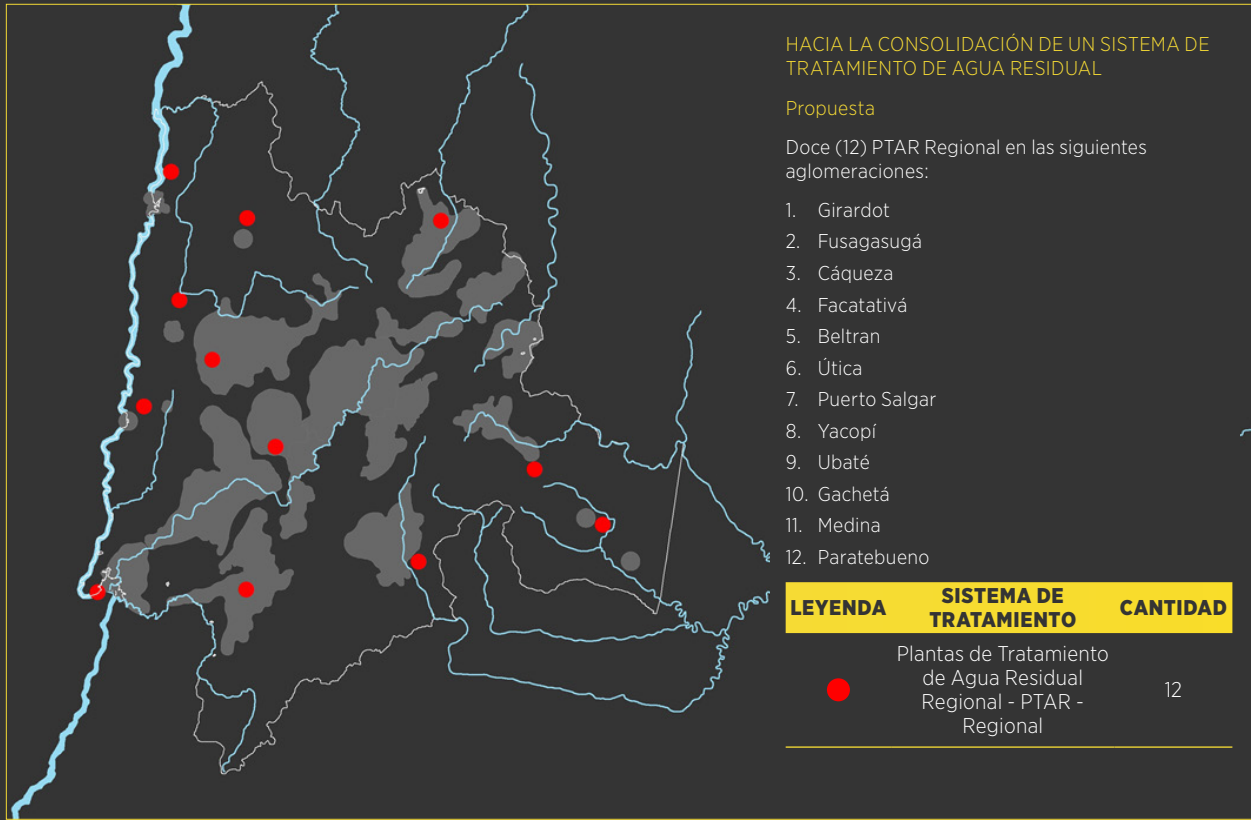
PROVINCIAS CON EL MAYOR NÚMERO DE PTAR

PROVINCIA	NÚMERO DE PTAR
Sabana Centro	40
Sabana de Occidente	13
Tequendama	11
Alto Magdalena	10
Almeidas	6

PROVINCIAS CON EL MENOR NÚMERO DE PTAR

PROVINCIA	NÚMERO DE PTAR
Guavio	3
Sumapaz	2
Magdalena Centro	1
Rionegro	1
Ubaté	1

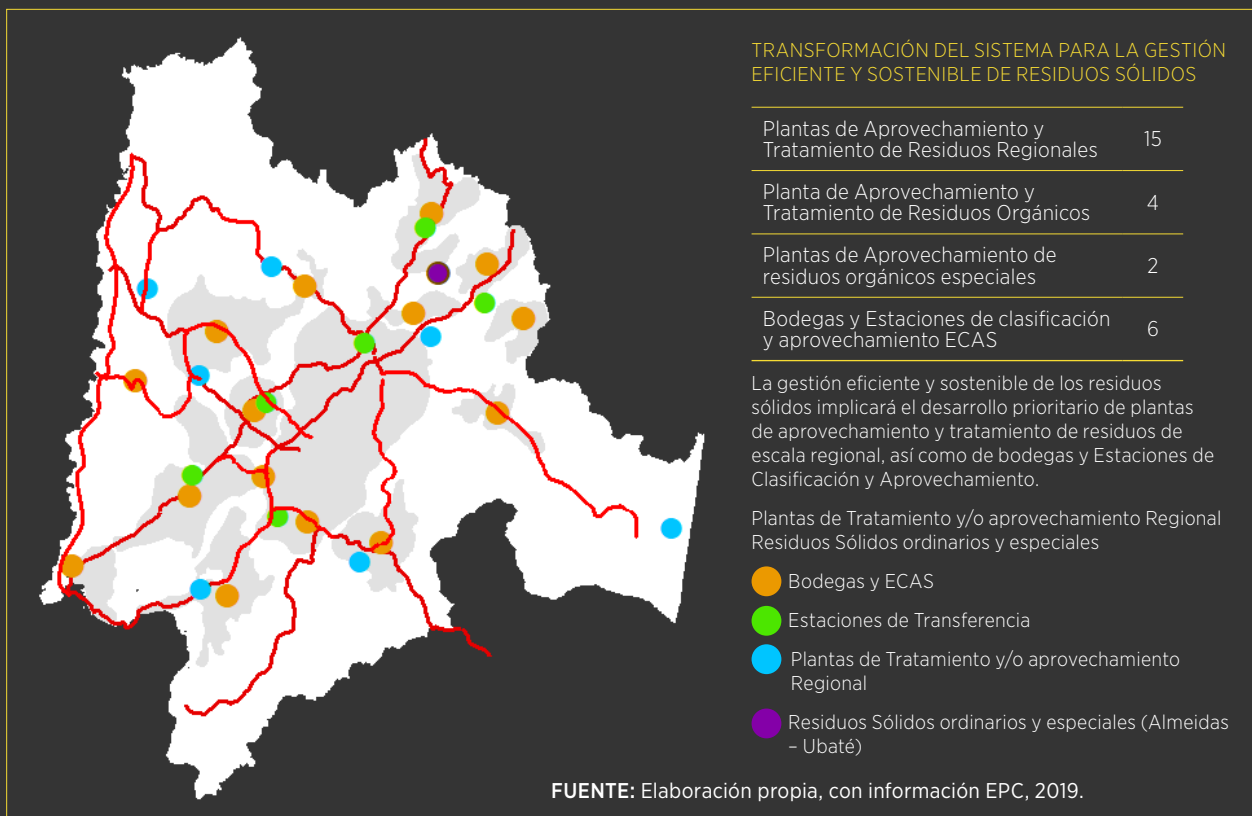
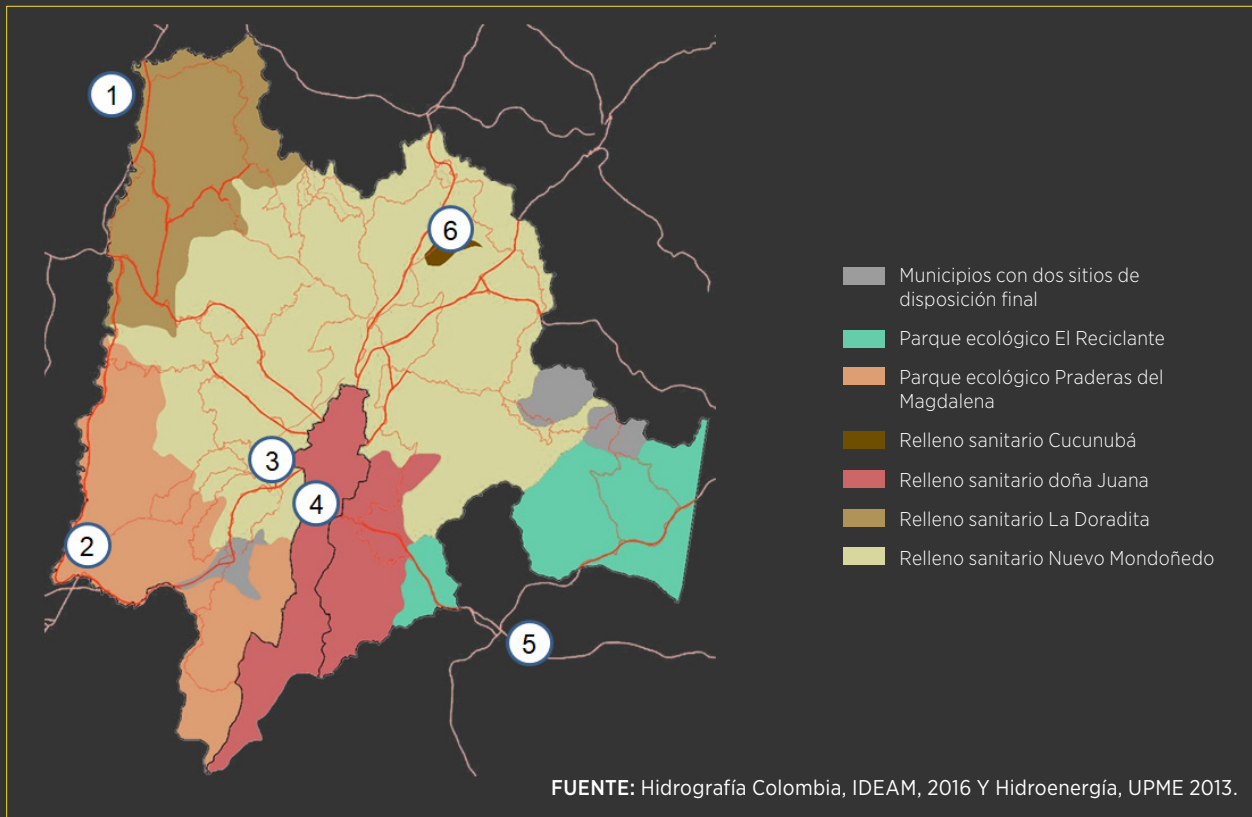


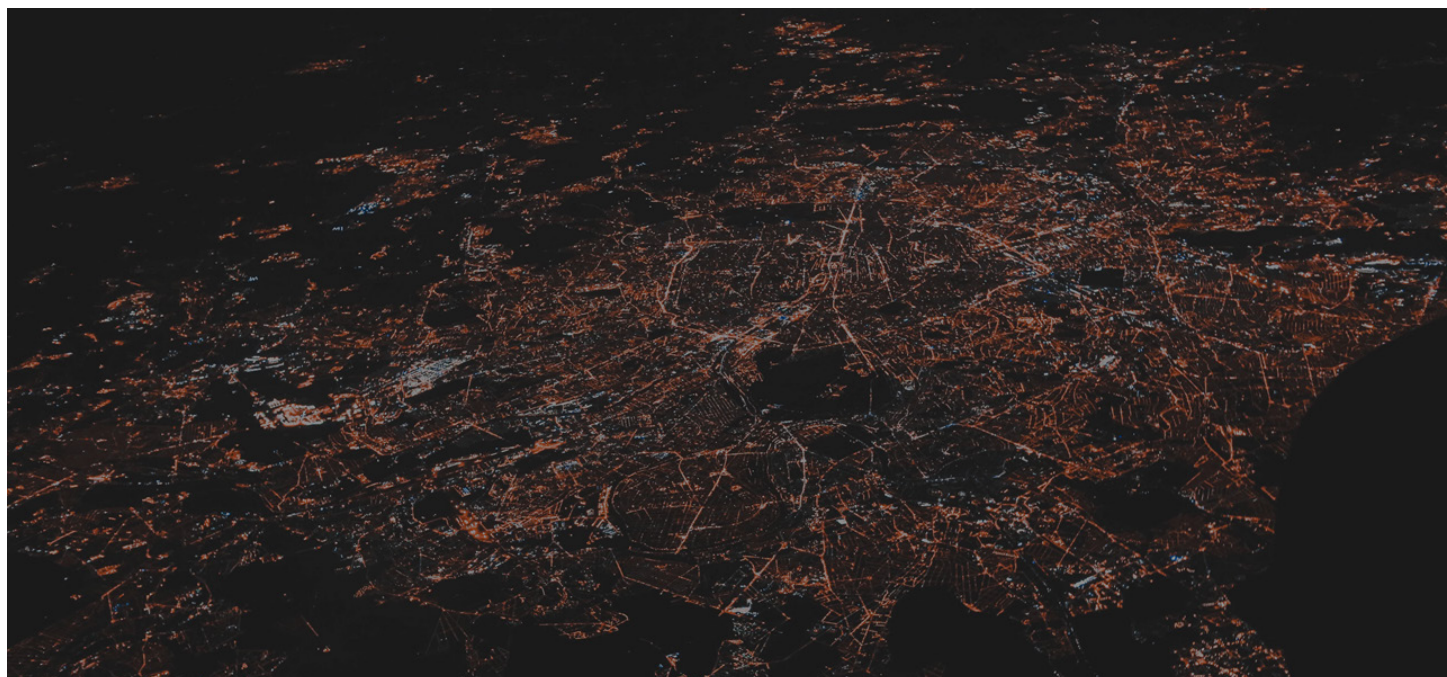


**SISTEMA DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS**

NOMBRE	NÚMERO DE MUNICIPIOS CON COBERTURA
3. Relleno Sanitario Nuevo Mondoñedo	76
2. Parque Ecológico Praderas del Magdalena	25
1. Relleno Sanitario La Doradita	5
4. Relleno Sanitario Doña Juana	8
Municipio Con Dos Sitios de Disposición Final	3
6. Relleno Sanitario Cucunubá	1
5. Parque Ecológico el Reciclante	

Seis (6) rellenos sanitarios sirven al Departamento. En el corto y mediano plazo termina la vida útil de todos. El relleno sanitario Nuevo Mondoñedo sirve al 65% de los municipios.





# GOBERNANZA:

## ¿cuál es la mejor forma de gestión para lograrlo?

---

### FORMAS ASOCIATIVAS PARA LA GOBERNANZA

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial / Ley 1454 de 2011 tiene los fundamentos básicos para la alcanzar las metas previstas en la Visión Cundinamarca 2036:

#### Regionalización (Artículo 3-5)

El ordenamiento territorial promoverá el establecimiento de Regiones de Planeación y Gestión, regiones administrativas y de planificación y la proyección de regiones territoriales

como marcos de relaciones geográficas, económicas, culturales, y funcionales.

#### Asociatividad (Artículo 3-13)

El ordenamiento territorial propiciará la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial para producir economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas, para la consecución de objetivos de desarrollo económico y territorial comunes.

## PROVINCIAS ADMINISTRATIVAS Y DE PLANIFICACIÓN – PAP (LOOT ART. 16)

Las PAP constituyen un esquema asociativo territorial integrado por dos o más provincias geográficamente contiguas de un mismo departamento, que pueden ser creadas mediante Ordenanza

### Objetivos.

- Gestión ambiental. Las provincias son una instancia fundamental para articular visiones de desarrollo local y subregional, en torno a proyectos ligados a manejo de cuencas, ecosistemas estratégicos y gestión del recurso hídrico.
- Organización de la prestación de servicios públicos. Mediante la vinculación de Agencias de Desarrollo Local, consorcios, redes de prestación de servicios, o asociaciones de municipios que permitan la generación de economías de escala y mayor eficiencia.
- Ejecución de obras de ámbito regional. Construcción de obras públicas de carácter regional.
- Requisitos para su constitución. Se requiere de una ordenanza. Previamente se requiere de una solicitud presentada por el Gobernador, los alcaldes municipales del mismo departamento o del 10% de los ciudadanos de estos municipios.

## ASOCIACIÓN DE MUNICIPIOS (LEY 136 DE 1994 Y LOOT, ART. 14)

Asociación voluntaria conformada con un propósito común de desarrollo previamente identificado por los integrantes.

### Objetivos

- Ejecución de obras. Construcción de obras públicas. La Asociación puede gestionar la realización de estudios y procesos de contratación para la ejecución e interventoría de dichas obras.
- Promoción del desarrollo local: Participación en procesos de planificación e integración regional para la identificación de los potenciales y limitaciones territoriales (por ejemplo fomento productivo y empresarial, comercialización rural etc.)

### Requisitos para su conformación

Para la constitución de una Asociación de Municipios se requiere que los municipios sigan el procedimiento dispuesto por la Ley 136 de 1994 que les permite hacer parte de una o varias asociaciones que atiendan diferentes objetivos.

Una vez hecha expresa la intención y voluntad asociativa por parte de los alcaldes de dos o más municipios, pertenecientes a uno o más departamentos, los aspectos a tener en cuenta para la conformación de una AM son los siguientes:

Identificar problemáticas comunes, la cual se constituye en el objeto de la asociación.

Hacer expresa la voluntad de las entidades territoriales de asociarse.

Solicitar la autorización de los concejos municipales para suscribir el convenio de asociación



La personería jurídica se adquiere una vez suscrito el convenio asociativo por parte de los representantes legales de los municipios asociados, con los estatutos correspondientes.

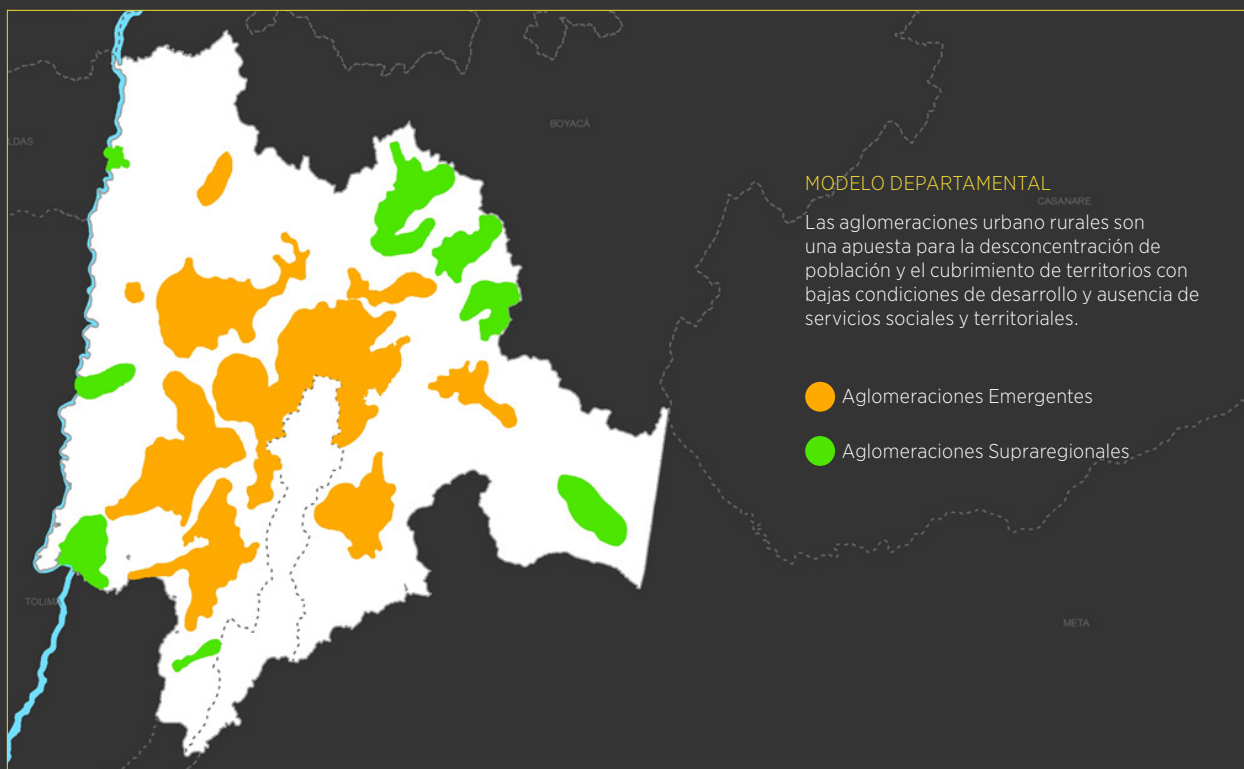
#### SÍNTESIS DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS

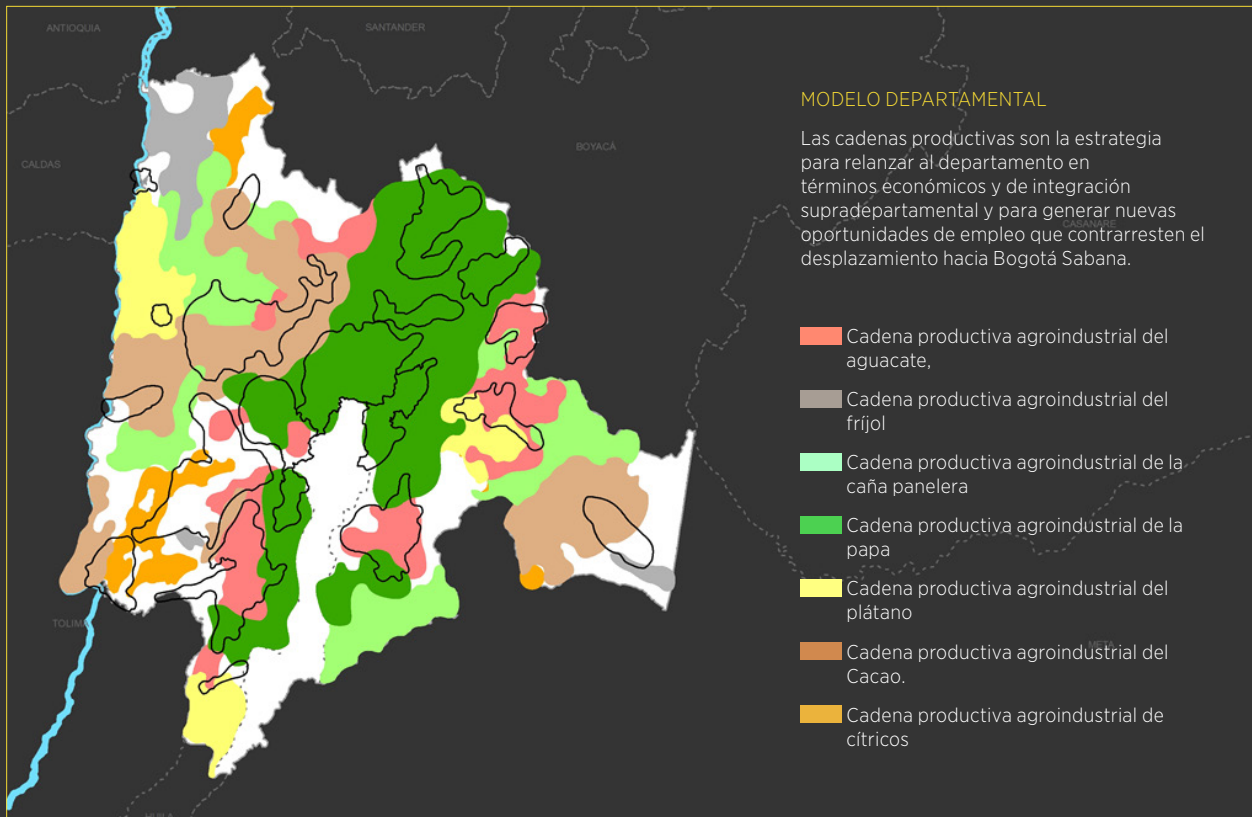
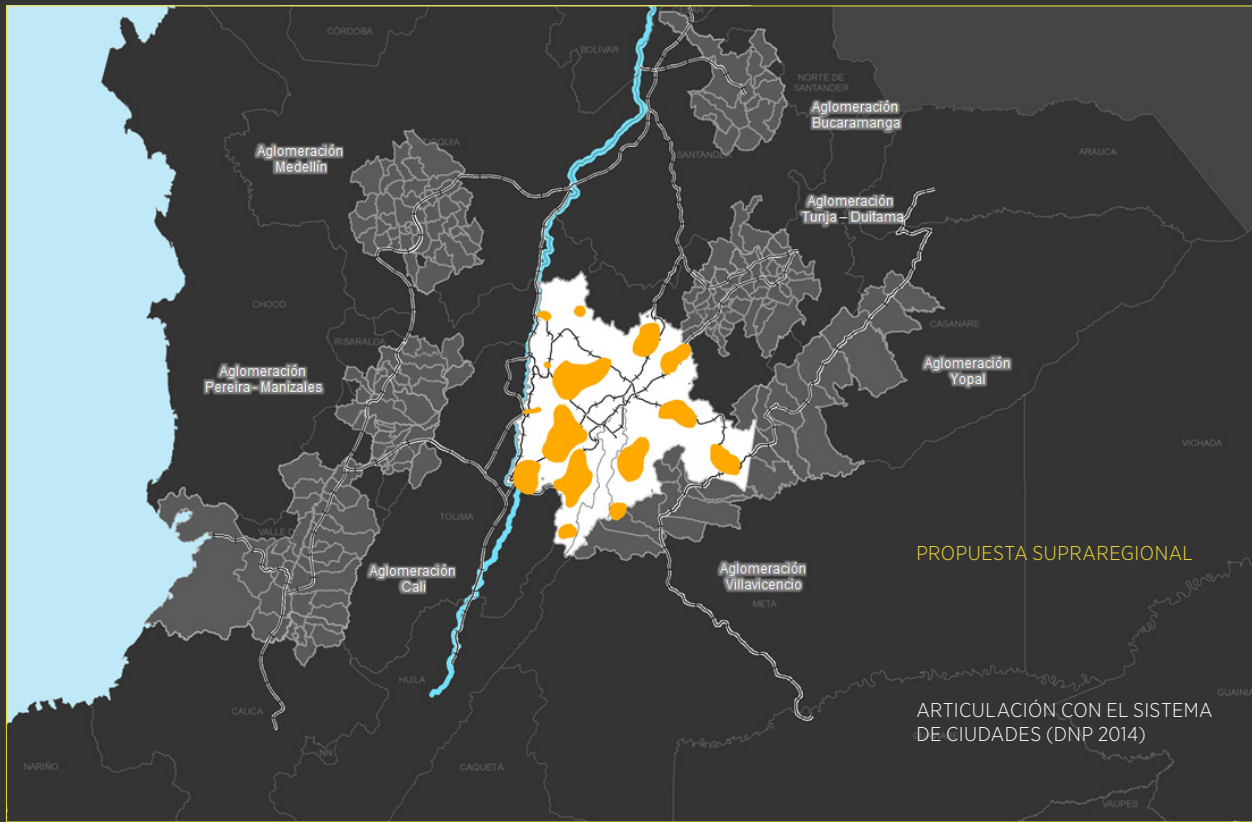
Nº	ESTRATEGIA	Nº DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS
1	Un nuevo sistema de aglomeraciones urbano rurales de calidad	16
2	Cadenas productivas para la región, el país y el mundo	41
3	Hacia una industria turística diversa y potente	14
4	Movilidad inteligente para la productividad	36
5	Cundinamarca, el territorio del agua	11
6	Cundinamarca, territorio seguro y resiliente	5
7	Cundinamarca, con servicios públicos para todos	10

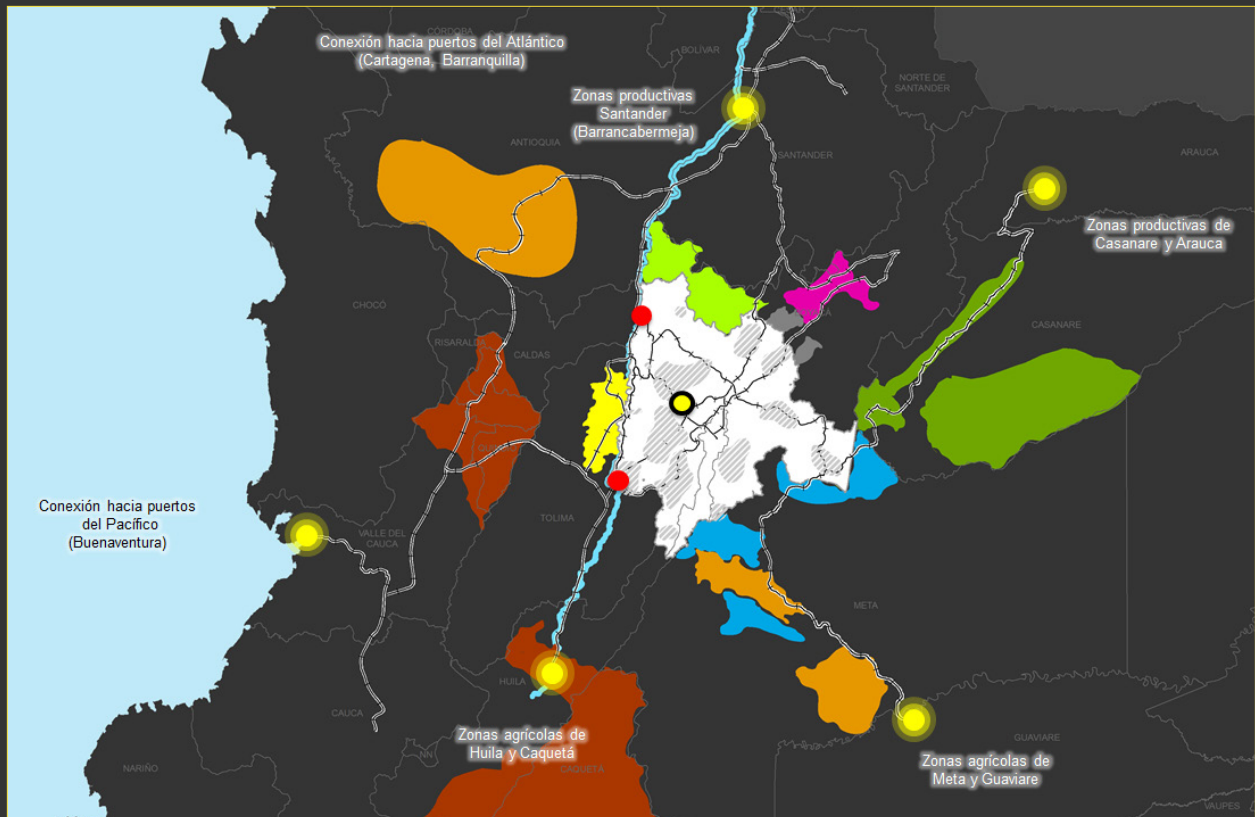
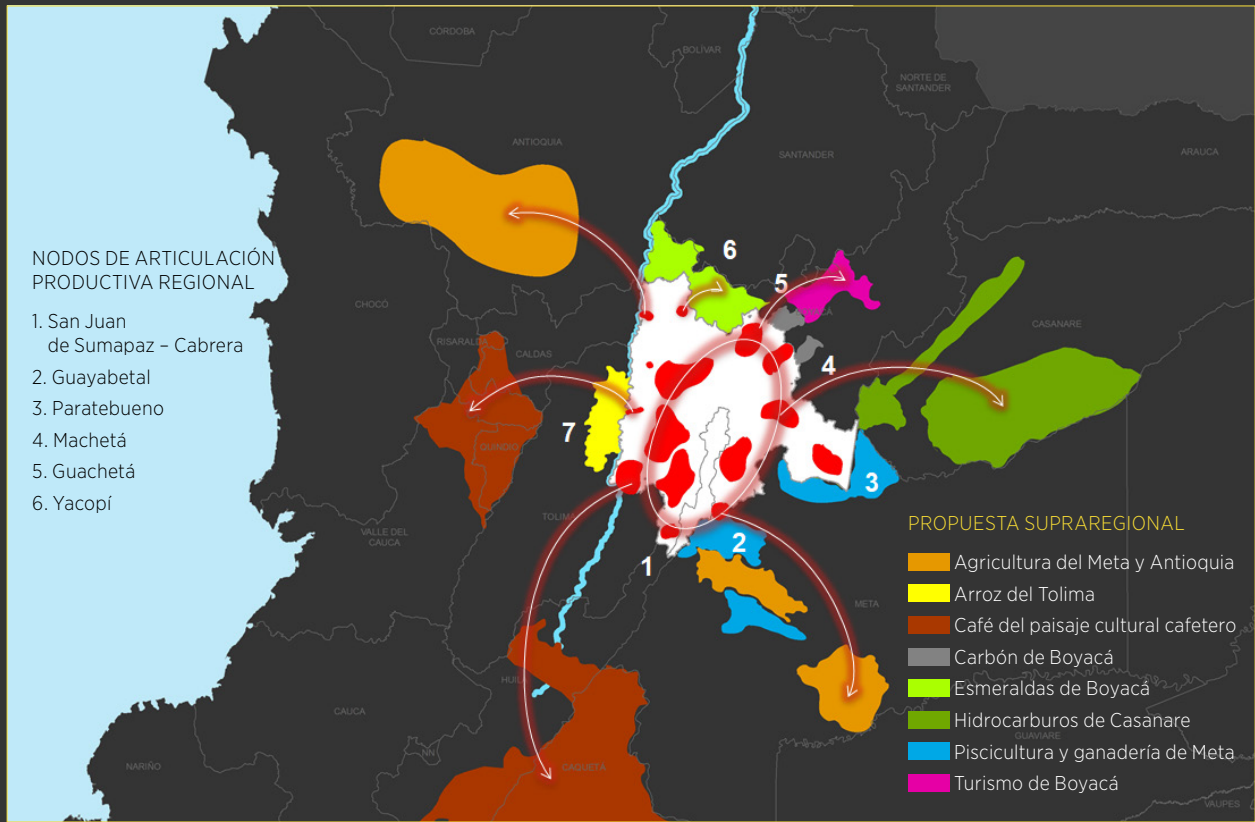
133 proyectos

# EFEECTO PAÍS:

## una visión que aporta a la construcción de la región central









Gobernación de Cundinamarca



**CUNDINAMARCA**  
unidos podemos más