



**Zona Franca en Facatativá como Estrategia de Desarrollo Económico para el Municipio en
el Contexto Regional**

Jonathan Fabián Rocha Duque

Elver Ochoa Cárdenas

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2016

**Zona Franca en Facatativá como Estrategia de Desarrollo Económico para el Municipio en
el Contexto Regional**

**Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de
arquitecto**

Jonathan Fabián Rocha Duque

Estudiante de arquitectura

Elver Ochoa Cárdenas

Estudiante de arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2016

Tabla de Contenidos

1. Introducción	11
1.1. Delimitación del lugar.....	11
1.2. Formulación del problema	12
1.3. Justificación.....	16
1.4. Hipótesis.....	18
1.5. Objetivo general	18
1.6. Objetivos específicos	18
2. Marcos de referencia.....	20
2.1. Marco histórico	20
2.2. Marco legal.....	21
2.2.1. Modelo de Ocupación Territorial (M.O.T.)	22
2.2.2. Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.):	23
2.2.2.1. Uso industrial, dotacional y recreativo: Area funcional Puerta Urbana.....	24
2.2.2.2. Uso residencial: Area funcional Periferia Urbana	26
2.3. Marco conceptual.....	29

2.3.1. Referentes:.....	29
2.3.1.1. Plataforma Logistica: El Consorci de Barcelona Zona Franca BZ. Barcelona, España.	29
2.3.1.2. Zona Franca Tocancipá. Tocancipá, Cundinamarca.	31
2.3.1.3. El eco-parque industrial de Torrent Estadella. Barcelona, España.	32
2.3.2. Literatura:	35
2.3.2.1. El nuevo escenario para las zonas francas y los países en desarrollo	35
2.3.2.2. ¿Hacia dónde va la Sabana de Bogotá? modernización, ambiente, conflicto y sociedad. Universidad Nacional de Colombia.	36
2.3.2.3. La imagen de la Ciudad – Kevin Lynch.....	37
3. Marco proyectual	40
3.1. Diagnostico	40
3.1.1. Geografía.....	40
3.1.2. Paisaje	41
3.1.3. Morfología	42
3.1.4. Llenos y vacíos:.....	43
3.1.5. Arquitectura.....	44

3.1.6. Infraestructura	46
3.1.6.1. Estructura vial:	46
3.1.6.4. Espacio público:	50
3.1.7. Sociedad	51
3.2. Estrategias proyectuales	54
3.2.1. Mejoramiento de la conectividad	54
3.2.2. Consolidación de un nodo de desarrollo	55
3.2.3. Articulación urbana	56
3.3. Desarrollo del proyecto	57
3.3.1. Urbanización barrio Cartagenita	57
3.3.2. Complejo deportivo Cartagena	58
3.3.3. Zona Franca Agroindustrial	58
3.3.4. Terminal de Transporte Intermodal	60
3.3.5. Suelo agropecuario intensivo	61
4. Conclusiones	62
5. Bibliografía	67

Índice de Figuras

Figura 1. Localización de Facatativá en el contexto regional.....	11
Figura 2. Esquema ¿Cuánto cuesta desplazarse a la Capital?.....	15
Figura 3. Distribución del PIB por sectores productivos en la Sabana de Occidente.....	22
Figura 4. Distribución del PIB por sectores productivos en la Sabana de Occidente.....	23
Figura 5. Plano R6 Usos	25
Figura 6. Plano áreas de actividad	27
Figura 7. Ubicación Zona Franca Barcelona.....	29
Figura 8. Áreas de implantación Zona Franca	30
Figura 9. Ubicación Zona Franca Tocancipá	31
Figura 10. Diseño Zona Franca de Tocancipá	32
Figura 11. Localización del Ecoparque industrial de Torrent Estadella, Barcelona.....	33
Figura 12. La nueva fábrica urbana: el eco-parque industrial de Torrent Estadella, Barcelona	34
Figura 13. Plano Sistema Ecológico Principal Facatativá según escala	40
Figura 14. El contraste del paisaje de Facatativá	41
Figura 15. Plano expansión urbana a través del tiempo.....	42
Figura 16. Plano de llenos y vacíos a escala urbana	43
Figura 17. Usos del suelo en el municipio	44
Figura 18. Plano de equipamientos en el área urbana.....	45

Figura 19. Plano de nodos e hitos a escala urbana	46
Figura 20. Plano estructura vial a escala urbana	47
Figura 21. Planos de conectividad regional y urbana del municipio	48
Figura 22. Esquema de movilidad a escala urbana	49
Figura 23. Plano de espacio público a escala urbana	50
Figura 24. Número de habitantes en el municipio	51
Figura 25. Esquema conectividad Facatativa en el municipio	54
Figura 26. Esquema articulación del nodo de desarrollo	55
Figura 27. Esquema articulación urbana y rural	56
Figura 28. Ubicación área residencial	57
Figura 29. Ubicación área de recreación	58
Figura 30. Ubicación área industrial	59
Figura 31. Ubicación área dotacional	60
Figura 32. Ubicación área agrícola	61

Índice de Tablas

Tabla 1. Matriz normativa. Normas que regulan las zonas francas en Colombia.	28
---	----

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Resumen

Facatativá, Cundinamarca, fue fundada en el año 1600 se ha caracterizado históricamente por tener una dependencia de Bogotá, la cual es Predomina en el sector económico; esto es fácilmente constatable con las dinámicas de movilidad entre ambos municipios, mas de 15.000 habitantes se desplazan diariamente hacia Bogotá con el objetivo de desarrollar sus prácticas económicas y esta misma población retorna el mismo día a sus hogares en el municipio para encontrar allí un lugar de descanso luego de sus actividades laborales. Esta situación deviene en una problemática, no solamente respecto a las dinámicas de desplazamiento diario por los diversos corredores viales que conectan a Facatativá con Bogotá, sino que además eleva los costos de vida de la población en materia de transporte.

En consecuencia, atendiendo las necesidades de los habitantes de Facatativá, y con el objetivo de reducir la presión sobre la infraestructura vial, aumentar la oferta de lugares de trabajo, residencia y recreación en el ámbito municipal, se plantea la implementación de un plan zonal donde, una zona franca como estructurante de la operación, permita tejer relaciones de interdependencia con Bogotá, consolidando el municipio como un nodo industrial en el contexto regional.

Palabras claves:

Dependencia económica, Movilidad, Déficit, Plazas laborales, Zona Franca, Alternativas de ocupación, Desarrollo, Facatativá.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Abstract

Facatativá, Cundinamarca, founded around 1600 has been historically characterized by having a dependency of Bogota. Prevailing in the economic sector; this is easily verifiable with the dynamics of mobility between the two municipalities. More than 15,000 inhabitants commute daily to Bogota wining to develop their economic practices and the same population returned the same day to their homes in the village to find a place to rest there after work activities. This situation has become a problematic, not only with regard to the dynamics of commuting by various road corridors that connect Facatativá with Bogota, but also raises the cost of living of the population in transport.

Consequently, addressing the needs of people in Facatativa, and in order to reduce pressure on the road infrastructure, increase the supply of places of work, residence and recreation at the municipal level, the implementation of a zonal plan arises where, a free zone as a structuring of the operation, allowing knit interdependent relations with Bogota, consolidating the city as an industrial node in the regional context.

KeyWords:

Economic dependency, Mobility, Deficit, Work Places, Free Economic Zone, Alternatives of occupation, Development, Facatativá.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

1. Introducción

1.1. Delimitación del lugar

“Facatativá fue fundada hacia el año 1600 como uno de los 116 municipios pertenecientes al departamento de Cundinamarca. Es el segundo municipio del departamento de Cundinamarca con mayor población en cabecera urbana detrás de Soacha y la tercera en población total detrás de Soacha y Fusagasugá” (Alcaldía de Facatativá, 2012). El municipio limita por el norte con el municipio de Sasaima, La Vega, y San Francisco; por el sur, con Zipacón y Bojacá; por el oriente con Madrid y el Rosal; por el occidente, con Anolaima y Albán. La cabecera municipal se encuentra a 2.586 metros sobre el nivel del mar. Su temperatura promedio es de 14°C. Tiene una extensión total de 158 km², de los cuales 152km² pertenecen a la zona rural y 6 km² pertenecientes a la zona urbana (Alcaldía de Facatativá, 2012).

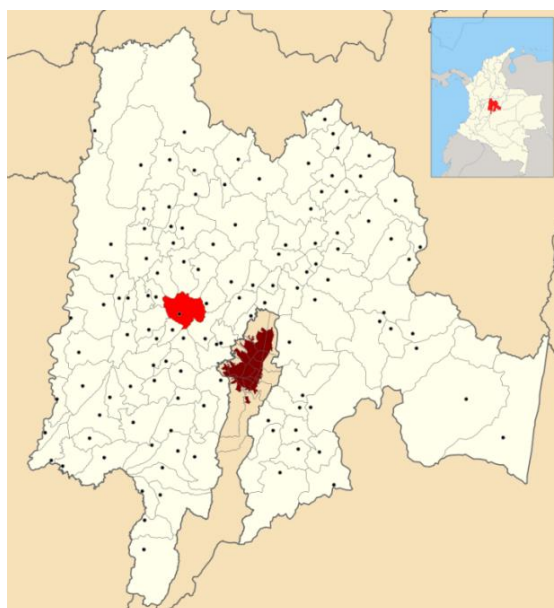


Figura 1. Localización de Facatativá en el contexto regional. Fuente: Sociedad Geográfica de Colombia.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

A Facatativá, se accede desde Bogotá por la ruta de la autopista Medellín y por la salida a Honda, también se ingresa por los Caminos Reales, los cuales son vestigios de lo que fue la antigua ciudad por donde pasó gran parte del desarrollo e historia del país. Se ubica a unos 36 kms de Bogotá sobre la vía Bogotá-Villeta-Honda-Medellín (Alcaldía de Facatativá, 2012). Debido a su extensión, el municipio se divide territorialmente en veredas, que en su mayoría son rurales: La Tribuna, La Selva, San Rafael, Mancilla, Cuatro Esquinas, Tierra Morada, Tierra Grata, Paso Ancho, Moyano, Prado, Corito, Corzo, Pueblo Viejo y Los Manzanos.

1.2. Formulación del problema

Facatativá en el año 2012 contaba con una población de 112.269 habitantes en la cabecera municipal, 12.510 habitantes en el resto del municipio, para un total de 124.779 habitantes (Oficina de Sistemas de Información, 2012). Partiendo de esa cantidad de habitantes, se puede evidenciar que más de 14 mil habitantes de los municipios de Facatativá, Madrid, Mosquera, Funza y Zipacón se desplazan diariamente desde y hacia Bogotá por la Avenida Calle 13 (García, 2015), teniendo en cuenta que por la Avenida Calle 80 ingresan y salen diariamente miles de habitantes del municipio. En efecto, son cifras elevadas que se deben tener en cuenta como una problemática, respecto a las grandes dinámicas de desplazamiento diario por estos corredores viales. Pero luego de determinar estas cifras se debe entender ¿Cuáles son los motivos por los cuales se desplaza diariamente esta población hacia Bogotá?

Principalmente, uno de los incentivos para vivir en la periferia de la capital se debe al precio de la vivienda o al valor del suelo, ya que es más económica una vivienda en Facatativá

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

que en Bogotá. Según el Decreto 049 de 2013 de la Alcaldía Municipal de Facatativá, el metro cuadrado tiene un promedio de \$377.931 pesos, mientras que en Bogotá oscila entre \$2.000.000 de pesos. Pero además de establecer el costo del metro cuadrado en el municipio como una alternativa económica, resulta interesante cuantificar el costo de vivir más lejos y analizar si después de pasar dos o tres horas diarias transportándose, habrá tiempo para desarrollar otras actividades como hacer ejercicio, ir al parque o cuidar el jardín. A continuación se expondrá con cifras cuánto cuesta desplazarse diariamente a la Capital desde Facatativá para entender que adquirir una casa a un precio accesible, pero lejos de las actividades diarias puede ser una mala decisión. Los datos que se expondrán a continuación han sido desarrollados con aproximados y promedios, producto del análisis de campo.

Empezaremos entonces con el transporte público como alternativa de desplazamiento diario hacia Bogotá. En primer lugar, si se viaja en transporte público, se debe identificar el costo de un pasaje en este medio de transporte. El costo de un pasaje en un bus intermunicipal es de \$700 pesos, el cual se desplaza desde el municipio hasta la entrada de Bogotá; el costo de un pasaje en un bus urbano en Bogotá es de \$1.550 pesos en el día y \$1.600 pesos en la noche o en días festivos; el costo de un pasaje de Transmilenio es de \$2.000 pesos. En segundo lugar, se debe tener en cuenta el tiempo, ya que al recurrir al transporte público el costo de vivir lejos de casa disminuirá en pesos, pero aumentará en tiempo, pues el promedio actual de viajar desde Facatativá a Bogotá es de 2 a 3 horas aproximadamente.

Posteriormente, se debe tener en cuenta el número de viajes a realizar, ya que debido a la distancia del trabajo muchas personas utilizan dos o más transportes en un solo viaje. Si consideramos dos viajes diarios en bus interurbano y dos viajes en Transmilenio (teniendo en cuenta ida y regreso), el gasto diario sería de \$5.400 pesos, es decir, \$162.000 pesos mensuales.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Además, se debe tener en cuenta la cantidad de personas del hogar que viajan diariamente a Bogotá, porque en varios casos no solo una persona de la familia frecuenta el transporte público, posiblemente todos deban movilizarse a Bogotá por otras cuestiones, como el estudio entre otras cosas. Eso duplicará el costo para el jefe del hogar, el cual en muchos casos es la persona que sostiene económicamente la familia.

Por otro lado, si se desplaza en automóvil particular como alternativa de desplazamiento diario a Bogotá se debe considerar lo siguiente. En primer lugar, se debe tener en cuenta el consumo de gasolina del vehículo, ya que por cada 10 kms que recorre al día un carro promedio, genera un gasto de \$12.000 pesos, es decir, \$360.000 pesos al mes. Un auto con un rendimiento promedio de 12km/l y donde la velocidad promedio es de 14 km/h en hora pico. En segundo lugar, hay que considerar el mantenimiento que requiere el vehículo luego de cierto tiempo de constante uso, un auto requiere mínimo dos servicios al año. Equivalentes a un promedio de \$250.000 pesos al año, es decir, \$20.800 pesos mensuales. Además, se debe tener en cuenta los posibles gastos del vehículo vinculados con el parqueo, ya que si en el trabajo no hay lugares de estacionamiento para empleados, el gasto correspondiente para parqueadero es de aproximadamente de \$9.000 pesos al día, es decir, \$270.000 pesos mensuales.

Por último, hay un aspecto que involucra cualquiera de las dos opciones de transporte, y es el consumo de comida diario, ya que vivir lejos reduce la posibilidad de comer en casa o tener ánimo para cocinar y llevar tus propios alimentos. Esto genera un gasto de \$7.000 pesos diarios aproximadamente, es decir, \$210.000 pesos mensuales aproximadamente.

Al hacer los cálculos sobre el total de gastos diarios en transporte y alimentación de una sola persona, se concluye que viajar en transporte público genera un gasto aproximado de

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

\$426.000 pesos mensuales, es decir, \$5.112.000 pesos al año. Por otra parte, viajar en automóvil genera un gasto aproximado de \$860.800 pesos mensuales, es decir, \$10.329.600 pesos al año.

Son cifras bastante altas sobre todo para una persona con unos ingresos económicos medios, a las cuales gran parte de sus ganancias mensuales son invertidas en el desplazamiento diario hacia Bogotá, teniendo en cuenta que el salario mínimo actual es de \$644.000 pesos.

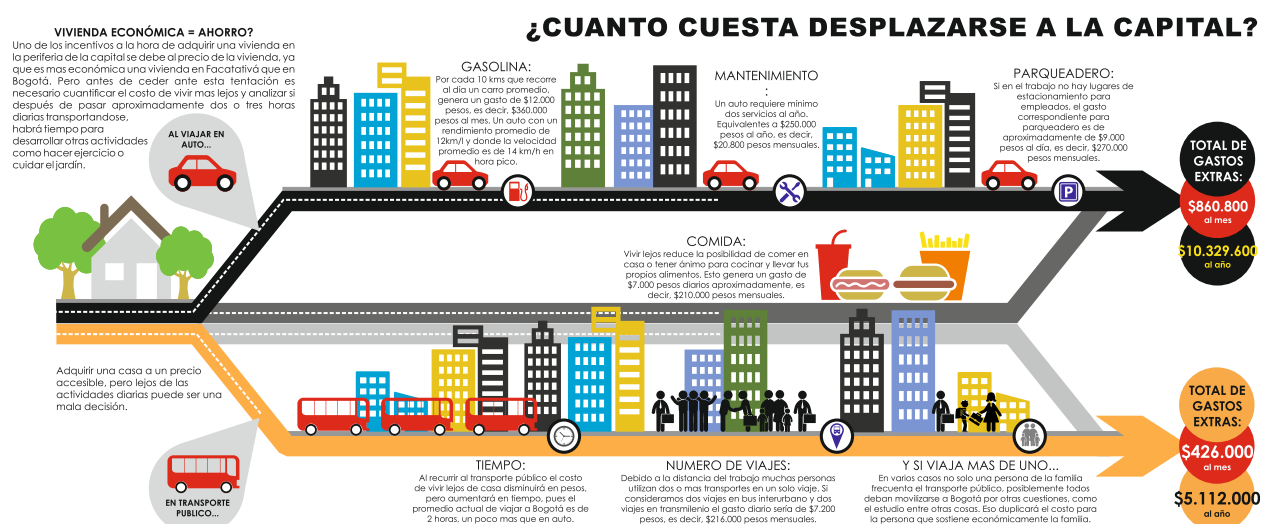


Figura 2. Esquema ¿Cuánto cuesta desplazarse a la Capital? Fuente: Elaborado por el autor

En síntesis, estos gastos son los de una persona que diariamente se moviliza desde Facatativá a Bogotá. Pero luego de entender lo poco beneficioso que es desplazarse diariamente hacia Bogotá en costos, calidad de vida, e incluso salud, se genera el siguiente cuestionamiento: ¿por qué aun así la población de Facatativá se desplaza diariamente hacia Bogotá?. Y básicamente a lo que se puede responder es a que la población depende económicamente de Bogotá, y esa dependencia de la cual se habla anteriormente se debe principalmente a la falta de oportunidades laborales y a la oferta de vivienda en el municipio, induciendo a los habitantes a moverse hacia Bogotá.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Según la Alcaldía de Facatativá la demanda de mano de obra, es una de las causas de la migración regional hacia los centros urbanos, requiriendo cada vez más infraestructura básica y servicios públicos para suplir las necesidades de la población (2012), es decir, la población se desplaza hacia Bogotá para adquirir empleo. Y es por ello que es fácil deducir que al ser el municipio parte del área metropolitana de Bogotá, posee unidades de vivienda y proyectos en construcción que sirven a la población que trabaja en la capital.

1.3. Justificación

Facatativá desde su fundación ha tenido una fuerte dependencia hacia Bogotá. Principalmente en el aspecto económico, ya que como se mencionaba anteriormente con cifras, la mayor parte de la población de Facatativá se desplaza regularmente hacia Bogotá para desarrollar sus prácticas económicas y retornan diariamente a sus hogares con el fin de encontrar en el municipio un lugar de descanso luego de sus actividades laborales. Debido a esto se buscará, impactar positivamente esta gran problemática para hacer de Facatativá un municipio interdependiente económicamente, buscando que los pobladores no tengan que desplazarse a Bogotá en busca de un sustento, sino que vean en el municipio una opción de desarrollo económico a partir de la creación de proyectos estratégicos con oferta laboral. El esfuerzo es, precisamente para que la región pueda sacar provecho de la presencia de empresas generadoras de empleo para la población.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Según el secretario de Competitividad de la Gobernación de Cundinamarca, Luis Fernando María, “unas 100 empresas se han trasladado en los últimos años de Bogotá a municipios cercanos”. Resalta además que “la capital aporta el 32 por ciento del Producto Interno Bruto del país, pero eso también lo logra gracias a que Cundinamarca aporta un porcentaje importante de la mano de obra de las industrias” (María, 2010).

Para dar respuesta a esta problemática se tendrá como referente el caso del municipio de Sopó con la implementación de una zona industrial. Cuando Alpina implanto su industria allí, la mitad de los trabajadores en la población llegaban de Bogotá. Ahora, y tras un esfuerzo de capacitación de la empresa y de la Alcaldía, muchos más habitantes del municipio trabajan en Alpina (Diario El Tiempo, 2010).

Algo similar al municipio de Sopó se pretender hacer en Facatativá, con la implementación de una zona franca. Debido a que una zona franca es un área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior (Caicedo, s.f). El objetivo de la zona franca es ofrecer alternativas de empleo en el municipio mediante el aprovechamiento de la materia prima, contribuir para que esas alternativas se ubiquen en una zona cercana al lugar de residencia de los habitantes del municipio, desarrollar diversas áreas en las que se instalen múltiples empresas que gozarán de un tratamiento tributario y aduanero especial y darle un impulso a la apertura económica al fomentar las exportaciones.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

1.4. Hipótesis

A partir del reconocimiento de la problemática del municipio de Facatativá se entiende que el déficit de plazas laborales, alternativas ocupacionales y políticas en el municipio de Facatativá, genera una gran dependencia económica con Bogotá; razón por la cual un alto número de habitantes se movilizan diariamente hacia la capital, causando problemáticas de orden económico y urbano. Por lo tanto, si este municipio amplía las plazas laborales a partir de proyectos estratégicos con oferta laboral, contribuiría en la disminución de la dependencia económica con Bogotá.

1.5. Objetivo general

Reconocer el potencial económico, geográfico y social de Facatativá para el planteamiento de un proyecto urbano estructurado por una Zona Franca con usos complementarios (vivienda, recreación, infraestructura) como alternativa económica para el municipio.

1.6. Objetivos específicos

- Identificar las causas y consecuencias que ha traído consigo el fenómeno de dependencia económica del municipio de Facatativá hacia Bogotá
- Determinar a través de un análisis temporal la evolución de las dinámicas de movilidad y desplazamiento del municipio en relación con Bogotá.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

- Impulsar al municipio como polo de desarrollo a nivel regional a través de la implementación de una zona franca agroindustrial, generando empleo e ingresos para el municipio.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad del municipio mediante el mejoramiento integral del área funcional periferia urbana.
- Determinar con exactitud la localización del terminal de Transporte Intermodal definiendo su relación de funcionamiento con la infraestructura férrea existente.
- Desarrollar un área recreativa y deportiva conforme al Plan de Ordenamiento Territorial del municipio.

2. Marcos de referencia

2.1. Marco histórico

La tendencia dominante de Bogotá como principal centro urbano de la Sabana se perpetuó desde la Colonia. Actualmente, con la urbanización acelerada del país y la explosión demográfica, este fenómeno se reforzó considerablemente. A partir de un análisis investigativo de la Universidad Nacional se pudo establecer que Bogotá en 1964 tenía alrededor del 88% de la población urbana de la Sabana y en 1973 el 94%. Este porcentaje decreció ligeramente en los años subsiguientes hasta llegar al 92% en 1985 (1992). Si se compara a Bogotá con el resto de los municipios de la Sabana se pueden encontrar evidencias de una fuerte tendencia de urbanización en el resto de la Sabana, mientras la tasa de crecimiento anual de la población urbana del Distrito Capital entre 1973 y 1985 fue del 4.28% la del resto de las cabeceras de los municipios sabaneros fue del 6.57% (Universidad Nacional de Colombia, 1992).

Este ritmo de crecimiento urbano en la Sabana se debe, tanto a la inmigración procedente de municipios de Cundinamarca, Boyacá y otros departamentos, como al traslado de población desde Bogotá, es decir, personas que habiendo vivido antes en la Capital viven hoy en algún municipio cercano, aunque continúan trabajando en la ciudad y por tanto se desplazan en forma pendular diariamente. Esta población ubicada en centros, parcial o mayormente dormitorios, dependiendo su cercanía con la Capital, incluye personas de diferentes estratos socio-económicos, pero hay una tendencia a la diferenciación en la adquisición de la vivienda en la región según estratos socio-económicos.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

En síntesis, se forma una malla urbana que es dominada por Bogotá, generando un predominio de las relaciones de dependencia que impone esta ciudad sobre el resto, a la vez que inhabilita las posibilidades de competencia o complementación por parte de otros centros. Posteriormente se conforma un grupo de cabeceras, medianas todavía, pero de acelerado crecimiento, que aunque parecen tener una dinámica económica propia, sirven de dormitorio a empleados, obreros y estudiantes que se desplazan diariamente a realizar sus actividades laborales y educativas en Bogotá.

En este conjunto formado por Bogotá como centro principal y los centros urbanos a su alrededor se integra el municipio de Facatativá, que está situado en el borde occidental de la Sabana de Bogotá y se vincula mediante la oferta de servicios con municipios del departamento de Cundinamarca, y con una posición estratégica, pues “hacia este sector se prevé la expansión futura de Bogotá” (Martínez, 2012). En estas condiciones, la expansión urbana del municipio debe responder a un proceso planificado e integrado a la dinámica regional.

2.2. Marco legal

Para el desarrollo de este capítulo se pretende encuadrar el marco legal en el que debe desarrollarse la investigación. Se vincularán las leyes, normas y disposiciones legales sobre el objeto de investigación de manera general, puesto que su texto completo es fácilmente accesible para el lector en otras fuentes. Esto para demostrar que los planteamientos del proyecto investigativo se enmarcan en las diferentes leyes que lo regulan.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

2.2.1. Modelo de Ocupación Territorial (M.O.T.)

El Modelo de Ocupación Territorial se define como la ubicación y distribución espacial en el territorio de la visión de desarrollo departamental y los planes sectoriales. En Cundinamarca se implementó este modelo con el fin de planificar la Región a futuro, preocupándose por cómo construir una región y no solamente que cada ente territorial por su lado esté definiéndose y no se vea enmarcado dentro de una región.

Según el M.O.T. de Cundinamarca, el municipio de Facatativá tiene una serie de características que hacen que cumpla una función específica dentro de la Región. En la distribución del Producto Interno Bruto (PIB) por sectores productivos, la concentración en el desarrollo de actividades industriales (35.38%) y agropecuarias (29.08%) y en menor medida servicios financieros e inmobiliarios (5.79%), implica que entre estas tres actividades se concentra el 70.3% del PIB, las actividades de hotelería, restaurantes y minería no tienen contribuciones representativas dentro de la producción de la provincia (Universidad del Rosario, 2011).

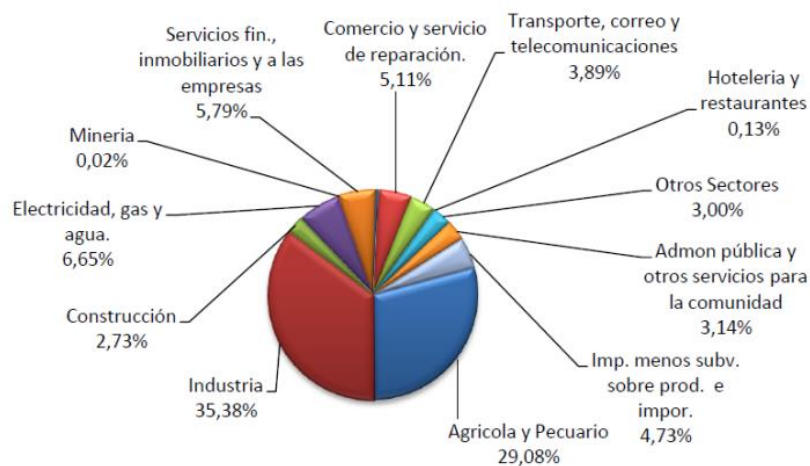


Figura 3. Distribución del PIB por sectores productivos en la Sabana de Occidente. Fuente: Elaborado por la Secretaria de Planeación de Cundinamarca con cálculos de la Universidad del Rosario.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

La participación de los municipios en el PIB de la Sabana de Occidente se destaca Madrid con el 28.79%, Facatativá (20.73%), Funza (17.78%) y Mosquera (16.47%), con actividades de bienes y servicios, pero Madrid, Mosquera, Funza, representan el 63.04% de la provincia, y los cuatro municipios principales el 84.0% (Universidad del Rosario, 2011), lo anterior corrobora el hecho que aquellos municipios que se encuentran más cercanos a Bogotá son más dinámicos,

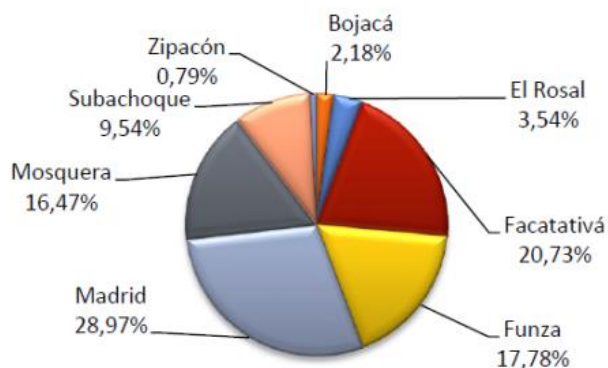


Figura 4. Distribución del PIB por sectores productivos en la Sabana de Occidente. Fuente: Elaborado por la Secretaria de Planeación de Cundinamarca con cálculos de la Universidad del Rosario.

2.2.2. Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.):

El Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Facatativá consta de un componente general, un componente urbano y un componente rural con su respectiva planimetría y los documentos técnicos de soporte. Cabe destacar las características de los Planes de Ordenamiento Territorial, según la Ley 388 de 1997 “elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes” (Congreso de la República de Colombia, 1997), siendo Facatativá el único municipio de la Sabana de occidente

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

con estas características y por lo tanto con la obligación de formular un Plan de Ordenamiento Territorial como instrumento central, estableciendo un conjunto de políticas, programas, objetivos y estrategias precisas para orientar en forma racional su crecimiento, su desarrollo físico y la correcta utilización del suelo. Del Plan de Ordenamiento del municipio se contextualizan en la investigación, los componentes naturales, relacionados a la estructura ecológica principal, el concepto territorio y accesibilidad, económico productivo, social con subtemas de vivienda de interés social, servicios públicos, equipamientos y por último los de modelos de ordenamiento.

Teniendo en cuenta que el proyecto cuenta con algunos ámbitos de intervención, el Plan de Ordenamiento Territorial (2002) hace las siguientes especificaciones en las zonas en que se desarrollara el proyecto:

2.2.2.1. Uso industrial, dotacional y recreativo: Area funcional Puerta Urbana

Esta área se desarrolla en el sector sur del municipio que limita con el área urbana; se caracteriza principalmente por ser la puerta de entrada al municipio desde el oriente y por su topografía, ha permitido que se asienten allí, una serie de empresas y servicios característicos de una vía nacional; además cuenta con una infraestructura férrea que actualmente no se encuentra en operación.

Por sus características físicas, esta zona se constituye como la de mayor proyección de desarrollo agroindustrial y tecnológico; además estas características le permiten acoger otra serie de servicios o equipamientos de tipo urbano y regional.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

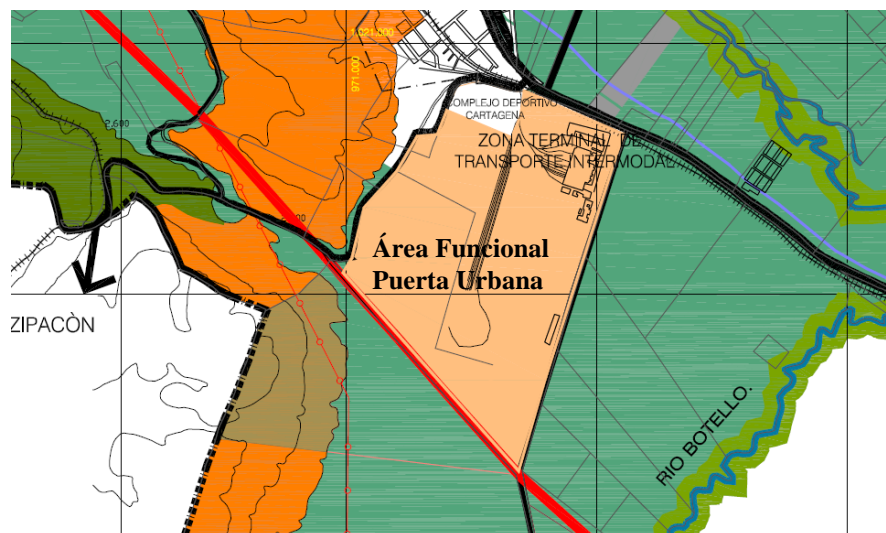


Figura 5. Plano R6 Usos. Fuente: Plan de Ordenamiento Facativá. 2002.

El área funcional Puerta Urbana denominada por el plan de ordenamiento territorial, está delimitada por la vía existente en el costado oriental de los terrenos propiedad de los Ferrocarriles Nacionales, por el norte con la vía Troncal de Occidente; por el occidente con la vía que conduce desde Facativá hasta Zipacón y por el sur con el carretable existente y proyección futura de la variante el Río Botello que sirve de límite por el norte y occidente con el municipio de Madrid; por la vía que conduce hacia el municipio de Zipacón por el norte, y el límite con los municipios de Zipacón por el occidente y Bojacá por el sur. (Alcaldía de Facativá, 2002)

Según el Plan de Ordenamiento Territorial, las acciones a realizar en esta área consisten en la determinación de la localización exacta del Terminal de Transporte definiendo su relación de funcionamiento con la infraestructura férrea existente y la localización exacta del Centro Urbano Mayorista que complemente las actividades propias de la Puerta Urbana, mediante un previo estudio realizado de viabilidad técnica y económica del proyecto. Generar una malla vial que responda eficazmente a la actividad agroindustrial y tecnológica y que además permita el

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

fácil acceso a las áreas dotacionales localizadas al sur del área funcional. Albergar una zona industrial y/o una zona franca tecnológica, para promover el comercio exterior desde y hacia la región, generar empleo, ingresos e impulsar al municipio como polo de desarrollo. Involucrar la futura variante como elemento estructural del sistema vial municipal y el modelo regional que plantea el Plan de Ordenamiento Territorial. Y por último, desarrollar un área recreativa y deportiva de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 121, Numeral 3 “Parques locales por construir o intervenir”.

2.2.2.2. Uso residencial: Area funcional Periferia Urbana

Esta área es integrada por los barrios Manablanca y Cartagenita, se constituye como una zona homogénea, no sólo en su funcionamiento y aspecto físico, sino además por la carencia de la infraestructura mínima para el adecuado desarrollo del sector (vías, conexión, red de espacios públicos, equipamientos colectivos), lo cual se consolidará a partir de las intervenciones del Plan de Ordenamiento Territorial que permitan el mejoramiento integral de la actual estructura urbana.

Esta área está comprendida entre carrera 1 vía a Bogotá (Carretera de Occidente) hasta la intersección con el sendero paisajístico del borde sur de la zona (cruce con la vía a Zipacón). (Alcaldía de Facatativá, 2002)

Según el Plan de Ordenamiento Territorial, los objetivos en esta área consisten en generar una adecuada estructura urbana y enriquecer los sistemas generales, para dinamizar las actividades residenciales del sector y facilitar la conexión con el resto del municipio. Recuperar, valorar y potencializar las condiciones naturales y paisajísticas del lugar. Mejorar las condiciones

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

de habitabilidad de esta zona y potencializar su mejoramiento integral. Y por último, delimitar y proponer herramientas adecuadas para el crecimiento de las áreas residenciales y su vinculación con la estructura urbana propuesta para este sector.

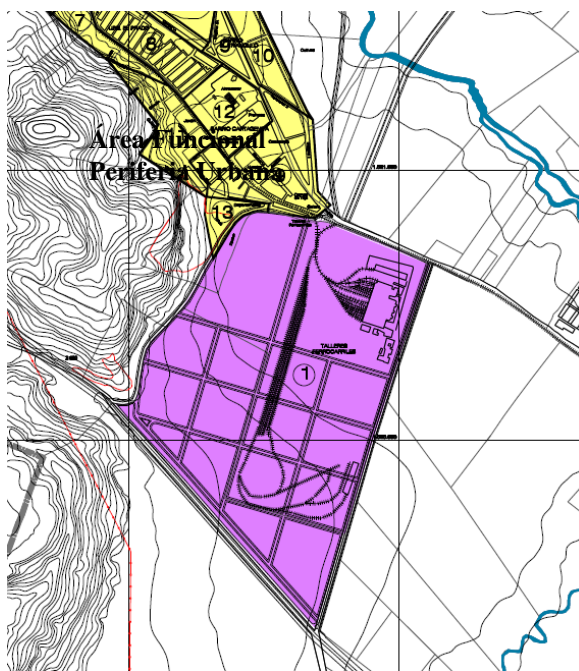


Figura 6. Plano áreas de actividad. Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial Facatativá. 2002.

Teniendo en cuenta que el proyecto principal consiste en la implementación de una Zona Franca para el municipio, a continuación se exponen las normas que regulan las Zonas Francas en Colombia, las entidades que generaron estas normas, los objetivos y pertinencia de dichas normas para el proyecto:

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Tabla 1. Matriz normativa. Normas que regulan las zonas francas en Colombia. Fuente: Elaborado por el autor.

MATRIZ NORMATIVA			
NORMA	ENTIDAD	OBJETIVO	PERTINENCIA
Ley 1004 del 30 de diciembre de 2005	Congreso de la Republica	Modifica un regimen especial para estimular la inversion y se dictan otras disposiciones.	Esta ley describe las características de una zona franca
Ley 963 del 8 de julio de 2005	Congreso de la Republica	Por la cual se instaura una ley de estabilidad jurídica para los inversionistas en Colombia	Reglamentacion de los contratos de estabilidad jurídica para los inversionistas en Colombia
Decreto 2950 del 29 de agosto de 2005	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Reglamenta parcialmente la Ley 963 de 2005	Describe los pasos y lo que hay que tener en cuenta a la hora de hacer un contrato de estabilidad jurídica
Decreto 383 de 2007	Presidente de la Republica	Reglamentacion del regimen de las zonas francas permanentes y transitorias	Describe los requisitos que se deben cumplir para el desarrollo de una zona franca
Decreto 4051 de 2007	Presidente de la Republica	Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999 y se dictan otras disposiciones	Establece la normatividad y los requisitos para el establecimiento de una zona franca
Decreto 780 del 13 de marzo de 2008	Presidente de la Republica	Por el cual se adiciona el Decreto 2685 de 1999	Características del lugar de implantacion de la zona franca y requisitos economicos para implantarla
Decreto 1474 de 2008	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Por el cual se modifica el Decreto 2950 de agosto 29 de 2005	Establece las clausulas que debe contener el contrato de estabilidad jurídica
Resolucion 4240 de 2000	Direccion de Impuestos y Aduanas nacionales	Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.	Modifica la legislación aduanera colombiana, que para efectos de su aplicación, se hace necesario desarrollar y precisar algunos de los procedimientos, trámites, requisitos y términos establecidos en el citado decreto
Resolución 285 del 19 de diciembre de 2007	Unidad administrativa especial de informacion y analisis financiero (UIAF)	Por la cual se impone a los depósitos públicos y privados; sociedades de intermediación aduanera; sociedades portuarias; usuarios de zona franca; empresas transportadoras; agentes de carga internacional; usuarios aduaneros permanentes y usuarios altamente exportadores, la obligación de reportar de manera directa a la Unidad de Información y Análisis Financiero	Obliga a las zonas francas del pais a reportarse ante la UIAF para cerciorarse que no haya actividad delictiva relacionada con el manejo del dinero de la zona franca
Resolución 5532 del 24 de junio de 2008	Direccion general de impuestos y aduanas nacionales	“Por la cual se modifica parcialmente y se adiciona la Resolución 4240 de 2000.”	Autorización, calificación y reconocimiento de los usuarios de zonas francas.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

2.3. Marco conceptual

2.3.1. Referentes:

2.3.1.1. Plataforma Logística: El Consorci de Barcelona Zona Franca BZ. Barcelona, España.

La Plataforma Logística BZ se ubica en la ciudad de Barcelona, en el área industrial más grande y dinámica de España y es la principal plataforma logística del Mediterráneo. Debido a su ubicación geográfica, Barcelona es la puerta de entrada al Sur de Europa y por lo tanto es el puente para acceder a los mercados del Norte de África y de América latina. Dispone de diversas variables de conexión, no solo dentro de la ciudad, sino a nivel nacional e internacional. Se ubica cerca a uno de los principales puertos marítimos del Mediterráneo con una distancia de referencia de 600 metros, a 7.7 kms de la Estación de tren de alta velocidad teniendo en cuenta que Barcelona Sants es la principal estación de tren de pasajeros de Barcelona. También se ubica a una distancia de 9 kms de la terminal de carga y a 11 kms de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Prat, consolidado como un enlace estratégico de referencia del espacio aéreo Euromediterráneo.

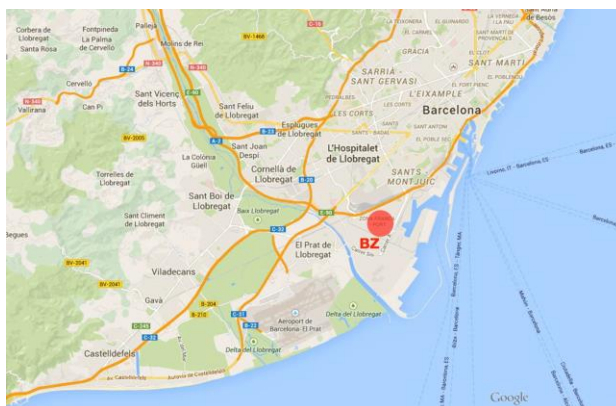


Figura 7. Ubicación Zona Franca Barcelona. Fuente: Plataforma Logística BZ.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

El proyecto BZ se ha desarrollado con el objetivo de promover la construcción de hasta 212.000 m² de almacenamiento en naves logísticas de última generación para alquilar a operadores logísticos y usuarios finales, en una parcela de 342.000 m². Los principales parámetros urbanísticos para BZ son: Superficie total de suelo: 342.000 m², ocupación máxima de naves en planta: 212.000 m², altura máxima edificaciones: 24,24 m, calificación urbanística/Usos permitidos: 22a, industria, logística. La mayoría de las obras de urbanización ya han finalizado.



Figura 8. Áreas de implantación Zona Franca. Fuente: Plataforma Logística BZ

Para desarrollar este proyecto se creó el Consorci de la Zona Franca, una institución formada por el Gobierno de España y el Ayuntamiento de Barcelona, la cual ofrece a inversores nacionales e internacionales la oportunidad de invertir en esta superficie de 342.000 m² para el desarrollo y la promoción de una nueva plataforma logística en la ciudad de Barcelona. El Consorci arrendará el suelo a través de un proceso de licitación pública en una concesión a largo plazo a cambio de una renta anual. El inversor será el responsable de desarrollar y gestionar la plataforma directamente.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

2.3.1.2. Zona Franca Tocancipá. Tocancipá, Cundinamarca.

La Zona Franca de Tocancipá es una zona franca permanente de 387.000 m² localizada en el municipio Tocancipá, capital industrial de Cundinamarca y uno de los principales ejes de desconcentración económica de Bogotá. Fue declarada Zona Franca Permanente por la DIAN mediante resolución número 0006045 del 8 de junio de 2009, cuenta con los beneficios del régimen de Zonas Francas y permite el desarrollo de nuevos proyectos de inversión para empresas del sector industrial de bajo, mediano y alto impacto ambiental, de servicios y comerciales, en espacios adaptados a sus necesidades, bajo parámetros de responsabilidad social y ambiental.



Figura 9. Ubicación Zona Franca Tocancipá. Fuente: Revista Portafolio

Los beneficios tributarios que está ofreciendo esta zona, además de su cercanía con la Capital del país y los extensos terrenos que aún quedan por ocupar, están impulsando a esta zona de la Sabana de Bogotá como el próximo gran polo empresarial e industrial del país, según una investigación de la Cámara de Comercio de Bogotá. Y ese valor agregado es mayor teniendo en

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

cuenta que las empresas que se instalen Tocancipá, así como sucede en Siberia, Cota o Briceño, no deben rendir cuentas de servicios al Distrito sino a la Alcaldía del municipio.



Figura 10. Diseño Zona Franca de Tocancipá. Fuente: Zona Franca Tocancipá - Sitio Oficial. <http://www.zonafrancatocancipa.com/>

En cuanto a la oferta inmobiliaria, la Zona Franca de Tocancipá cuenta con diversas soluciones para las empresas, adaptadas a según sus necesidades y requerimientos: Lotes urbanizados desde 900 m², bodegas desde 600 m², construcción de bodegas y naves industriales adaptadas a las necesidades del tipo de negocio. La zona franca cuenta con un índice de ocupación del 63% sobre área bruta.

2.3.1.3. El eco-parque industrial de Torrent Estadella. Barcelona, España.

Esta fábrica urbana es un área industrial central e hiperconectada, ubicada en la ciudad de Barcelona en la futura estación de tren de alta velocidad. Las barreras que aislaban Torrent

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Estadella de la ciudad, las vías del tren y el río, se están convirtiendo en grandes parques metropolitanos, permitiendo así la reconexión con los barrios de su entorno. Conectándolo mediante rampa verdes y ejes urbanos, así formando un orden urbano del llano de Barcelona y convirtiendo esas ramblas en recolectores del agua pluvial para el riego de otros usos.



Figura 11. Localización del Ecoparque industrial de Torrent Estadella, Barcelona. Fuente: Sitio web Achdaily. <http://www.archdaily.co/co>

Por otro lado, propone unir el significado de la palabra “fabrica” dando así la aparición de una industria urbana compatible con los demás usos de la ciudad. Muchas de estas nuevas manufacturas son industrias verdes que desempeñan actividades de la Economía Verde, cuyo desarrollo, pueden revitalizar la industria urbana, convirtiendo las zonas industriales ámbito de la propuesta en el Eco-Parque Industrial de Torrent Estadella.

El objetivo es generar nuevos tipos de manufactura urbana reconectándola con los barrios vecinos mediante ramblas verdes que recuperan el antiguo sistema de “rieles”, el desarrollo de

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

una nueva clave urbanística que permita la aparición de nuevas tipologías de edificios industriales en altura más compactos y urbanos, y, por otro lado, estrategias de gestión, gobernanza y promoción industrial para facilitar la relación entre los clientes y ciudadanos y las industrias locales.



Figura 12. La nueva fábrica urbana: el eco-parque industrial de Torrent Estadella, Barcelona. Fuente: Sitio web Archdaily <http://www.archdaily.co/co>

La zona industrial de Torrent Estadella, una de las últimas reservas de suelo industrial dentro de la ciudad, plantea el siguiente interrogante: ¿es posible dar un futuro a la industria en el corazón de la ciudad central?

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

2.3.2. Literatura:

2.3.2.1. El nuevo escenario para las zonas francas y los países en desarrollo

Las zonas francas industriales han sido utilizadas tradicionalmente por empresas para mejorar la eficiencia de sus cadenas y de producción. Por ello, los países en vías de desarrollo suelen entrar en cadenas haciendo ensambles que requieren mano de obra poco calificada, utilizando para ello las zonas francas industriales, teniendo la posibilidad de ir incrementando sus rentas o hacer presiones competitivas, sin embargo, es necesario complementar con una actividad política industrial, y una estrategia de desarrollo de la competitividad. Así mismo los factores de competitividad se suelen concentrar en unos determinados lugares y las economías de aglomeración son cruciales para la competitividad.

Por otro lado, los cambios en el escenario internacional hacen necesaria una nueva aproximación a esta realidad, así el nuevo marco repara el comercio y los procesos de integración regional. La mejora de los resultados depende en buena medida de la política aplicada por cada país. En los casos más exitosos las zonas francas industriales han constituido una parte más de una estrategia más completa donde se recogen medidas estructurales como, por ejemplo: políticas educativas, selección de campeones, proteccionismo selectivo, etc.

En conclusión lo que se busca es por una parte estudiar las estrategias de localización de las transnacionales y los límites que se presentan la utilización de zonas francas industriales como una estrategia de desarrollo para los diferentes países del sur , de la misma manera se evalúa y se trabaja sobre las consecuencias que las zonas francas industriales podrían llegar a tener en los cambios en el curso del marco regulador y los intercambios comerciales multilaterales frente a la Organización Municipal del Comercio (OMC).

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

2.3.2.2. ¿Hacia dónde va la Sabana de Bogotá? modernización, ambiente, conflicto y sociedad. Universidad Nacional de Colombia.

El efecto rebosamiento de Bogotá, propio de centros urbanos donde su población sobrepasa sus bordes o límites, se expresa en primer lugar, en el comportamiento de sectores de la clase media alta y alta que buscan vivir fuera de la capital, y escapar al aumento constante de aglomeración generado a partir de las externalidades negativas causadas por la congestión e incomodidad de la gran ciudad, para buscar exclusividad, descanso distinguido y residencial campestre. Todo ello, posibilitado por niveles de ingreso suficientes para invertir en finchas dormitorio o barrios jardín y disponer de autos para transportar la familia diariamente a la capital, o desde está a la residencia de fines de semana en la Sabana. Esta forma distinguida de sub-urbanización, no está exenta de intenciones especulativas, avaladas por el proceso generalizado de urbanización objetiva y subjetiva en la región (Universidad Nacional de Colombia, 1992). No obstante, este proceso es especialmente selectivo, concentrándose en municipios como Chía, La Calera, Cota, Tabio, Tenjo, Subachoque y Guasca.

En segundo lugar, el “rebosamiento” de la ciudad capital se produce, no solamente por la búsqueda de exclusividad, sino de vivienda económica por parte de los sectores populares que carecen de ella. Dados los altos costos de la tierra en Bogotá, la población de bajos ingresos ha encontrado alternativa en la ampliación de asentamientos periféricos preexistentes, como es el caso de la mayoría de municipios periféricos de Bogotá, municipios que configuran urbanizaciones y sub-urbanizaciones precarias donde se generan graves problemas, pero el mismo tiempo se desarrolla una asombrosa dinámica, económica del comercio y la construcción informal y aun formal.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Otras expresiones del “rebosamiento” de Bogotá, que constituyen formas de sub-urbanización son los corredores industriales que crecen constantemente a lo largo de los ejes viales que desembocan en la capital, los corredores recreativos y turísticos, la apropiación de amplios espacios para colegios y universidades fuera del actual perímetro de la capital, la apropiación de tierras por parte de empresas urbanizaciones, de agricultura o de ganadería. La sub-urbanización que surge de la configuración de los corredores industriales desarrollados en los municipios cercanos a Santa Fe de Bogotá, tiende a crecer en las últimas décadas al recibir un incremento proporcional de nuevas industrias mayor del que se presenta en la Capital (Universidad Nacional de Colombia, 1992), esto podría ser un indicativo de la búsqueda, por parte de la industria, de nuevos espacios para sus plantas en áreas menos congestionadas, con menor costo de la tierra y mayores posibilidades de ampliación de las plantas.

Así, las economías de aglomeración que anteriormente atraían a las industrias, dan muestras parciales de convertirse en des-economías, refiriéndose al término “des-economía” como el concepto opuesto en la economía de escala, en donde los costos bajan a medida que se produce más. Este fenómeno afecta por lo menos para cierto tipo de inversiones industriales, originando una forma de sub-urbanización productiva, de importante y contradictorio impacto económico social y ambiental para los municipios de la Sabana.

2.3.2.3. La imagen de la Ciudad – Kevin Lynch

En el siguiente texto se habla del libro la Imagen de la Ciudad de Kevin Lynch, en donde él explica cómo trata de captar la ciudad basándose en el estudio de tres ciudades de Estados

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Unidos. El entiende la ciudad de una forma diferente y logra definir cada parte de la ciudad, teniendo en cuenta que el usuario no solo es un espectador de su entorno, sino que también contribuye al mejoramiento del mismo.

Para desarrollar este libro Kevin Lynch investigó tres ciudades de Estados Unidos (Boston, Jersey City y Los Ángeles), para lo cual se basó en una investigación elaborada a través de encuestas e ilustraciones. El resultado de dicha investigación lo llevo a separar los elementos esenciales ya que al hacer esto podía captar la imagen de una ciudad mediante el estudio de sus habitantes en el espacio.

En su libro nos habla también de la imagen del medio ambiente en el que nosotros no somos solamente espectadores, sino que establecemos vínculos con partes de la ciudad y su imagen. Nuestra percepción del medio ambiente no es continua, sino parcial y fragmentaria. Casi todos los sentidos entran en acción y la imagen es realmente una combinación de todos ellos. A medida que se desarrolla la lectura explica que la legibilidad de la ciudad es una cualidad específica y hace que distintos sitios que sobresalen más que otros sean fácilmente identificables y se agrupan fácilmente en una pauta que fácilmente se puede reconocer.

Además de todo lo anterior Lynch en base al estudio de las 3 ciudades, dio como resultado cinco elementos fundamentales los cuales desarrollo en su libro, tales como:

- **Sendas:** Son los medios más poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto. Las líneas claves deben tener una u otra cualidad singular que la distinga de los canales circundantes. Los observadores parecen dotar a una senda con sentido de señalamiento o de dirección irreversible, e identifican una calle con el destino hacia el que se dirigen.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

- Bordes: Los bordes son aquellos elementos lineales que no son considerados sendas; son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes. Obran como referencias laterales. Los bordes que parecen más fuertes son aquellos que no solo son visualmente prominentes, sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal.
- Barrios o distritos: Estos son zonas de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre grandes medianas y con características similares que el espectador identifica debido a elementos como textura, espacio, forma, detalles, símbolos, tipo constructivo, uso, actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía, etc.
- Los barrios o distritos son las zonas urbanas relativamente grandes en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter en común. Se los puede reconocer desde el interior y de vez en cuando se los puede emplear como referencia exterior cuando una persona va hacia ellos.
- Nodos: Los nodos son focos estratégicos en donde puede entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica. Básicamente, los nodos son los puntos conceptuales de sujeción en nuestras ciudades. La esencia de este tipo de elemento es que constituya un lugar nítido e inolvidable, que no pueda confundirse con ningún otro.
- Mojones, mojoneras o hitos: Los mojones son puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos simples que en escala pueden variar considerablemente.

3. Marco proyectual

3.1. Diagnostico

En la búsqueda de un conocimiento del territorio a profundidad y con el fin de identificar su vocación, se realizaron algunos análisis a diferentes escalas de las características del territorio según distintos aspectos como lo son: geografía, paisaje, morfología, arquitectura, infraestructura, sociedad, entre otros. A partir de las conclusiones de estos análisis se pretende potencializar el planteamiento del proyecto como respuesta a las problemáticas actuales del territorio.

3.1.1. Geografía

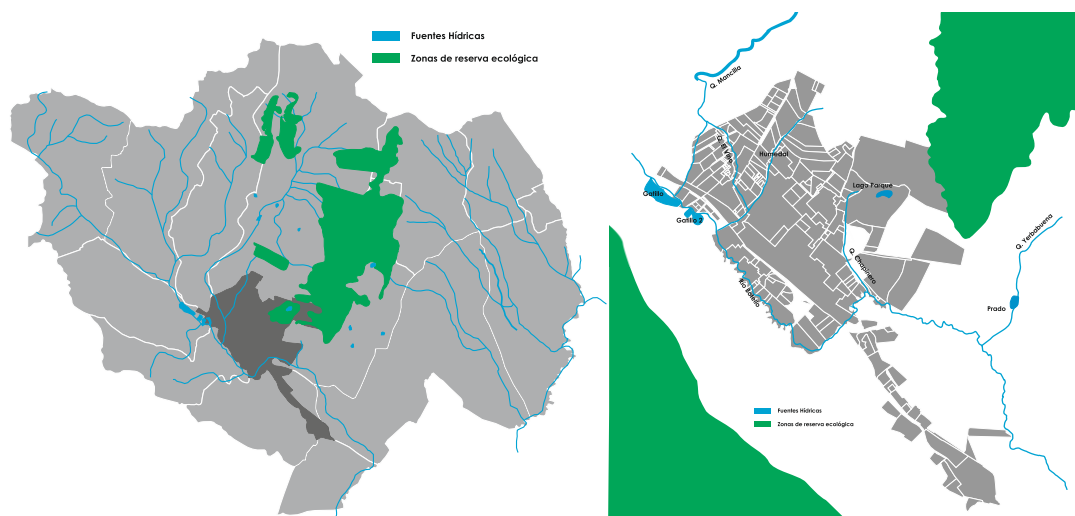


Figura 13. Plano Sistema Ecológico Principal Facatativá según escala. Fuente: Elaborado por el autor.

El Municipio de Facatativá, se encuentra ubicado geográficamente en el extremo occidental de la Sabana de Bogotá D.C. a 36 Km de la ciudad capital, cerrándose en dos ramificaciones de la cordillera Oriental, constituidas por los cerros de "Aserraderos" y "Santa

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Elena", de los cuales uno sigue la dirección de Occidente Sur, formando el cerro de Manjuy y el otro de Occidente-Oriente formando los cerros de Churrasi , Piedrecitas y Mancilla, para terminar en el punto de la vuelta del cerro, en el camino que conduce a Subachoque.

Debido a su ubicación geográfica el municipio se ubica en un área rica en zonas de reserva ecológica que cubre un estimado del 20% del municipio. Con respecto a las fuentes hídricas, se puede apreciar que la mayor cantidad de estos recursos se encuentran en las veredas, es decir, en el área rural de Facatativá.

3.1.2. Paisaje



Figura 14. El contraste del paisaje de Facatativá. Fuente: Elaborado por el autor.

Facatativá es denominada "CERCADO FUERTE AL FINAL DE LA LLANURA" por ser inicio y fin de la Sabana de Bogotá por el costado Occidental, tiene esta característica debido a que sus cerros han demarcado la altiplanicie y el Valle del Magdalena, en su momento límite del territorio Muisca. El municipio se ha caracterizado por conservar diversas edificaciones coloniales como las ubicadas en el centro histórico, los dos caminos reales de pueblo viejo, la Iglesia que está en la plaza principal y la alcaldía municipal, entre otras. Además, cuenta con uno de los sitios turísticos más visitados de Cundinamarca, Las Piedras del Tunjo y la Cueva de la Cañada.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

La plaza principal del municipio aún conserva su carácter histórico y a partir de su imponente jerarquía es considerado como un hito principal para los pobladores. También se puede observar en el municipio que en sus zonas periféricas hay una tendencia en el uso industrias generando así un alto impacto en el paisaje del municipio, empresas que generan un contraste con las grandes zonas verdes, creando un paisaje específico, el cual es percibido por los habitantes de Facatativá.

3.1.3. Morfología

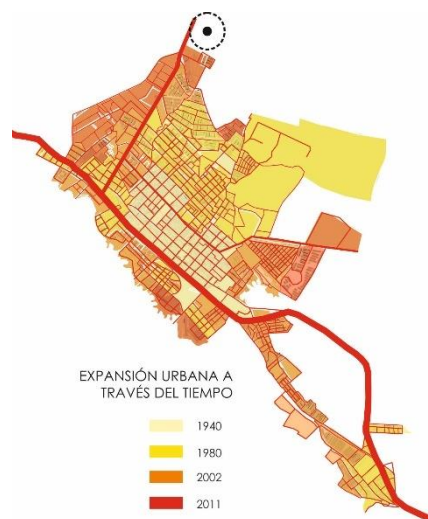


Figura 15. Plano expansión urbana a través del tiempo. Fuente: Elaborado por el autor

El área urbanizada muestra una disposición en la forma de cuadrícula en el centro de la ciudad e irregularidad hacia la periferia. La vía nacional que comunica a Bogotá con Medellín y la costa atlántica la atraviesa, favoreciendo la disposición lineal en los extremos de la ciudad.

Por otro lado, la delimitación de suelos de expansión urbana responde a un proceso controlado en el que el incremento de suelo destinado a la urbanización, limitado por las restricciones de ocupación de suelos de alto valor para el uso agropecuario. Ha generado una

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

tendencia a la densificación cada vez mayor. En el sentido se encuentra relación con las políticas que orientan el desarrollo urbano desde el gobierno nacional.

3.1.4. Llenos y vacíos:



Figura 16. Plano de llenos y vacíos a escala urbana. Fuente: Elaborado por el autor.

El crecimiento urbano de Facatativá muestra tendencia a la densificación del espacio público. A partir del análisis de llenos y vacíos a escala urbana se puede evidenciar una gran densidad en el centro urbano que se va disminuyendo hacia la periferia del área urbana.

El incremento. Equivale al 38.3% es superior al promedio nacional de 22.8% para el mismo periodo. El municipio se caracteriza también por el grado de urbanización, dado que el 89% de la población se concentra en la zona urbana, y por el grado de densidad de la población urbana, calculado en 195 habitantes por hectárea.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.1.5. Arquitectura



Figura 17. Usos del suelo en el municipio. Fuente: Elaborado por el autor.

Según información obtenida del Diagnóstico del POT del Municipio, los principales usos del suelo se clasifican en tierras ocupadas en: agricultura, floricultura y en pastos, principalmente. A escala regional se puede evidenciar una gran tendencia del municipio hacia el uso del suelo rural. Este uso enmarcado en el desarrollo de la agricultura, floricultura y en pastos, principalmente. A escala urbana se puede apreciar una densificación en la vivienda, una buena distribución en el área urbana tanto de los equipamientos como de las zonas de espacio público. Se evidencia además, una tendencia en la ubicación de la industria hacia la periferia del área urbana.

3.1.5.1. Equipamientos:

Los equipamientos son los conjuntos de espacios y edificios destinados a proveer a los ciudadanos servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo y bienestar social y prestar apoyo funcional a la administración pública, además según el P.O.T. de

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Facatativá “son los que definen el ordenamiento de cada uno de los servicios dotacionales, a través de estándares urbanísticos e indicadores que permitan una programación efectiva de los requerimientos del suelo y unidades del servicio necesarias para atender las diferentes escalas urbanas”.



Figura 18. Plano de equipamientos en el área urbana. Fuente: Elaborado por el autor.

El Municipio cuenta con siete universidades, cuenta con un hospital y dos clínicas de segundo nivel, cuenta con siete equipamientos de culto religioso y cuenta con una plaza de mercado de escala local. Según esto, en el área urbana del municipio se presenta una cobertura de equipamientos aparentemente eficiente, ya que según las cifras expuestas estas alcanzan la cobertura en el área urbana. Pero se evidencia una distribución desorganizada de estos equipamientos, los cuales se concentran más en unas zonas que en otras.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.1.5.2. *Nodos e hitos:*



Figura 19. Plano de nodos e hitos a escala urbana. Fuente: Elaborado por el autor.

Debido a su ubicación geográfica se permite apreciar que en el municipio existen nodos, los cuales surgen a partir de las vías que conectan a Facatativá con los municipios que lo rodean y con Bogotá. Con respecto a los hitos, en el centro urbano de Facatativá se puede apreciar una diversidad de estos, los cuales son lugares o puntos de referencia para el municipio, que en su mayoría son espacios de integración para la población, como parques, entre otros.

3.1.6. Infraestructura

3.1.6.1. *Estructura vial:*

El municipio de Facatativá cumple en la región una función articuladora a nivel regional, nacional, e internacional, puesto que geográficamente se ubica en un corredor que permite la relación de las ciudades.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

A escala urbana se pueden apreciar dos vías principales que se establecen como ejes y cumplen la función de articular el municipio. Esto infiere en la forma de desarrollo de la zona urbana del municipio.



Figura 20. Plano estructura vial a escala urbana. Fuente: Elaborado por el autor.

El sistema vial de Facatativá está constituido en concordancia con la estructura determinada en los artículos 87 a 99 descritas en los planos U7 y U8 de la planimetría y cartografía P.O.T., los cuales establecen una nueva clasificación vial que contempla secciones flexibles para cada tipo de vía, relacionadas más con las características urbanísticas, técnicas y operacionales a definir en el momento del diseño específico, que con rígidos criterios que desconocen las necesidades reales del transporte y de la vialidad como soporte del espacio público peatonal de nuestro municipio. Esta nueva clasificación vial contempla las vías regionales, las vías principales de conexión urbana, las vías zonales y locales, las cuales

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

presentan variaciones que dependen de su localización en sectores urbanos, tipos de conexión y tratamiento.

3.1.6.2. Conectividad:

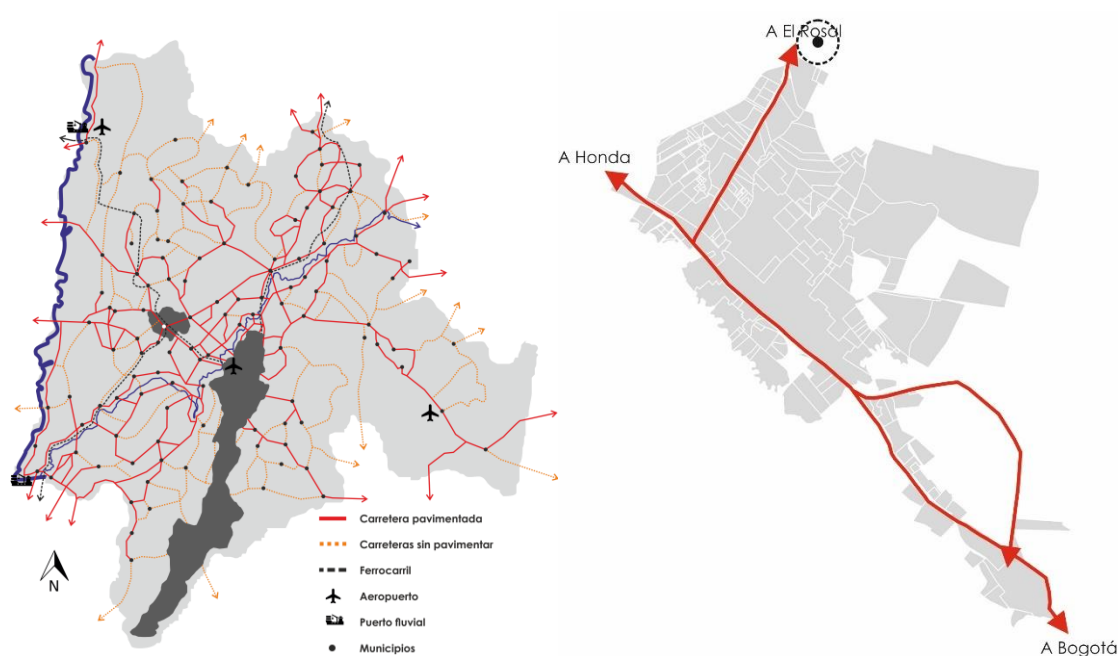


Figura 21. Planos de conectividad regional y urbana del municipio. Fuente: Elaborado por el autor.

Se puede apreciar que el municipio está ubicado estratégicamente sobre uno de los corredores más importantes de conexión con la Capital del país. El corredor de la Calle 13 comunica con las dos principales ciudades de Colombia, las cuales son Bogotá y Medellín generando uno de los principales accesos de transporte de carga para la Capital.

A escala urbana se puede evidenciar dos alternativas de acceso a Bogotá teniendo en cuenta la ubicación estratégica del proyecto, por un lado se puede acceder a Bogotá por la Calle 13, y por el otro lado se accede a Bogotá por la Calle 80.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.1.6.3. Movilidad:



Figura 22. Esquema de movilidad a escala urbana. Fuente: Elaborado por el autor

Para el municipio la movilidad es un aspecto fundamental teniendo en cuenta el sustento de la población, esto influye en la diversidad que hay de transporte en el municipio. Según el Ministerio de Transporte, Cundinamarca tiene el mayor número de empresas de transporte público con una cifra de 645 empresas en el año 2008. Además de esto, la demanda de viajes por número de pasajeros en Facatativá es de aproximadamente 122.320 viajes en el año.

Lo anterior corresponde a que Facatativá presenta una dinámica metropolitana basada en la concentración en las periferias; es decir, se relaciona directamente sobre el sistema urbano exterior en el cual hay ciudades y/o municipios, los cuales son alcanzados por el actual crecimiento metropolitano. Es por ello que buena parte de los habitantes depende para sus

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

actividades de la ciudad de Bogotá, generando un movimiento pendular diario hacia Bogotá, calculado en 21.157 habitantes. (Muñoz, 2007).

3.1.6.4. *Espacio público:*

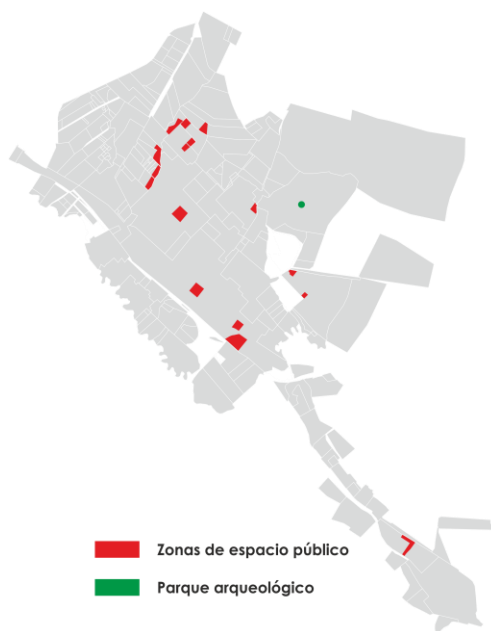


Figura 23. Plano de espacio público a escala urbana. Fuente: Elaborado por el autor.

El municipio de Facatativá en materia de espacio público según el POT dispone de 68,74 hectáreas, divididas de la siguiente manera: Parque Arqueológico Las Piedras del Tunjo (29,33), 39 Canchas múltiples (3,71), 3 Parques Urbanos (15,78), 53 Parques Recreativos (8,91) y otros espacios (10,98). Teniendo en cuenta que el municipio cuenta con 124.779 habitantes, el índice de espacio público es de 6,48m² por habitante. Esto quiere decir que actualmente hay un déficit del 58% en espacio público para los habitantes.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

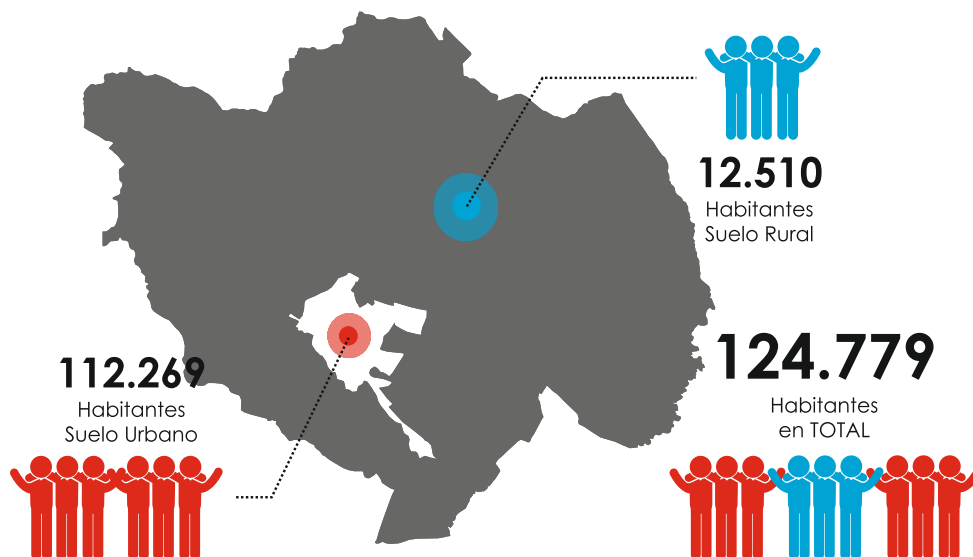
3.1.7. Sociedad

Figura 24. Número de habitantes en el municipio. Fuente: Elaborado por el autor.

Examinando las Estadísticas de Cundinamarca, el departamento tiene una extensión total de 22.554,13 km² y una población rural de 876.044 habitantes, una población urbana de 1.803.997 habitantes, para una población total de 2.680.041 habitantes, mientras que Facatativá tiene una extensión total de 159,69 km² y una población rural de 12.510 habitantes, una población urbana de 112.269 habitantes, para una población total de 124.779 habitantes.

3.1.7.1. Densidad poblacional:

Con respecto a la densidad poblacional, en el departamento hay 112,28 habitantes por cada kilómetro cuadrado (km²) de superficie. Por municipios, los más densamente poblados son Soacha (2.696,39 hab. por km²), Chía (1.586,11 hab. por km²), Cajicá (1.091,85 hab. por km²), Funza (1.032,98 hab. por km²) y Girardot (822,29 hab. por km²). Los menos densamente poblados son Medina (8,31 hab. por km²), Gutiérrez (8,77 hab. por km²), Paratebuena (9,13 hab.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

por km²), Cabrera (10,30 hab. por km²) y Jerusalén (12,25 hab. por km²) (Gobernacion de Cundinamarca, 2013). A partir de estas cifras se evidencia que el municipio de Facatativá tiene una densidad poblacional promedio a comparación con el resto de municipios del departamento, la cual corresponde a 781,38 hab. por km².

3.1.7.2. Crecimiento poblacional:

Por otro lado, el municipio presenta una tasa de crecimiento poblacional promedio en el departamento correspondiente al 1,90%, se llega a esta conclusión ya que las mayores tasas de crecimiento poblacional, respecto a 2012, se presentaron en Sesquilé (3,49%), Gachancipá (2,71%), Tocancipá (2,72%), Mosquera (2,58%) y Nilo (2,56%) (Gobernacion de Cundinamarca, 2013). Pero a pesar de tener un crecimiento promedio a nivel departamental, el municipio supera la tasa de crecimiento nacional que según el Banco Mundial es de 1,3%.

3.1.7.3. Pobreza:

El umbral que se utiliza como línea de pobreza se define como el costo de una canasta de bienes y servicios que garantiza unas condiciones de vida mínimas para una persona. Establecer ese umbral varía de lo que se considera que debe contener esa canasta de bienes. Para el caso de Cundinamarca, en 2013 el DANE estableció que la línea de pobreza estaba alrededor de \$197.041 (mensuales per cápita). Es decir, una persona se consideraba pobre si su ingreso mensual era inferior a este valor.

A partir de lo anterior, la pobreza en Cundinamarca, a 2013, abarcó al 18,9% de la población del departamento, o en otras palabras, 18,9% de los cundinamarqueses vivían en

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

estado de pobreza debido a que recibieron un ingreso por debajo del calculado como línea de pobreza. Comparando temporalmente, se puede ver que esa proporción disminuyó respecto a 2012, cuando se ubicó en 23,3%. Por departamentos, Cundinamarca presenta niveles de pobreza inferiores a la mayor parte de departamentos de Colombia, con excepción de lo registrado en Bogotá D. C (10,2%). A nivel nacional, la pobreza pasó de 32,7% en 2012 a 30,6% en 2013, cifras superiores a las del departamento. (Gobernacion de Cundinamarca, 2013)

3.1.7.4. Salud:

La infraestructura hospitalaria en el departamento de Cundinamarca en 2012 contaba con 53 hospitales, 59 centros de salud y 97 puestos de salud, infraestructura que se encuentra ubicada en todo el territorio departamental y que se ha dividido en cuatro grandes redes que abarcan los 116 municipios. La Red Occidente cubre 31 municipios, principalmente de las provincias de Bajo Magdalena, Gualivá, Magdalena Centro, Sabana Occidente y parte de Tequendama. Cuenta con aproximadamente el 31% de la infraestructura hospitalaria del departamento, esto es: 14 hospitales, 22 centros de salud y 29 puestos de salud.

El municipio de Facatativa cuenta con tres establecimientos de atención hospitalaria de segundo nivel de atención: ESE Hospital San Rafael, Clínica Corvesalud, Clínica Sabana de Occidente y Clínica santa Ana Ltda. Dentro de las Instituciones Prestadoras de Salud (IPS), cuenta con las siguientes instituciones: Saludcoop, CAS CAFAM, Nueva EPS Clínica Chía, Médicos Asociados, Salud Total, Sisalud Compensar, Consultorio Médico Dr. Wiston Hernández, Corvesalud, Clínica CEDIMED, Liga de lucha contra el cáncer, Centro Médico naturista Los Olivos, Los testigos de Jehová. (Secretaría de Salud Facatativá, 2012)

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.2. Estrategias proyectuales**3.2.1. Mejoramiento de la conectividad**

Permitir la integración del área de intervención con el área urbana y con la región mediante el fortalecimiento de sus sistemas generales (red vial, peatonal, de transporte y de servicios). Para ello se pretende integrar el sistema de transporte municipal con el sistema de transporte regional a mediano plazo, mediante la implementación de un sistema de transporte intermodal complementario al sistema de transporte intermunicipal. Además, se optará por la recuperación de la vía férrea y sus áreas aledañas mediante una eficaz rehabilitación y conservación en conjunto con FERROVIAS o la entidad que la represente.



Figura 25. Esquema conectividad Facatativá en el municipio. Fuente: Elaborado por el autor.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.2.2. Consolidación de un nodo de desarrollo

Teniendo en cuenta que el modelo de ordenamiento territorial (M.O.T.) de Cundinamarca, el municipio de Facatativá se caracteriza por ser de alto rango frente a los demás municipios, mediante este proyecto se incentivará la localización y desarrollo de una zona industrial con usos complementarios, que realcen la vocación del municipio como polo regional de desarrollo. Esto con el fin de contribuir en la planificación de la Región a futuro, y que no solamente cada municipio por su lado se esté definiendo.



Figura 26. Esquema articulación del nodo de desarrollo. Fuente: Elaborado por el autor.

Por lo tanto, este proyecto busca conformar en la salida nororiente del municipio, un polo en el que se centraliza el almacenamiento y comercialización de productos y las actividades relacionadas con el intercambio productivo desde los municipios cercanos a Facatativá y su relación con Bogotá. Este nodo creará oportunidades de empleo y creará un área especializada en servicios viales regionales, actividades empresariales e industriales y comerciales cualificadas. El corredor vial de la Autopista Medellín y el potencial que representa para el desarrollo del municipio, es el eje estructurador de esta Operación.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.2.3. Articulación urbana

Controlar y equilibrar el uso del suelo, contrarrestando la tendencia al cambio de actividad y a la dispersión de usos comerciales y de servicios urbanos sobre las áreas residenciales, mejorando las condiciones físicas de habitabilidad del sector residencial, mediante el fortalecimiento de la interacción entre este tejido y el sistema de espacio público. Además se pretende reforzar la conexión de esta zona de la ciudad con las demás áreas funcionales, complementando y mejorando el sistema vial y de transporte existente.

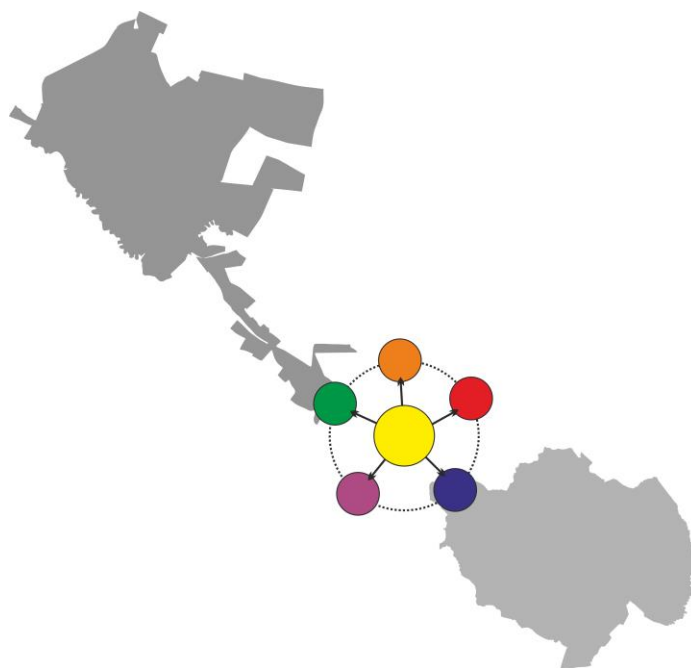


Figura 27. Esquema articulación urbana y rural. Fuente: Elaborado por el autor.

Se buscará mediante acciones de mejoramiento y consolidación, una mayor conectividad y permeabilidad del tejido existente y el propuesto, de manera que, como complemento a las actuaciones de la estructura vial, esta zona del municipio se constituya como una unidad funcional a nivel urbano y rural.

3.3. Desarrollo del proyecto

3.3.1. Urbanización barrio Cartagenita

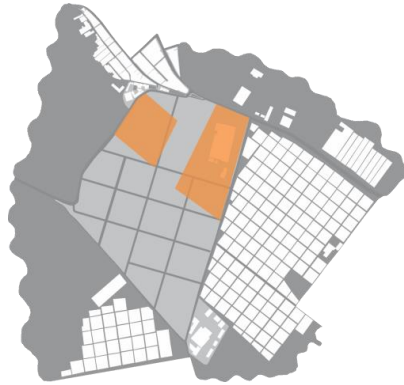


Figura 28. Ubicación área residencial. Fuente: Elaborado por el autor.

Esta urbanización consiste en un proyecto de vivienda en el área funcional Periferia Urbana, dentro del barrio Cartagenita, consta de 10,82 hectáreas. Lo que se busca en esta zona teniendo en cuenta el Plan de Ordenamiento Territorial, es realizar un mejoramiento integral en el sector para posteriormente consolidar esta zona como residencial con zonas delimitadas de comercio y servicios. Se busca intervenir esta zona para construir una urbanización la cual genere un estimado de 480 unidades de vivienda unifamiliar que re-estructuren esta zona del municipio, delimitar las zonas de uso exclusivo residencial y zonas limitadas de comercio y servicios, localizadas en ejes viales, manzanas comerciales o centro cívicos y comerciales, las cuales no podrán ocupar más del 30% del área bruta del sector normativo según el P.O.T.

Esto se realiza con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad y potencializar el mejoramiento integral del sector, además para delimitar y proponer las herramientas adecuadas para el crecimiento de estas áreas residenciales y su vinculación con la estructura urbana propuesta en este sector (Alcaldía de Facatativá, 2002).

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

3.3.2. Complejo deportivo Cartagena

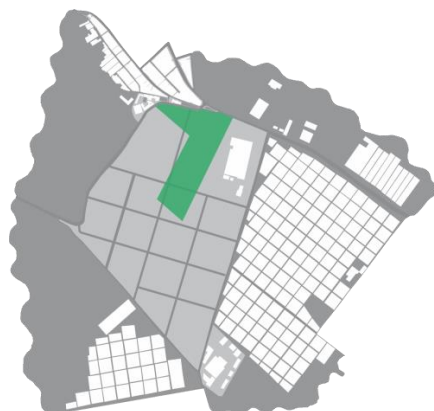


Figura 29. Ubicación área de recreación. Fuente: Elaborado por el autor.

El Complejo deportivo será un parque urbano en donde la recreación activa será la forma principal de uso público desarrollada de manera compatible con la conservación de elementos naturales y del paisaje. Este contará con un área de 18,86 hectáreas destinadas al deporte y la recreación. Se ubicará en el área funcional Puerta Urbana y el tratamiento que se le dará es desarrollar áreas recreativas y deportivas de conformidad con el artículo 31 A “Complejos Deportivos” del Plan de Ordenamiento Territorial (Alcaldía de Facatativá, 2002).

3.3.3. Zona Franca Agroindustrial

La Zona Franca Agroindustrial de Facatativá es un área geográfica delimitada ubicada en el área funcional Puerta Urbana, en donde se desarrollarán actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. Esto se hace con el objetivo de implementar un instrumento para la creación de empleo y para la captación de nuevas inversiones de capital, consolidar un polo de desarrollo en el municipio que promueva la competitividad en las regiones donde se

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

establezca, desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, bajo los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia, y buenas prácticas empresariales y además promover la generación de economías de escala simplificando los procedimientos del Comercio de Bienes y Servicios, para facilitar la venta de los productos.

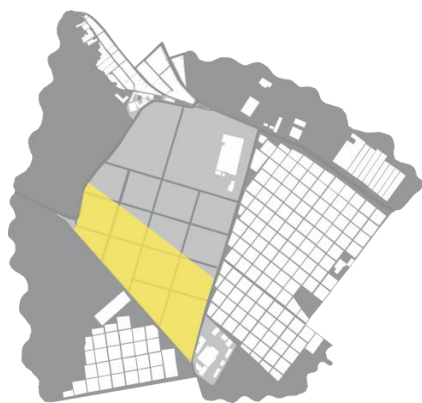


Figura 30. Ubicación área industrial. Fuente: Elaborado por el autor.

En cuanto al tema de financiación para el desarrollo de una zona franca debe haber una iniciativa del sector privado de inversión mixta, en la cual deben de participar las empresas interesadas para su beneficio y desarrollo siendo fuente de empleo permanente fortaleciendo al sector agropecuario nacional. En este caso queremos dar prioridad a las empresas posicionadas actualmente en el municipio, empresas que producen alimentos, cosméticos, joyas, jabones, refinería y concentrados para animales, algunas de estas son: Promasa, Arrocería de la Sabana, Jabonerías Unidas, Yanbal, Alpina, Indalpe, Inagro, localizadas en la zona urbana y las veredas Prado, Mancilla y La Tribuna. Además de esto se pretende dar un espacio especial dentro de la zona franca a las empresas de floricultura del municipio, teniendo en cuenta que los invernaderos y las floras del municipio son la principal fuente de empleo para los habitantes del municipio.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Teniendo en cuenta las instancias de ley pertinentes para la creación de Zona Franca Agroindustrial este tipo de Zona Franca debe cumplir los siguientes requisitos: Para su declaratoria se debe realizar una nueva inversión de mínimo US \$ 19.2 millones o generar mínimo 500 empleos directos o vinculados. Y para ello optamos por la generación de nuevos empleos para dar respuesta a una de las problemáticas actuales del municipio, la cual es el gran movimiento pendular diario de los habitantes de Facatativá hacia Bogotá por motivos de empleabilidad.

3.3.4. Terminal de Transporte Intermodal

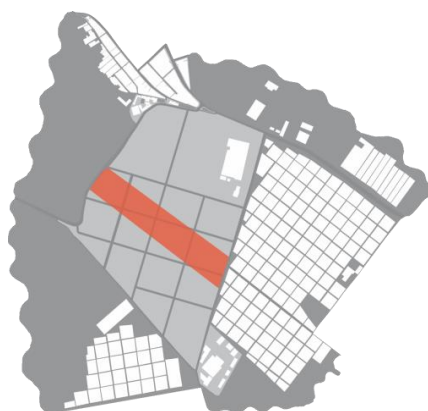


Figura 31. Ubicación área dotacional. Fuente: Elaborado por el autor.

La Terminal de Transporte Intermodal es un proyecto de la Alcaldía municipal, que propone la determinación de la localización exacta del Terminal de Transporte y definir su relación de funcionamiento con la infraestructura férrea existente y la localización exacta del Centro Urbano Mayorista que complemente las actividades propias de la Puerta Urbana, previo estudio de viabilidad técnica y económica del proyecto.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Este proyecto cuenta con un área de 20,25 hectáreas, dentro de las cuales se organizarán los cerca de 400 vehículos que transitan por el municipio, ya sea teniéndolo como punto de entrada o de salida. Contará con rampas, y una vez concretado todo el funcionamiento se hará la inversión para la terminal (Buitrago, 2013).

3.3.5. Suelo agropecuario intensivo

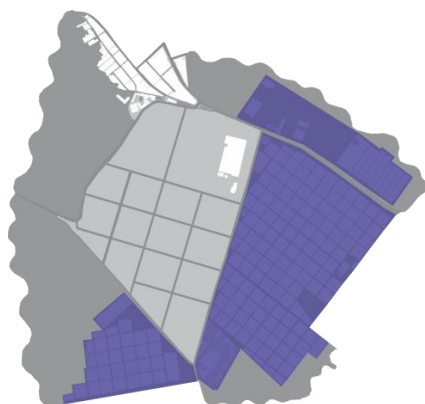


Figura 32. Ubicación área agrícola. Fuente: Elaborado por el autor.

Esta área consiste en un espacio delimitado del municipio a intervenir, debido a la necesidad de controlar el crecimiento de la población del municipio hacia las zonas periféricas del proyecto. Teniendo en cuenta que la floricultura será una de las principales fuentes de producción dentro de la Zona Franca Agroindustrial, se aprovechará un área de 115,08 hectáreas para consolidar esta zona según el P.O.T. como Suelo de Uso Agropecuario Intensivo que comprende los suelos de alta capacidad agrológica, en los cuales se puedan implantar sistemas de riego y drenaje caracterizados por relieve plano, sin erosión, suelos profundos y sin peligro de inundación. Suelos de planicie con pendiente menor del 15% (Alcaldía de Facatativá, 2002).

4. Conclusiones

La presente tesis tiene como objetivo reconocer el potencial económico, geográfico, y social de Facatativá para el planteamiento de un proyecto urbano estructurado por una Zona Franca con usos complementarios (vivienda, recreación e infraestructura). Este objetivo se logró principalmente para generar una alternativa económica para los habitantes del municipio debido que, a partir de las principales problemáticas de Facatativá, existe un fenómeno de dependencia económica hacia Bogotá. Para demostrar lo anterior, se realizó un análisis temporal de la evolución de las dinámicas de movilidad de los habitantes del municipio en relación con Bogotá. En primer lugar, se realizó un análisis empírico mediante percepción visual, donde en horas pico (entre 6:00am y 8:00am – 6:00pm y 9:00pm) hay un alto flujo de movilidad entre las vías que conectan al municipio con Bogotá, generando problemas para desplazarse eficazmente por estas vías.

Posteriormente se realizó un análisis con cifras en el cual se demostró que, de los 112.269 habitantes del municipio, diariamente unos 14.000 habitantes se desplazan diariamente hacia Bogotá. Dentro de este análisis se calculó cuanto le cuesta en promedio a un habitante del municipio desplazarse diariamente hacia Bogotá, esto con el fin de entender que no solamente es una problemática de movilidad pendular diaria, sino que también incide una problemática de orden económico. Por último, se descubrió una problemática en cuanto al índice de espacio público, ya que actualmente hay un déficit del metro cuadrado por habitante correspondiente al 58%, para lo cual fue necesario desarrollar un uso complementario en el proyecto, el cual respondiera a esta necesidad y contribuyera al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

A partir de este reconocimiento de la problemática del municipio de Facatativá surgen dos hipótesis que sirven como base para iniciar el proceso de argumentación del proyecto. Estas proponen que el déficit de plazas laborales, alternativas ocupacionales y políticas en el municipio de Facatativá, genera una gran dependencia económica con Bogotá; razón por la cual un alto número de habitantes se movilizan diariamente hacia la capital, causando problemáticas de orden económico y urbano. Por consiguiente, si este municipio amplía las plazas laborales a partir de proyectos estratégicos con oferta laboral, contribuiría en la disminución de la dependencia económica con Bogotá.

Por ello se estableció que, al desarrollar tres estrategias proyectuales articuladas a las principales problemáticas del municipio, se podría responder eficazmente a las mismas. La primera estrategia que se aplicó fue la consolidación de un nodo de desarrollo, ya que teniendo en cuenta que Facatativá es un municipio de alto rango frente a los demás municipios de la región, al realzar su vocación como polo regional de desarrollo, se ampliarán las oportunidades de empleo y se reducirá la dependencia económica con Bogotá y por lo tanto mediante esta estrategia se daría respuesta a la problemática de orden económico.

Para desarrollar esta estrategia se implementó un macro proyecto urbano en la entrada al área urbana del municipio de Facatativá, área denominada dentro del Plan de Ordenamiento Territorial “Área funcional Puerta Urbana”. La Zona Franca de Facatativá es una zona franca agroindustrial permanente de 36,4 ha, la cual cuenta con los beneficios del régimen de Zonas Francas a nivel nacional y permite el desarrollo de nuevos proyectos de inversión para empresas del sector industrial de bajo, mediano y alto impacto ambiental, de servicios y comerciales, en espacios adaptados a las necesidades de sus usuarios, pero bajo parámetros de responsabilidad social y ambiental. Esta zona franca cuenta con 146 bodegas, las cuales tienen un área superior a

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

800 m² con un índice de ocupación del 63% sobre área bruta. Al desarrollar este proyecto en el municipio se ofrecerían aproximadamente 1500 empleos principalmente para la población del municipio.

Por otro lado, en la búsqueda de lograr la consolidación de un nodo de desarrollo, además de la implementación de una zona franca en el municipio, se efectuaron 480 unidades de vivienda unifamiliar, como alternativa a las necesidades de los usuarios de la zona franca y pobladores del municipio. Cada unidad de vivienda tiene un área promedio de 150m², que en su totalidad representaría un área de 27,63 ha. También se desarrollaron 8 edificios de apartamentos en altura, los cuales representarían 256 apartamentos con un área de 80m² cada uno. Teniendo en cuenta lo anterior, se respondería a las necesidades de más de 700 familias con un núcleo familiar promedio de 5 habitantes por vivienda.

Fue necesario también desarrollar dentro del proyecto un área de 18,86 ha para la implementación de un parque municipal alrededor de las áreas de vivienda del proyecto, esto con el fin de reducir el déficit de espacio público del municipio anteriormente mencionado en este capítulo y aprovechar este espacio dentro del proyecto para generar un elemento importante en la traza urbana, teniendo en cuenta los potenciales beneficios ambientales, sociales y económicos que este puede producir y con ello mejorar la calidad de vida de los habitantes de Facatativá.

La segunda estrategia que se desarrolló consistió en generar una articulación urbana con el área rural del municipio, teniendo en cuenta que el uso del suelo contrarresta la tendencia del cambio de actividad y dispersión. Por ello para contribuir a la estrategia anterior que consistía en consolidar un polo de desarrollo fue necesario articular el área urbana con el área rural, ya que en el aspecto económico, mediante la producción agrícola del área rural junto con el asentamiento

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

de zonas industriales en esta área son las principales fuentes de economía para el municipio y la región.

Es por ello que se ubicó estratégicamente el proyecto en el límite del área urbana del municipio con el fin de generar esa conexión entre las dos áreas. En esta área se agruparan las principales industrias existentes en el municipio con el fin de generar una sola zona industrial las cuales obtendrán el beneficio de ubicarse en la zona franca desarrollada en el proyecto. Esto correspondería al sector secundario en la economía del municipio, la cual se encarga de agrupa la transformación de la materia prima proveniente del sector primario. Actualmente en el municipio esta actividad industrial está representada por empresas que producen alimentos, cosméticos, joyas, jabones, refinería y concentrados para animales, algunas de estas son: Arrocería de la Sabana, Raza, Yanbal, Alpina, Indalpe, Inagro y Alimentos Polar, entre otras.

Fue necesario también desarrollar dentro del proyecto un área de 18,86 ha para la implementación de un parque municipal alrededor de las áreas de vivienda del proyecto, esto con el fin de reducir el déficit de espacio público del municipio anteriormente mencionado en este capítulo y aprovechar este espacio dentro del proyecto para generar un elemento importante en la traza urbana, teniendo en cuenta los potenciales beneficios ambientales, sociales y económicos que este puede producir y con ello mejorar la calidad de vida de los habitantes de Facatativá.

La tercera estrategia implementada fue el mejoramiento de conectividad debido a que, al generar un polo de desarrollo dentro del municipio, es necesario el fortalecimiento del sistema de movilidad para permitir la articulación del municipio con el resto de la región. Para ello se pretende integrar el sistema de transporte municipal con el sistema de transporte regional,

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

mediante la implementación de un sistema de transporte intermodal complementario al sistema de transporte intermunicipal.

La terminal de transportes intermodal de Facatativá implementa la articulación entre diferentes modos de transporte con el fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de pasajeros para las personas que se movilizan en la región. Esta terminal cuenta con un área de 20,25 ha, dentro de las cuales se articula el actual sistema de transporte intermunicipal del municipio con el futuro sistema del tren ligero de pasajeros de la provincia de occidente, el cual termina en el municipio de Facatativá.

5. Bibliografía

Alcaldía de Facatativá. (2002). *Plan de Ordenamiento Territorial Facatativá*. Facatativá, Cundinamarca: Oficina Asesora de Planeación Municipal.

Alcaldía de Facatativá. (2012). *Información general: Alcaldía de Facatativá*. Recuperado el 16 de Febrero de 2015, de Sitio web de Alcaldía de Facatativá: http://www.facatativa-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml

Alcaldía de Facatativá. (4 de Julio de 2012). *Noticias: Alcaldía de Facatativá*. Recuperado el 19 de Febrero de 2016, de Sitio web de Alcaldía de Facatativá: <http://www.facatativa-cundinamarca.gov.co/noticias.shtml?apc=Cnxx-1-&x=2625593>

Buitrago, L. E. (18 de Junio de 2013). Facatativá tendrá nueva terminal de transporte que conectará con tren de cercanías. (C. Radio, Entrevistador)

Caicedo, H. (s.f de s.f de s.f). *Consultorio de comercio exterior: Universidad ICESI*. Recuperado el 19 de Febrero de 2016, de Sitio web de Universidad ICESI: <https://www.icesi.edu.co/icecomex/images/stories/pdfs/zonas%20francas%20icesi%2050809%20hc.pdf>

Congreso de la República de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997. Capítulo III. Planes de ordenamiento territorial. Artículo 9*. Recuperado el 19 de Marzo de 2016, de Sitio web de la Alcaldía de Bogotá: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=339>

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

Diario El Tiempo. (17 de Febrero de 2010). *Archivo: Bogotá se está convirtiendo en una ciudad dormitorio*. Recuperado el 19 de Febrero de 2016, de Sitio web de El Tiempo:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7238332>

García, N. (16 de Enero de 2015). Habitantes de Sabana de Occidente tendran que pagar peaje completo en Calle 13. (D. E. Espectador, Entrevistador)

Gobernacion de Cundinamarca. (2013). *Estadísticas de Cundinamarca: Gobernacion de Cundinamarca*. Recuperado el 18 de Mayo de 2016, de Sitio web de la Gobernación de Cundinamarca: <http://www.cundinamarca.gov.co/wps/wcm/connect/04aecefa-79d0-4a3c-be08-9440023c225a/TACO+estadisticas+cundinamarca+Publicaci%C3%B3n+WEB.compressed.pdf?MOD=AJPERES>

María, L. F. (17 de Febrero de 2010). Bogotá se está convirtiendo en una ciudad dormitorio. (D. E. Tiempo, Entrevistador)

Martínez, A. V. (2012). *Análisis de la expansión urbana del municipio de Facatativá desde las políticas de ordenamiento territorial en el periodo 2002-2011*. Bogotá: Perspectiva Geográfica.

Oficina de Sistemas de Información, a. y. (2012). *Estadísticas Básicas Provincia de Sabana Occidente*. Cundinamarca.

Secretaría de Salud Facatativá. (2012). *Plan de Salud Territorial Facatativa 2012-2016* .

Recuperado el 20 de Mayo de 2016, de Sitio web de Alcaldía de Facatativá:

<http://www.facatativa-cundinamarca.gov.co/apc-aa->

ZONA FRANCA EN FACATATIVA

files/32666261396530396563616434656231/plan-salud-territorial-facativaa-2012-2016_1.pdf

Universidad del Rosario. (Marzo de 2011). *Archivo: Plan de Competitividad de la Provincia de Sabana de Occidente*. Recuperado el 19 de Marzo de 2016, de Sitio web de la Universidad del Rosario: http://www.urosario.edu.co/urosario_files/c7/c75acb75-be29-49c8-8e50-f45bd4f96169.pdf

Universidad Nacional de Colombia. (1992). *¿Hacia donde va la Sabana de Bogotá? Modernización, ambiente, conflicto y sociedad*. SENA.