



Centro de Abastecimiento de Occidente

Adrián Mateo Ramírez Sánchez

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura Ciudad,
Colombia
2015

Centro de Abastecimiento de Occidente

Adrián Mateo Ramírez Sánchez

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de: Arquitecto

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

Contenido

	Pág.
Resumen	9
Introducción	10
CAPITULO 1	12
Problema	12
Pregunta	12
Hipótesis 1	12
Hipótesis 2	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos	13
Justificación	14
CAPITULO 2	15
Marco Teórico y Conceptual	15
Seguridad Alimentaria	15
Ciudad Región	18
Marco Normativo	22
Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos de Bogotá	23
Plan Nacional de Seguridad Alimentaria Compes 113 de 2008	23
Planes Parciales	25

<u>Marco Institucional</u>	33
<u>Protección del Agua</u>	35
<u>Corabastos en el pasado</u>	37
<u>CAPITULO 3</u>	40
<u>Estudio del territorio</u>	40
<u>Estructura ecológica principal</u>	31
<u>Estudio de Referentes</u>	36
<u>Corabastos Bogotá D.C</u>	36
<u>Paloquemao Bogotá D.C</u>	51
<u>Referente Internacional</u>	44
<u>CAPITULO 4</u>	47
<u>Estudio de usuario</u>	47
<u>Ruta de hipótesis</u>	48
<u>Matriz de Triangulación</u>	49
<u>¿La ubicación de los centros mayoristas genera obstáculos en la cadena de suministros en la ciudad de Bogotá?</u>	49
<u>EL nuevo centro de abastecimiento de occidente mejoraría en términos de cobertura el suministro de alimentos</u>	48
<u>CAPITULO 5</u>	50
<u>propuesta urbana</u>	61
<u>Programa arquitectónico</u>	63
<u>Fases de intervención y áreas</u>	63

<u>El concepto de proyección y diseño</u>	64
<u>Determinantes</u>	64
<u>Lineamientos y estrategias</u>	65
<u>Criterios urbanos</u>	67
<u>Criterios arquitectónicos</u>	68
<u>Zonificación</u>	79
<u>CONCLUSIONES</u>	70
<u>Bibliografía</u>	73

Lista de figuras.

	Pág.
Figura 1. Matriz normativa.....	13
Figura 2. Mapa de reserva forestal.....	21
Figura 3. Acción institucional.....	22
Figura 4. Proyecto vía Suba-Cota.....	23
Figura 5. Proyecto vía Suba-Cota.....	24
Figura 6. Parque lineal rio Bogotá.....	25
Figura 7. Corabastos.....	26
Figura 8. Localización.....	30
Figura 9. Ecológico.....	32
Figura 10. Territorio.....	33
Figura 11. Territorio 1.....	36
Figura 12. Corabastos.....	38
Figura 13. Referente 1.....	40
Figura 14. Referente 2.....	41
Figura 15. Referente 3.....	43
Figura 16. Referente 4.....	44
Figura 17. Referente 5.....	46

Figura 18. Ruta de Hipótesis.....	48
Figura19. PropuestaUrbana.....	50
Figura20. Programa arquitectónico.....	61
Figura 21. Cuadro de áreas y fases.....	63
Figura 22. Matriz de conceptos.....	64
Figura 23. Determinantes.....	65
Figura 24 lineamientos y estrategias.....	66
Figura 25 criterios urbanos.....	67
Figura 26 criterios generales.....	68
Figura 27. Zonificación.....	69

Resumen

El objetivo de este proyecto ha sido identificar la problemática que enfrentan los mercados mayoristas en Bogotá D.C, en términos de infraestructura, administración factores que impiden un buen desempeño. El estudio plantea una serie de justificaciones para la construcción de un nuevo centro mayorista en Bogotá D.C, que descentralice el abastecimiento de Corabastos, que contribuya a la seguridad alimentaria de la ciudad más moderno, que mejore la infraestructura y eficiencia de los procesos comerciales.

Palabras clave: Seguridad Alimentaria, Logística, Ciudad Región, Movilidad, Red Urbana, Abastecimiento.

Abstract

The objective of this project was to identify the problems faced by wholesale markets in Bogotá DC, in terms of infrastructure , management factors that impede good performance. The study raises a number of justifications for the construction of a new wholesale center in Bogotá DC, decentralize Corabastos supply that contributes to food security in the most modern city, improve infrastructure and efficiency of business processes.

Keywords : Food Security , Logistics , City Region , Mobility , Red Urbana, Catering.

Introducción

El presente proyecto enfatiza en los obstáculos que enfrenta la ejecución de la política de abastecimiento alimentario en Bogotá, por cuenta de las características tradicionales de comercialización de alimentos en particular los mercados mayoristas y el rol que cumple este sector en la compra de productos provenientes de áreas rurales y la venta a distribuidores minoristas como los tenderos, destacando la forma como opera el sector y sus diversos actores. Este acercamiento nos permite identificar claramente las restricciones que enfrenta la política de Seguridad Alimentaria donde no existe un sistema de abastecimiento ordenado y la mayoría de este flujo es operativamente informal, sin unos protocolos básicos con el manejo de los alimentos, afectando la calidad de los productos y al consumidor final.

Como se presenta inicialmente, nuestro interés al revisar la problemática del abastecimiento no es desvirtuar las conclusiones obtenidas por el estudio como son, la existencia de sobrecostos en la cadena de suministro, la manipulación inadecuada de alimentos, el funcionamiento caótico de las centrales mayoristas entre otras. Se busca en lo fundamental señalar las fallas más relevantes en los propósitos definidos por la política del Plan Maestro de Seguridad Alimentaria de Bogotá.

Para superar los problemas de implementación es necesario ampliar el conocimiento sobre los procesos del mercado de alimentos de la ciudad particularmente los actores involucrados, sus características, el papel que desempeñan los mercados mayoristas, sus problemas de implantación, movilidad, conurbación, que dará cuenta de nuestra interpretación propuesta para la construcción de una nueva central mayorista en un sector periférico y estratégico a nivel urbano-regional.

El funcionamiento de la ciudad y de los municipios aledaños de la ciudad región, dependerán del crecimiento urbano y la calidad de vida de su población, de la utilización y aprovechamiento de ecosistemas del flujo constante de bienes y servicios sociales, ambientales y económicos. Estas relaciones son vistas como una trama que se conectan entre Bogotá y los municipios aledaños no como una periferia sino como un sistema que ofrece infinitud de desarrollo productivo en distinta magnitud haciéndolos parte integral de la ciudad-región que posee un alto potencial en aspectos ecológicos, sociales y funcionales además de acercarse a las condiciones de vida de la población que allí habita conocer sus necesidades y la afectación que tiene el desarrollo urbano caótico e insostenible que presenta el área de estudio, *según la guía*

metodológica para la formulación del plan de ordenamiento territorial urbano “Dentro del contexto del equilibrio espacial del desarrollo territorial, el problema de la planificación del desarrollo urbano es crucial, si se considera que es básicamente a partir de un sistema urbano que se estructuran los mercados locales, regionales y nacionales y se ofrece a un buen porcentaje de la población los bienes y servicios más especializados.”(Instituto geográfico Agustín Codazzi 1996 P 21), que desde el área de la arquitectura aplicar teorías y proyecciones referentes a los planes de ordenamiento territorial así mismo una renovación urbana que se considere beneficiosa para la comunidad que responda a un diseño y planteamiento urbano implementando nuevas estrategias como generación de empleo y mejoramiento integral de la valla vial y el espacio público como eje fundamentales para el equipamiento a trabajar y no concentrarse solo en el objeto arquitectónico sino en las redes y las conexiones que va a intervenir este proyecto efectivo con el propósito de cambio y transformación el sector y darle el valor potencial en el aspecto urbano-ambiental que posee la sabana occidental de Bogotá.

El centro de abastecimiento de occidente ubicado en el noroccidente de la ciudad de Bogotá ,sobre la vía Suba - Cota con la intersección variante Chía -Siberia al límite del rio Bogotá en un área de 38 hectáreas ,será un equipamiento de escala metropolitana de carácter ciudad - región, ubicado en un sitio que conecta el norte y sur del país , así logrando un mejor ingreso de los alimentos a la ciudad de Bogotá, asegurando la seguridad alimentaria y optimizando la infraestructura aledaña del sector ,articulado con una zona de espacio público que se une con el eje ambiental del rio Bogotá planteado por la CAR como estrategia ecológica de mitigación de impactos en el sector , con una serie de servicios complementarios pensados en los impactos sociales y urbanos.

1. CAPITULO 1

1.1 Problema

Hace más de 40 años, se construyeron en Bogotá, las dos centrales de abastos más importantes de la ciudad, Paloquemao y Corabastos, actualmente dos grandes centralidades en la ciudad en términos de abastecimiento. Primero la plaza mayorista de Codabas ubicado en el sector norte de la ciudad ,pero no ha cumplido la cobertura total en la zona norte de Bogotá principalmente en la localidad de Suba , Corabastos el de mayor cobertura y capacidad que , a través del tiempo entro en conflicto por el uso del suelo y el crecimiento significativo de la ciudad, como resultado, no pudo suplir la cobertura y capacidad requerida en todo el territorio , generando conflictos en términos de infraestructura , en sus vías aledañas ya que por el gran flujo de vehículos de carga pesada las vías internas no están adecuadas para esa carga, además que se encuentra sobre una zona residencial .

Además , Corabastos genera impactos ambientales sobre el humedal de la Vaca por el mal uso de los residuos , conflictos sociales, desde mafias internas en el transporte de narcóticos , bares , y hasta conflictos en términos de prostitución , congestiones viales vías principales como la calle 13 , y la avenida ciudad de Cali, ocasionando dificultades en términos de accesibilidad, costos y calidad de los alimentos ,afectando la seguridad alimentaria en la ciudad de Bogotá ,así se plantea un nuevo centro de abastecimiento en el noroccidente de la ciudad para beneficiar principalmente la población de Suba que cuenta con **1'161.500** habitantes siendo ellos los primeros beneficiados para así lograr la descentralización del abastecimiento de alimentos en Bogotá y asegurar su seguridad alimentaria.

1.2 Hipótesis 1

La ubicación de los centros mayoristas de abastecimiento en Bogotá ha generado obstáculos en su cadena de suministro y abastecimiento poniendo en riesgo la seguridad alimentaria de la ciudad.

1.3 Hipótesis 2

Con el planteamiento del centro de abastecimiento zona noroccidental se mejorara el sector en términos de infraestructura y rendimientos, la cadena de suministros de alimentos en la ciudad de Bogotá.

1.3 Pregunta

¿Mediante que estrategias integrales de intervención sobre el sistema de abastecimiento se pueden evitar los problemas de conectividad e infraestructura que constituya una verdadera plataforma de suministro en los centros urbanos?

1.4 Objetivo General

Conocer la red de abastecimiento de alimentos de Bogotá identificando los impactos asociados a su implantación y cobertura, para el planteamiento de la nueva centra mayorista de Suba.

1.5 Objetivos Específicos

- Proponer un nuevo centro de abastecimiento que mejore aspectos de infraestructura, tecnología y logística que constituya una verdadera plataforma en el manejo de la seguridad alimentaria de Bogotá D.C.
- Estudiar la red de suministro de alimentos que impactan directa y primordialmente, el costo de los alimentos básicos.
- Conocer la red urbana, para vincular estrategias de abastecimiento y distribución de alimentos integrales en los centros urbanos.
- Identificar la red de abastecimiento en Bogotá D.C, en términos de infraestructura, administración factores que impiden un buen desempeño.

1.6 Justificación

La soberanía alimentaria y nutricional ha sido una preocupación constante ya que se enmarca dentro de los derechos humanos y es un mecanismo primario de cualquier sociedad en el mundo, de este hecho depende la estabilidad de un estado, un pueblo mal nutrido tiene problemas en su desarrollo y conlleva a profundos problemas de índole social; es por esto que las centrales de abastos como instituciones sociales permiten específicamente la articulación de las cadenas de abastecimiento primarias particularmente en zonas rurales donde la protección de la agricultura campesina es de suma importancia para la sostenibilidad de las políticas de Seguridad Alimentaria, por tal motivo, con este estudio se busca contribuir a garantizar el abastecimiento de toda la población, a través del diseño de un equipamiento con la infraestructura requerida para lograr eficiencia, productividad y sostenibilidad del sistema propuesto para el abastecimiento seguro de alimentos, ya que la región metropolitana de Bogotá está enfrentando creciente amenazas en la soberanía alimentaria de su población relacionada con la concentración demográfica donde se evidencia grandes contrastes entre las áreas urbanas, rurales y entre los entes territoriales en términos de desarrollo de infraestructura, planes de ordenamiento territorial, ingreso y capacidad institucional para enfrentar problemas que trascienden en aspectos político-administrativos, que son el resultado de la interacción descoordinada de actores públicos y privados que intervienen en el territorio.

2. CAPITULO 2

2.1 Marco Teórico y Conceptual

2.1.1 Seguridad Alimentaria

La FAO en el documento Políticas de Seguridad Alimentaria en los Países de la Comunidad Andina, nos indica que “El concepto de la seguridad alimentaria ha ido evolucionando en el tiempo, atendiendo a situaciones coyunturales y a desarrollos intelectuales de cada década. Así durante los años 70 los altos precios del petróleo y los fertilizantes, la reducción de los stocks mundiales de granos, y las intenciones de utilizar embargos de granos básicos con fines políticos, centraron el concepto de seguridad alimentaria en la disponibilidad de los alimentos a nivel nacional mundial.

La liberación del comercio en los años 80, las discusiones sobre el comercio agrícola y los desarrollos conceptuales de la época que empiezan a identificar entre el hambre y la pobreza, el acceso a activos productivos y el empleo. Es decir la mera existencia de suficientes alimentos, a nivel agregado, no suponía que toda la población tuviera acceso efectivo a ellos.

Así mismo, ciertos grupos de la población pueden colocarse temporalmente en un estado de inseguridad alimentaria debido a cambios bruscos del clima, de precios, o por la inestabilidad sociopolítica del país. La estabilidad en cuanto a la disponibilidad de los alimentos y el acceso efectivo de la población a los alimentos se convierte, entonces, en un componente más de la seguridad alimentaria.

Más recientemente, la institucionalidad se incorpora al concepto de seguridad alimentaria, y se le asignan una importancia determinante por el carácter multisectorial del mismo y por la necesidad de lograr la mayor efectividad y eficiencia de las intervenciones de políticas dirigidas a combatir el hambre. El contexto actual de mayor descentralización, democracia y globalización vuelve más relevante el componente institucional y le plantea mayores retos.¹

¹ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2005). Marco Teórico de la Seguridad Alimentaria. En FAO, *Políticas de Seguridad Alimentaria en los Países de la Comunidad Andina* (pág. Capítulo 1). Santiago de Chile: FAO

El concepto de seguridad alimentaria es complejo. Tal como el desarrollo rural, la seguridad alimentaria se podría concebir como un proceso, multisectorial y multidimensional. Por lo mismo, resulta difícil de operacionalizar y de medir.

La seguridad alimentaria podría tener connotaciones distintas sin nos refiramos al ámbito nacional, al local, o al regional; a los países desarrollados o a los países en desarrollo. Esta situación implica que los mercados mayoristas también deben innovar y mejorar sus esquemas de trabajo con miras a interactuar de manera más eficiente con los demás agentes así como la perspectiva de presentar nuevos servicios para posicionarse mejor en la cadena de abastecimiento y distribución.

En la estrategia nacional para mejorar la seguridad alimentaria y nutricional de Colombia la seguridad alimentaria está relacionada con los factores económicos, sociales, políticos, demográficos y culturales, desde la siembra, la producción, la distribución y el consumo, hasta la utilización biológica de alimentos. Por esta razón, cualquier medida de política macroeconómica, social y sectorial o de comercio internacional que afecte el sistema alimentario y nutricional repercute en última instancia en la situación alimentaria y nutricional de la población.”

La Seguridad Alimentaria en Colombia tiene varios conceptos que han sido clasificados y definidos por la FAO, estos son la base del Plan Maestro de Seguridad Alimentaria de Bogotá, aquí se puede observar los diferentes contrastes que enfrenta la realidad del abastecimiento en la ciudad.

2.1.2 Conceptos asociados a la seguridad alimentaria.

Estabilidad alimentaria

Los factores que afectan la estabilidad alimentaria están relacionados con la variación climática, la variedad de precios, la capacidad tecnológica, las alertas tempranas y la seguridad alimentaria de los grupos vulnerables.

La oferta agropecuaria es inestable, por factores como el comportamiento cíclico de la producción y los daños de orden climatológico o fitopatológico, especialmente, en alimentos como frutas, hortalizas, plátanos, papas y tubérculos.²

² Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2005). Marco Teórico de la Seguridad Alimentaria. En FAO,

Disponibilidad

La disponibilidad de alimentos está determinado por la productividad, la diversificación de la producción, la cantidad y variedad de recursos naturales, el manejo post-cosecha, la capacidad de importar y la ayuda alimentaria.

La industria de alimentos enfrenta problemas en cuanto a la calidad de los alimentos en algunos sectores, el poco desarrollo en renglones que son estratégicos para la seguridad alimentaria y la baja implementación de nuevas tecnologías para la pequeña y mediana industria en productos tropicales industrializados. Otros aspectos por resolver están relacionados con una baja aplicación de la normatividad sobre la calidad e inocuidad de los alimentos y una escasa integración de la industria y la agricultura colombianas (ICBF, 2005).

Acceso

En el contexto socioeconómico, en términos generales, se podría afirmar que en Colombia la inseguridad alimentaria y nutricional está asociada con los problemas estructurales del país como la desigual distribución de los ingresos, la tasa de desempleo, el conflicto interno, la pobreza, la falta de infraestructura y los bajos ingresos que no alcanzan a cubrir el valor de la canasta familiar.

Uso y aprovechamiento biológico

El aprovechamiento biológico de los alimentos depende de la educación alimentaria y nutricional, de la inocuidad de los alimentos y del estado de salud de las personas. Se refiere a la conversión de los alimentos en nutrientes que efectivamente sean aprovechados por el organismo.

En las decisiones acerca del consumo de determinados alimentos influye de manera notoria el aspecto cultural y la información proveniente de los medios masivos de comunicación y la publicidad que, en algunos casos, conducen al consumo de alimentos de bajo valor nutritivo y que pueden tener efectos nocivos para la salud. Esta situación se presenta por deficiencias en la

educación alimentaria y nutricional de las personas y por una insuficiente vigilancia, control y regulación de parte del Estado.³

Institucionalidad

Las entidades responsables de la Seguridad Alimentaria en el país actúan de manera desarticulada y sin coordinación, lo que ocasiona dispersión en los programas, los proyectos y los recursos. Agrava esta situación la inexistencia de una autoridad o instancia neutral que lidere, articule y coordine la Seguridad Alimentaria en el país. Otros problemas son el deficiente seguimiento y evaluación de los planes y programas, porque no existe unificación de criterios de medición ni estandarización de indicadores; la dispersión y desactualización de la información; y los sistemas de información que o aportan insumos relevantes para la toma de decisiones y para la elaboración de líneas de base.

Cada gobierno ha realizado esfuerzos para su propia estrategia de Seguridad Alimentaria, siguiendo los arreglos institucionales, modalidades de intervención y ritmos propios. En este contexto, una estrategia de seguridad alimentaria buscaría potenciar las estrategias mediante instrumentos de programas específicos que aprovecharían las escalas de intervención de proyectos en un ámbito regional, tendría una cobertura mayor y posibilitarían una mejor y más eficiente asignación de los recursos.⁴

2.1.2 Ciudad Región

La integración de las regiones es una política de estado, ya sea por aspectos económicos, culturales, económicos etc. Se trata de aprovechar las potencialidades de las regiones para crear sociedades estables, autosuficientes que mejoren la calidad de vida de la población para eso la

³ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2005). Marco Teórico de la Seguridad Alimentaria. En FAO, *Políticas de Seguridad Alimentaria en los Países de la Comunidad Andina* (pág. Capítulo 1). Santiago de Chile: FAO

⁴ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. (2005). Marco Teórico de la Seguridad Alimentaria. En FAO, *Políticas de Seguridad Alimentaria en los Países de la Comunidad Andina* (pág. Capítulo 1). Santiago de Chile: FAO.

alcaldía de Bogotá en el documento Integración Regional Y Cooperación: Avances Logros y Retos, nos presenta un panorama de la integración regional entre Bogotá y Cundinamarca como ciudad región y plantea que “ Construir regiones se ha convertido en los últimos años en una forma de enfrentar de manera integral problemas que no se han podido solucionar con visiones parciales sectoriales y jurisdicciones en entornos administrativos limitados. Hay asuntos como el manejo de recursos ambientales, la movilidad de pasajeros y carga, la prestación de servicios sociales básicos y las decisiones de ubicación de actividades económicas y población que trascienden los límites administrativos de una ciudad, un municipio o un departamento.⁵ El manejo de estos y otros temas similares requiere herramientas metodológicas, técnicas e institucionales que permiten trascender los bordes jurisdiccionales tradicionales.

Algunas regiones en el mundo han logrado éxitos sorprendentes en el crecimiento de su economía y en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes al conseguir trabajar coordinadamente entre sus vecinos, definir visiones de desarrollo compartidos entre todos y crear la institucionalidad apropiada. Estos procesos son complejos, han tomado años, a veces varias décadas de ajustes permanentes y requieren de cambios drásticos en hábitos de trabajo y concepciones políticas, técnicas y sociales. No es un tema que atraiga fácilmente adherentes porque con frecuencia interfiere con los intereses locales arreglados. Es un tema en construcción que implica dejar las jurisdicciones territoriales aisladas de su contexto, involucra manejar conceptos nuevos como competitividad, globalización, productividad, seguridad humana y diferentes formas de sostenibilidad.

La ciudad región tiene como objetivo la planificación del territorio, a través de la cual se pretende aprovechar las ventajas y factores de competitividad existentes para alcanzar mejoras en la calidad de vida el desarrollo humano y lograr una mejor inserción nacional e internacional.

Para tal propósito la ciudad-región busca una institucionalidad que garantice su permanencia en el tiempo y que facilite la articulación y coordinación de las políticas públicas y proyectos garantizando así una nueva concepción de desarrollo más cercana al territorio y su realidad.

La ciudad región es un nuevo marco para la planificación y el ordenamiento territorial con esto se espera hacer frente a aquellas dinámicas y problemáticas que desbordan las capacidades individuales de las entidades territoriales, de una manera coherente, coordinada, eficiente,

⁵ Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). Integración Regional Y Cooperación: Avances Logros y Retos. *Integración Regional*.

equitativa y sostenible. Cobra especial importancia cuando se trata de analizar cuáles son los impactos y los beneficios de la mirada regional a los procesos de planificación territorial.

La gestión de la integración regional de Bogotá y Cundinamarca parte del reconocimiento de que su productividad, competitividad y sostenibilidad dependen, de manera considerable, donde la relación de doble vía con el entorno territorial constituido por la red de ciudades región.⁶

El éxito de una estrategia de integración regional entre Bogotá y Cundinamarca se sustentó, en gran medida, en la superación conjunta de los siguientes retos:

Primero un hecho particular que amenaza la productividad de Bogotá es el tamaño de la densidad poblacional a las que la ciudad ha llegado, que en términos relativos con otras ciudades-región de mundo le configuran una atípica distribución de la población entre el centro urbano principal y su entorno.

Segundo, a pesar de los avances que le han permitido a Bogotá destacarse por los notorios cambios en sus políticas y el desarrollo de nuevas dinámicas urbanas, el proceso seguido no ha logrado tener el impacto regional deseable que integre a todo el departamento de Cundinamarca, que constituye su región de influencia

Tercero, se hacía evidente la persistencia de intervenciones aisladas de cada nivel territorial y la debilidad de los mecanismos de coordinación y de ejecución de políticas compartidas.

Cuarto, la integración en la práctica, entre las jurisdicciones del territorio, demanda cada vez mayor atención en las agendas de los diferentes actores públicos para la resolución de problemas crecientes como la falta de tierra en su perímetro para desarrollo urbano en Bogotá; los problemas de congestión vehicular; la demanda por interconexiones de transporte entre Bogotá y los municipios vecinos; la conectividad con la región a bajo costo para la provisión de bienes; la corrección del daño ambiental y la provisión de bienes esenciales como el agua y los alimentos, entre otros.

Quinto, la región no contaba con una estrategia económica competitiva sino que su desarrollo respondía a las políticas y planes económicos de origen nacional o a la inercia o dinámica del desarrollo de los sectores económicos localizados en la región.

⁶ Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). Integración Regional Y Cooperación: Avances Logros y Retos. *Integración Regional*.

Sexto, la región necesitaba definir una política de desarrollo que identificara las actividades que ofrecen opciones de articulación internacional a redes o de aprovechamiento de nichos en el mercado internacional para adecuar la oferta institucional de apoyo a las posibilidades y características de este tipo de empresas.”⁷

El enfoque adoptado ha permitido la planificación conjunta entre Bogotá y Cundinamarca en aspectos tales como:

- Políticas de crecimiento y productividad para una economía regional competitiva.
- Políticas de conectividad e integración para la eficiente movilidad de las personas, bienes y flujo de información para las empresas y los hogares que se localizan en la región.
- Política para desarrollar una nueva cultura regional orientada al emprendimiento y la innovación.
- Políticas institucionales para promover la concertación público privada y fortalecer el rol estratégico que deben desempeñar los agentes institucionales locales y regionales.

En Bogotá-Cundinamarca el proceso de construcción regional ha tomado aproximadamente 15 años, desde el momento en que las instituciones públicas y privadas acordaron avanzar en esta dirección.

La experiencia de integración regional de Bogotá-Cundinamarca permitió identificar que la falta de una mayor apropiación colectiva del territorio por parte del Distrito, el departamento y los municipios, para construir una interlocución en bloque frente al gobierno nacional, ha dificultado la gestión de algunos proyectos. Así lo demuestra el hecho que en los últimos años, el Gobierno nacional ha sido el actor que ha avanzado en la definición de los proyectos de mayor impacto en el ordenamiento territorial de Bogotá-Cundinamarca, como ha ocurrido en el caso de la infraestructura vial y aeroportuaria, pero sin respuestas específicas de articulación con las normas y los procesos urbanísticos locales y regionales.

⁷ Hoyos, S. P. (2008). *Ciudad-Region Global: Una Perspectiva de la Gobernanza Democrática Territorial*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Como se puede observar en el documento referenciado se evidencia que la integración regional es más una cuestión de voluntad política pues a pesar de la gran potencialidad que tiene la región Bogotá-Cundinamarca los proyectos a corto y a mediano plazo se han visto rezagados por la falta de unanimidad institucional entre la capital y el departamento.⁸

2.2 Marco Normativo

Figura 1



MATRIZ NORMATIVA			
NORMA	QUIEN LA HACE	OBJETIVO	PERTINENCIA
<p>PLAN MAESTRO DE SEGURIDAD ALIMENTARIA DECRETO 508 DEL 2007</p> 	<p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA</p>	<p>El Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria de Bogotá Alimenta Bogotá es un conjunto de políticas, planes, programas y proyectos que pretende mejorar la gestión de la cadena de suministro de alimentos; integrada por pequeños, medianos y grandes empresarios de la producción, la transformación, la distribución y la comercialización.</p>	<p>Identificar, analizar y proponer soluciones para reducir ineficiencias en la cadena de suministro de alimentos que impactan directa y primordialmente, el costo de los alimentos básicos.</p>
<p>PROYECTO DE ACUERDO N. 246 DE 2014</p> 	<p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA</p>	<p>Por medio de este proyecto de acuerdo se pretende que la Reserva Forestal Regional Productora de Norte de Bogotá D. C., "Thomas van der Hammen" ubicada en el Borde Norte del Distrito Capital en las localidades de Suba y Usaquén, con una extensión de 1412 hectáreas, se declare como Parque Natural Regional "Thomas van der Hammen", para asegurar el cumplimiento de lo ordenado por el Ministerio del Medio Ambiente mediante Resoluciones 475 y 621 de 2000.</p>	<p>La necesidad de garantizar la conectividad de los ecosistemas de la Reserva Forestal Protectora de los Cerros Orientales de Bogotá con el valle aluvial del Río Bogotá y su conformación como área de mantenimiento y/o recuperación de la cobertura vegetal protectora.</p>

Figura 1:Matriz normativa. Fuente:

Elaboración propia

2.2.1 Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos de Bogotá.

El decreto 315 del 2006 por el cual se adopta El Plan Maestro de Abastecimiento de

⁸ Hoyos, S. P. (2008). *Ciudad-Region Global:Una Perspectiva de la Gobernanza Democratica Territorial*. Bogota: Universidad del Rosario.

Alimentos y Seguridad Alimentaria lo define como “ Un conjunto de políticas, planes, programas y proyectos que pretende mejorar la gestión de la cadena de suministro de alimentos; integrada por pequeños, medianos y grandes empresarios de la producción, la transformación, la distribución y la comercialización, también pretende identificar, analizar y proponer soluciones para reducir ineficiencias en la cadena de suministro de alimentos que impactan directa y primordialmente, el costo de los alimentos básicos”

De igual forma pretende garantizar un efectivo abastecimiento por parte de la población y la comercialización de productos de la canasta básica de alimentos a precio justo y al alcance de todas y todos, articulando la producción distrital, regional y nacional a la demanda integrada

de alimentos por medio del desarrollo de procesos transparentes y confiables y de la conformación de una red de equipamientos de apoyo al sector

Para efectos del presente Decreto se adoptan las siguientes definiciones:

1. ***Soberanía alimentaria:*** Se adopta la Declaración del Foro Mundial sobre Soberanía Alimentaria, La Habana, Cuba, 2001 que define la soberanía alimentaria como el derecho de los pueblos a definir sus propias políticas y estrategias sustentables de producción, distribución y consumo de alimentos que garanticen el derecho a la alimentación para toda la población, con base en la pequeña y mediana producción, respetando sus propias culturas y la diversidad de los modos campesinos, pesqueros e indígenas de producción agropecuaria, de comercialización y de gestión de los espacios rurales, en los cuales la mujer desempeña un papel fundamental.
2. ***Vulnerabilidad alimentaria:*** Es una situación de hecho que amenaza la seguridad alimentaria de la población que puede ser vulnerabilidad social por la imposibilidad económica de acceso a los alimentos de la canasta básica vigente o vulnerabilidad funcional por hechos⁹ sobrevinientes de carácter político, antrópico o por desastres naturales que pueden hacer colapsar la función de abastecimiento.
3. ***Plan Maestro de Abastecimiento y Seguridad Alimentaria de Bogotá, PMASAB:*** Constituye el instrumento de la política de seguridad alimentaria y nutricional que permite propiciar las transformaciones culturales, operacionales y territoriales conducentes a la eficiencia del sistema de abastecimiento de alimentos para asegurar la nutrición a precio justo.
4. ***Canasta básica de alimentos:*** Conjunto de alimentos comúnmente comprados y consumidos, expresados en cantidades suficientes y adecuadas para cubrir las necesidades de energía y proteína de un hogar promedio en una población determinada, al menor precio.(Instituto Colombiano de Bienestar Familiar)

⁹ Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>

5. **Cadena productiva:** Conjunto de agentes económicos que participan directamente en la producción, transformación y comercialización de un mismo producto agropecuario, hasta el mercado de consumo.
6. **Cadena de abastecimiento:** También conocida como cadena de suministro, es la encargada de facilitar las transacciones y el manejo y movimiento de insumos y productos que requieren las cadenas productivas.
7. **Oferta alimentaria:** Es el conjunto de bienes, productos y servicios alimenticios colocados a disposición del mercado
8. **Demanda alimentaria:** Está compuesta por todos los alimentos consumidos por la población, que en razón de la dinámica de crecimiento poblacional se calcula en su proyección de consumo y volumen para ser atendida por el sistema de abastecimiento propuesto dentro del plan.¹⁰
9. **Anillos de provisión alimentaria:** Son las zonas geográficas de producción de alimentos identificadas como las fuentes del abastecimiento alimentario del mercado de Bogotá D.C. El primero corresponde a las áreas rurales de Bogotá y a los 19 municipios de la Sabana de Bogotá (Cajicá, Chía, Cogua, Cota, Facatativá, Funza, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio, Tenjo, Bojacá, El Rosal, Subachoque, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá); el segundo corresponde al resto de los municipios de Cundinamarca y a los departamentos de Boyacá, Meta y Tolima considerados como Región Central y el tercero está constituido por el resto de los departamentos del país y los productos importados.
10. **Transformación:** Se entiende por transformación, la aplicación de los procesos de adecuación que generan valor agregado a los alimentos.
11. **Distribución:** Es el proceso de transferencia de insumos y productos desde los productores y procesadores hasta los consumidores.

¹⁰ Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>

12. Sistema de Abastecimiento: Es el conjunto interrelacionado de funciones de producción, transformación y comercialización, en el que intervienen agentes públicos y privados, orientado a satisfacer las necesidades de alimentos de los ciudadanos de Bogotá D.C. y de las zonas de influencia, a través de una red de servicios.

Como modelo sistémico, integra y articula la producción rural, la industria de adecuación y transformación, la distribución urbana mayorista y minorista, tradicional y moderna de alimentos, con el consumidor final, mediante los soportes logístico, institucional y educativo.

13. Redes de gestión de vecindad rural y urbana: Proceso planificado que articula y presta servicios de apoyo para fortalecer la organización de productores, de transformadores y de distribuidores en un territorio de vecindad definido, lo cual permite una gestión ágil y oportuna, a partir de condiciones socioeconómicas, potencialidades y problemáticas similares, con el fin de optimizar la gestión de los actores y apalancar procesos de desarrollo. Entre las posibles opciones para el fortalecimiento de esta gestión de vecindad se encuentran la economía solidaria y la asociatividad.

14. AGRORED: Es la constitución de redes rurales de producción y de integración de gestión de vecindad. Su función es organizar el suministro y procesamiento desde y para una subregión.¹¹

15. NUTRIRED: Es la constitución de redes de integración de gestión por vecindad urbana. Su función es organiza organizar la operación de abastecimiento de los territorios urbanos e integrar el procesamiento, manejo de los alimentos, la gestión comercial de todos los agentes económicos y la dinamización de los circuitos económicos locales.

16. Red de conectividad, información y transporte: Incluye la infraestructura de conectividad, los sistemas de información estratégica y operativa, de precios, oferta y demanda, y los sistemas transaccionales entre los diferentes agentes económicos y la transferencia física de materias primas y productos procesados.

¹¹ Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>

17. Observatorio: Es la instancia técnica que analiza y administra información, construye conocimiento y reporta información de actividades, resultados y logros para la toma de decisiones en el seguimiento, ajustes del plan y fortalecimiento del ejercicio del control social.

18. Equipamientos: son los espacios físicos especializados en la operación de manejo y movimiento de productos e insumos negociados por los agentes económicos de las cadenas productivas. Son ellos: *Centros de gestión veredal: son centros de apoyo para el manejo de información directa y permanente y para la gestión básica de la producción agropecuaria de las fincas que hagan uso del sistema al sistema en la vereda y /o vecindad.

19. Plazas: equipamientos para la función logística, comercial o mixta, así:

i. Logísticas: son los equipamientos de escala local que conforman el sistema principal de las nutriendes, donde se ejecutarán las funciones de transferencia física, despacho y distribución de los insumos y productos requeridos por los agentes económicos de la NUTRIRED.

ii. Plazas comerciales o de mercado: son equipamientos de escala local articulados a las nutriendes donde se adelantan especialmente actividades de venta directa detallista de productos y oferta de servicios complementarios.¹²

20. Nodos: son equipamientos de escala regional, que se desarrollarán en el momento en que los volúmenes de carga así lo requieran, para dar soporte al Sistema de Abastecimiento y a la exportación, y en los que se efectúa la distribución, almacenamiento, procesamiento, comercialización y adecuación de insumos y bienes alimentarios procedentes de las AGROREDES o generados en Bogotá.

Dentro del Plan Maestro de Seguridad Alimentaria hacemos referencia a los siguientes artículos relevantes para la sustentación del proyecto.

¹² Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>

Artículo 34. Procedimiento para nodos logísticos.- El Departamento Administrativo de Planeación Distrital DAPD definirá los términos de referencia para la elaboración del plan zonal o plan parcial correspondiente y la participación directa en su formulación.

Artículo 35. Alcance del plan zonal o plan parcial.- El respectivo plan definirá los límites y el desarrollo de la zona de influencia como centralidad logística, donde se localizarán usos de transformación, servicios y comercialización de abastecimiento de productos. Para ello aplicará los mecanismos legales de integración inmobiliaria y reajuste de tierras.

Artículo 36. Cesión especial en el plan zonal o plan parcial.- El respectivo plan construirá el nodo logístico y lo entregará en cesión al Distrito Capital.

Artículo 37. Nodos logísticos en el territorio de otros entes territoriales.- El Distrito Capital promoverá esquemas de cesión pública de plataformas logísticas, en aquellos nodos que se localicen por fuera del territorio distrital. Para facilitar esta gestión, el Distrito Capital podrá invertir en estos nodos, adquiriendo su propiedad.

Artículo 38. Propiedad de las plataformas logísticas.- En primera instancia, y aplicando el mecanismo mencionado, el conjunto de plataformas será propiedad del Distrito Capital.

El Distrito Capital podrá entregarlas en concesión a los particulares promoviendo que accedan a la contratación los pequeños productores, comerciantes, prestadores de servicios, instituciones de atención alimentaria y organizaciones de consumidores.¹³

2.2.2 Plan Nacional de Seguridad Alimentaria Compes 113 de 2008

El Plan Nacional de Seguridad alimentaria y nutricional fue lanzado el 13 de marzo de 2013 en cumplimiento a lo establecido en el CONPES 113 de 2008, por el cual se establece la Política Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional. El objetivo ha sido contribuir al mejoramiento de la situación alimentaria y nutricional de toda la población colombiana, en especial, de la más pobre y vulnerable.

Este documento somete a consideración del Conpes Social la Política Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional. La política ese resultado de un proceso de participación y concertación entre entidades del nivel nacional, departamental y municipal, con organizaciones de la sociedad civil, organismos internacionales, universidades y gremios, entre otros, y por lo tanto se constituye en una política de Estado. La Política se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo y se refuerza por los compromisos adquiridos en la “Cumbre Mundial sobre la

¹³ Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>

Alimentación: cinco años después (Junio de 2002)”, la cual ratifica los compromisos de la Cumbre Mundial de Alimentación de 1996, para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

En el ámbito internacional la seguridad alimentaria y nutricional ha sido una preocupación constante por ser un componente constitutivo del desarrollo humano y de la seguridad nacional. La Constitución Política de Colombia establece el derecho a la alimentación equilibrada como un derecho fundamental de los niños(artículo 44) y, en cuanto a la oferta y la producción agrícola, la Constitución establece en los artículos 64, 65 y 66, los deberes del Estado en esta materia.

- Articular los diferentes programas, proyectos y acciones inter e intersectoriales, en el marco del Sistema de Protección Social y de la promoción social, para lograr un mayor impacto de la política en la población, en especial sobre la más vulnerable y en mayor riesgo.
- Promover e incentivar la producción nacional de alimentos de la canasta básica de manera sostenible y competitiva, que permita garantizar el suministro permanente y estable de los alimentos a la población colombiana y participar en el comercio exterior.¹⁴
- Crear las condiciones para que la población colombiana, en particular los grupos de población en condiciones de vulnerabilidad, tenga acceso como mínimo a los alimentos de la canasta básica, que le permita satisfacer las necesidades alimentarias y nutricionales. De la misma manera, desarrollar competencias para impulsar la producción para autoconsumo y para generación de ingresos.
- Garantizar a la población colombiana, en situación de inseguridad alimentaria y nutricional, el acceso físico a los alimentos, o los medios para acceder a ellos, especialmente a la población afectada por desastres naturales y antrópicos.
- Crear condiciones para un mejor desarrollo educativo contribuyendo al rendimiento escolar de los estudiantes, a su asistencia regular a la escuela y permanencia en el sistema educativo.

¹⁴ Departamento de Planeación Nacional. (27 de Abril de 2015). *Documento Conpes Social 113*. Obtenido de POLITICA NACIONAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL: https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Conpes/conpes_113_08.pdf

- Promover hábitos y estilos de vida saludables que permitan mejorar el estado de salud y nutrición de la población, y prevenir la aparición de enfermedades asociadas con la dieta.
- Mejorar el acceso y la calidad de los servicios en salud, saneamiento básico, agua potable y energía, que permitan una mejor utilización y aprovechamiento biológico de los alimentos.
- Asegurar la calidad y la inocuidad de los alimentos.
- Desarrollar y fortalecer la institucionalidad para la seguridad alimentaria y nutricional en los diferentes niveles de gobierno.

La dimensión de los medios económicos para la seguridad alimentaria y nutricional se refiere a la posibilidad potencial de las personas de adquirir una canasta suficiente de alimentos inocuos y de calidad para el consumo, mediante el uso de diferentes canales legales de acceso como el mercado y el autoconsumo, entre otros.¹⁵

2.2.3 Planes Parciales

Los planes parciales en la LEY 388 de 1997 en el artículo 19 son los instrumentos mediante los cuales se desarrolla y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macro proyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la ley que incluyen los siguientes aspectos:

1. La delimitación y características del área urbana.
2. La definición precisa de los objetivos y las directrices urbanísticas aspectos como el aprovechamiento de los inmuebles, el suministro, ampliación y mejoramiento del espacio público, calidad del entorno, las alternativas de expansión, o le mejoramiento integral.

¹⁵ Departamento de Planeación Nacional. (27 de Abril de 2015). *Documento Conpes Social 113*. Obtenido de POLITICA NACIONAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL: https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Conpes/conpes_113_08.pdf

3. Las normas urbanísticas definición de usos específicos del suelo, intensidades de ocupación y construcción, retiros, aislamientos, empates y alturas.
4. La definición del trazado y características del espacio público y las vías de comunicación, red vial secundaria, redes de abastecimiento, servicios públicos domiciliarios, zonas verdes y parques.
5. Las demás necesarias para complementar el planteamiento de las zonas determinadas, de acuerdo con la naturaleza, objetivo y directriz de la operación.
6. La adopción de los instrumentos del manejo del suelo.

Los planes parciales podrán ser propuestos ante las autoridades de planeación municipal o distrital para su aprobación, por personas o entidades privadas interesadas en su desarrollo. En ningún caso se podrá contradecir o modificar las determinaciones de los planes de ordenamiento territorial.

Los planes parciales también podrán ser aplicables para complementar la planificación de las localidades, en el caso de los distritos cuando así lo señale el Plan de Ordenamiento Territorial.¹⁶

2.3 Marco Institucional

El proyecto de acuerdo 246 del 2014 publicada por el Concejo de Bogotá **POR EL CUAL SE DECLARA LA RESERVA FORESTAL REGIONAL PRODUCTORA DEL NORTE DE BOGOTÁ, “THOMAS van der HAMMEN” COMO PARQUE NATURAL REGIONAL DE BOGOTÁ, D. C. “THOMAS VAN DER HAMMEN” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.**

Por medio de este proyecto de acuerdo se pretende que la Reserva Forestal Regional Productora de Norte de Bogotá D. C., “Thomas van der Hammen” ubicada en el Borde Norte del Distrito Capital en las localidades de Suba y Usaquén, con una extensión de 1412 hectáreas,

¹⁶ Congreso de la Republica. (21 de Abril de 2015). *Ley 388 del 1997*. Obtenido de Ley Organica de Ordenamiento Territorial Articulo 19:

https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf

se declare como Parque Natural Regional “Thomas van der Hammen”, para asegurar el cumplimiento de lo ordenado por el Ministerio del Medio Ambiente mediante Resoluciones 475 y 621 de 2000 en donde se expresa la necesidad de garantizar la conectividad de los ecosistemas de la Reserva Forestal Protectora de los Cerros Orientales de Bogotá con el valle aluvial del Río Bogotá y su conformación como área de mantenimiento y/o recuperación de la cobertura vegetal protectora.¹⁷

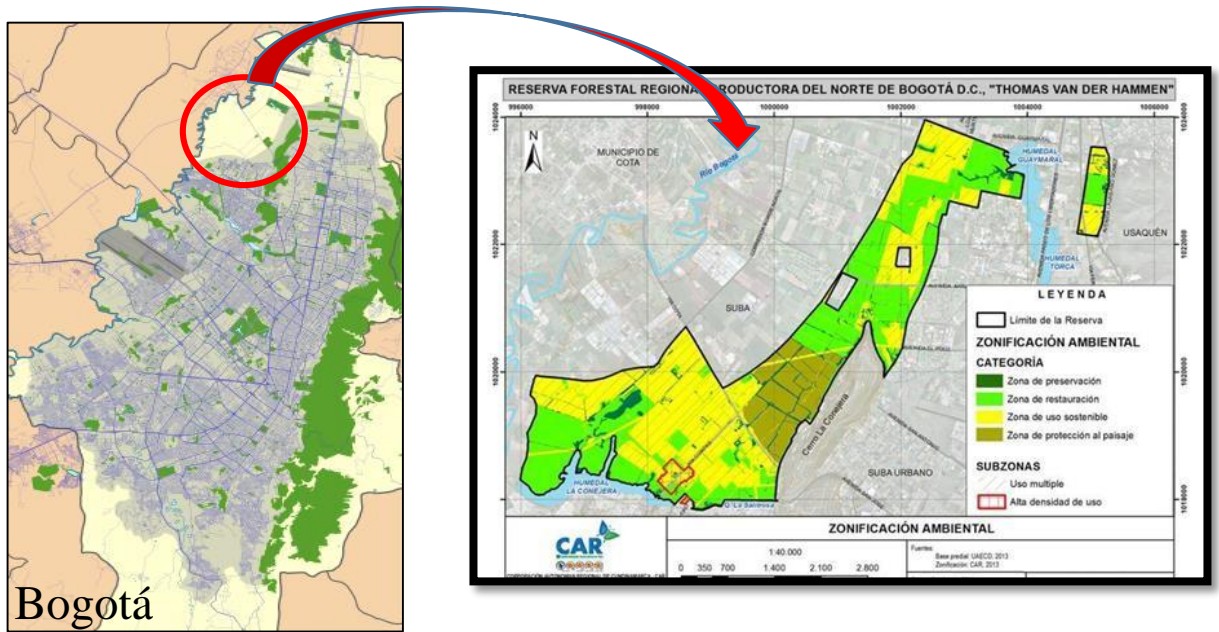


Figura 2: Mapa reserva forestal

Fuente: Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca

¹⁷ Concejo de Bogotá D.C. (20 de Abril de 2015). *Proyecto de Acuerdo n. 246 de 2014*. Obtenido de POR EL CUAL SE DECLARA LA RESERVA FORESTAL REGIONAL PRODUCTORA DEL NORTE DE BOGOTÁ, "THOMAS van der HAMMEN" COMO PARQUE NATURAL REGIONAL DE BOGOTÁ, D. C. "THOMAS VAN DER HAMMEN" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59217>

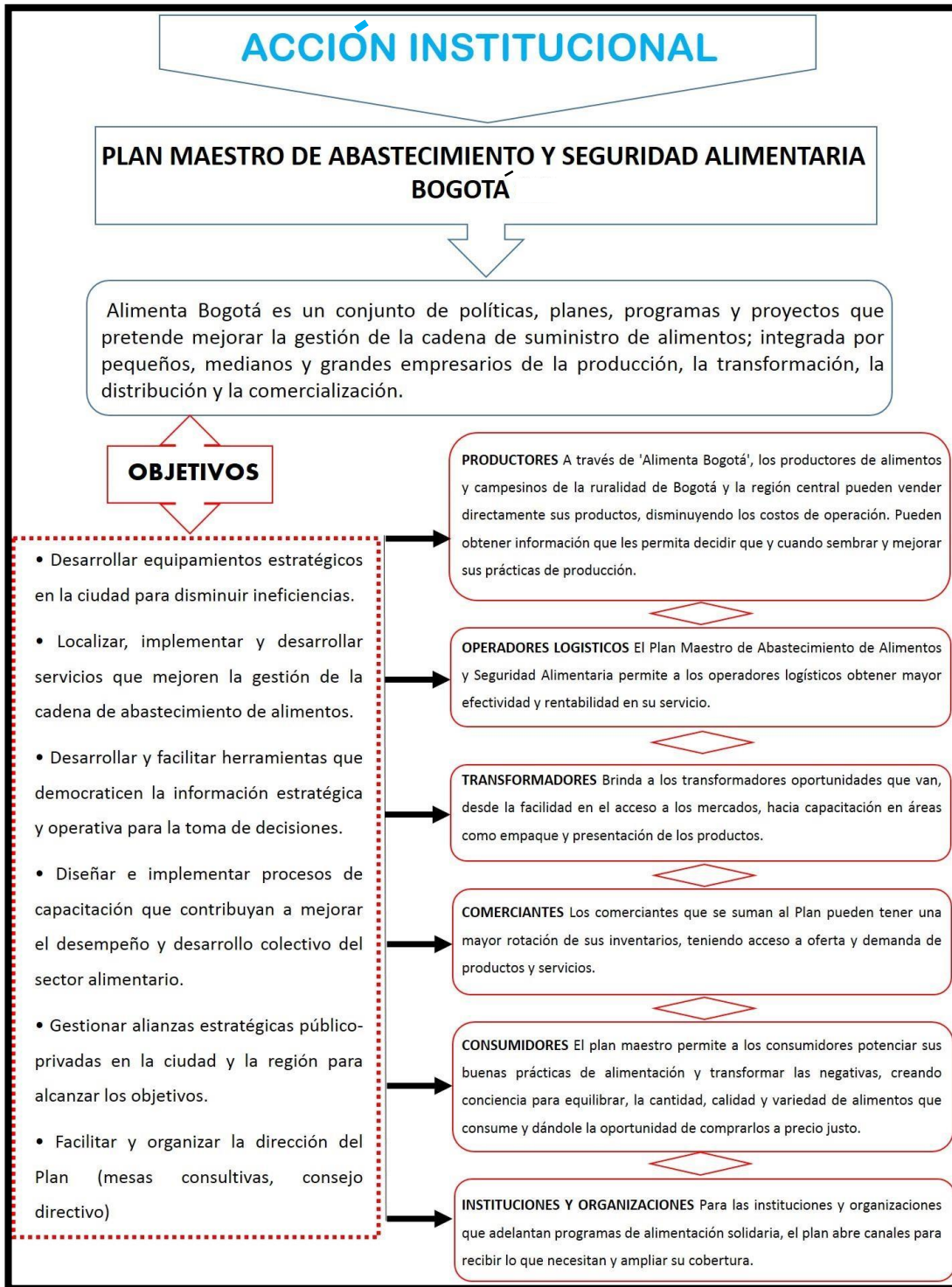


Figura 3. Acción Institucional

Fuente: Elaboración Propia

En audiencia pública convocada por el Instituto de Desarrollo Urbano, se presentaron al

Distrito su iniciativa de Asociación Público Privada “Proyecto Vía Expresa la Conejera” para el corredor Suba - Cota, con el fin que sea evaluada en etapa de factibilidad.



Figura 4 . Proyecto via Suba - Cota.

Fuente: IDU

De acuerdo con el IDU, procederá a realizar la evaluación de la factibilidad y dará un resultado en el mes de octubre, que puede ser de aceptación o rechazo a la iniciativa privada conforme a lo establecido en la Ley 1508 de 2012.

Este corredor vial actualmente cuenta con una calzada de doble sentido de aproximadamente 6 metros, en la zona central aledaña al Río Bogotá, presenta recurrentes eventos de inundación.

18

Esta problemática que en temporada de lluvias afecta a los habitantes de la zona y a los vehículos particulares, de carga y de servicio intermunicipal que transitan desde el municipio

¹⁸ Instituto de desarrollo urbano (3 de marzo del 2015). *En octubre de 2015 el IDU entregará la evaluación a la propuesta de asociación público privada para la vía suba – cota*: <http://www.idu.gov.co/web/guest/inicio>.

de cota hacia Bogotá y de Bogotá a Cota, es la que ha impulsado esta iniciativa de origen privado.

Se trata de una obra de 5.7 kilómetros que permitirá la conectividad entre Bogotá y el municipio de Cota por Suba, con un flujo continuo y sin cruces semafóricos. Iniciando en la intersección la Conejera en la Calle 170 con carrera 92 finalizando en la variante Cota.



Figura 5. Proyecto via Suba Cota.

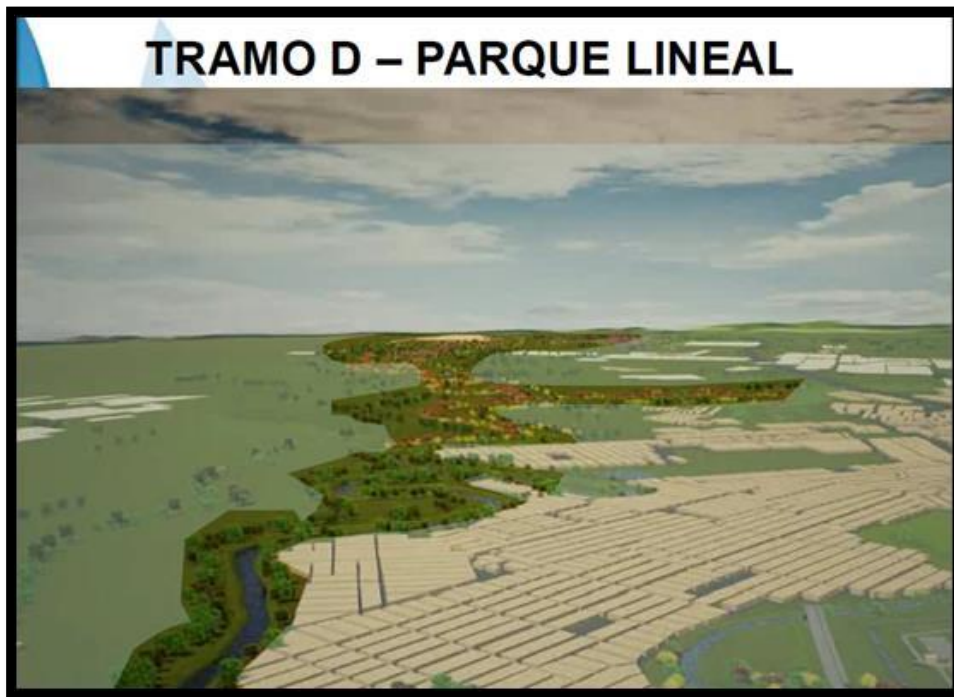
Fuente: IDU

Para esta propuesta de Asociación Público Privada, el IDU mediante la Resolución No. 4592 del 5 de Marzo de 2014, otorgó concepto favorable a las sociedades: Sainc Ingenieros Constructores S.A., y Pavimentos de Colombia S.A.S. quienes se presentaron bajo la figura de promesa de sociedad futura "Vía Expresa SAS", a estructurar los estudios a nivel de factibilidad, para la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de la Avenida Suba Cota en el tramo antes mencionado.¹⁹

¹⁹ Instituto de desarrollo urbano (3 de marzo del 2015). *En octubre de 2015 el IDU entregará la evaluación a la propuesta de asociación público privada para la vía suba – cota*: <http://www.idu.gov.co/web/guest/inicio>.

2.3.1 Protección del Agua

El proyecto de adecuación hidráulica del río Bogotá y sus obras complementarias se desarrollaran sobre la cuenca media del río Bogotá, en un tramo aproximado de 68 Km, comprendidos entre las compuertas de Aflicción en municipio de Soacha (Cundinamarca) y la estación del puente de la virgen en el municipio de Cota (Cundinamarca). El objetivo es transformar el río Bogotá, mediante la mejora de la calidad del agua, la reducción de los riesgos por inundación y la creación de áreas multifuncionales a lo largo del río, recuperando este recurso hídrico como uno de los ejes ambientales estructurales de la cuenca para los municipios de Soacha, Mosquera, Funza, Cota y el Distrito Capital.



6Figura .Parque lineal rio Bogotá

Fuente: CAR

Parque lineal propuesto en la zona donde se concibe el proyecto Centro Logístico de Abastecimiento área rural de Suba.²⁰

²⁰ Corporacion Autonoma Regional. (2012). *Adecuación Hidraulica Recuperación Ambiental del Rio Bogotá*. Bogota: CAR.

2.4 Corabastos en el pasado

En la ciudad de Bogotá, a pesar de ser una ciudad que con el paso de los años se ha posicionado como una urbe con gran dinamismo comercial, las Plazas de Mercado siguen teniendo un importante lugar dentro de las tradicionales compras de los bogotanos y de sus visitantes.

En Bogotá existen tres centros de abastecimiento principales. La Plaza de mercado más grande de Bogotá es la Corporación de abastos de Bogotá, pero es conocida por todos los colombianos como Corabastos. Esta Plaza de Mercado maneja los grandes mercados que llegan a la ciudad para que la población pueda ser surtida de diferentes productos alimenticios. Allí llegan todos los productos procedentes de las diversas regiones de Colombia y adentro de la Plaza de Mercado se vive una gran actividad casi las 24 horas del día pues durante toda la madrugada llegan grandes camiones a las plataformas de descarga a dejar todos los productos que se comercializan en este lugar. Otra de las Plazas de Mercado más tradicionales de Bogotá es la Plaza de Mercado de Paloquemao, ubicada en la Cl. 19 # 25-04, muy cerca del centro de la ciudad. En el norte de la ciudad encontramos una de las plazas más nuevas de la ciudad Codabas,²¹

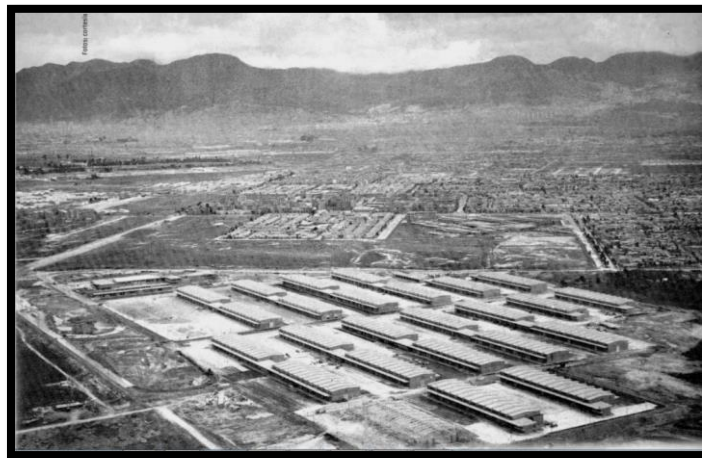


Figura 7 . Corabastos

Fuente: Corabastos

²¹ Construdata , (2008). *Corabastos: la central que nunca duerme:*
http://www.construdata.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/metallica15_pags58-62.pdf

En la revista *Construcción Metálica* edición 15 en el artículo *Corabastos una central que nunca duerme* nos explica claramente cómo nació la idea de una central de abastos para Bogotá en una época en que las condiciones de la ciudad y su dinámica eran diferentes, que a pesar que se tenían proyecciones diferentes como su dimensión, con el tiempo no se cumplieron, a causa del crecimiento de la ciudad que absorbió el equipamiento que por esos años se encontraba en la periferia de la Capital y hoy se encuentra en una centralidad en condiciones que obstaculizan su buen desempeño y misión con respecto al Plan Maestro de Seguridad Alimentaria y de Movilidad.

En la historia del abastecimiento de Bogotá el artículo referenciado expone que “En las décadas de 1950 a 1970 la población de Bogotá se cuadruplicó, lo que supuso cambios sustanciales en los canales de abastecimiento. Hasta entonces, y desde la época de Rojas Pinilla, el comercio de alimentos se concentraba en su mayoría en la Plaza España, la cual podía movilizar cerca de 30.000 vehículos diariamente. Sin embargo, “la Plaza España no solo concentraba a gran número de personas, sino también traía consigo el caos, el desorden y la falta de higiene en el almacenamiento y posterior comercialización de los productos. Esto no era porque los vendedores así lo quisieran, la razón era la gran cantidad de personas que se agolpaba en este lugar, ya fuera para traer mercancías de otras regiones o comprar o vender de forma ambulante sin contar con una estructura funcional preestablecida para este sistema.

Para 1970, a poco tiempo de terminar su periodo presidencial Carlos Lleras Restrepo, se encomendaron sendos análisis preliminares para la construcción de una gran central de abastos al suroccidente de Bogotá, justos sobre las pistas del antiguo aeropuerto de Techo. Los primeros Estudios de factibilidad fueron encargados a prestigiosos académicos nacionales, quienes contaron con la ayuda de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) y de expertos en mercadeo de la Universidad de Michigan. El doctor Germán Feged, primer gerente de Corabastos, tuvo la oportuna tarea de crear sinergias gubernamentales. Para llevar a buen término el proyecto, tal como lo recuerda J.C. Abbott en su libro *Mejora del mercadeo en el mundo en desarrollo* (1987): “El gerente de Corabastos ocupaba una posición que le permitía desempeñar una función innovadora en el mercado de alimentos.”²² Mantén

²² Construdata, (2008). *Corabastos: la central que nunca duerme*: http://www.construdata.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/metallica15_pags58-62.pdf

trechos contactos con el comercio al por mayor, había recibido capacitación sobre los principios de mejora del mercadeo en la Universidad Estatal de Michigan, era influyente en el partido político que gobernaba entonces y tenía también conexiones personales con el Presidente. Esta relación y el apoyo del partido político dominante permitió a Corabastos movilizar recursos y llevar a cabo programas con una sorprendente facilidad”

Una vez listos los estudios, se continuó con la constitución de la Corporación de Abastos de Bogotá y la búsqueda de recursos. Además de entes estatales como el Incora, el Idema, la EDIS o la CAR, todos los comerciantes hicieron un gran aporte a manera de accionistas de la central mayorista: quienes quisieran convertirse en propietarios de un local en las nuevas instalaciones, debían adquirir mínimo 10 acciones –cada una a \$1.000– por metro cuadrado; quienes no compraban, en cambio, pagarían un 30 % más en el arriendo. Esto, aunque necesario, no fue muy bien visto por los comerciantes tradicionales. Para convencerlos de lo beneficioso de trasladarse, la corporación acudió al SENA y a la Universidad Jorge Tadeo Lozano de manera específica al Centro de Estudios e Investigaciones en Mercadeo–, para capacitar a los vendedores en mercadeo avanzado.

La mayor obra de desarrollo urbano en la historia del país, entonces, vio puesta su piedra angular en enero de 1972. Su construcción se realizó en tiempo récord; se pactó con los contratistas que el pago estaba sujeto estrictamente al cumplimiento de los plazos acordados; de dilatarse la entrega del proyecto, Corabastos solo estaba obligado a pagar el 70 % del valor total. Técnicamente hablando, la curiosidad del pueblo con respecto a la obra estaba más que justificada.²³

Para el ingeniero Hernando Vargas Caicedo, magíster en planeación urbana del MIT, el diseño de Corabastos supuso un verdadero hito en la evolución de las construcciones comerciales en Bogotá. En sus palabras: “Para las bodegas de Corabastos se proponía pórtico en acero con voladizos de armaduras tridimensionales en acero, silueta que contrasta con las grandes superficies de los noventa, que consagrarían los techo planos y las cajas cerradas “Además, y como se proponía desde un principio, esta central llegó para conjurar todos los

²³ Construdata , (2008). *Corabastos: la central que nunca duerme*: http://www.construdata.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/metallica15_pags58-62.pdf

males que aquejaban a las plazas de mercado tradicionales, como la falta de higiene o la inseguridad. Estas modernas instalaciones podían darse el lujo de ofrecer a los comerciantes y compradores calles amplias, baños, restaurantes, bancos, droguerías y personal de seguridad. Lastimosamente, utilizar la última tecnología en construcción y ofrecer sendas capacitaciones en mercadeo no fue suficiente para ayudar a la migración de los vendedores. Para muchos de ellos, arraigados a la Plaza España, la nueva zona de acopio y alimentos no era más que una quimera, una que difícilmente podría arrebatarles clientela. Las autoridades, en vista de esto y entre otras medidas, decidieron poner un retén al norte de Bogotá, a la altura de La Caro, en el cual la policía informaba a los camiones que entraban a la ciudad cuál era el nuevo lugar de mercado. Gracias a esto, la Plaza España fue perdiendo abastecimiento y sus últimos habitantes se vieron forzados a hacer parte de la vanguardia latinoamericana en logística de alimentos.

Como lo menciona Cepeda Pérez en Corabastos 30 años, “la comercialización en Corabastos, en su comienzo, era adelantada por dos mil quinientos usuarios, que hacían posible la distribución de los productos que llegaban al mercado en aproximadamente siete mil vehículos, los cuales transportaban diariamente cerca de cuatro mil toneladas de productos alimenticios, secos y perecederos”. En contraste, actualmente las cifras se han triplicado: unos 6.500 comerciantes, entre mayoristas y minoristas, venden 12.400 toneladas de alimentos a una población flotante cercana a las 200.000 personas; y para ello se requiere la operación de las 57 bodegas actuales –desplegadas en 420.000 m y el ingreso de entre 12.000 y 18.000 vehículos.

El origen de la plaza de mercado de Paloquemao se remonta a 1946, año en el que se construye inicialmente en la carrera 13 con calle 30, esta primera sede estaba dividida en tres sectores: Plaza España, Plaza San Vicente y Mata mala. En 1962 por voluntad del gobierno nacional surge la propuesta de conectar la plaza de mercado con la malla ferroviaria, por esto se inicia la construcción de la plaza en el sector de Paloquemao, avenida 19 con calle 25, en terrenos de propiedad de Ferrocarriles de Colombia. 10 años después de iniciar el proyecto el gobierno decide que todas las plazas de mercado deben ocupar un solo lugar, hoy conocido como la plaza mayorista de Corabastos, plaza que fue ocupada por las mayoristas, dejando a los pequeños vendedores sin un futuro cierto”.²⁴

²⁴ Construdata , (2008). *Corabastos: la central que nunca duerme*:
http://www.construdata.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/metallica15_pags58-62.pdf

3. CAPITULO 3

3.1 Estudio del territorio

De acuerdo a este estudio se fundamento en la matriz de territorio (**ANEXO 1**) los diferentes puntos de analisis en el sector a intervenir.

La localidad es suba esta ubicada en el extremo noroccidental de Bogota D.C y limita por el norte con el municipio de Chia, por el sur con la localidad de Engativa, por el oriente con la localidad de Usaquen y por el occidente con el municipio de Cota.

Suba tiene una extencion total de 10.056 hectareas, de las cuales 6.271 ha. se clasifican como suelo urbano y 3.785 ha. corresponden al suelo rural. Suba es la localidad con mayor area urbana del Distrito por cuanto representa el 15% de la superficie urbana total de la ciudad.

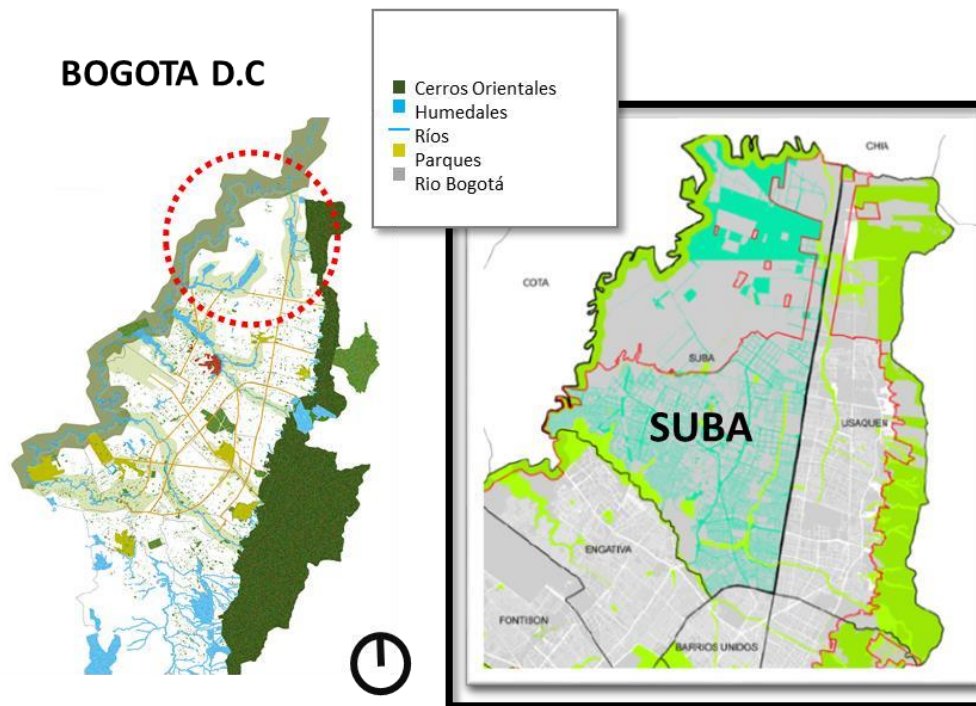


Figura 8. Localizacion.

Fuente: Elaboración propia

El suelo rural de la localidad de Suba se encuentra conformado por los sistemas de áreas protegidas, asentamientos humanos, sistema vial y áreas para la producción sostenible, en ocho veredas que las componen: Barajas Norte, Casablanca Suba, Casablanca Suba I, Casablanca Suba II, Guaymaral, La Lomita, Las Mercedes Suba Rural y Chorrillos.

El suelo de protección ocupa cerca del 59% del territorio rural de la localidad, lo integran 222 ha. Del sistema de áreas protegidas, 692 ha de ronda hidráulica del Río Bogotá y 1.329 de la Reserva Forestal Regional del Norte.

Los principales factores de tensión que presionan el suelo con el desarrollo de las actividades socioeconómicas corresponden al desarrollo de actividades agropecuarias la instalación de infraestructuras de comunicaciones y conectividad, el proceso creciente de la urbanización, establecimiento de cultivos de flores, la construcción de clubs y centros recreacionales y la explotación no reglamentaria de acuíferos.

3.1.2 Estructura ecológica principal

La estructura de protección de la localidad de Suba en el suelo rural presenta una restricción que limita la posibilidad de urbanizarse, justifica por las características geográficas, paisajísticas o ambientales.

Entre las principales estructuras encontramos:

- La ronda del Río Bogotá que esta destinada para el riego de cultivos agrícolas y en el futuro la CAR tiene dentro de sus proyectos hacer un parque lineal.
- El humedal de la conejera se encuentra ubicado en la localidad de Suba, al noroccidente de la ciudad de Bogotá. Es uno de los pocos humedales que ha sobrevivido a la destrucción masiva de este tipo de ecosistemas, como resultado del aumento demográfico y de la intensificación de actividades económicas en esta región. Actualmente este humedal es uno de los ecosistemas mejor conservados del Distrito Capital
- El Humedal de Guaymaral forma parte de la subcuenca del Río Torca. Anteriormente estaba integrado en un solo sistema denominado Humedal Torca-Guaymaral con una

extensión de 71 Hectáreas en las localidades de Suba y Usaquén, con la construcción de la Autopista Norte el Humedal se fracciona en tres, el Humedal de Torca en Usaquén con un área de 22 Ha, el Humedal de Guaymaral en Suba con un área de 49 Ha, y una franja en el separador de la Autopista Norte.

- Reserva Forestal de Norte de acuerdo con lo aprobado para esta reserva, que será el segundo pulmón de Bogotá después de los cerros, ninguna construcción nueva se podrá hacer en los terrenos declarados de protección. La idea es que esta reserva forestal regional del norte se convierta en un gigantesco corredor ecológico, que atraviese el borde norte, desde los cerros orientales hasta Suba.

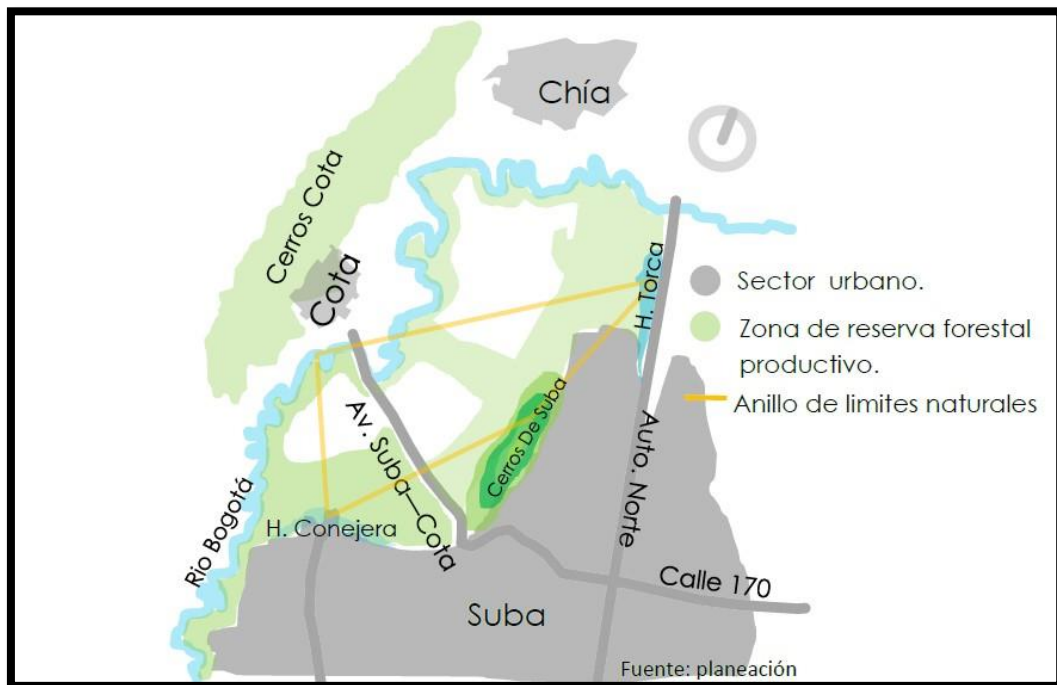


Figura 9 . Ecológico

Fuente: Elaboración propia

Morfología

- En el sector se evidencia un crecimiento no consolidado como resultado del desarrollo lineal que ha tenido sobre la vía Suba-Cota
- Los límites físicos naturales, como los humedales la Conejera, el Torca y el río Bogotá logran un límite de la ciudad hacia el norte y el occidente.

Usos y consolidación

- A pesar de ser una zona rural se evidencia dinámicas industriales, sobre el eje de la vía Suba-Cota y vías secundarias, sin embargo la declaración de reserva forestal en el sector consolidan el uso del suelo como consecuencia, la claridad en las zonas productivas para intervenciones a futuro.

Movilidad

- La vía Suba-Cota es una senda estratégica para la movilidad por su conectividad regional, por el occidente, con la variante Chía– Siberia, norte, con la calle 170, y la av. Boyacá, pero no cuenta con la infraestructura necesaria para un impacto de tráfico pesado.
- El IDU ya tiene proyectado ampliar esta vía para conectarla con la Av. Ciudad de Cali y la ALO.



Figura 10. Territorio.

Fuente: Elaboración Propia.

Flujos

- Por medio de estos flujos manejan dinámicas altas y bajas de pasajeros, local e intermunicipal, también se evidencia el uso de la bicicleta y gran tránsito de camiones
- El estado general de las vías es de baja calidad, existen problemas de mantenimiento que son indispensables para afrontar a futuro un proyecto de inversión, la vía SubaCota actualmente es una vía VR4 y según la nueva intervención del IDU, pasara a ser una vía de doble calzada.

Perfiles y alturas

- El desarrollo sobre la vía como eje principal ha configurado construcciones de un solo piso máximo dos, y se puede identificar vivienda típica rural, colegios, restaurantes, clubes, sin continuidad en el perfil y lotes vacíos con dinámicas agropecuarias.

Llenos y vacíos

- Se evidencia un crecimiento lineal sobre la vía Suba-Cota, lotes vacíos parcelados y una gran cantidad de invernaderos referente al cultivo de las flores.

Nodos e hitos

- Uno de los principales hitos del sector es la clínica Juan N Corpas, único punto de referencia que hay en el sector entre el borde urbano y rural de Suba.
- En la intersección de la vía Suba-Cota se genera un nodo importante para el desarrollo regional y metropolitano, pero no se encuentra en un buen estado, por la falta de culminación de sus obras.

Espacio público

- No hay estructura de espacio público consolidada solo una red de senderos naturales paralelos a la vía, en la ronda del rio Bogotá y veredas pero se encuentran en mal estado esto implica que hay potencial en el desarrollo de un diseño urbanístico.

Equipamientos

- A excepción de la clínica privada Juan .M Corpas no se encontró dentro del inventario y georreferenciación realizado, un equipamiento de gran importancia, sin embargo la zona se encuentra con una gran oferta educativa principalmente privada para estratos altos.

Servicios públicos

- En el área rural de la localidad de Suba no existen acueductos verdiales como tal por lo que el servicio de acueducto está basado en la explotación de aguas subterráneas a partir de pozos profundos y aljibes.
- El servicio de energía y alumbrado público tienen un cubrimiento del 100% en el área rural por parte de Condensa.
- Gas natural tiene construida una línea de alta presión sobre la vía Suba Cota y ya tiene diseñados proyectos de expansión para la construcción de nuevas redes.
- El alcantarillado sanitario y siendo acordes con lo que se busca en las zonas rurales como soluciones individuales de saneamiento el 92% de la población utiliza pozo séptico como medio para la exposición o vertimiento de aguas residuales
- En la parte de alcantarillado pluvial construidos, no existen redes de manejo de aguas lluvias la mayoría están son manejado mediante cunetas de drenaje y vallados de conducción.
- La cobertura del servicio de recolección de residuos sólidos tiene una cobertura del 74% del total de los predios rurales del sector.

Construcción social

- Desde el punto de vista económico se tiene que el cultivo de flores es el que genera mayor dinámica económica de la zona por su alto requerimiento de mano de obra fija y temporal.
- Por la condición de desarrollo del área rural de Suba, la oferta de servicios de recreación está dirigida a la población flotante de estratos medios y altos como restaurantes campestres, club recreativo y canchas de fútbol

Registro Fotográfico

Se muestra la falta de andenes bien estructurados en el sector y de acuerdo al uso de la vía debería ser más amplia ya que por la iniciativa del IDU será ampliada para lograr un nuevo nodo de ingreso en la ciudad de Bogotá. Se nota en las fotografías la deficiencia de andenes y separadores que causan las inundaciones y vertimiento del agua en época de invierno.



No se encuentran andenes



Deficit de espacio para peatones



Figura 11. Territorio 2

Fuente: Google Street

3.2 Estudio de Referentes

De acuerdo a este estudio se fundamenta en la matriz de referentes (**ANEXO 2**) los diferentes puntos de análisis en el sector a intervenir.

3.2.1 Corabastos Bogotá D.C

Corabastos, la más importante y más antigua central de abastos de Colombia, desempeñan desde su inauguración en 1972 un rol fundamental en el abastecimiento organizado y metódico de alimentos, así como en la fijación de sus precios en Bogotá, la ciudad más poblada del país. A través de sus 57 bodegas y sus 420.000 metros cuadrados de extensión, en ella se negocian cada día un promedio de 16.800 toneladas de alimentos, que abastecen a más de doce millones de personas que viven en la ciudad y en las poblaciones aledañas.

Dentro de los productos que más se comercializa en Corabastos están las hortalizas (33%), la papa (26%), las frutas (25%), los plátanos (6%), los granos y procesados (8%) y los huevos, los cárnicos y los lácteos (2%), productos que provienen, en su mayoría, de departamentos como Cundinamarca, Boyacá y Meta.

Actualmente, la Central recibe un promedio a 200 mil personas cada 24 horas, entre cultivadores, comerciantes, tenderos, amas de casa y transportadores. Pero no siempre Bogotá tuvo una Central de estas proporciones y con este nivel de servicio. Cuando Bogotá tenía 3 millones de habitantes, a finales de la década de los años 60 surgieron problemas como el de abastecimiento ordenado de alimentos. La infraestructura que existía era insuficiente y además generaba pérdidas y un manejo arbitrario de los precios. Las plazas públicas de mercado y los supermercados no bastaban, y hasta las calles se acondicionaban para el mercadeo agropecuario.

Por eso, cuando terminaba la administración del presidente Carlos Lleras Restrepo y Emilio Urrea era el alcalde de la capital, se planeó la construcción de una gran central para el suministro de víveres en Bogotá. Los estudios de factibilidad fueron realizados con la ayuda de expertos en mercadeo de la Universidad de Michigan y del Fondo de Alimentos para las Naciones Unidas (FAO).

El 6 de marzo de 1970 se creó la sociedad Promotora de la Gran Central de Abastos de Bogotá Ltda., con el propósito de ser la encargada de organizar el mercadeo de alimentos, y centralizar y racionalizar su distribución en Bogotá. Dos años después, el 20 de julio de 1972, cuando era presidente de la República Misael Pastrana Borrero y alcalde de Bogotá, Carlos Albán Holguín, se inauguró la sede de la central de abastos en la actual localidad de Ciudad Kennedy y desde entonces, Corabastos es pionera en el área comercial agrícola del país.

Esto ha sido posible gracias a esfuerzos conjuntos del sector público y del privado. La Corporación de Abastos de Bogotá es una sociedad anónima, de economía mixta, donde el Ministerio de Agricultura, la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía Mayor de Bogotá poseen el 47.92% de las acciones y los comerciantes tienen el 52.08% restante.

Actualmente Corabastos está en proceso de convertirse en un operador logístico dentro de la cadena de intermediación de productos agroindustriales en un escenario donde tienen mucho peso los Tratados de Libre Comercio y acuerdos como la Alianza del Pacífico y la Comunidad Andina de Naciones.

Tras seis años de haberse adoptado en Bogotá el Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria (decreto 315) surgen distintas posiciones frente a su funcionamiento, específicamente sobre el papel de Corabastos, principal centro de acopio de

alimentos. Mientras algunos funcionarios defienden que el decreto acierta en la idea de descentralizar la llegada de alimentos a Corabastos, otros advierte que la política debe impulsar la recuperación de la central principal y la protección del campesino.

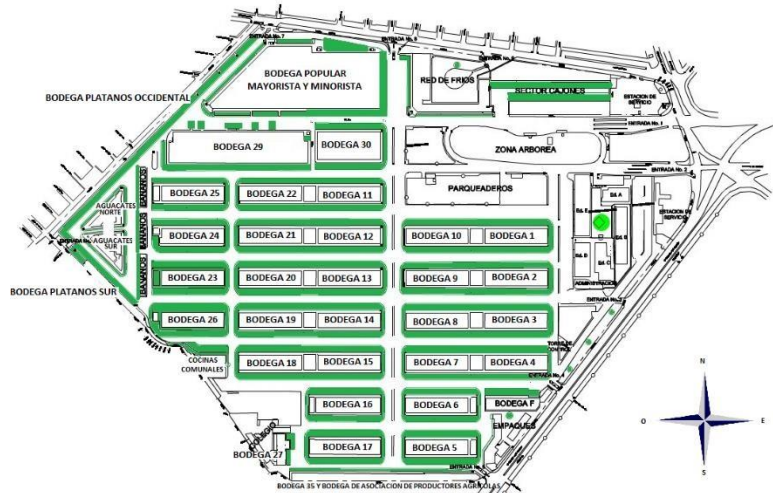


Figura 12. Corabastos

Fuente: Corabastos

Respuesta formal

- La ubicación de las bodegas responde a la continuación del eje de la vía de las américas como referente de ingreso.
- Se encuentra sobre el eje de la av. De las américas que a su vez conecta con la calle 13 nodo de ingreso de alimentos y tiene varias rutas de acceso pero son de gran afluencia, como consecuencia se produce congestiones viales en el sector.

Función

- Su función se basa en la distribución de las bodegas según el producto en venta, y según su producto presenta un tráfico, pero están mezclados algunos como consecuencia congestión interna.
- Para las bodegas se propone pórticos en acero con voladizos de armaduras tridimensionales en acero, forma que contrasta con grandes superficies techos planos y cajas cerradas.
- El centro mayorista se encuentra limitada en crecimiento ya que alrededor se encuentra consolidado en comercio y vivienda y el humedal la vaca, así que responde a la organización planteada y con deficiencias de servicios complementarios dentro del centro de abastecimiento. Paisaje generado

- El paisaje que se genera en el centro de abastecimiento es de gran número de camiones y personas circulando.
- Se ve una gran masa de bodegas y gran número en cantidad de productos mayormente en bultos.

Planteamiento tecnológico

- Por ser un equipamiento de más de 40 años no hay un avance tecnológico significativo, su crecimiento se ha basado en la necesidad de resolver problemas inmediatos como infraestructura vial, cuartos fríos, accesos y plazoletas. Sin embargo para la época que fue construido fue un proyecto innovador y resolvió los problemas sanitarios de higiene de las plazas tradicionales. Capacidad y cobertura
- Como principal plataforma de abastecimiento del país, CORABASTOS ofrece servicios especializados a los participantes de la cadena agroalimentaria, con cobertura nacional en la comercialización de alimentos en el canal tradicional con 6.500 comerciantes, 200.000 visitantes 57 bodegas y 230 locales minoristas. En general tiene problemas en infraestructura, logística, modernización, tecnología y sociales.

Impacto

- Podría decirse que la seguridad alimentaria de la capital particularmente la de los hogares de estratos 1, 2 y 3- depende del buen funcionamiento de CORABASTOS. Además, los ingresos de cerca de 50 mil familias dependen de empleos directos generados por la central. Desde principios de la década de los ochenta cientos de establecimientos comerciales barriales se abastecen en CORABASTOS y a su vez configuran una densa red de aprovisionamiento para los hogares capitalinos.

Conclusión

En el tiempo que fue construido Corabastos la ciudad tenía una dinámica diferente y tenía menos habitantes. Hoy la central de abastos sufre problemas de infraestructura, modernización, políticos y sociales, además el crecimiento de la ciudad absorbió sus instalaciones convirtiéndola en un centro urbano con problemas de movilidad el aporte de este análisis en entender la complejidad de un centro de abastecimiento y que factores pueden afectar el buen funcionamiento del equipamiento.

Registro fotográfico



Figura 13. Referente 1.

Fuente: Corabastos.

3.3 Paloquemao Bogotá D.C

La Plaza de Mercado de Paloquemao es una de las centrales minoristas más importantes del país. El sector de Paloquemao recibe este nombre porque según cuenta la historia, había un árbol seco a los alrededores de la Av. 19 y que por razones que se desconocen, se quemó.

El origen de la plaza de mercado se remonta al año 1946 cuando se construye inicialmente en la carrera 30 con calle 13, allí se encontraba distribuida en tres: Plaza España, San Vicente

y Matallana, siendo administradas por el matadero distrital. En 1962 bajo la dirección de los arquitectos Dicken Castro Duque y Jacques Mosseri se inició la construcción de la plaza en el sector de Paloquemao.

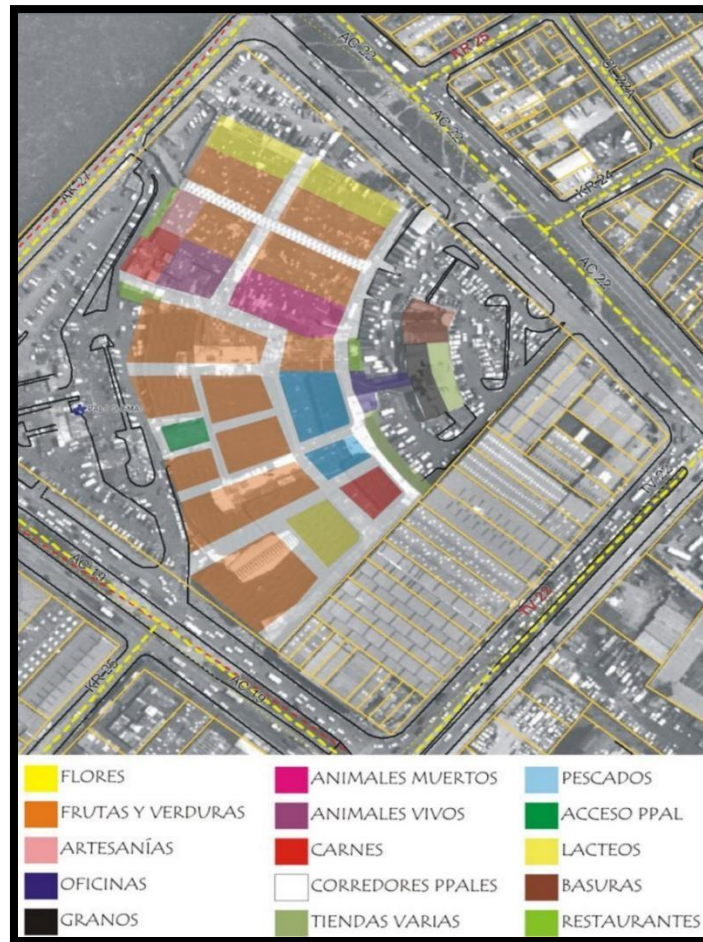


Figura 14. Referente 2.

Fuente: Fuente: <http://www.plazadepaloquemao.com/quienes-somos/info>

Respuesta formal

- En planta su forma se basa en un trapecio con un remate en la zona posterior para el ingreso de alimentos, en el alzado se demarca por bloque con una cubierta formada por una sucesión de triángulos generando ritmo y dinámica a la fachada.

Función.

- La plaza de mercado de Paloquemao se caracteriza por una zona central de puestos de mercado y en la parte inferior zona de almacenes por medio de una sucesión de patios que permiten la debida ventilación e iluminación.

- Su función de circulación se adapta a la forma de la plaza llegando a un punto ancho y terminando en un punto angosto esto se debe al desplazamiento de los alimentos del camión al puesto y lo que se encuentran en la parte posterior son los de mayor tamaño y complejidad.

Paisaje generado.

- El paisaje generado de la plaza es de dinámicas de compra y venta de alimentos aglomeraciones de personas en ciertos horarios dentro del edificio y contrastes de los colores de los productos.

Planteamiento tecnológico.

- La cubierta de la plaza de Paloquemao se destaca por su geometría a través de los espacios y que se caracteriza ya que por su forma permite una buena ventilación e iluminación idea que tenía planteada los arquitectos Dicken Castro y Jacques Mosseri.

Capacidad y cobertura.

- Hoy en día, cientos de comerciantes trabajan en La Plaza, lo cual permite sostener a sus familias con la venta de víveres, artículos de aseo, servicios de restaurante, flores, etc., y miles de comensales visitan el sector de Los Mártires ,Santafé ,Candelaria , para degustar de frutas, verduras, carnes y muchos productos que se encuentran allí Impactos.
- La plaza de Paloquemao es un sector distinguido de la localidad de Los Mártires y es uno de los más importantes de la ciudad. Es una zona bastante transitada en el día a día de los bogotanos dadas las diferentes actividades comerciales que mueven a este sector, pero el mayor impacto en términos de manejo de residuos dentro de la plaza y en la zona de parqueaderos en el sector de floristería no hay un control estricto sobre ellos generando residuos mal tratados y así generando conflictos ambientales y visuales para el usuario.

Conclusión

La plaza de Paloquemao tiene una tradición importante para la ciudad se ha convertido en un hito histórico y turístico significativo, sin embargo sufre problemas sanitarios de higiene y orden que hacen que pierda su verdadera función se debe tener en cuenta el manejo de los residuos sólidos y como modelo a favor se encuentra la venta de flores como potencial comercial en un centro de abastecimiento. .

Registro fotográfico



Figura 15. Referente 3.

Fuente: Fuente: <http://www.plazadepaloquemao.com/quienes-somos/info>

3.3.2 Referente Internacional. Mercado de Pescaderías y Verdulerías Bursa, Turquía.

Descripción de los arquitectos. Bursa fue la primera capital del Imperio Otomano y hoy es el centro de la fabricación en Turquía, lo que lleva el campo de las industrias automotriz y textil. Pero la ciudad tiene también una maravilla de naturaleza: se encuentra en la base del medidor de altura Uludağ 2.000, que es la ubicación de la primera estación de esquí del país, y la ciudad es también sede de manantiales cuyas aguas siempre se han pensado para fines terapéuticos. Por otra parte, las tierras fértiles alrededor de Bursa producen algunos de los mejores productos del país. El municipio de Bursa requiere una nueva instalación moderna para el comercio al por mayor de frutas y verduras, así como instalaciones separadas para los peces y otros mariscos.

El edificio consolidaría estas actividades comerciales, dotando a la ciudad con un punto de control centralizado desde donde controlar el suministro de alimentos de Bursa.²⁵



Figura 16 . Referente 4

Fuente: www.plataformaarquitectura.com

Respuesta formal

- “La forma circular del mercado con 350 metros de longitud de fruta y verdura, está diseñado para facilitar la orientación, el intercambio eficiente, y el enrutamiento óptimo de los alimentos desde los proveedores a los minoristas y propietarios de restaurantes “

Función

- La función social esencial de un mercado es para negociar de manera justa y transparente la calidad y el precio de los bienes de consumo a través de la compleja interacción de muchos productores, intermediarios y minoristas juntos dentro de un espacio común.

²⁵ Arch Daily (01 de noviembre del 2013) , *Mercado de Pescaderías y Verdulerías Bursa / Tuncer Cakmakli Architects* <http://www.archdaily.co/co/02-305761/mercado-de-pescaderias-y-verdulerias-bursa-tuncer-cakmakli-architects>

A través del acceso principal maneja unas circulaciones de acuerdo a las volumetrías en forma ovaladas que permiten una circulación más libre sin interferir los accesos de los demás camiones.

Paisaje generado

- Armonía entre el espacio rural y lo construido.
- Amplitud en un espacio libre central para diferentes usos.
- Circulaciones libres perimetrales sensación más libre.

Planteamiento tecnológico

- Estructuras en acero en forma de bóvedas con luces importantes y con un vacío en la mitad tipo claustro que da luz a todo el espacio.

Capacidad y cobertura

- Se tomó en cuenta la distancia del centro de Bursa con las ciudades vecinas y es equidistante este centro de abastecimiento tiene un gran alcance de cobertura siendo posicionado en un lugar estratégico que dinamice las ciudades con un tamaño de 304,000 m² para una población de 780.000 habitantes aproximadamente.

Impactos

- Un nuevo concepto de centro de abastecimiento articulado una vía regional y con una buena composición atractiva para el usuario.
- Amplitud de una vía dentro de un volumen genera nuevos conceptos de diseño para centros de abastecimiento que conlleva gran tráfico de actividades.
- La separación entre los productos cárnicos con los demás.
- Una amplia zona verde como amortiguamiento ambiental.

Conclusión

Se observa que la implantación armoniza con el contexto rural, mantiene el idioma de la altura y consolida las actividades comerciales del sector, también propone un diseño innovador funcional.

Registro fotográfico



Figura17. Referente 5

Fuente: Fuente: www.plataformaarquitectura.com

4. CAPITULO 4

4.1 Estudio de usuario

De acuerdo a este estudio se fundamentó en el árbol de usuario (ANEXO 3), a través de un gráfico que muestra de una escala de menor a mayor tomando como base el productor el primer punto de partida para la obtención del producto, o sea los alimentos, como se trata a través de

una cadena de personas y que su recorrido final llega al consumidor. En la figura muestra al usuario explicando quien es , sus características y condiciones en términos de género, capacidad económica, donde vive , en términos funcionales como lo hace, donde lo hace también como y con qué frecuencia ,como finalidad demostrar que el punto común donde convergen todos los usuarios es el **centro de abastecimiento** así demostrando que es integral para todos los usuarios ,a continuación una breve explicación de cada usuario:

- Productor: Campesino o empresa que provee los alimentos.
- Transportador: Transporta los alimentos de un punto a otro.
- Cargador: Encargado de descargar los productos del transporte a las bodegas o locales ubicadas.
- Transformador: Organiza ,limpia ,revisa los productos provenientes .
- Comerciante: Al por mayor o minorista es el encargado de vender los productos según su presentación.
- Consumidor: Según su necesidad si es para un local , o para uso particular en su hogar directamente es el punto final del proceso ya que cuenta con el capital para que la red funcione.

4.2 Ruta de hipótesis

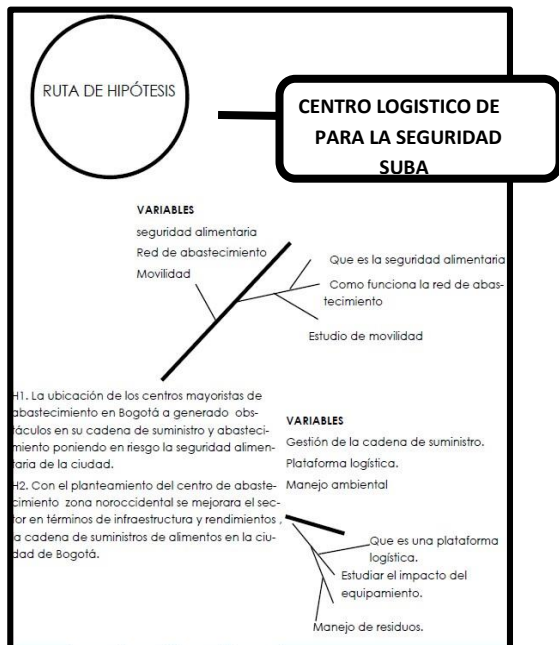


Figura 18.Ruta de hipótesis

Fuente: Elaboración propia

A través de la ruta de hipótesis se obtienen unas variables que apoyan al proyecto a entender los diferentes puntos cruciales que sustentan la intervención en los diferentes aspectos sociales, económicos, sociales y ambientales.

4.3 Matriz de Triangulación.

4.3.1 ¿La ubicación de los centros mayoristas genera obstáculos en la cadena de suministros en la ciudad de Bogotá?

Dentro del Plan Maestro de la seguridad alimentaria de Bogotá los actores de la cadena de abastecimiento como son productores, operadores logísticos, transformadores, comerciantes, consumidores, instituciones y organizaciones.

Entendiendo el territorio como un gran complejo de redes viales en la ciudad se analiza cómo funciona frente a los accesos y la ubicación de la principal centro mayorista de la ciudad de Bogotá (Corabastos) donde se encuentra ubicada, así comprendiendo su carácter de cobertura y como su ubicación lleva a unas tensiones internas dentro de la ciudad así generando conflictos internos de movilidad a través de eso, ¿cómo la funcionalidad de la ciudad contribuye a la seguridad alimentaria?

Esto lleva a unas situaciones de entender cuál es el problema que generan conflictos en la ciudad y el crecimiento en los costos de los alimentos que afectan principalmente a las familias de más escasos recursos y se estaría contradiciendo la seguridad alimentaria.

4.3.2 EL nuevo centro de abastecimiento de occidente mejoraría en términos de cobertura el suministro de alimentos

Bogotá como capital con el mayor número de habitantes del país tiene necesidades principales de alimentación en esos términos la ciudad depende indispensablemente de las otras ciudades y regiones de carácter agrícola, entendiendo la ciudad como una gran extensión de territorio lo complementa los distintos nodos de ingreso por el norte sur y occidente de la ciudad, pero varios nodos de ingresos se encuentran saturados por el gran

flujo de ingreso de vehículos de seguridad y ya que los alimentos se transportan por medio de vehículos de carga pesada que complica aún más el ingreso.

Mediante el centro de abastecimiento de occidente se implementa un nuevo nodo de ingreso por el noroccidente de la ciudad específicamente por la avenida suba-cota como una nueva alternativa cruzando por la variante Chía-Siberia que conecta el norte y el sur del país, así facilitando el acceso inmediato y así garantizando la seguridad alimentaria.

En este documento se profundiza en la cadena de suministro de un producto y permite identificar los eslabones que atraviesa. En este proceso de la cadena se puede diferenciar los procesos de abastecimiento, producción, almacenamiento y por ultimo distribución, a través de un centro logístico o de forma directa al consumidor final en esta última parte la distribución urbana de mercancías que constituye una parte crucial de la cadena de suministro.

Conocer el movimiento económico de la ciudad y el bienestar de sus habitantes, ya que influye directamente en la congestión, contaminación, consumo energético, seguridad vial u ocupación del espacio urbano, los problemas de la distribución urbana de mercancías requieren soluciones integrales porque afectan a una gran diversidad de actores: los oferentes del servicio (transportistas y operadores logísticos) los demandantes (generadores de carga), las autoridades locales y los usuarios de la vía pública.

Se caracteriza la distribución urbana de mercancías

- La influencia de la infraestructura, por ejemplo calles cortadas, calles con sentido único, semáforos, etc.
- La estrategia de la distribución, por ejemplo el número de destinos a cubrir, los tiempos de espera y de descarga, los horarios de recepción de mercancía, etc.
- Las características de los vehículos, que deben adaptarse a las condiciones de infraestructura y a las estrategias de distribución.

5. CAPITULO - Enrutamiento de la propuesta

5.1 Propuesta urbana

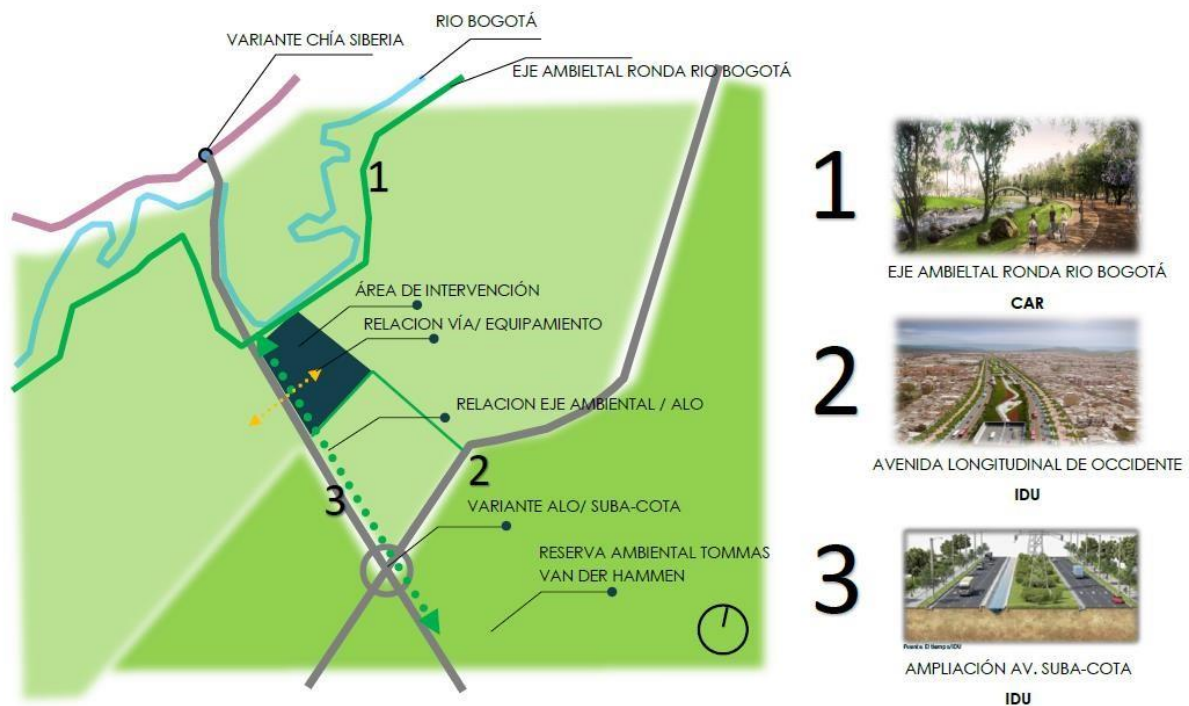


Figura 19.propuesta urbana

Elaboración: propia

La propuesta urbana tiene varios objetivos en términos funcionales y ecológicos en lo funcional abarca la variante chía Siberia que conecta el norte y el sur de país a través de una glorieta se conecta con la Vía Suba Cota, donde se encuentra el sector de intervención logrando una conexión más inmediata y que el tráfico pesado no ingrese al casco urbano generando conflictos de movilidad, a su vez se contempla la ampliación de la avenida ciudad de Cali y la implementación de la ALO como vías complementarias que se articulen con el ingreso y salida de vehículos sobre el centro de abastecimiento.

En términos ambientales se encuentra la reserva forestal Tommas Van Der Hammen como un futuro bosque urbano que se encuentra en etapa de estudios y planeación, y a través del eje ambiental planteado por la CAR , el concepto del equipamiento es generar una tensión entre la reserva ambiental y el eje ambiental del río Bogotá para generar una fluidez y armonía en el sector y que el equipamiento segregue o niegue la continuidad de la línea verde del sector.

5.2 Programa arquitectónico

Es una zona delimitada donde se realizan y ejercen, por distintos operadores todas las actividades relacionadas con el transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como para el internacional vinculado con una serie de servicios logísticos y de apoyo que permiten al equipamiento ser un complejo uniforme , articulado fluido y eficiente.

Exteriores: Son las distintas intervenciones que articulan el proyecto con el espacio público como ciclorutas el eje ambiental planteado por la CAR, un intermodal de transporte que facilite el ingreso de transporte público para los usuarios y los peajes de acceso que permitan el control de ingreso y salida de los vehículos particulares ,de servicios y tráfico pesado.

Urbanismo y espacio público: Parqueaderos públicos para los comerciantes, consumidores y administrativos, parques infantiles en la zona de espacio público como integradores , para la apropiación y aprovechamiento del lugar ,zonas ambientales que permitan la contemplación del ambiente natural , plazoletas de encuentro como puntos de interacción entre los usuarios para lograr un espacio más agradable.

Descargue: Plataformas de descarga adecuadas para el ingreso de los productos de manera más eficiente, zonas de operarios para la óptima transformación del producto en términos de calidad y presentación, cafeterías como servicio fundamental para los operarios del centro de abastecimiento, bermas de ingreso estratégicos para prevenir conflictos de movilidad , un taller de mantenimiento que permita a los vehículos de tráfico pesado ser tratados inmediatamente y así amortiguar distancias y tiempos en los servicios.

Abastecimiento: De acuerdo al diseño previo se destinaron 7 bodegas cada una con los productos debidamente separados y con condiciones especiales para asegurar su calidad.

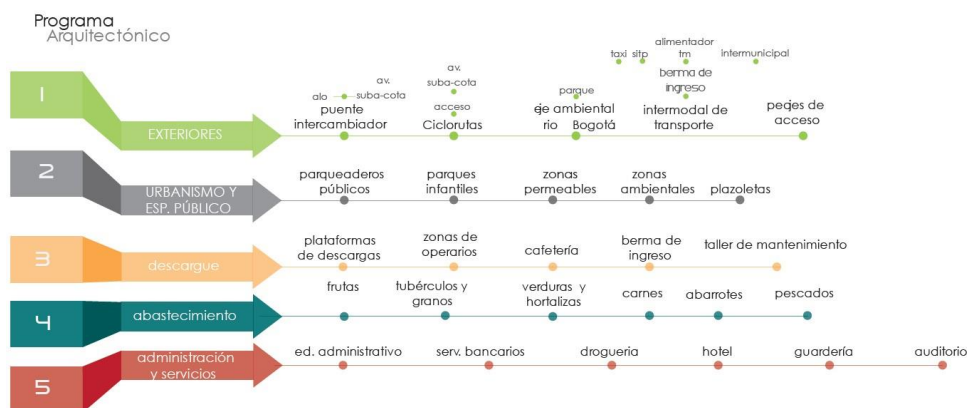


Figura 20. programa arquitectónico

Elaboración: propia

5.3 Fases de intervención y áreas del proyecto.

Debido a la complejidad del proyecto y su gran escala (38 hectáreas) el proyecto se plantea en tres fases de intervención planteando completamente la fase número uno (1) así logrando diseñar las áreas más importantes así explicando las fases:

Fase 1: Descargue: Entendiendo el ciclo y los flujos dentro de un centro de abastecimiento.

Exteriores: Lograr entender el entorno y complementarlo con intervenciones acordes con los criterios de intervención y arquitectónicos.

Urbanismo y espacio público: Implementar espacios de circulación permanencia y contemplación e integrarlo con el eje ambiental del río Bogotá.

Abastecimiento: Según producto generar módulos de comercio mayorista y minorista.



Figura 21. Cuadro de áreas y fases

Elaboración: propia

5.4 El concepto de proyección y diseño.

El concepto formal establecido a partir de un interés de la irregularidad y función de la neurona como forma, dada la oportunidad de salir de la ortogonalidad dentro de las características del diseño en general a través de un proceso de geometrización mediante la descomposición de la forma logrando un elemento que se adapta al entorno.

Luego de entender la relación del intercambio entre impulsos, se hace la cuestión como funcionaria esa misma relación pero con circulaciones dentro del equipamiento que cumpliera la misma función de la neurona como relación de circulaciones internas y externas entendiendo la relación de flujos, complementado con la gestión del agua como articulador para el bienestar ambiental del sector.

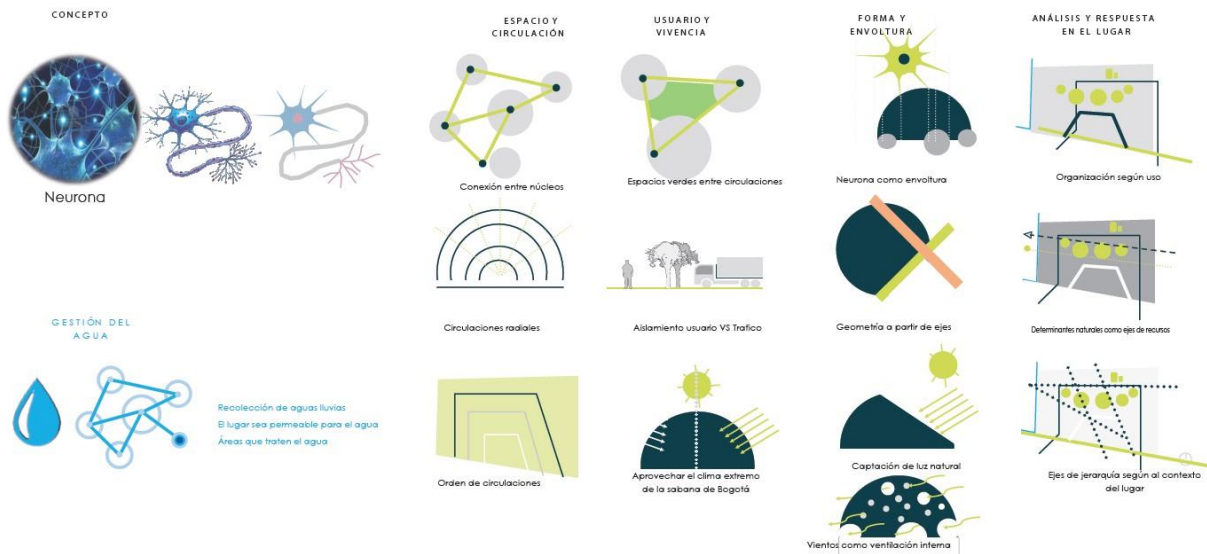


Figura 22. Matriz de conceptos

Elaboración: propia

Espacio y circulación:

Dentro de las variables de la matriz de conceptos se cruza la neurona como concepto y las distintas relaciones espaciales y funcionales:

Conexión entre núcleos: generar galerías entre los núcleos (bodegas) que permitan una mayor fluidez entre las ellas haciendo circulaciones más dinámicas.

Orden de circulaciones: generar circulaciones de primer segundo y tercer orden para marcar una pauta entre cada una de ellas y no se genere conflicto interno entre ellas.

Usuario y vivencia:

Espacios verdes entre las circulaciones: Lograr que el equipamiento logre lugares de permanencia y circulación dentro de un contexto de gran cantidad de circulaciones como complemento entre la relación entre el equipamiento y lo ecológico.

Aislamiento usuario vs tráfico pesado: generar vías aisladas al usuario mitiga congestión visual y ambiental que afecta al usuario ya que un objetivo es lograr nuevos conceptos frente a un contexto de plaza de mercado común.

Forma y envoltura: generar formas que permitan la luz natural y la ventilación natural para la calidad de los productos y el usuario.

Análisis y respuesta en el lugar: Organización según usos para lograr na zonificación eficiente frente a los múltiples usos que se presentan.

5.5 Determinantes

DETERMINANTES NATURALES



Las determinantes naturales influyen como lograr que el proyecto arquitectónico no afente al entorno natural ,ya que se compone de una reserva forestal y el clima extremo de la sabana de grandes espocas de sol y en las madrugadas heladas.

DETERMINANTES URBANAS



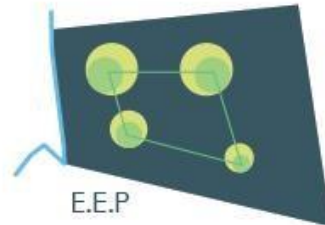
Las determinantes urbanas ,ya que está en un contexto rural de cultivos y lugares de recreación tiene una traza irregular, marcado por una vía principal y unas veredales que lo segmentan dando jerarquía a la composición para el ingreso los vehículos.

Figura 23. Determinantes

Elaboración: propia

5.6 Lineamientos y estrategias

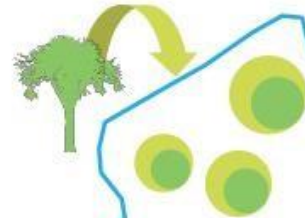
LINEAMIENTOS



ESTRATEGIAS



Ampliación vía Suba - Cota
implementación futura av. ALO



Integrar el espacio público con los distintos ejes ambientales del sector.

Figura 24. Lineamientos y estrategias

Elaboración: propia

Lineamientos:

Conectividad vial: como estrategia se implementa la ampliación de la suba cota ya propuesta por el IDU según resolución 495 del 2015 como nuevo nodo de ingreso en la ciudad de Bogotá, articulada con la futura ALO que conecta el norte y sur de la ciudad de Bogotá .

E.E.P: Ya que se encuentra en una zona rural es importante destacar la estructura ecológica principal y así tomar unas estrategias de carácter urbano-ambientales que baje los riesgos de la afectación al sistema ecológico así generando asilamientos y amplios espacios públicos con una selección de árboles que estén acorde a la sabana de Bogotá y al bienestar de ecosistema.

5.7 criterios urbanos

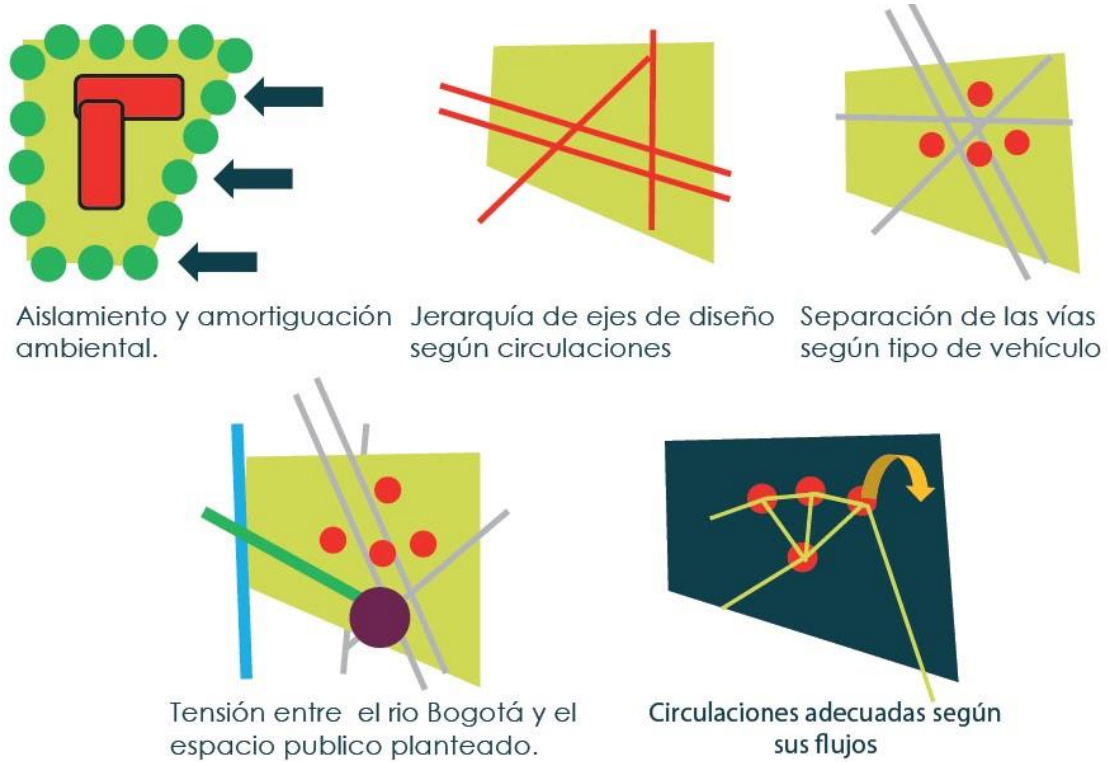


Figura 25. Criterios urbanos

Elaboración: propia

A través de los criterios generales articulo as tres estructuras principales (ecológico, social y económico) teniendo en cuenta la amortiguación ambiental para aislar impactos al ambiente, lograr una jerarquía de ejes que me permita lograr una implantación acorde a las circulaciones, lograr la tensión entre el río Bogotá y el espacio público para que sea un servicio para toda la comunidad.

5.8 criterios arquitectónicos.

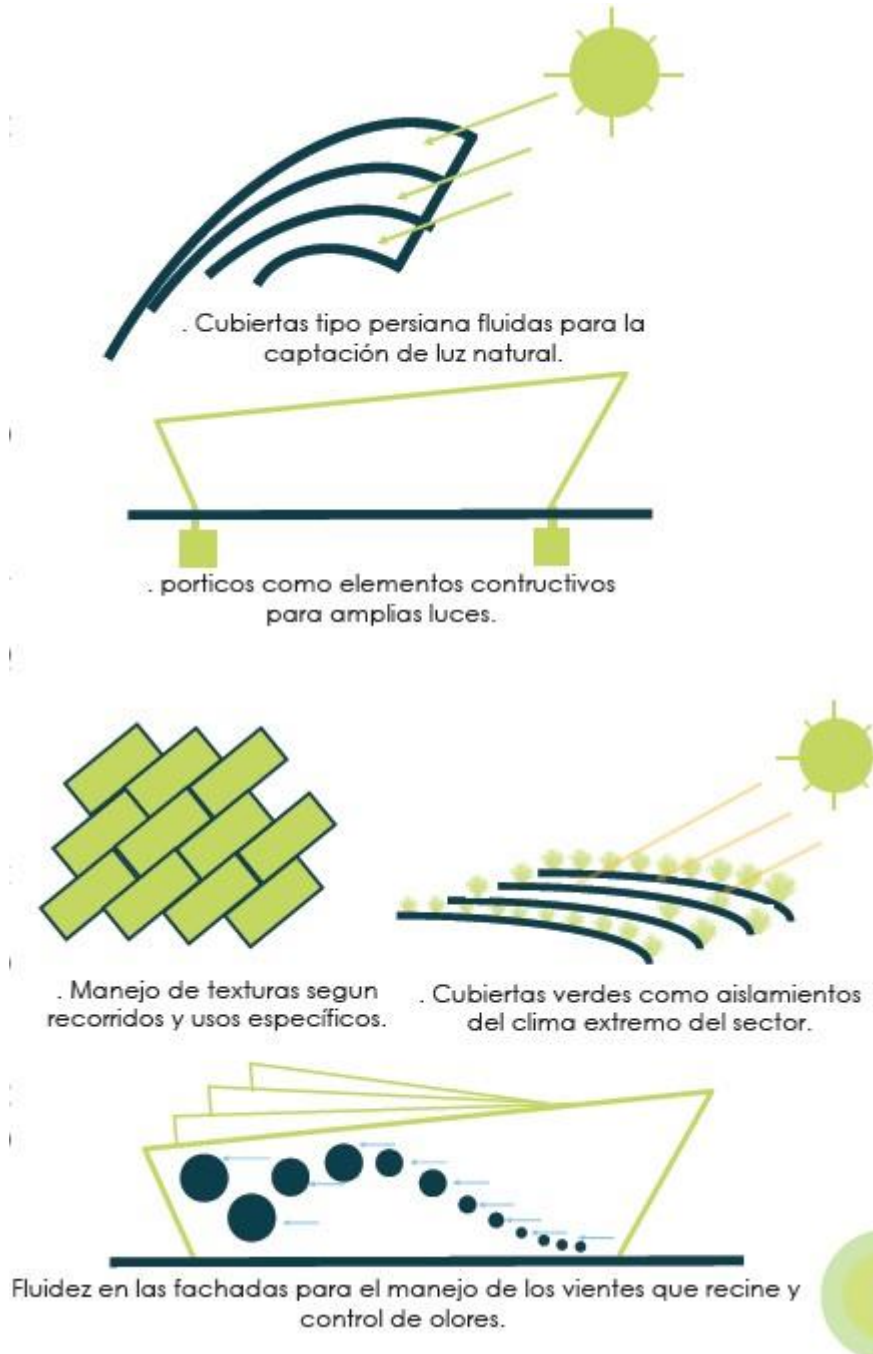


Figura 26. Criterios generales

Elaboración: propia

5.9 Zonificación

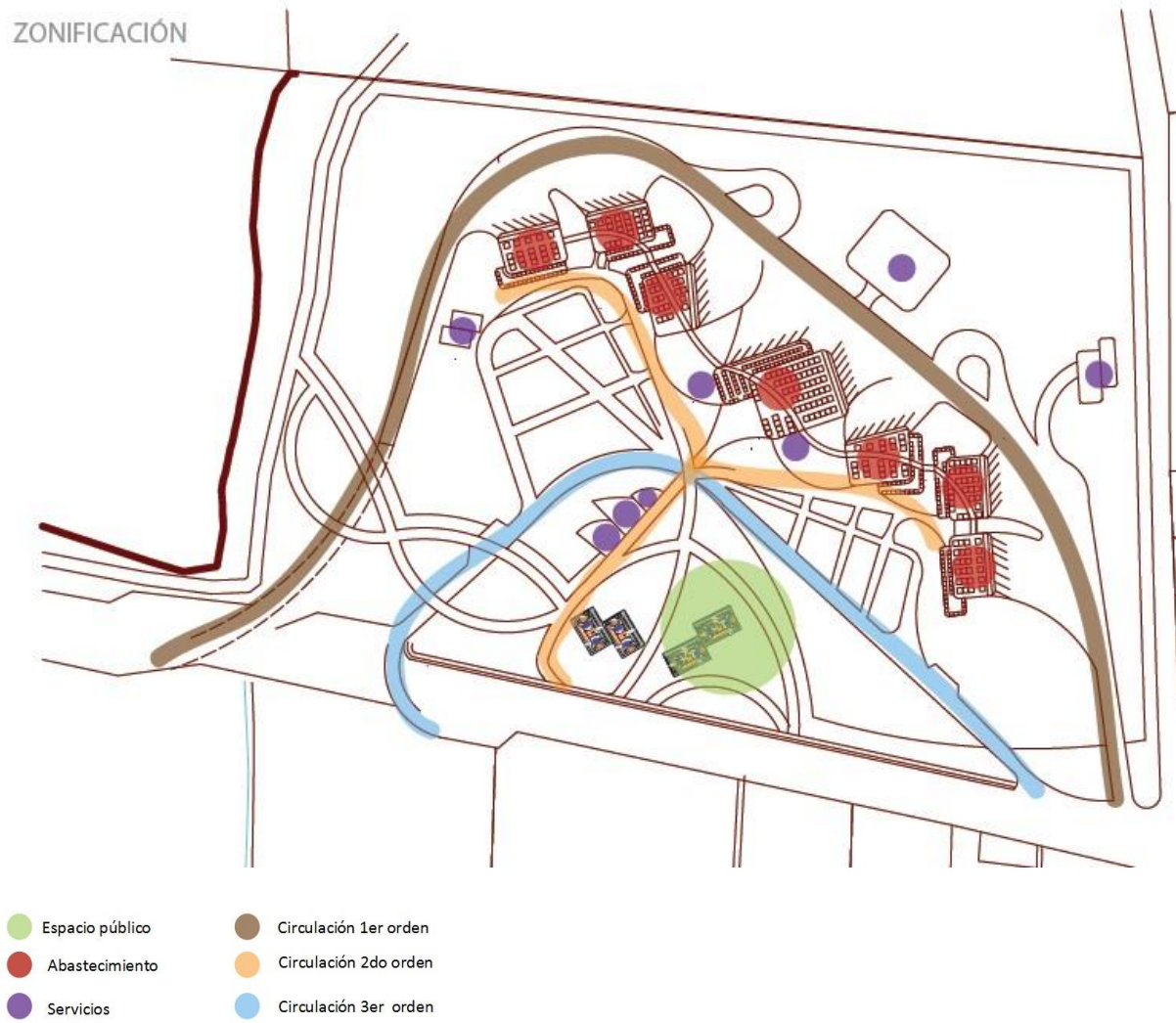


Figura 27. Zonificación

Elaboración: propia

6 CONCLUSIONES

En este proyecto de grado se logró interpretar nuevos conceptos acerca de la cadena de suministros y como se implementa comprender la ubicación de las actuales centrales de abastos y que problemáticas están generando implementar el nuevo centro de abastecimiento de occidente, por medio de un estudio de la red urbana para lograr nuevas ideas en el diseño y logrando características de innovación en términos de diseño y conceptos, entendiendo las dinámicas de una ciudad que necesita abastecerse y como funciona una red de servicios y de producción, a través estudio de usuario desde el productor hasta el consumidor comprendiendo las dinámicas de actividades y flujos, desde el productor hasta el consumidor, los resultados obtenidos fue el diseño de la fase 1 (urbanismo, espacio, publico, y zonas de abastecimiento) planteado, aportando a la investigación términos y esquemas que facilitaran el entendimiento de un proyecto como este que es de gran escala beneficiando a la población más cercana principalmente a la localidad de Suba con un aproximado de un millón de habitantes, las ciudades de Cota Chía Cajicá asegurando su seguridad alimentaria y preservar la calidad de los alimentos para el mejor acceso.

7. Bibliografía

- Alcaldia mayor de Bogota. (2006). Plan Maestro de Seguridad Alimentaria.
- Alcaldia Mayor de Bogota. (2011). Integracion Regional Y Cooperacion: Avances Logros y Retos. *Integracion Regional*.
- Alcaldia Mayor de Bogota. (2012). Alimentando capacidades: desarrollo de habilidades y apoyo alimentario para superar condiciones de vulnerabilidad. Bogota: Bogota Humana.
- Alcaldia Mayor de Bogota. (24 de Abril de 2015). *Decreto 315 de 2006*. Obtenido de "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones": <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21063>
- antún, j. p. (2013). *distribucion urbana de mercancías: estategias en los centros logísticos*. bogota: banco interamericano de desarrollo.
- BAC, S. S. (s.f.). Politica de Seguridad Alimentaria en los Paises de la Comunidad Andina.
- Concejo de Bogota D.C. (20 de Abril de 2015). *Proyecto de Acuerdo n. 246 de 2014*. Obtenido de POR EL CUAL SE DECLARA LA RESERVA FORESTAL REGIONAL PRODUCTORA DEL NORTE DE BOGOTÁ, "THOMAS van der HAMMEN" COMO PARQUE NATURAL REGIONAL DE BOGOTÁ, D. C. "THOMAS VAN DER HAMMEN" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59217>
- Congreso de la Republica. (21 de Abril de 2015). *Ley 388 del 1997*. Obtenido de Ley Organica de Ordenamiento Territorial Articulo 19: https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf
- Corabastos la central que nunca duerme. (s.f.). *Legado*, 58,59.60.61.62.
- Corporacion Autonoma Regional. (2012). *Adecuación Hidraulica Recuperación Ambiental del Rio Bogotá*. Bogota: CAR.
- Departamento de Planeacion Nacional. (27 de Abril de 2015). *Documento Conpes Social 113*. Obtenido de POLITICA NACIONAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL: https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Conpes/conpes_113_08.pdf
- Departamento Ncional de Planeacion. (2008). COMPES 113.

- Guerrero, J. I. (2008). *Conurbacion y desarrollo sustentable: una estrategia de intervencion para la integracion regional caso primer anillo metropolitano Bogota-Sabana de occidente*. Bogota: Pontificia Universidad Javeriana.
- Hoyos, S. P. (2008). *Ciudad-Region Global:Una Perspectiva de loa Gobernanza Democratica Territorial*. Bogota: Universidad del Rosario.
- Organizacion de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentacion. (2005). Marco Teorico de la Seguridad Alimentaria. En FAO, *Políticas de Seguridad Alimentaria en los Paises de la Comunidad Andina* (pág. Capitulo 1). Santiago de Chile: FAO.
- Organizacion de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentacion. (2005). *Políticas de Seguridad Aliekentaria en los Paises de la Comunidad Andina*. Santiago, Chile: Oficina Regional de la FAO para America y el Caribe.
- Organizacion de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentacion FAO. (2009). *La funcion de los mercados mayoritas en Colombia*. Bogota: Organizacion de la Naciones Unidas para la aricultura Y la alimentacion.
- Supelano, P. G. (2012). La linea de la pobrea no la trazan las creencias materiales. *Pesquisa*, 1.