

Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

Documento Técnico de Soporte

Libro Tres

Contenidos para la Gestión

Bogotá, agosto de 2019

Contenido

Índice de Tablas	5
Índice de Imágenes	8
Libro 3. Contenidos Para la Gestión	12
Título 1. Proyectos y Programas para la consolidación del modelo	12
Proyectos y Programas para la consolidación del modelo	12
Título 2. Estrategia para la Gestión del POT	201
Institucionalidad y participación para la gestión del POT	201
Instrumentos de Planeamiento	218
Instrumentos de Gestión del Suelo	242
Instrumentos de Financiamiento	254
Participación en el Efecto Plusvalía	262
Programa de Ejecución	339
Sistema de seguimiento, evaluación y monitoreo	355

Índice de Tablas

Tabla 1. Distribución de suelo de los proyectos estratégicos en hectáreas (Ha).	17
Tabla 2 Delimitación Proyectos Estratégicos en el Borde Norte.	22
Tabla 3 Análisis de Densidad Esperada DD088/2017	30
Tabla 4 Ciudad Río Área Bruta.	41
Tabla 5 Clases agrológicas en el área del Parque Lineal del Río Bogotá.	44
Tabla 6 Clases agrológicas en la redelimitación de la ZMPA del Río Bogotá en el ámbito del proyecto Ciudad Río.	45
Tabla 7 Indicadores de referencia Pieza Centro.	71
Tabla 8 Delimitación ámbito de estudio Alameda Entreparkes	85
Tabla 9. Ejes de movilidad.	92
Tabla 10. Determinantes de redes	96
Tabla 11 Tiempos de ejecución AUI Aeropuerto el Dorado	121
Tabla 12 Proyectos priorizados OEFAEG	122
Tabla 13 Tiempos de Ejecución AUI Centralidad Corabastos	156
Tabla 14 Trazado Proyecto Sendero de Las Mariposas	166
Tabla 15 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Bogotá	167
Tabla 16 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Torca-Guaymaral	168
Tabla 17 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Arzobispo.	169
Tabla 18 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Fucha	170
Tabla 19 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Tunjuelo	171
Tabla 20 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Córdoba	172
Tabla 21 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Juan Amarillo	173
Tabla 22 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Jaboque	174
Tabla 23 Cifras Proyectos del Circuito Ambiental.	175
Tabla 24 Subsistema de Transporte – proyectos de Corto Plazo.	176
Tabla 25 Subsistema de Transporte – proyectos de Mediano Plazo.	176
Tabla 26 Subsistema de Transporte – Proyectos de Largo Plazo.	177
Tabla 27 Proyectos Viales de Corto Plazo.	179
Tabla 28 Proyectos Viales de mediano Plazo.	179
Tabla 29 Proyectos Viales de Largo Plazo.	180
Tabla 30 Requisitos para las rutas rápidas de bicicletas.	183
Tabla 31 Cronograma del proyecto.	190
Tabla 32 Indicadores del Sistema de Movilidad.	191
Tabla 33 Indicadores Nodos de Equipamientos	199
Tabla 34 Herramientas para identificar hechos generadores de plusvalía	272
Tabla 35 Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Decreto Distrital 190 de 2004 versus Propuesta normativa	275
Tabla 36 Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Acuerdo 6 de 1990 vs. Propuesta normativa	297
Tabla 37 Edificabilidad en los Cerros de Suba desde a partir de 2.650 m.s.n.m. – Rango 4A Decreto Distrital 190 de 2004	303
Tabla 38 Edificabilidad en los Cerros de Suba desde 2570 a 2.650 m.s.n.m. – Rango 4B.	304
Tabla 39 Edificabilidad en los Cerros Orientales – Rango 4C.	304

Tabla 40 Comparación de índices para dotacionales en suelo urbano.....	307
Tabla 41 Tabla comparativa – Análisis de hechos generadores por sectores normativos	320
Tabla 42 Proyectos Territoriales Estratégicos de Crecimiento	343
Tabla 43 Proyectos Territoriales Estratégicos de Cualificación	346
Tabla 44 Proyectos Estructurantes.....	349
Tabla 45 Proyecto Detonantes.....	352
Tabla 46 Indicadores para medir el impacto de las actuaciones y la norma.....	362
Tabla 47 Indicadores estratégicos de las políticas	363
Tabla 48 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de Ecoeficiencia...	364
Tabla 49 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de Ecoeficiencia...	364
Tabla 50 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Ecoeficiencia...	365
Tabla 51 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de Ecoeficiencia...	366
Tabla 52 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 5 de la Política de Ecoeficiencia...	367
Tabla 53 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de Equidad.....	367
Tabla 54 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de Equidad.....	369
Tabla 55 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Equidad.....	369
Tabla 56 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de Equidad.....	370
Tabla 57 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de Competitividad	371
Tabla 58 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de Competitividad	372
Tabla 59 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Competitividad	372
Tabla 60 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de Competitividad	373
Tabla 61 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de gobernabilidad	373
Tabla 62 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de gobernabilidad	374
Tabla 63 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de gobernabilidad	374
Tabla 64 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de gobernabilidad	375

Índice de Imágenes

Imagen 1 Plano de localización específica Ciudad Río.	32
Imagen 2 Plano de la Estructura Ambiental y de Espacio Público en Ciudad Río.	39
Imagen 3 Nodos de equipamientos	39
Imagen 4 Sistema de movilidad	40
Imagen 5 Pre-delimitación Planes Parciales Ciudad Río.....	42
Imagen 6 Plano de Localización Ciudad Lagos de Tunjuelo.....	47
Imagen 7 Ciudad Lagos del Tunjuelo Ciudad Futuro	51
Imagen 8 Propuesta urbanística.....	52
Imagen 9. Reencauce del río Tunjuelo.....	53
Imagen 10. Programa de desarrollo de la AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo.....	54
Imagen 11. Diagrama del programa de desarrollo de la AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo.	55
Imagen 12. Proyecto Ciudad Parque.....	55
Imagen 13 Proyecto Jardín Urbano.....	56
Imagen 14. Proyecto Zona Cantera	56
Imagen 15 Estructuras de espacio público y zonas verdes complementarias.....	58
Imagen 16 Ajuste del ámbito del POZ Usme.	62
Imagen 17 Planteamiento general del POZ Usme (Decreto 252 de 2007).	63
Imagen 18 Delimitación del ámbito del Proyecto Estratégico Pieza Centro.....	70
Imagen 19 Actuación Territorial: Conectividad ambiental con los Cerros Orientales	74
Imagen 20 Actuaciones Territorial: Centro Accesible y Caminable	75
Imagen 21 Actuación Territorial: Fortalecimiento de la Actividad Residencial	77
Imagen 22 Actuación Territorial: Recuperación del Tejido Patrimonial Construido	79
Imagen 23 Actuación Territorial: Centro Funcional y Multiescalar	80
Imagen 24 Actuación Territorial: Centro de la Economía Naranja.....	81
Imagen 25 Ámbito de estudio Alameda Entreparques	85
Imagen 26 Distribución proporcional por sectores.....	86
Imagen 27 Propuesta conceptual del proyecto.....	88
Imagen 28 Propuesta sistema de espacio público y equipamientos	90
Imagen 29. Condiciones de movilidad actuales.....	92
Imagen 30. Primera aproximación a la propuesta de movilidad basada en el análisis multivariable de la caracterización física y operativa del área de influencia directa.	94
Imagen 31. Determinantes de redes.....	95
Imagen 32 Clasificación de sectores de la PLMB.	102
Imagen 33 Delimitación Actuación Urbana Integral – AUI del área de influencia del Aeropuerto El Dorado	105
Imagen 34 Elementos ambientales al interior del área de influencia del Aeropuerto.....	108
Imagen 35 Infraestructura vial actual y propuesta en el área de influencia del Aeropuerto	110
Imagen 36 Usos del suelo en el área de influencia del Aeropuerto, POT 2004.	112
Imagen 37 Proporción de uso residencial vs. Otros usos.....	113
Imagen 38 Altura de las edificaciones en el área de influencia del Aeropuerto.....	114
Imagen 39 Tipología predial en el área de influencia del Aeropuerto.....	115
Imagen 40 Modelo de ordenamiento territorial – Escala Regional.....	116
Imagen 41 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado, ambiental	117
Imagen 42 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado, vial	117

Imagen 43 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado, áreas de actividad	118
Imagen 44 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado ..	118
Imagen 45 Identificación de ámbitos/nodos estratégicos de escala zonal.....	120
Imagen 46 Localización General Zonal Industrial – Distrito de Innovación.....	134
Imagen 47 Planes Parciales en el ámbito.....	135
Imagen 48 Dinámicas actuales en el área de influencia.....	137
Imagen 49 AUI Zona Industrial – Ciudad innovadora.....	138
Imagen 50 Proyectos en ejecución en el ámbito	140
Imagen 51 Proyectos a ejecutar o programados en el ámbito.....	140
Imagen 52 Identificación de sectores y ámbitos estratégicos de intervención zonal.....	143
Imagen 53 Propuesta General BIC 110.....	144
Imagen 54 Localización del área del proyecto.....	149
Imagen 55 Dinámicas presentes en el área de influencia del proyecto	151
Imagen 56 Identificación de ámbitos estratégicos de intervención zonal	155
Imagen 57 Circuito Ambiental.....	160
Imagen 58 Estado actual del subsistema vial de Bogotá.....	178
Imagen 59 Perfil ciclo-ruta lateral.....	184
Imagen 60 Perfil ciclo-ruta lateral.....	184
Imagen 61 Perfil ciclo-ruta lateral.....	185
Imagen 62 Perfil ciclo-ruta compartida	185
Imagen 63 Volumen de ciclistas a lo largo de los corredores.....	186
Imagen 64 Origen de viajes en automóvil.....	187
Imagen 65 Estructura Ecológica Principal – EEP en el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario	189
Imagen 66 Nodos de Equipamientos urbano y Metropolitanos Ajustar.....	198
Imagen 67 Proceso de programación presupuestal	203
Imagen 68 Componentes del Sistema de Financiamiento	255
Imagen 69 Identificación cartográfica preliminar de áreas con uso dotacional que aplican hechos generadores de la participación en plusvalía	271
Imagen 70 Zonas generadoras de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.....	302
Imagen 71 Predios en modalidad D2 en los que se identificó hecho generador en Cerros de Suba y Cerros Orientales	304
Imagen 72 Predios modalidad D2 determinados como Rango 3 en el Decreto Distrital 190 de 2004.....	305
Imagen 73 Predios modalidad D2 determinados como Rango 2 en el Decreto Distrital 190 de 2004 sobre malla vial arterial en condiciones generales	306
Imagen 74 Predios en consolidación básica C1.....	308
Imagen 75 Predios en modalidad C1 con normas de Mejoramiento Integral en UPZ	313
Imagen 76 Predios en tratamiento de Consolidación Urbanística, con ficha y altura máxima de 3 pisos	316
Imagen 77 Zonas C1, con hecho generador de plusvalía	317
Imagen 78 UPZ excedentarias bajo modalidad de consolidación máxima C2	318
Imagen 79 Predios con porcentaje remanente crítico menor al 15 % de alcantarillado en C2	319
Imagen 80 Sectores con hecho generador de plusvalía en la modalidad máxima de consolidación C2	325

Imagen 81 Sectores con hecho generador de plusvalía en la modalidad básica C1 y máxima C2 de consolidación.....	334
---	-----

Libro 3. Contenidos Para la Gestión

Título 1. Proyectos y Programas para la consolidación del modelo

DT.13

Documento Técnico 13.

Proyectos y Programas para la consolidación del modelo

Programas y Proyectos para la consolidación del modelo.

1. Diagnóstico

De acuerdo con los resultados del ejercicio de Seguimiento y Evaluación realizado para el POT de Bogotá en el año 2016, se encontró que la ejecución de los proyectos establecidos en el Programa de Ejecución del Decreto 190 de 04 ha sido poco efectiva, entre otras razones, porque: las entidades distritales desconocen sus compromisos sectoriales frente al POT; no cuentan con sistemas de gestión que les permitan orientar su inversión hacia los propósitos del POT; no son claros los mecanismos ni los instrumentos para ejecutar proyectos integrales que logren romper la lógica sectorial, y; por una falta de instrumentos de gestión y coordinación intersectorial de los proyectos y programas del POT.

Basta con señalar que en el año 2000 con la adopción del primer POT (D. 619/00) se planteó que los proyectos y programas se concretarían en acciones específicas de inversión pública, mientras que las normas urbanísticas orientarían la actuación pública y regularían las intervenciones privadas en cada una de las zonas de la ciudad. Sin embargo, esto no sucedió de esa manera.

Por un lado, la ejecución de los proyectos del POT se dejó a la libre interpretación de los programas de gobierno y posteriormente se incorporaron en los Planes de Inversión de los respectivos Planes de Desarrollo de manera residual. De otro lado, la Secretaría Distrital de Planeación se concentró en un complejo proceso reglamentario para precisar las normas urbanísticas a través de las UPZ, dejando en segundo plano los lineamientos del POT relacionados con el desarrollo de los Proyectos y Programas allí establecidos en mediano y largo plazo.

No bien habían transcurrido dos años de la puesta en marcha del primer POT cuando la Secretaría Distrital de Planeación inició un proceso tendiente a su revisión que culminó en el año 2003 con la adopción del decreto 469 de ese año, el cual tuvo que ser compilado posteriormente en el D.190/04 con lo que quedó vigente del D.619/00. Las modificaciones fueron sustanciales. De una parte, se orientaron todos los esfuerzos hacia la definición de objetivos para ajustar el modelo de ordenamiento del distrito capital en la perspectiva regional, a sabiendas de la poca gobernabilidad que tiene el distrito en ese escenario. De otra parte, el modelo de ordenamiento del 2000 que había identificado unas piezas para su desarrollo a través de las Operaciones Estructurantes se eliminó y se reemplazó en el 2003 por una estrategia de ordenamiento a implementar bajo los principios que comprometen decisiones de ordenamiento territorial en las tres estructuras superpuestas e interdependientes.

También el D.469/03 derogó tácitamente los proyectos de corto, mediano y largo plazo que habían sido establecidos en el Programa de Ejecución del D.619/00, lo que deja claro que la estructura de proyectos y programas adoptada en el D.190/04 es el mecanismo que orienta las actuaciones sobre el territorio. No obstante, la estructura allí consignada no es fácilmente comprensible, es necesario explorar múltiples artículos a lo largo del texto y revisar otros documentos para identificar los proyectos o actuaciones sobre el territorio que permitan conocer su constitución.

Otro aspecto está relacionado con la manera como se incorporó la visión y estrategia de largo plazo del POT en el Programa de Ejecución del D.190/04, pues la acción se centra fundamentalmente en los proyectos de corto plazo adoptados para el período 2004 – 2007. El escenario de largo plazo desaparece y la única referencia al mediano plazo se encuentra señalada en el Documento Técnico de Soporte – DTS de la revisión del año 2003, que incluye un listado de proyectos indicativos asociados a ocho Programas con sus respectivos Subprogramas, los cuales, además, no fueron desarrollados.

Con respecto a las Operaciones Estructurantes, estas tampoco se llevaron a cabo: de 29 operaciones Estructurantes identificadas en el año 2000, se pasó a 10 Operaciones Estratégicas en el 2003 que privilegiaban fortalecer la Estructura Socioeconómica y Espacial en lo relacionado con el fortalecimiento de las centralidades. De estas 10 Operaciones Estratégicas planteadas, solo fueron adoptadas dos, la Operación Estratégica Centro y la Operación Estratégica Nuevo Usme, de las cuales ninguno de sus proyectos ha sido aún ejecutado.

Tampoco los Planes Maestros incorporaron las grandes apuestas territoriales del POT. Sobre un total de 19 Planes Maestros, diseñados para programar desde el ámbito sectorial la realización de proyectos estratégicos para el ordenamiento territorial, sus proyectos territoriales no fueron incorporados al Programa de Ejecución del POT.

Por otra parte, desde el punto de vista espacial, los proyectos de corto plazo se ordenaron (D190/04) en dos grandes grupos que representan 318 proyectos sectoriales, asociados a dos de las estructuras y algunos programas estructurantes:

1. Proyectos asociados a la estructura Ecológica Principal, al Sistema de Movilidad y al Sistema de Espacio Público.
2. Proyectos asociados a los Sistemas de Acueducto y Saneamiento Básico, los Equipamientos Urbanos, el Programa de Patrimonio, el Programa de Vivienda y el Programa de Producción Ecoeficiente.

Esta estructura organizativa mantuvo la actuación sectorial, dispersa y atomizada de las actuaciones de las entidades y la desaparición del proyecto integral.

A manera de conclusiones se sintetizan los siguientes aspectos:

- Los proyectos del POT continúan siendo un conjunto de actuaciones individuales que cada sector ejecuta con cargo a sus propias metas e intereses.
- No ha sido posible articular esfuerzos aislados bajo un propósito común, en parte por la falta de claridad en cuanto a las apuestas que establece el modelo del POT.

- Se requiere una formulación de proyectos precisa, que defina los aportes sectoriales no solo en materia financiera, sino con estudios y soportes técnicos necesarios.
- Los Planes de Desarrollo no se han enfocado en lograr las apuestas del POT y la cultura institucional del Distrito está inmersa en la realización de actuaciones sectoriales y sistemas de seguimiento a la ejecución del presupuesto que no están centrados en los resultados de ordenamiento territorial de largo plazo.
- Se requiere re-estructurar la cultura institucional de las entidades Distritales hacia una gestión orientada a la actuación integral y asociada entre ellas para lograr un mayor impacto territorial. Esto implica un cambio en los sistemas de gerencia y coordinación distrital.
- La actuación sectorial implicó una dispersión de las decisiones en materia de regulación, gestión, aprobación y ejecución de proyectos urbanos integrales en sectores urbanos deficitarios.
- No se cuenta con una estrategia integral para la adquisición de suelos públicos lo que imposibilitó la coordinación para la ejecución de proyectos estratégicos en suelo urbano y en suelo rural.
- No se cuenta con criterios de diseño para la promoción de tipologías de urbanizaciones abiertas y multifuncionales integradas con sus entornos urbanos.
- Los problemas del territorio se manifiestan en una desarticulación espacial de sus partes lo cual evidencia una falta de actuaciones urbanas integrales que articulen las estructuras del POT.
- La crisis del espacio público es resultado de las actuales pautas urbanizadoras, extensivas, difusas, excluyentes y privatizadoras.
- En este sentido es necesario precisar y darle contenido -en términos espaciales- al concepto “Actuaciones Urbanas Integrales” que establece la Ley, pues constituye la base para apoyar la consolidación del modelo a través de Proyectos Urbanos a incluir en el Programa de Ejecución.

2. Justificación

Tal como se ha expuesto, los proyectos y programas del POT han tenido una débil incidencia en la producción de una ciudad con altos estándares de calidad de vida y en la realización de proyectos significativos y representativos de su condición de ciudad capital. Esto solamente será posible a través de la ejecución de proyectos que incluyan la obra pública como el elemento propulsor de las actuaciones sobre el territorio y su complemento con actuaciones privadas reguladas por normas urbanísticas e incentivos. El objetivo es cualificar y consolidar fragmentos completos de ciudad con altos estándares de calidad de vida, que permitan contar con lugares emblemáticos y simbólicos que posicionen a Bogotá, no solo como un buen lugar para hacer negocios, sino como una de las capitales del mundo con inigualables espacios urbanos, destacando el espacio público como referente de identidad y calidad.

Por lo anterior, la propuesta de revisión ordinaria del POT va más allá de lo tradicionalmente incorporado en sus distintas versiones anteriores, pues además de considerar áreas para el crecimiento futuro de la ciudad, entiende que se parte de una ciudad que ya está construida y que es necesario recuperar y cualificar, mediante una propuesta de transformación fundada en una idea de ciudad que se materializa a través de intervenciones puntuales, que buscan confirmar la

condición de Bogotá como un territorio que en el ámbito urbano confirma su condición de ciudad densa, compacta y cercana, compuesto, además, por un conjunto de partes o piezas discontinuas.

En este sentido, los proyectos como hechos físicos concretos se entienden como una responsabilidad del POT, acompañados de programas que los complementan, para que el ordenamiento territorial recobre un mayor protagonismo. Los programas y proyectos son mecanismos por medio de los cuales se concreta el modelo de ocupación del territorio. Los primeros son intervenciones concretas, localizadas sobre elementos puntuales del ámbito territorial, por medio de las cuales se desarrollan, cualifican, renuevan o mejoran los elementos físicos del espacio urbano. Los proyectos se clasifican de acuerdo con la naturaleza de las intervenciones y los componentes asociados a las tres estructuras del POT, así: territoriales estratégicos, estructurantes y detonantes. Los programas, por su parte, permiten desarrollar y concretar obras de interés público que son priorizadas y localizadas de acuerdo con una serie de criterios y lineamientos sectoriales. Los programas se clasifican en: urbanismo estratégico y urbanismo básico.

- **Actuaciones Urbanas Integrales (AUI)**

El artículo 1° de la Ley 388 de 1997 señala como parte sus objetivos *“Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política”* (Subrayado fuera del texto).

Más adelante, el Capítulo II “Ordenamiento del Territorio Municipal” de dicha Ley, señala que algunas de las finalidades del ordenamiento territorial son las de racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar el desarrollo y aprovechamiento sostenible del suelo a través de actuaciones urbanas integrales, las cuales se ejecutan mediante diferentes instrumentos y procedimientos de gestión y actuación. En concreto el artículo 6° establece:

“Artículo 6°.- Objeto. El ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:

3. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital” (Subrayado fuera del texto).

Finalmente, tanto la Ley 388 de 1997 en el Capítulo de XII “Participación de la Nación en el desarrollo urbano”, como la Ley 1753 de 2015 vinculan las Actuaciones Urbanas Integrales (AUI) al desarrollo de programas y proyectos derivados de las políticas y estrategias contenidas en los planes de ordenamiento territorial.

Esta revisión del Plan de Ordenamiento Territorial en particular, desarrolla los proyectos territoriales estratégicos, estructurantes y detonantes, a través de Actuaciones Urbanas Integrales (AUI) que reúnen las siguientes características:

1. Consolidan el modelo de ocupación del territorio, generando un impacto estructural sobre los principios, políticas, objetivos y estrategias del POT.

2. Integran la gestión del suelo en los procesos de ejecución de los programas y proyectos.
3. Vinculan la acción sectorial en los procesos de planeación y ejecución de los programas y proyectos.
4. Contemplan mecanismos para la actuación conjunta y concertada de los sectores público y privado.

El Consejo de Estado mediante sentencia del 8 de mayo de 2006, en concordancia con lo anterior, determinó que los Planes de Ordenamiento Territorial deben establecer mecanismos que faciliten la ejecución de actuaciones urbanas integrales para ordenar su territorio¹.

Así las cosas, las AUI deben estar determinadas en el POT, evaluadas a través de los estudios técnicos correspondientes, integradas a componentes de gestión urbana del suelo y de la acción sectorial (al menos dos componentes) y vinculadas a instrumentos de actuación pública y privada.

¿Cómo se definen las tipologías de los proyectos del POT?

Las tipologías de los proyectos se han definido en tres grandes categorías de acuerdo con la naturaleza de las intervenciones y los componentes asociados a las tres estructuras del POT, las cuales le apuntan a los propósitos de las políticas definidas para alcanzar el modelo denso, cercano y compacto, equitativo, eco eficiente y gobernable, aprovechando las características generales y singulares de los elementos naturales y físico espaciales que posee el distrito, los cuales constituyen la mejor oportunidad para ampliar y cualificar el espacio público.

2.1. Proyectos estratégicos²

Los proyectos estratégicos del POT son hechos físicos únicos y concretos de gran escala sobre el territorio donde confluye en forma coordinada la iniciativa, organización, financiación y gestión de varias actuaciones de tipo sectorial, tanto públicas como privadas para producir impactos estructurales sobre las políticas y estrategias de ordenamiento del territorio, la calidad de vida y la organización espacial de la ciudad, generando o reconfigurando sectores completos de ciudad. Dependiendo de la ubicación de este tipo de proyectos responderán a distintas problemáticas asociadas a las demandas de crecimiento, de cualificación o de consolidación de la ciudad.

2.1.1. Proyectos estratégicos para crecer

Son AUI asociadas al tratamiento de desarrollo en grandes extensiones del suelo urbano y de expansión, que responden a las demandas de crecimiento poblacional. Consolidan el modelo de ocupación y combinan actuaciones provenientes de cada una de las tres estructuras (ambiental y de espacio público, funcional y de soporte, socio económica), y proyectos provenientes de otras tipologías. Generan un alto impacto sobre la estructura del territorio generando fragmentos completos de ciudad.

Los proyectos territoriales estratégicos de crecimiento son:

¹ Consejo de Estado. MP Martha Sofía Sanz. Exp. 54001-23-31-000-2003-01209-01(AP). 8 de mayo de 2006.

² Ver Anexo del Libro 2 “Soporte Actuaciones Urbanas Integrales”.

1. Ciudad Norte: Compuesta por cuatro sectores: Lagos de Torca, Conejera, Arrayanes y Encenillos.
2. Ciudad Río.
3. Ciudad Lagos del Tunjuelo.
4. Ciudad Usme.

Las áreas de suelo urbano y de expansión urbana de cada uno de los anteriores proyectos estratégicos son las siguientes:

Tabla 1. Distribución de suelo de los proyectos estratégicos en hectáreas (Ha).

Proyecto estratégico	Área Total	Suelo urbano	Suelo Expansión
Ciudad Encenillos	1.121,00	4,03	1.116,97
Ciudad Arrayanes	1.226,90	23,64	1.203,26
Ciudad Conejera	1.327,44	-	1.327,44
Ciudad Norte	3.675,34	27,67	3.647,67
Lagos de Torca	1.851,82	1.078,81	773,01
Ciudad Río	1.034,43	380,16	654,27
POZ Usme	609,08	208,45	400,63

Fuente: SDP, 2019

2.1.2. Proyectos estratégicos para cualificar

Son AUI asociadas a los tratamientos de Renovación Urbana y Mejoramiento Integral, que intervienen áreas de oportunidad de la ciudad o sectores deficitarios que requieren ser completados o cualificados. Combinan actuaciones provenientes de cada una de las tres estructuras (ambiental y de espacio público, funcional y de soporte, socio económica), y proyectos provenientes de otras tipologías.

Los proyectos territoriales estratégicos de cualificación son:

1. Pieza centro.
2. Alameda Entreparkes.
3. Renovación urbana estaciones del Metro
4. Renovación urbana área de influencia Aeropuerto Eldorado.
5. Renovación urbana Zona industrial – Distrito de Innovación
6. Renovación urbana Corabastos.

En áreas de mejoramiento integral, las intervenciones se materializan por medio de los programas de urbanismo estratégico y básico focalizados en dichas áreas.

La descripción de los proyectos y sus características generales se encuentran en los anexos 7- Programas y Proyectos y 14-Programa de Ejecución del proyecto de acuerdo.

2.1.3. Proyectos estratégicos para consolidar

Son AUI asociadas a los tratamientos de Consolidación y Conservación que intervienen ámbitos de la ciudad cuyo objetivo fundamental es salvaguardar y conservar las condiciones originales del territorio donde se ubican. Aunque pueden combinar también actuaciones provenientes de cada una de las tres estructuras (ambiental y de espacio público, funcional y de soporte, socio económica), y proyectos provenientes de otras tipologías, se materializan en los programas de urbanismo estratégico y básico focalizados en dichas áreas y en ámbitos delimitados dentro de los proyectos territoriales estratégicos de cualificación.

2.2. Proyectos estructurantes

Son AUI asociadas a la construcción, mantenimiento y optimización de los corredores ecológicos y las infraestructuras de soporte necesarias para el desarrollo del modelo de ocupación. Por lo general se relacionan con un sector, política o estructura específica, pero al ser esenciales para el modelo requieren para su ejecución de la articulación sectorial y territorial. Son elementos continuos que garantizan continuidad espacial y líneas conectoras sobre el territorio.

Los principales proyectos de este tipo se clasifican así:

1. Ambiente y espacio público:
 - 1.1. Circuito ambiental:
 - 1.1.1. Sendero Las mariposas
 - 1.1.2. Parque Lineal Río Bogotá
 - 1.1.3. Parques Lineales Hídricos (Torca-Guaymaral, Río Arzobispo, río Fucha y río Tunjuelo).
 - 1.1.4. Parques Ecológicos Distritales de Humedal
 - 1.2. Otros parques Lineales Hídricos
 - 1.3. Senderos Ecológicos en los Cerros Orientales
2. Infraestructuras del sistema de transporte:
 - 2.1. Primera y segunda línea del Metro
 - 2.2. Corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Público
 - 2.3. Corredores férreos y cables aéreos
3. Infraestructura del sistema vial:
 - 3.1. Construcción o ampliación de la malla vial arterial.
 - 3.2. Interconexiones
 - 3.3. Bicicorredores
4. Infraestructuras de servicios públicos
 - 4.1. Acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial
 - 4.2. Energía
 - 4.3. Gas natural
 - 4.4. Residuos sólidos

La descripción de los proyectos y sus características generales se encuentran en los anexos 7-Programas y Proyectos y 14-Programa de Ejecución

2.3. Proyectos Estratégicos Detonantes

Son AUI que generan impactos en áreas deficitarias y procesos complementarios de desarrollo urbanístico en los entornos donde se ubican. Responden a la demanda de equipamientos sociales y de espacio público, y también se aplican a las áreas estratégicas de oportunidad económica definidas en el marco del programa Ámbitos Estratégicos de Escala Zonal.

Los principales proyectos de este tipo son:

1. Parque Metropolitanos
2. Parques Zonales
3. Parques de Protección
4. Parques rurales
5. Nodos de equipamientos de escala urbana y metropolitana

2.4. Programas del POT

Son un conjunto articulado de acciones planificadas y replicables, localizadas a lo largo del territorio y orientadas al logro de objetivos puntuales. Los programas se clasifican en dos tipos: urbanismo estratégico y urbanismo básico.

2.4.1. Programas de urbanismo estratégico

Obras de interés público que complementan estratégicamente las tres tipologías de proyectos, los cuales pueden desarrollarse en los ámbitos donde se cruzan actuaciones provenientes de las tres estructuras del territorio.

Los programas de urbanismo estratégico se enmarcan en cada una de las políticas del POT así:

1. Política de eco eficiencia
 - a. Integración de la Estructura Ecológica Principal en el espacio público efectivo.
 - b. Rehabilitación ecológica de la Estructura Ecológica Principal. (Articulado con el POMCA del Río Bogotá-CAR, Programa de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá, Programa de Ecosistemas Estratégicos y Sostenibilidad del Territorio en la Cuenca, línea estratégica administración de los recursos naturales, recuperación y mantenimiento de áreas degradadas y/o potrerizadas)
 - c. Recuperación y renaturalización de suelos de protección ocupados.
 - d. Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS).
 - e. Generación de nuevos parques.
 - f. Programa de la Bici.
2. Política de equidad.

- a. Mejoramiento del soporte urbano en asentamientos humanos no planeados.
- b. Mejoramiento de las condiciones de vivienda en asentamientos humanos no planeados.
- c. Mejoramiento del espacio público en el Centro Histórico y Centros Fundacionales de Bogotá.
- d. Integración de Bienes de Interés Cultural - BIC al espacio público.
- e. Nodos de equipamientos urbanos.
- f. Calles completas (Calles multifuncionales).
- g. Acueducto, alcantarillado y saneamiento rural

3. Política de competitividad

- a. Ámbitos estratégicos de escala zonal.
- b. Calles comerciales.

2.4.2. Programas de Urbanismo básico

Se realizan en el ámbito de las Unidades de Planeación Zonal – UPZ, Unidades de Planificación Rural – UPR, y centros poblados rurales, y cumplen con la función cotidiana de mantener, mejorar y cualificar las condiciones de sectores consolidados. Implican acciones por parte de la Administración Distrital para el mejoramiento continuo de la calidad de vida.

Los programas de urbanismo básico se enmarcan en cada una de las políticas del POT así:

1. Política de eco eficiencia

- a. Arborización en suelo urbano. (Articulado con el POMCA del Río Bogotá-CAR, Programa de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá, línea estratégica: administración de los recursos naturales)
- b. Revitalización de espacios públicos locales.

2. Política de equidad

- a. Ampliación de cobertura de equipamientos zonales.
- b. Reducción de vulnerabilidad de equipamientos.
- c. Crezco con mi barrio.
- e. Territorios campesinos, resilientes, equitativos y sostenibles. (Articulado con el POMCA del Río Bogotá-CAR, Programa de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá, Programa de Ecosistemas Estratégicos y Sostenibilidad del Territorio en la Cuenca, línea estratégica: administración de los recursos naturales, Recuperación y Mantenimiento de áreas degradadas y/o potrerizadas)

3. Política de competitividad

- a. Turismo de naturaleza. (Articulado con el POMCA del Río Bogotá-CAR, Programa de Orientación Ambiental Productiva, línea estratégica: desarrollo de alternativas rurales para la economía campesina)
- b. Recuperación de caminos históricos.
- c. Zonas de prioridad peatonal.
- d. Mejoramiento de la malla vial rural

En el siguiente numeral se presenta una síntesis de las características principales de los proyectos del POT.

Corresponden a los proyectos de parques contemplados para desarrollar en la vigencia del Plan, que incluye los demás parques que se desarrollen en el ámbito de las Actuaciones Urbanas Integrales

3. Proyectos estratégicos para crecer

3.1. Ciudad Norte: Sectores Lagos de Torca, La Conejera, Los Arrayanes y Encenillos.

3.1.1. Descripción

La agenda internacional 2030 y los pilares para el desarrollo urbano enunciados en la Conferencia sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III (desarrollo social, ambiental y económico), definen el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) como “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, garantizando la sostenibilidad ambiental en el territorio, asegurando la protección y disfrute colectivo de las estructuras y sistemas ambientales, la sostenibilidad social que mejore las condiciones y la calidad de vida de las poblaciones y la sostenibilidad económica que permita concretar los objetivos ambientales y sociales planteados.

Bajo esta premisa, se propone una intervención de alcance regional para el Norte de Bogotá, que asegure, en el largo plazo, el desarrollo sostenible y equitativo de la ciudad, permitiendo concretar una oferta consistente de espacios naturales (incluida la Reserva Thomas van der Hammen), vivienda, trabajo, servicios e infraestructuras públicas necesarias para consolidar funcionalmente el territorio y ofrecer calidad de vida a todos los segmentos de la población. Con un área total de 5.527,16 hectáreas (Incluye: Ciudad lagos de Torca con 1.851,82 Ha. y La Conejera (1.327,44 Ha.), Los Arrayanes (1.226,90 Ha.) y Encenillos (1.121,00 Ha.), éstas últimas tres con 3.675,34 Ha.), la propuesta se plantea conceptualmente sobre el balance entre el desarrollo ambiental, social y económico.

En términos de la política de eco-eficiencia, Ciudad Norte promueve la integración de la estructura ecológica y el espacio público conformando áreas donde se permite la relación entre los ecosistemas naturales, entre ellos la reserva forestal Thomas Van Der Hammen, y las actividades humanas, promoviendo un uso responsable y razonable de los recursos naturales, una gestión eficiente del riesgo, un manejo técnico y sostenible del sistema de saneamiento básico y así incrementando la capacidad de resiliencia del territorio ante posibles eventos naturales imprevistos.

Desde los objetivos de la política de equidad, Ciudad Norte impulsa el acceso y disfrute democrático, con calidad y equilibrio, a las infraestructuras, servicios y espacios públicos que dan soporte al desarrollo humano de los bogotanos. Así mismo, en términos de la política de Competitividad, Ciudad Norte mejora la gestión del tiempo de hogares y empresas mediante la provisión de infraestructura de movilidad y transporte.

Los proyectos viales priorizados en el corto plazo que darán soporte al proyecto son la Avenida Suba – Cota y en el mediano plazo la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO en su tramo

norte. Otros elementos del sistema vial que darán soporte al proyecto contemplados en este POT son: transversal de Suba tramo 1, Avenida el Tabor, Avenida San José, variante Avenida Río-Chia, Avenida Las Villas. Así mismo, los elementos del sistema de movilidad que darán soporte al proyecto contemplados en este POT son: la extensión de la Troncal de la Avenida Boyacá-fase 3, Troncal Guaymaral, Troncal Avenida Ciudad de Cali fase 3, Troncal ALO, Troncal Polo y el desarrollo de la línea 3 del Metro.

Ciudad Norte es un proyecto prioritario en función de su aporte estratégico para la construcción efectiva y la integración de la región central, teniendo en cuenta su capacidad para generar las condiciones urbanísticas, ambientales y de infraestructura necesarias para la promoción de la visión urbana integral del territorio regional. En tal sentido, Ciudad Norte proyecta generar una oferta de vivienda con capacidad para reordenar y equilibrar las dinámicas inmobiliarias en el ámbito regional concertando una visión futura de integración de los procesos urbanos en el marco de la ciudad región.

3.1.2. Delimitación

El Área de los Proyectos Estratégicos en el Borde Norte se encuentra delimitada de la siguiente manera:

Tabla 2 Delimitación Proyectos Estratégicos en el Borde Norte.

Ciudad	Lagos de Torca	La Conejera	Los Arrayanes	Encenillos
Norte	Municipio de Chía y perímetro urbano del Distrito Capital	Ciudad Los Arrayanes	Ciudad Encenillos	Río Bogotá
Oriente	Perímetro urbano del Distrito Capital y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá.	Cerro de la Conejera	Cerro de la Conejera y Ciudad Lagos de Torca	Ciudad Lagos de Torca
Sur	Con las calles 189, 191 (Trazado Avenida Tibabita), 192, 193, la Unidad de Planeamiento Zonal la Uribe y la calle 183 (Avenida San Antonio)	Quebrada la Salitrosa y Humedal de la Conejera	Ciudad La Conejera	Ciudad Los Arrayanes
Occidente	Cerro de la Conejera y Ciudades Los Arrayanes y Guaymaral	Río Bogotá	Río Bogotá	Río Bogotá

Fuente: SDP, 2018

3.1.3. Antecedentes

La iniciativa para el desarrollo de un Proyecto Estratégico en el Borde Norte se remonta al Plan de Ordenamiento Territorial del año 2.000³, momento en el cual la ciudad planteó, por primera vez, un modelo de desarrollo territorial para orientar su crecimiento durante los siguientes doce años. En el proceso de concertación ambiental de ese POT la CAR y el Distrito, a través de la Resolución 1869 de 1999, declararon concertada la estructura ecológica principal del Borde Norte, pero no el uso del suelo. La CAR no aceptó la incorporación de los suelos rurales a expansión urbana.

Las diferencias entre la CAR y el Distrito fueron dirimidas por el entonces Ministerio del Medio Ambiente a través de las Resoluciones 475 y 621 del año 2000. Estas resoluciones definieron 737 hectáreas de expansión urbana, ubicadas en los costados oriental y occidental del corredor de suelo urbano de la Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista norte)⁴ de 573 hectáreas, mantuvieron el uso rural para las áreas restantes y dieron la instrucción a la CAR de crear sobre estas últimas la Reserva Forestal Regional del Norte de Bogotá con los objetivos de conectar ecológicamente Cerros Orientales y Río Bogotá y detener el crecimiento de Bogotá hacia el norte.

La CAR expidió los Acuerdos 11 de 2011 y 21 de 2014⁵, mediante los cuales se creó, alinderó, y estableció el Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá, D. C. “Thomas Van der Hammen”. Por su parte, la Administración Distrital expidió en 2015 el Decreto Distrital 435 de 2015 con el cual se reglamentó la Unidad de Planeamiento Rural del Norte -UPR Zona Norte.

Para los suelos urbanos y de expansión urbana del Borde Norte, la Administración Distrital expidió los decretos 043 de 2010, 464 y 537 de 2011 con el objetivo de habilitarlos para su desarrollo. Sin embargo, el Decreto 140 de 2012 derogó el Decreto 537 de 2011 y algunas disposiciones del 043 y el 464 restringiendo nuevamente el desarrollo en el área. Sólo hasta la expedición del Decreto Distrital 088 de 2017, modificado por el 049 y el 425 de 2018, se dio nuevamente inicio a la habilitación del suelo en el norte de Bogotá.

Durante los 18 años del POT del año 2000 en los que no se habilitó el suelo del Borde Norte, se expulsó un gran número de familias a los municipios aledaños a Bogotá en los que se creció a una mayor distancia de los lugares de trabajo y ocupando tres veces el suelo por habitante que se ocupa en Bogotá. Así mismo, el territorio del Borde Norte de Bogotá continuó sustituyendo actividades agrícolas por recreativas, comerciales e industriales mientras el Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Thomas van der Hammen se ejecutó en un 1.5%.

³ Decreto 619 de 2000

⁴ El Decreto Distrital 1110 de 2000, acogiendo las disposiciones de las Resoluciones del Ministerio de Ambiente 0475 y 621 de 2000, incorporó estas directrices a la cartografía del POT.

⁵ Acuerdo 11 DE 2011. “Por medio del cual se declara la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá, D.C., “Thomas Van der Hammen”, se adoptan unas determinantes ambientales para su manejo, y se dictan otras disposiciones” y ACUERDO 021 DE 2014. “Por medio del cual se adopta el Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá, D. C. “Thomas Van der Hammen”.

Lo anterior nos lleva a evaluar la conveniencia ambiental, social y económica de ordenar una porción del crecimiento de Bogotá en el Borde Norte bajo un modelo de cercanía a los lugares de trabajo, con mezcla de usos y estratos en el que el desarrollo urbano financie la infraestructura ambiental (incluida la Reserva), vial y de servicios públicos.

3.1.4. Justificación y Objetivos

El proyecto de Borde Norte se desarrolla con el objetivo de ordenar el crecimiento futuro de Bogotá de una forma sostenible y equitativa.

1. Crecimiento poblacional y de hogares

Desde el punto de vista de la demanda de nuevas unidades de vivienda en el horizonte del POT (hasta el año 2031), los datos del crecimiento constante del desarrollo urbano del territorio distrital, se presentan a partir de los tres escenarios de población explicados en Libro 1 y el suelo efectivo urbanizable resultante de las áreas previstas en el Decreto 190 de 2004, por medio de los cuales se establecen rangos mínimos y máximos de demanda. De acuerdo con dicha información, la formación de nuevos hogares se va a presentar dentro de la población que actualmente cuenta con edades entre los 20 y los 40 años, lo que implica un total de entre 875.068 (escenario mínimo) y 926.494 nuevos hogares (escenario máximo) para los siguientes 12 años. Dentro de estos nuevos hogares, en el territorio distrital se deben generar entre 560.043 y 592.956 unidades de vivienda de bajo precio (VIS, VIP y para hogares con menos de 1 smmlv), lo que implica alrededor del 64% de la producción inmobiliaria de Bogotá.

En línea con lo anterior, el ejercicio de asignación de demanda de vivienda claramente evidencia que las necesidades de expansión urbana de Bogotá sobrepasan en cualquiera de los casos analizados (Ver Anexo: “Análisis de ordenamiento y gestión del suelo de la demanda de vivienda esperada”), la posible oferta de vivienda en cada uno de los tratamientos y actuaciones urbanas integrales bajo un escenario en donde Ciudad Norte no fue considerada. Así pues, dado que la misión del POT es asegurar la disponibilidad de suelo para poder satisfacer en la mayor medida posible la demanda de viviendas de Bogotá, resulta fundamental disponer de los suelos del norte de la ciudad como suelos de expansión urbana para asegurar el desarrollo sostenible de la ciudad, disminuyendo el potencial déficit de vivienda y evitando la expulsión de los bogotanos a municipios aledaños, así mismo para que también cuenten con más opciones para la adquisición de vivienda de interés social y prioritario y con acceso a transporte público masivo, cerca de sus trabajos y con altos estándares de espacio público.

2. Garantizar vivienda a todos los segmentos de la población

La habilitación de los proyectos estratégicos como el de ciudad norte, generará un incremento en la oferta disponible de suelo que se traducirá en precios más competitivos y, a su vez, en mayor capacidad para acceder a viviendas. Por el contrario, limitar la oferta de suelo, inducirá muy seguramente a un importante déficit de vivienda en los siguientes 12 años que generará mayor competencia por el desarrollo de proyectos inmobiliarios, incrementando el precio de las unidades residenciales, desplazando a la población a otros municipios e incentivando la informalidad.

3. Reducir las distancias de desplazamiento

En la medida en la que se generen nuevos hogares que demanden nuevas viviendas, dependiendo de donde se ubiquen esas viviendas sus habitantes vivirán a una mayor o menor distancia de sus lugares de trabajo y/o estudio. Cada kilómetro adicional de distancia representa una mayor capacidad de infraestructura de transporte que se debe construir, un mayor tiempo de desplazamiento, un mayor costo asociado al desplazamiento y al tiempo y una mayor cantidad de emisiones de gases efecto invernadero emitidas a la atmósfera.

Por las razones anteriormente expuestas, es necesario que el crecimiento que se genere en el futuro se ordene de la forma más cercana posible a los lugares de trabajo y estudio. Actualmente, Bogotá concentra el 26,4% del PIB Nacional y el 18,4% de la población ocupada del país. Por esta razón, es necesario que una población equivalente a esos puestos de trabajo viva lo más cerca posible a estos. Como se mencionó en el numeral anterior, los segmentos altos lo podrán hacer haciéndose a los suelos Bogotanos de mayor valor, pero para las poblaciones vulnerables será necesario habilitar nuevos suelos con obligaciones de suelo VIS y VIP que garanticen una vivienda de calidad para este último grupo.

4. Ordenar el suelo del Norte de Bogotá

Además de las necesidades de ordenar el crecimiento futuro de Bogotá de la mejor forma posible, en el caso del Borde Norte de Bogotá existe una consideración adicional y es la informalidad que ha generado la imposibilidad de desarrollar el territorio formalmente conforme lo demanda la Ciudad. En los suelos urbanos, de expansión urbana y rurales del norte de Bogotá se identifican construcciones temporales, rellenos, actividades deportivas y asentamientos de vivienda que continúan afectando el territorio, a pesar de las normas vigentes que han buscado restringir el desarrollo. Y, por no venir acompañado de una adecuada planeación, todas las actividades económicas que se dan en la zona no han venido acompañadas de una infraestructura vial y de servicios públicos adecuada. Estas normas restrictivas no han protegido los suelos fértiles del Norte de Bogotá y muchísimo menos los de la sabana, no han generado restauración o protección ambiental y sí han afectado el desarrollo económico y social de la zona.

El Borde Norte de Bogotá requiere de instrumentos constructivos que, en vez de los restrictivos, adopten las realidades del territorio y lo ordenen buscando un balance entre lo ambiental, lo social y lo económico.

5. Sostenibilidad ambiental

En lo ambiental, se plantea la restauración ecológica de la reserva Thomas van der Hammen con un área esperada de 1104 hectáreas de bosques y humedales públicos a las que se agregan 225 de parques y zonas de amortiguación y 274 de centro educativos y deportivos. Esta reserva, pública en la mayoría de sus áreas, generará una mayor apropiación de la naturaleza por parte de los habitantes. Con un diseño de acuerdo con los flujos hídricos y las rutas de las especies ofrecerá una mejor regulación hídrica y conectividad ecológica.

Adicionalmente, al permitir que se desarrolle la infraestructura vial del norte de Bogotá y que cerca de 350 mil familias vivan más cerca de sus lugares de trabajo en una estructura de ciudad que promueve un sistema de movilidad diferente al vehículo particular se espera generar ahorros en las emisiones anuales de la región en cerca de 1,8 millones de toneladas.

6. Conectividad Regional

El ordenamiento del Borde Norte es una tarea prioritaria en función de su aporte estratégico para la construcción efectiva y la integración de la región central, teniendo en cuenta su capacidad para generar las condiciones urbanísticas, ambientales y de infraestructura necesarias para la promoción de la visión urbana integral del territorio regional. En tal sentido, los proyectos requieren generar una infraestructura de transporte que permita un adecuado desplazamiento entre Bogotá, los municipios aledaños a la Capital y el Norte del País.

Para esto, los proyectos viales priorizados en el corto plazo que darán soporte a la integración regional son: la Avenida Boyacá, la Avenida Alberto Lleras Camargo, la Avenida Paseo de los Libertadores, Avenida Suba – Cota y en el mediano plazo la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO en su tramo norte. Otros elementos del sistema vial que darán soporte al Borde Norte contemplados en este POT son: la Avenida El Polo, la Avenida Santa Bárbara, la Avenida Guaymaral, la Avenida Laureano Gómez, la Avenida Arrayanes, la Avenida Las Villas, la transversal de Suba tramo 1, la Avenida San José, la Avenida Ciudad de Cali, la variante Avenida Río-Chia y la Avenida del Agua. Así mismo, se definen los elementos del sistema de movilidad que darán soporte al proyecto contemplados en este POT sistemas de transporte público masivo con carriles exclusivos en sobre las siguientes avenidas: Paseo de los Libertadores, Laureano Gómez, Polo, Boyacá, Guaymaral, Ciudad de Cali, ALO y Suba-Cota. Adicionalmente se plantean extensiones de las líneas del Metro sobre la Avenida Paseo de los Libertadores hasta el Centro de Intercambio Modal del Norte y desde la Avenida Ciudad de Cali a la altura de la Quebrada la Salitrosa atravesando las Ciudades Conejera, Arrayanes y Guaymaral, también hasta el Centro de Intercambio Modal del Norte.

3.1.5. Instrumentos de Planeamiento

El proceso de planeación del Borde Norte se divide para Ciudad Lagos de Torca, que ya se encuentra reglamentado, de Ciudad La Conejera, Ciudad Los Arrayanes y Ciudad Encenillos que actualmente se encuentran en suelo rural.

1. Ciudad Lagos de Torca

En los términos del artículo 113 de la Ley 388 de 1997 el Plan de Ordenamiento Zonal - Ciudad Lagos de Torca, adoptado mediante Decreto 088 de 2017, se considera una actuación urbana integral por ser un proyecto derivado de las políticas y estrategias contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto Distrital 190 de 2004 y haber sido formulado de acuerdo con las directrices de establecidas por el mismo (D049/2018).

El Decreto 088 de 2017 estableció las disposiciones relacionadas con la malla vial, los usos dotacionales, las áreas de actividad, las normas urbanísticas, las subdivisiones prediales, las condiciones para la distribución de cargas y beneficios, entre otros aspectos, aplicables al ámbito del Proyecto. Así mismo, con el objetivo de garantizar un diseño adecuado de la Ciudad, el Decreto definió las delimitaciones de los planes parciales del Proyecto, los cuales se deberán formular y aprobar de acuerdo con el procedimiento definido por el Decreto Nacional 1077 de 2015.

2. Ciudades Conejera, Arrayanes y Encenillos

La primera etapa en el planeamiento de estos tres proyectos es la adopción, mediante un decreto reglamentario, de un Plan de Ordenamiento Zonal mediante el cual se definan y precisen las condiciones de ordenamiento del área determinada, de las infraestructuras, el sistema general de espacio público y equipamientos colectivos, el reparto de cargas y beneficios, los criterios para armonizar usos y tratamientos urbanísticos, los criterios para la precisión o ajuste de la normativa urbanística, así como la delimitación y criterios para la gestión de planes parciales.

En línea con las directrices de este POT, este POZ debe ser adoptado dentro de los doce meses siguientes a la adopción del POT, para lo cual en el programa de ejecución se presupuestan recursos para el estudio de diseño conceptual que precisa las condiciones en las cuales se detalla el análisis del proyecto, sus objetivos teóricos y productos concretos. Dentro de este POZ se definirá también como determinante para la expedición de licencias de urbanización que se garanticen los recursos necesarios para la ejecución de la conexión de los planes parciales con dos puntos de la malla vial arterial existente, las redes de acueducto y alcantarillado y la restauración de las zonas de Reserva Thomas van der Hammen asignadas al Plan Parcial.

La segunda etapa en el desarrollo de los instrumentos de planeamiento consiste en desarrollar los distintos Planes Parciales dentro de estas Ciudades. Estos serán formulados voluntariamente por los propietarios de los terrenos o de oficio por parte de la Administración Distrital, como requisito previo a la expedición de las licencias de urbanización y construcción.

Con estos instrumentos de planeamiento, el proyecto estratégico Ciudad Norte, genera las condiciones técnicas y jurídicas que dan soporte al esquema financiero fiduciario en el marco del cual se establecen prioridades para la ejecución de un conjunto de obras que habilitan las condiciones necesarias de las estructuras ambiental, funcional y de soporte para detonar el desarrollo inmobiliario y urbano a partir de las unidades funcionales de desarrollo del proyecto.

3.1.6. Instrumentos de Financiamiento

Para asegurar el financiamiento del proyecto Ciudad Lagos de Torca, el Decreto 088 de 2017 en el capítulo IV estableció un mecanismo fiduciario de reparto de cargas y beneficios para la adquisición de suelos y ejecución de obras de carga general, así como la posterior entrega de las mismas y de los beneficios urbanísticos correlativos a tales cargas. Este mecanismo es el llamado Fideicomiso Lagos de Torca constituido el 25 de enero de 2018.

Los suelos y recursos en dinero aportados para el diseño y ejecución de las obras de carga general son aportados al Fideicomiso. En coordinación con las entidades públicas, de acuerdo a sus competencias, el Fideicomiso ejecuta la planificación, desarrollo, ejecución y entrega de las obras correspondientes a cargas generales. Las transferencias en suelo y en dinero se hacen a título de aporte del derecho real de dominio, recibiendo a cambio derechos fiduciarios y representados en Unidades Representativas de Aporte según las condiciones del Decreto 088/2017. Los aportantes deben certificar un número específico de Unidades Representativas de Aporte para acceder a beneficios urbanísticos adicionales en las licencias de urbanización que les permiten superar el índice de construcción básico de 0.2 veces el área neta urbanizable del predio.

El costo total del proyecto será aportado por los propietarios y constructores de acuerdo con el mecanismo de reparto de cargas y beneficios que se adopte. De esta manera se garantiza un adecuado desarrollo de la infraestructura financiado por el derecho a acceder a una edificabilidad adicional al índice básico.

Para las Ciudades Conejera, Arrayanes y Encenillos el Plan de Ordenamiento Zonal definirá un reparto de cargas y beneficios construido sobre el modelo de Ciudad Lagos de Torca que financiará en este caso también la restauración de la Reserva Thomas Van der Hammen. Adicionalmente, se definirá un mecanismo de reparto de cargas y beneficios para aquellos desarrollos existentes que, a pesar de no desarrollar nuevas construcciones que requieran del aporte de URAs, sí recibirán los beneficios del desarrollo de la infraestructura vial, las redes de servicios públicos y la restauración de la Reserva.

3.1.7. Instrumentos de Gestión

Los determinantes en la ejecución de los proyectos del Norte se dividen en dos:

1. Por un lado, aquellas obras que se ejecutan bajo la gerencia y gestión directa del distrito, para las cuales se definen un presupuesto a nivel de prefactibilidad, una orden de prioridad en el tiempo definida desde el POT y una entidad responsable de su ejecución. Son dos obras y un estudio definidas bajo esta categoría:
 - **Avenida Suba – Cota**, para facilitar la conexión regional en el occidente de la ciudad, definida para el corto plazo, es decir para el periodo entre 2020 y 2023.
 - **Avenida Longitudinal de Occidente tramo Norte – ALO Norte**, la cual también es un elemento clave de la estructura funcional y de soporte que permite la conexión regional de toda la parte occidental de la ciudad, definida para el mediano plazo, es decir en el periodo entre 2024 y 2027.
 - **Estudio de diseño conceptual de Ciudad Norte**, en el que se elaboran en detalle los análisis multicriterio del proyecto, sus objetivos teóricos y los productos concretos que en su conjunto constituirán el diseño del proyecto Ciudad Norte, definido para el corto plazo 2020.
2. Por otro lado, las obras zonales de desarrollo las cuales son condiciones para que las obras de carga general habiliten las Unidades Funcionales. Las condiciones para este desarrollo son:
 - Se debe haber realizado el diseño conceptual detallado.
 - Ejecución de las obras de conexión a la infraestructura de suministro de agua potable.
 - Ejecución de las obras de conexión a la infraestructura de alcantarillado pluvial.
 - Ejecución de las obras de conexión a la infraestructura de alcantarillado sanitario.
 - Ejecución de las obras de conexiones viales entre dos puntos de la malla vial arterial existente.
 - Entrega de todos los suelos de carga general al mecanismo de cargas definido (esquema fiduciario).
 - Definición de las densidades y mezclas de usos mínimas.

Con este conjunto de determinantes, se configura los elementos necesarios para delimitar y habilitar Unidades Funcionales para el desarrollo inmobiliario, de infraestructuras sociales y económicas, equipamientos y espacios públicos del proyecto.

Por las razones expuestas, el desarrollo de las Unidades Funcionales del Norte no es posible definirlas en el POT ya que la dinámica en la evolución del avance físico de las obras, de las condiciones habilitantes, la evolución de las condiciones financieras y la evolución de las condiciones de mercado regularán las etapas de desarrollo del proyecto.

3.1.8. Ejecución Ciudad Norte

Como se ha argumentado en los diferentes capítulos del presente Documento Técnico de Soporte, el desarrollo de Ciudad Conejera, Ciudad Arrayanes y Ciudad Encenillos se habilita con el objetivo de suplir la demanda esperada de vivienda en Bogotá, especialmente aquella de interés social y prioritario.

El promedio anual de 19.667 ampliaciones de edificaciones en predios no atadas a licencias de construcción entre 2012 y 2018 y la generación del 46% de la vivienda social de la región en los municipios aledaños dan cuenta de los impactos de no haber habilitado suficiente oferta de suelo que supliera la demanda generada por la Ciudad. De igual forma lo hacen el Índice de Precios del Suelo en Bogotá (IPSB) del Banco de la República, que paso de inflación + 4,1% entre 1960 y 2004 a inflación + 11,9% entre 2004 y 2016, y el incremento de 19.494 hectáreas de la huella urbana de la Sabana entre 2005 y 2016.

La concentración de los puestos del empleo (86,2%), los cupos educativos (80,0%), las camas hospitalarias (90,2%), el Producto Interno Bruto (85,7%) y el presupuesto público (88,1%) en Bogotá reflejan la concentración de las actividades económicas y la oferta de infraestructura social en la Capital del país. Estas generan mejores condiciones de calidad de vida para quienes viven en ella, pero resultan en más de 20 kilómetros de desplazamiento adicional para quienes no lo hacen y se ven abocados a buscar vivienda en los municipios aledaños.

Los escenarios analizados para la vigencia de la presente propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial en habilitación de vivienda en los tratamientos de consolidación, renovación y desarrollo, estos últimos sin incluir las áreas hoy en día rurales del norte de Bogotá, arrojan déficits entre 264 mil y 421 mil viviendas. Lo anterior establece la necesidad de incorporar al suelo de expansión los suelos rurales del Borde Norte de Bogotá donde se establecen los proyectos de Ciudad Conejera, Ciudad Arrayanes y Ciudad Encenillos como se ha argumentado a lo largo del presente documento técnico de soporte. Sin embargo, por tratarse de proyecciones y escenarios que tienen asociada una varianza estadística, con el objetivo de ordenar el crecimiento de la ciudad se establece como requisito para la habilitación de estos proyectos que la oferta de vivienda social y prioritario en Ciudad Lagos de Torca haya empezado a disminuir.

La definición de la condición de habilitación de estos suelos debe buscar un balance entre generar un crecimiento ordenado de la ciudad y mantener balanceada la oferta de suelo para evitar que los precios de este y, en consecuencia, de la vivienda suban más de lo que deberían. Adicionalmente debe tenerse en cuenta que mientras la vivienda No-VIS se desarrolla también en consolidación y renovación, la de interés social y prioritario, por su precio restringido, es

atendida principalmente por el tratamiento de desarrollo que habilita suelos no ocupados que son más económicos de más fácil gestión.

Por esta razón, se determina que la variable que determine el condicionamiento del desarrollo de Ciudad Conejera, Ciudad Arrayanes y Ciudad Encenillos esté ligada al desarrollo de vivienda de interés social y prioritario y establezca un punto medio entre el ordenamiento del crecimiento de la Ciudad por proyecto y mantener un balance adecuado de oferta y demanda de vivienda. Es así como se establece que la adopción de los planes parciales de estos tres proyectos estará condicionada a que se hayan expedido licencia de urbanización de vivienda de interés social y prioritario que sumen un área neta urbanizable equivalente al 50% de lo estimado para estos dos productos en el Documento Técnico de Soporte del Decreto Distrital 088 de 2017 como se muestra a continuación.

Tabla 3 Análisis de Densidad Esperada DD088/2017

	VIP	VIS	Otra Vivienda	Comercio VIS /VIP	Comercio y Servicios	Dotacional	Total
% Part.	18,4%	18,4%	40,2%	1,5%	13,5%	7,9%	100,0%
% Part.(ex-Dotacional)	20,0%	20,0%					
Área Neta Desarrollable	108,2	108,2	236,5	8,7	79,5	46,6	587,7
Edificabilidad							
Con Asunción de Cargas (hectarea)	130,3	184,4	484,9	3,5	203,1	70,1	1.076,3
Índice A.N.U. 2,0	1,20	1,70	2,05	0,40	2,55	1,50	1,83
(1) Máxima	1,30	2,20	2,20	2,20	2,75	2,20	
(2) Esperada	1,20	1,70	2,05	0,40	2,55	1,50	
(3) Escenario Conservador	1,00	1,50	1,75	0,30	2,00	1,40	
Derechos Fiduciarios (000's)			4.706,91	26,49	1.605,98	350,42	6.689,8
Rango 1	1,5		3.547,92	26,49	1.192,56	350,42	5.117,4
Rango 2	1,0		946,11	0,00	318,02		1.264,1
Rango 3	0,2		212,88	0,00	95,40		308,3
Máximo de Derechos Fiduciarios			4.706,91	26,49	1.605,98	350,42	6.689,801
Índice / Util	2,0	2,8	3,4	0,7	4,3	2,2	
Ocupación Promedio	17,0%	15,0%	12,0%	40,0%	20,0%	30,0%	
Pisos Resultantes	7,1	11,4	17,1	1,0	12,8	5,0	
Adicional (hectareas)	108,7	162,8	437,6	1,8	187,2	60,8	958,7
Viviendas (tamaño promedio)	45,0	50,0	78,0	N.A.	N.A.	N.A.	84,1
Total	28.958	36.885	62.164				128.007
Viviendas / Ha Neta	268	341	263				218
Viviendas / Ha Útil	446	568	438				359
Habitantes	3,2	92.664,2	118.031,4	198.926,1			409.622

Fuente: SDP, 2019

3.2. Ciudad Río

3.2.1. Descripción

Ciudad Río es una actuación urbana integral que ordenará el crecimiento del borde occidental de la ciudad bajo una visión de ciudad - región a través de la implementación de un modelo urbano sostenible, donde se posiciona al río como eje de desarrollo de Bogotá y de los municipios vecinos, revalorando la estructura ecológica a través de la consolidación del circuito

ambiental en el borde occidental, generando equipamientos y servicios urbanos de calidad, promoviendo la localización de vivienda nueva e implementando sistemas de movilidad eficientes, que permitan la accesibilidad a ciudadanos y visitantes.

Las acciones que ha adelantado la CAR Cundinamarca en conjunto con Entidades de orden Distrital han permitido adelantar obras de adecuación hidráulica, ampliación de cauce, recuperación de las riberas y construcción de jarillones, entre otras intervenciones, dirigidas a mitigar las condiciones de amenaza por inundación y a mejorar el entorno físico del río, con el fin de permitir el acceso y fomentar la apropiación de los habitantes sobre este recurso hídrico que tradicionalmente ha estado desligado de la planificación urbanística de Bogotá y la región.

Todo lo anterior, se logrará a partir de la actualización realizada sobre las condiciones de amenaza por inundación que se desprende de las obras de adecuación hidráulica realizadas por la CAR, la puesta en marcha de un plan de gestión que definirá la reglamentación específica para estas zonas de la ciudad a través del diseño de los instrumentos de planeación que viabilicen la ejecución del proyecto y el desarrollo de intervenciones piloto sobre la estructura ambiental y de espacio público de la operación urbana que impulse la ejecución de diferentes acciones urbanísticas en el mediano y largo plazo.

El ámbito del proyecto Ciudad Río tiene 1.034,43 ha, de las cuales más del 60% corresponde a áreas de la estructura ecológica principal, parques y espacios públicos entre los que se incluye el nuevo parque lineal del río Bogotá, creado por el Concejo Directivo de la CAR bajo el Acuerdo 37 de 2018, que constituye el eje de la estructura ambiental y de espacio público en el proyecto. De acuerdo con las primeras modelaciones urbanísticas realizadas sobre Ciudad Río, se generarían alrededor de 46 ha para nuevos equipamientos que, sumadas a la infraestructura de movilidad, aportarían al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del proyecto y su área de influencia.

Como resultado de los esquemas urbanísticos para los planes parciales, se espera que se desarrolle una cifra aproximada de 75.000 nuevas viviendas.

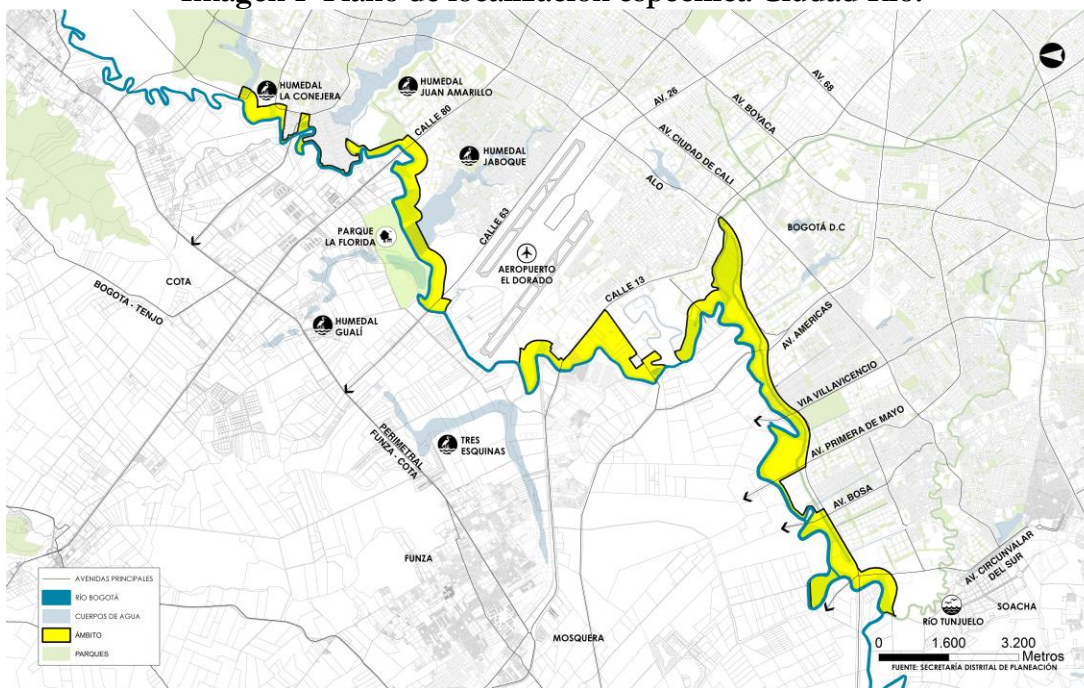
El parque lineal del Río Bogotá, es un elemento estructural de Ciudad Río y servirá para fomentar el desarrollo de actividades recreativas para los habitantes actuales y futuros de Bogotá y la región, involucrando las características del paisaje natural en espacios seguros, incluyentes, diversos que propicien un estilo de vida saludable en la ciudadanía. Con la construcción del parque se busca fortalecer la apropiación, la seguridad y el cuidado del río, que tradicionalmente apartado del imaginario de los ciudadanos, ampliando las opciones recreativas sobre uno de los principales elementos de la estructura ecológica de la ciudad.

La conformación de este nuevo espacio público, permitirá la conectividad funcional y el acceso desde la estructura urbana existente, los barrios adyacentes, sus pequeños parques y en conjunto, contribuirá a la articulación de una red de espacios recreativos que permitirá mejorar la calidad de vida de los habitantes y el contacto directo con la naturaleza. Adicionalmente, la configuración del parque lineal del río Bogotá, contribuirá a disminuir el déficit de espacio público en los barrios del borde occidental de Bogotá.

3.2.2. Delimitación

El polígono definido para la formulación de la actuación urbana integral Ciudad Río abarca el tramo que colinda con el suelo urbano y de expansión del borde occidental de la ciudad y comprende una longitud de aproximadamente 37,5 km entre el humedal de la Conejera en la Localidad de Suba y la desembocadura del Río Tunjuelo en la Localidad de Bosa, el área definida para el desarrollo de la operación es de 1.034,43 ha. En este tramo se encuentran elementos determinantes en la estructura de la ciudad y el tejido urbano cercano al río, como la desembocadura del Río Fucha en la Localidad de Kennedy, el aeropuerto internacional El Dorado, el humedal de Jaboque en Engativá y de Juan Amarillo en Suba, así como los ejes principales de movilidad urbana y regional.

Imagen 1 Plano de localización específica Ciudad Río.



Fuente: SDP. 2019

3.2.3. Antecedentes

La necesidad de intervenir el borde occidental surge a partir de las problemáticas derivadas de la desarticulación y aislamiento del río Bogotá como parte de la estructura urbana, entre los efectos de esta situación sobresalen la contaminación del recurso hídrico, la ocupación ilegal de las riberas, la degradación de las coberturas de la tierra, la percepción negativa de los vecinos sobre la seguridad, entre otros, que resultan en falta de apropiación, desconocimiento y desinterés sobre el río.

Sin embargo, también son muchas las acciones que se han llevado a cabo para emprender la recuperación integral del río Bogotá, inicialmente para recuperar sus funciones ambientales e hidráulicas, con el objetivo de reducir y eliminar los factores de contaminación que han

presionado constantemente a este cuerpo de agua e integrarlo de manera funcional en el ordenamiento territorial.

Estas intenciones ligadas al ordenamiento se expresan en diferentes instrumentos de planeación, con factores comunes dirigidos a la recuperación ambiental integral, la articulación a las estructuras urbanas y al empoderamiento de la ciudadanía sobre el cuidado de uno de los elementos fundamentales de la estructura ecológica principal.

A continuación, se explica de manera breve el fundamento legal del proyecto ciudad Río a partir del marco normativo vigente en el Distrito capital.

El Río Bogotá en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá

En cumplimiento de la Ley 388 de 1997, el Alcalde Mayor de Bogotá D.C. expidió el Decreto Distrital 619 de 2000 “por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”, en el cual se definió el Área de Manejo Especial del Valle Aluvial del río Bogotá como el tercer componente de la estructura ecológica principal (artículo 38 al 60). En estos artículos se señalaron las diferentes acciones tendientes a recuperar la importancia ambiental del río y su área de influencia.

El Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá fue posteriormente revisado mediante Decreto Distrital 469 de 2003 y posteriormente compilado mediante Decreto Distrital 190 de 2004. En este último acto administrativo se compilaron las disposiciones que reconocen al río Bogotá como eje integrador de la estructura ecológica principal de Bogotá y Regional.

También se señalaron mandatos de actuación en temas de descontaminación, medidas estructurales para mitigar el riesgo por desbordamiento y su adecuación hidráulica del río, aspecto sobre el cual se hará mención específica en la sección 3.5 del presente documento

Coherente con las condiciones transcritas, se observa que el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad incorpora el río Bogotá como elemento estructurante de la planificación territorial de la ciudad, al reconocer su importancia en la articulación con la región como un elemento de disfrute colectivo para los ciudadanos, donde se mejore la calidad de vida y la ciudad planea, crezca y se desarrolle a su alrededor.

Sentencia de Recuperación del río Bogotá

Ante la grave situación que afrontaba el río Bogotá, fue necesaria la intervención del Consejo de Estado con el objetivo de impartir órdenes a las diferentes autoridades y entidades que deben desempeñar un papel activo en la recuperación del Río. En efecto, el Consejo de Estado mediante sentencia de veintiocho (28) de marzo de dos mil catorce (2014) proferida dentro del proceso de acción popular con radicado 2001-90479-01, encontró que existe “[u]n serio problema de ordenamiento territorial y uso del suelo, en el Departamento y los municipios con los cuales existe una influencia recíproca el río”.

Para dar solución a esta problemática detectada, dicha instancia judicial trazó como uno de los objetivos para alcanzar la recuperación del río “Implementar y actualizar los instrumentos de planeación

y reglamentación de los usos del suelo”, mediante una estrategia que busca “fortalecer el ordenamiento territorial como herramienta clave en la planificación y gestión del territorio.”

La sentencia del Consejo de Estado imparte múltiples directrices y órdenes a diversas entidades públicas y privadas. De estas órdenes deben destacarse para el proyecto “Ciudad Río” las contenidas en los numerales 4.18 y 4.32 de dicha sentencia. En cuanto a la primera de las órdenes referidas, el Consejo de Estado, en sus consideraciones, señala que una de las razones de la situación actual del río, corresponde a la falta de instrumentos de planeación sobre la cuenca del río y la falta de articulación de los pocos existentes. Si bien la orden hace una mención expresa a la actualización de los Planes de Ordenamiento Territorial y su ajuste conforme con lo dictaminado por el nuevo POMCA, el proyecto "Ciudad Río" formulado a través del respectivo instrumento de planeación, contribuye no sólo a la recuperación ambiental y paisajística del río, sino también su articulación con toda la Estructura Ecológica que rodea la cuenca.

Adicionalmente, en torno a la intención del Consejo de Estado de apropiación ciudadana de la cuenca del río, "Ciudad Río" es por excelencia el proyecto que permite que la ciudad organice su crecimiento alrededor del río y se garantice su goce efectivo mediante bienes públicos de ese espacio vital.

Incorporación de la gestión del riesgo en el ordenamiento territorial de Bogotá

Con la expedición de la Ley 1523 de 2012 “Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones” y el Decreto Nacional 1807 de 2014 –hoy compilado en el Decreto Nacional 1077 de 2015-, se complementó el marco normativo para incorporar la gestión del riesgo como determinante de la planeación territorial.

Aunque el Decreto Distrital 190 de 2004 previó que la adecuación hidráulica del río Bogotá sería realizada por la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá (EAB-ESP), la administración distrital suscribió el Convenio Interadministrativo 171 de 2007 entre la Secretaría Distrital de Ambiente, la EAB-ESP y la CAR, en el marco del “Megaproyecto del río Bogotá”, en el cual se estableció que la CAR sería la encargada de ejecutar las obras de la adecuación hidráulica del río Bogotá con cargo al Fondo para las Inversiones Ambientales en la Cuenca del río Bogotá – FIAB.

De esta manera el proyecto “ Ciudad Río” es posible gracias a las obras realizadas por la CAR, quien en el marco de este convenio, desde el año 2009 ha adelantado las medidas estructurales que permiten mitigar el riesgo por desbordamiento, con el objeto de proteger las zonas aledañas y controlar las crecientes para un período de retorno de cien (100) años, donde se han realizado obras de construcción de jarillones y dragado del cauce del río Bogotá en el tramo del río Bogotá entre Alicachín y el Puente la Virgen, además de las siguientes acciones: Adecuación hidráulica, Obras de saneamiento a ser terminadas en el año 2025 (PTAR Canoas)

Plan de Desarrollo Bogotá Mejor Para Todos

En la apuesta de la administración Distrital por frenar el crecimiento desordenado de la ciudad el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá DC. “Bogotá Mejor Para Todos” adoptado mediante el Acuerdo 645 de 2016, propone el desarrollo de “sub-

ciudades”. Entre ellas se encuentra Ciudad Río, como un proyecto que restablece las relaciones de la ciudad con su principal afluente, convirtiéndose además en el eje e imán de la Ciudad y la Región.

3.2.4. Objetivos

El proyecto Ciudad Río apunta a la recuperación y revitalización integral del río Bogotá y su articulación con el entorno urbano consolidado y el equilibrio con los futuros desarrollos, contribuyendo a prevenir la expansión urbana informal, a mejorar la calidad de vida para los bogotanos y a incrementar en el acceso a la naturaleza y las áreas verdes. Para lograrlo se plantean los siguientes objetivos:

- a. Contribuir a la consolidación del circuito ambiental en el occidente de la Ciudad a través de la generación de espacios conectados y continuos que articulen los componentes de la Estructura Ambiental y de Espacio Público en torno al Río Bogotá.
- b. Incentivar la localización de equipamientos de calidad, accesibles a la población del borde occidental de la Ciudad y a los habitantes de los municipios vecinos.
- c. Proyectar el Río como eje de desarrollo sostenible y planeamiento urbano-regional donde se apliquen modelos de uso eficiente del suelo, se promueva la mezcla de usos y se articulen los componentes ambientales al desarrollo urbano.
- d. Implementar la navegabilidad en el Río Bogotá para incentivar los desplazamientos y las actividades acuáticas recreativas y turísticas, mejorando las características hidráulicas y la infraestructura física en las riberas del río.
- e. Contribuir al mejoramiento de la conectividad de Bogotá facilitando la localización de infraestructuras de soporte del transporte público.
- f. Definir criterios para la delimitación de unidades de actuación urbanística que aseguren formas de reajuste de tierras o gestión integrada o asociada, con el fin de superar las inequidades propias de la urbanización predio a predio.
- g. Garantizar el desarrollo planificado y por etapas del suelo de expansión urbana, a partir de la coordinación entre la financiación, programación y ejecución de las obras que generen la infraestructura de soporte de las actividades urbanas.
- h. Asegurar, a través de los mecanismos de gestión del suelo, que la inversión pública y privada en infraestructura y la asignación específica de edificabilidades y usos, permitan la adquisición del suelo requerido para usos colectivos y para cumplir los objetivos sociales del ordenamiento territorial.

3.2.5. Estrategias

Las estrategias relacionadas con los objetivos de la actuación urbana integral Ciudad Río se enfocan en cuatro temas relevantes para su desarrollo, que tienen que ver con aspectos

ambientales, urbanísticos, servicios públicos y movilidad, que en conjunto contribuirán a la transformación positiva de áreas que en la actualidad están siendo desaprovechadas y en donde se plantea llevar a cabo acciones orientadas a la recuperación integral del río Bogotá y su articulación con el contexto urbano de la ciudad y la región.

- **Consolidar un circuito ambiental y de espacio público regional:**

El proyecto plantea el desarrollo urbanístico y paisajístico alrededor de uno de los elementos de mayor relevancia dentro de la estructura ecológica principal de la ciudad, el río Bogotá. En ese sentido, la recuperación ambiental del Río a través de la construcción de infraestructuras para su descontaminación, la gestión del riesgo asociada al nuevo desarrollo urbano y la accesibilidad a través del espacio público, son indispensables para fortalecer sus aspectos ecológicos y funcionales en la estructura urbana y regional. La configuración del circuito ambiental busca consolidar la relación entre cerros orientales y el río Bogotá por medio de espacios públicos conectados y continuos, así como corredores ambientales que fortalecerán la relación entre los componentes ambientales y de espacio público de la ciudad y la región.

Las estrategias bajo esta línea, son:

- Consolidar un parque lineal de 37 km: El parque lineal del río Bogotá fomentará el desarrollo de actividades recreativas que involucren las características del paisaje natural en espacios seguros, incluyentes, diversos y que fomenten un estilo de vida saludable en la ciudadanía. Todo lo anterior, teniendo en cuenta que la configuración de un espacio público de calidad tiene como fin la creación de vínculos para la apropiación y el cuidado por parte de la ciudadanía en general.
- Viabilizar la navegabilidad del Río: La navegabilidad permitirá la generación de nuevas formas de comunicación y transporte entre los dos costados del río, así mismo a través de la accesibilidad se promocionará el conocimiento del circuito ambiental de Bogotá como atractivo turístico de la Ciudad y la región.
- Contribuir a la apropiación del Río Bogotá por parte de la ciudadanía: El desarrollo de un espacio público de calidad que se articule a la ciudad, contribuye a generar dinámicas sociales que desencadenan en una interrelación entre la naturaleza y los ciudadanos, en la cual estos últimos se empoderan, apropian y propenden por acciones de cuidado hacia los elementos de tipo natural.
- Apoyar la provisión de servicios ecosistémicos: Desde el diseño del espacio público, así como los desarrollos urbanos aledaños, se implementarán acciones y programas que le apunten a apoyar la provisión de hábitat para fauna, la regulación hídrica en términos de control de inundaciones y picos de creciente y la mejora en la oferta de paisaje para el disfrute de los ciudadanos.

- **Proyectar el Río como eje de desarrollo urbano regional**

El Río, como elemento definitivo en el desarrollo urbano de la región debe planificarse de manera integral para evitar el crecimiento informal y las ocupaciones o usos indebidos frente al componente ambiental.

A través de la recuperación ambiental y paisajística, así como el desarrollo de obras de adecuación hidráulica en el Río Bogotá, se abren las puertas para articular el corredor ambiental como eje de desarrollo sobre las áreas de expansión de la Ciudad y de los municipios vecinos.

Las estrategias bajo esta línea, son:

- Implementar un modelo piloto de eco – urbanismo: Se deben poner en práctica lineamientos de eco-urbanismo en los futuros desarrollos de cara a la articulación del borde occidental de la Ciudad frente al Río Bogotá.
- Crear un eje regional de turismo, empleo, comercio y servicios: La navegabilidad, la configuración de un espacio público de calidad y la localización de servicios urbanos y regionales a lo largo de Ciudad Río, conformarán un eje de actividad urbana que será atractivo para la nueva población y los visitantes locales y extranjeros.
- Generar una oferta de viviendas cualificada con mezcla de estratos y composiciones de hogares: Se deben generar las condiciones para la localización de nuevas viviendas que contribuyan a la consolidación de los tejidos urbanos localizados en el área de influencia del proyecto y en relación directa con el eje de espacio público.

- **Dotar a la ciudad - región con servicios urbanos de calidad**

Teniendo en cuenta la necesidad de promover un desarrollo sostenible en todos los aspectos, social, económico y ambiental se trabajará en la implementación de planes de acción que le apunten a la generación de más y mejores equipamientos que atiendan las necesidades de la población que habita y habitará en el área de influencia del proyecto, así como a la construcción de un espacio público de calidad que se acompañe de la implementación de un modelo urbano que permita la creación de una ciudad compacta, con mezcla de usos y en la cual los ciudadanos tengan acceso a una red de transporte público y masivo.

Las estrategias bajo esta línea, son:

- Brindar una oferta cualificada de nodos equipamientos (salud, educación, deportivos, culturales, transporte, etc.) para suplir las necesidades de la población nueva, así como para mejorar el déficit de equipamientos de la población que ya habita en estos sectores de la ciudad.
- Implementar un sistema de reparto de cargas y beneficios que soporte la ejecución de las obras de carga general; con el objetivo de reunir la mayor cantidad de recursos que viabilicen la ejecución de las obras de carga general del proyecto. Se pondrá en marcha un sistema de reparto de cargas y beneficios, que facilite que el desarrollador y/o

urbanizador contribuya en el desarrollo de obras que antes estaban a cargo sólo del sector público.

- **Conectar la ciudad - región con transporte público masivo y promover el uso de transporte no motorizado**

El diseño urbano de Ciudad Río garantizará la articulación de los nuevos desarrollos, el espacio público y los nodos de equipamientos a la infraestructura de movilidad existente y proyectada en su área de influencia. La llegada de la primera línea del metro, la prolongación de avenidas que conectarán a los municipios vecinos, así como las áreas necesarias para el funcionamiento de los diferentes medios de transporte, son determinantes en el modelo de desarrollo frente al Río y deben facilitar el desplazamiento de los habitantes y visitantes de manera ágil y eficiente.

De igual manera la articulación del parque lineal del Río Bogotá a la red de alamedas y ciclorrutas de la ciudad y de la región permitirá el acceso a espacios de disfrute colectivo y recreativo desde medios de transporte no motorizados.

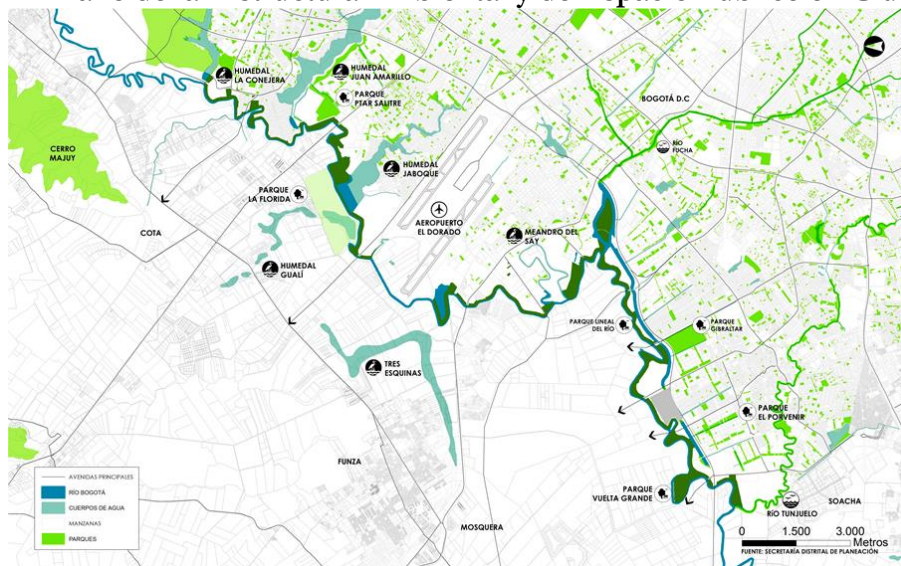
Las estrategias bajo esta línea, son:

- Consolidar una red de movilidad no motorizada (circuitos peatonales y ciclorrutas) El diseño urbano de Ciudad Río debe resolver el acceso al proyecto a través de diferentes medios de transporte, conformando circuitos peatonales y de bicicleta e incluyendo una conectividad clara y funcional con el sistema de transporte público.
- Crear nodos de intercambio modal: El proyecto debe articularse a la infraestructura de transporte en su área de influencia, promoviendo el intercambio modal y la conectividad con el sistema integrado de transporte público y masivo. El acceso a través del transporte público es determinante teniendo en cuenta la diversidad de usuarios y el atractivo que a nivel urbano y regional se puede generar con la nueva oferta de espacio público, actividades recreativas y usos mixtos.
- Conectar el desarrollo urbano a la primera línea del metro y troncales de Transmilenio: Ya que los patios y talleres de la primera línea metro se localizarán en el área de influencia directa del proyecto, se deben generar circuitos de movilidad que garanticen el acceso a este sistema de transporte desde el entorno urbano consolidado y proyectado. Asimismo, se garantizará que los desarrollos se conecten con las nuevas troncales del sistema de transporte público masivo Transmilenio.

3.2.6. Sistemas estructurantes del proyecto

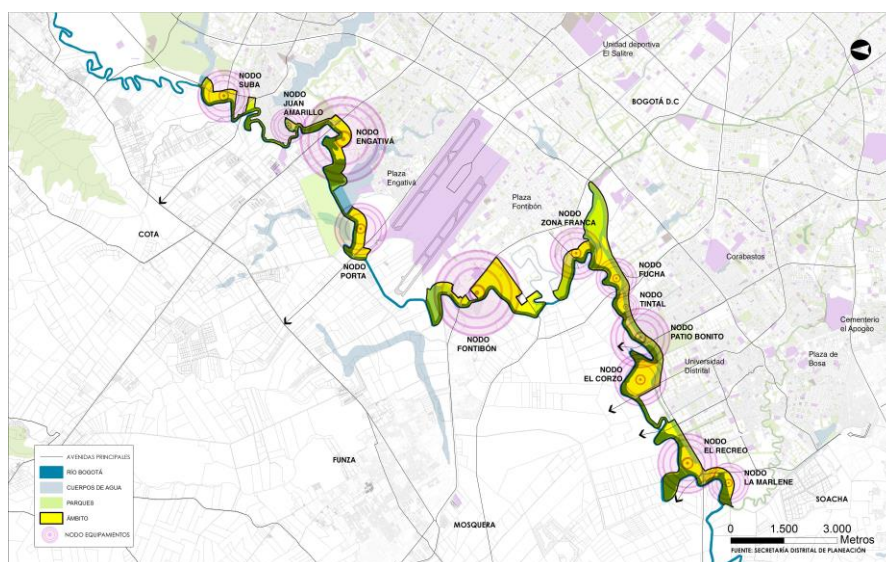
Ciudad Río es una actuación urbana integral que busca la articulación entre los diferentes sistemas que conforman la ciudad en el borde occidental. Uno de los principales retos del proyecto está relacionado con la definición de estrategias y proyectos específicos dentro de un esquema urbano que faciliten la conectividad y articulación con el contexto urbano consolidado, lo cual requiere la identificación de elementos dentro de cada una de las estructuras en esta nueva pieza en la ciudad, a saber: estructura ambiental y de espacio público (Circuito Ambiental - Parque lineal del río Bogotá), equipamientos, movilidad y transporte.

Imagen 2 Plano de la Estructura Ambiental y de Espacio Público en Ciudad Río.



Fuente: SDP – 2019

Imagen 3 Nodos de equipamientos



Fuente: SDP – 2019

[illegible]

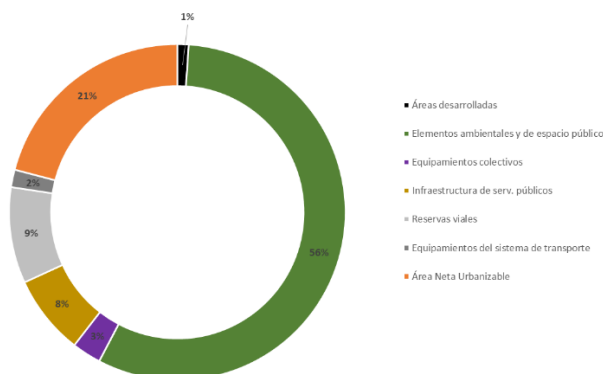
3.2.7. Instrumentos de Planeamiento

De acuerdo con la cartografía generada a partir de los datos obtenidos a través de la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, se elaboró el siguiente cuadro general de áreas, en el cual se evidencia que el área neta objeto de desarrollo en el ámbito de Ciudad Río corresponde a 216 ha. Sobre esta área se están desarrollando cálculos preliminares para la aplicación de instrumentos de planeación de escala intermedia tales como el plan parcial.

Tabla 4 Ciudad Río Área Bruta.

ÁREA BRUTA
1.034,4 ha

Área Bruta	1,034.4
Áreas desarrolladas	11.2
Elementos ambientales y de espacio público	585.5
Equipamientos colectivos	29.0
Infraestructura de serv. públicos	79.3
Reservas viales	95.6
Equipamientos del sistema de transporte	17.4
Área Neta Urbanizable	216.4



Fuente: SDP. 2018

Como se puede observar, menos del 30% del área bruta de la operación urbana Ciudad Río corresponde con área efectivamente desarrollable. Adicionalmente, tan sólo un poco más del 50% de ésta área corresponde con área útil efectiva, toda vez que, en correspondencia con las normas urbanísticas establecidas para los suelos con tratamiento de desarrollo, el 17% del área neta urbanizable deberá ser destinada para parques, el 8% para equipamientos públicos y deberá desarrollarse la malla vial local que garantice condiciones adecuadas de movilidad en el desarrollo.

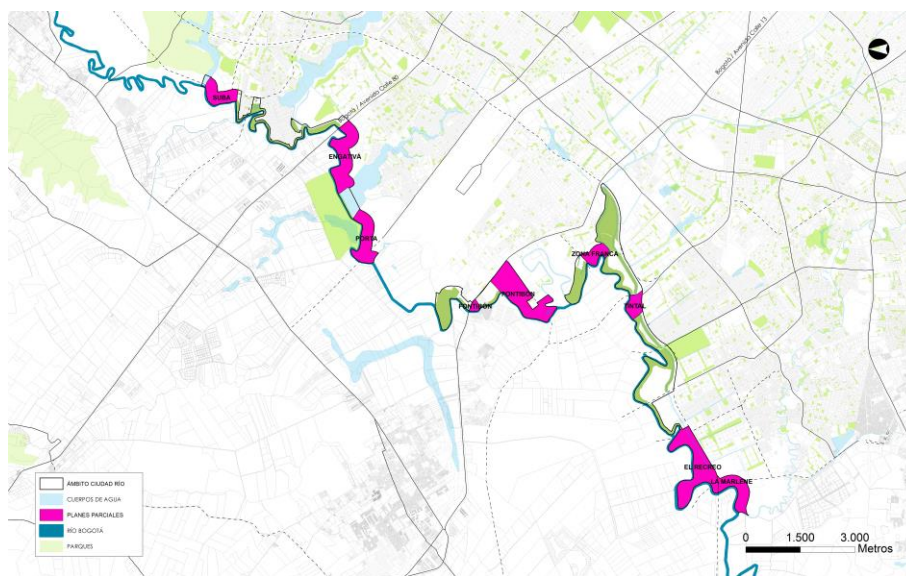
Por lo anterior, el desarrollo de la operación urbana Ciudad Río trae consigo una reconfiguración de las condiciones presentes en el territorio. Por ejemplo, y como se puede observar en la imagen a continuación, el desarrollo del proyecto hace que los elementos ambientales y de espacio público pasen de ocupar aproximadamente el 56% del área bruta, a ocupar el 60%. Asimismo, los equipamientos pasarán de ocupar cerca del 3% del área bruta, a ocupar cerca del 5%.

Por lo anterior, el área útil sobre la cual potencialmente serán dispuestas las edificaciones que se desarrollen, corresponde realmente a 127,7 hectáreas, lo cual representa aproximadamente el 12% del área bruta en la cual se enmarca la operación urbana.

Pre-delimitación de planes parciales de desarrollo de Ciudad Río: Para el desarrollo del proyecto estratégico Ciudad Río, se plantea la formulación de planes parciales, los cuales deben atender a lo dispuesto en la reglamentación específica del Plan de Ordenamiento Territorial y la aplicable para el tratamiento de desarrollo.

La temporalidad en la formulación y adopción de los planes parciales dependerá de la gestión y viabilidad de proyectos de infraestructura del subsistema de movilidad, infraestructura del sistema de transporte, servicios públicos, articulación de elementos de la estructura ambiental y de espacio público entre otros elementos según lo establezcan las determinantes de las autoridades competentes.

Imagen 5 Pre-delimitación Planes Parciales Ciudad Río



Fuente: SDP. 2019

3.2.8. Instrumentos de Financiamiento

La ejecución del proyecto Ciudad Río, requiere la inversión de recursos en suelo y dinero que permitan la ejecución de la infraestructura necesaria para garantizar un desarrollo urbano sostenible. Por ello, resulta fundamental utilizar mecanismos que permitan que, quienes se beneficien con el desarrollo urbanístico, sean quienes aporten los recursos para asumir los costos de la infraestructura requerida.

Para el caso específico de la Operación Urbana Ciudad Río, el reparto de cargas y beneficios se estructurará a partir del aporte en dinero y suelo como contraprestación de la edificabilidad adicional concedida a los desarrolladores. En ese sentido, a cambio de aportes voluntarios para infraestructura, los desarrollos reciben derechos de edificabilidad adicionales al base que resultan aplicables en el área útil desarrollable de cada actuación urbanística.

Por un lado, los aportes en suelos se desagregan en aquellos suelos necesarios para vías, espacio público, equipamientos y áreas de la estructura ecológica principal. Por el otro lado, los aportes en dinero hacen referencia a los recursos dinerales requeridos para la ejecución de la infraestructura vial, redes matrices de servicios públicos, espacio público, equipamientos y la restauración ecológica entre otros.

El sistema de cargas y beneficios propuesto garantiza un beneficio no sólo para el proyecto sino para la ciudad en general, ya que su formulación se basa en un reparto equitativo, inclusión social, disponibilidad de infraestructura suficiente y de calidad, mayor cantidad de metros cuadrados de espacio público por habitante y en facilitar la integración de la estructura ecológica principal para el disfrute y aprovechamiento de la ciudadanía.

Por último, vale la pena resaltar que adicional a las cargas generales, cada desarrollo debe realizar las cesiones públicas obligatorias (cargas locales), conforme al planteamiento urbanístico adoptado en el instrumento de planeación.

3.2.9. Instrumentos de gestión

La realización de todos los actos, hechos, operaciones y diligencias necesarias para darle cumplimiento al programa de ejecución de los planes parciales corresponderán a los Comités Fiduciario en los términos establecidos en sus contratos de Fiducia.

Para la interventoría de las obras de cargas generales de la ejecución de los planes parciales, el Distrito, a través de las entidades competentes, determinará los esquemas de selección de interventorías.

Adicionalmente, Ciudad Río tendrá en la Secretaría Distrital de Planeación un gerente cuyo principal objetivo es velar por el cumplimiento de los objetivos del proyecto, hacer seguimiento a su implementación e informar periódicamente al Consejo de Gobierno y servir de instancia articuladora entre las entidades públicas involucradas en la gestión del proyecto y el comité fiduciario.

3.2.10. Parque Lineal río Bogotá

El Proyecto Ciudad Río articula e incorpora los objetivos y lineamientos establecidos en el Acuerdo 37 de 2018 mediante el cual la CAR creó el Parque Lineal río Bogotá y en el Acuerdo 30 de 2009 mediante el cual declaró de utilidad pública e interés social los terrenos necesarios para adelantar las obras para la adecuación hidráulica del río Bogotá, que hace parte del megaproyecto de recuperación y descontaminación del río Bogotá. En particular se reconoce que la cuenca media del río Bogotá puede ser aprovechada para establecer espacios físicos multifuncionales habilitados para el uso público y turismo de naturaleza con fines recreativos, de esparcimiento y de educación ambiental, protección de las riberas, senderos ecológicos, mejora en la calidad del agua y calidad del aire de cauces cercanos a estos espacios, protección de la vida silvestre y que al tiempo sirvan como áreas de inundación controlada, para lo cual la CAR ha identificado y adquirido predios para consolidar unas áreas multifuncionales y en particular las que están localizadas en Bogotá y que hacen parte del Parque Lineal río Bogotá, a saber:

1. Complejo de meandros y zonas bajas aledañas a los humedales de Jaboque y La Florida: ubicado al norte del humedal Jaboque y compuesto por tres madre viejas del río Bogotá y zonas baja inundables que servirán de conectores entre los humedales de Jaboque, La Florida y Juan Amarillo. Por su nivel inferior a la zona urbana vecina, por efectos del drenaje de lluvias y otros eventos climáticos se generaron espejos de agua y se consolidaron comunidades vegetales en los cauces de las madre viejas que posibilitaron la llegada de especies de aves.
2. Zonas bajas de compensación por el humedal Salitre: están localizadas en el extremo norte del predio de propiedad de la EAB donde se ubica la PTAR Salitre. La Car ha planeado la construcción de un humedal artificial complementado con un proyecto paisajístico y ambiental.

3. Parque lineal de Suba: tiene una longitud de casi 4 Km involucrando los barrios Santa Cecilia I y II, Villa Cindy, Santa Rita y Bilbao, que tienen una problemática de asentamiento ilegales en la ronda del río Bogotá. Se plantea la creación de una alameda con plazoletas intermedias.

Igualmente, se acoge la red de senderos que la CAR se encuentra ejecutando para el Parque Lineal río Bogotá previstos en varias fases, con 40 Km en la primera fase y los muelles necesarios para garantizar la seguridad del afluente.

Esto estará sujeto al respectivo proceso de concertación ambiental, que se realice alrededor de los planes parciales en suelo de expansión, cuyo ámbito de aplicación obedece a lo establecido en el Acuerdo CAR 37 de 2018. Con relación a la ronda de protección, se reconocen las determinantes fijadas por el Acuerdo CAR 17 de 2009.

Por otra parte, a continuación, se presentan las clases agrológicas presentes en el área del Parque Lineal del Río Bogotá como parte de la Actuación Urbana Integral Ciudad Río.

Tabla 5 Clases agrológicas en el área del Parque Lineal del Río Bogotá

Clases Agrológicas	Área (ha)
II	33,81
III	121,82
IV	152,61
V	40,39
VII	0,53
ZU	8,47
Total General	357,62

Fuente: Tabla elaborada por la SDP a partir de los siguientes estudios del IGAC: estudio de Suelos del Borde Norte (2011), el estudio de Levantamiento Semi-detallado de Suelos – Humedales de la región Andina, el estudio de Levantamiento Semi-detallado de Suelos para la delimitación de Páramos en Colombia y el estudio General de Suelo del Departamento de Cundinamarca (2001).

Paralelamente, la siguiente tabla presenta las clases agrológicas dentro de la redelimitación de la Zona de Manejo y Protección Ambiental del Río Bogotá en el ámbito del proyecto Ciudad Río. Vale la pena resaltar que toda el área de ZAMPA presentada se encuentra contenida dentro del área propuesta para el Parque Lineal del Río Bogotá.

Tabla 6 Clases agrológicas en la redelimitación de la ZMPA del Río Bogotá en el ámbito del proyecto Ciudad Río.

Clases Agrológicas	Área (ha)
II	26,55
III	116,88
IV	118,96
V	25,24
VII	0,43
ZU	2,80
Total General	290,86

Fuente: Tabla elaborada por la SDP a partir de los siguientes estudios del IGAC: estudio de Suelos del Borde Norte (2011), el estudio de Levantamiento Semi-detallado de Suelos – Humedales de la región Andina, el estudio de Levantamiento Semi-detallado de Suelos para la delimitación de Páramos en Colombia y el estudio General de Suelo del Departamento de Cundinamarca (2001).

3.3. Ciudad lagos de Tunjuelo

3.3.1. Descripción

El proyecto Ciudad Lagos de Tunjuelo da respuesta a las necesidades de crecimiento de la ciudad, presentándose como una oportunidad única para la creación de un nuevo modelo y concepto de desarrollo sostenible, que dinamiza y redefine los objetivos de crecimiento, provisión de espacio público y de vivienda para los habitantes del sur-oriente de la ciudad.

Lagos de Tunjuelo se erige a partir de la transformación de áreas industriales de transición para generar un cambio en su vocación, por intermedio de nuevas áreas urbanas a gran escala al servicio de la comunidad, estructurando una alternativa que prioriza el componente ambiental, la vivencia del lugar, la generación de nuevos espacios de convivencia y la provisión de vivienda de interés prioritario y social.

El cambio de uso del suelo de la zona es la oportunidad para la implementación de un nuevo modelo de desarrollo urbano sostenible en el sur de Bogotá, que permite resolver algunas problemáticas sociales y económicas del sector, logrando un balance satisfactorio entre provisión de espacio público de calidad y de vivienda social digna.

Lagos de Tunjuelo es una propuesta de desarrollo en 415,23 hectáreas que transformará el sur de Bogotá y conectará el sur oriente con el sur occidente para convertirse en una nueva centralidad de la capital del país. El proyecto contempla la construcción de un gran parque metropolitano de 140 hectáreas que actuará como el eje del proyecto y dispondrá de áreas de uso cultural, deportivo, recreativo y de servicios. El proyecto beneficiará directamente a las localidades de Usme, Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar.

Partiendo de la recuperación del eje ambiental del río Tunjuelo y de la zona de extracción minera, el proyecto albergará una población de 200.000 habitantes, influenciando a más de un millón de habitantes de las localidades aledañas. Se construirán 130 hectáreas, una cifra aproximada a las 60.000 viviendas, de las cuales el 30% serán Viviendas de Interés Prioritario (VIP), el 55% Viviendas de Interés Social (VIS) y un 15% se destinará hogares de estrato tres.

Se dispondrán 16 hectáreas para el desarrollo de equipamientos entre los que se contemplan instituciones de educación primaria y secundaria, establecimiento de educación superior; un hospital y centros de salud; centros de atención a la primera infancia; centros deportivos, recreativos y culturales; equipamientos de seguridad y centros de atención para trámites y servicios de entidades públicas.

El proyecto plantea también 6 hectáreas para el desarrollo de zonas de emprendimiento y desarrollo económico, basada en la dinámica microempresarial que presenta el sector, con el fin de dar una respuesta a nivel productivo y laboral, en la cual, las tecnologías y el conocimiento artesanal y la manufactura, sean la base de prestación de su servicio o producto, en un entorno sostenible en completa relación con su entorno.

Se destinarán 11 hectáreas para el desarrollo de zonas verdes con alamedas peatonales, 38 Km para el sistema de ciclorrutas y 5,2 Km de nuevas vías arteriales, y más de 11 Km de vías locales e intermedias que mejorarán la movilidad en esta zona de la ciudad.

Por años la zona de intervención ha sido parte de la Escuela de Artillería y varias empresas mineras, en la cual se llevaron a cabo actividades de extracción de material pétreo (gravilleras). En la actualidad, el área sirve para la recepción de residuos de construcción y demolición.

A la fecha, los predios explotados se encuentran en un proceso de cierre minero con el cual se da cumplimiento a las obligaciones establecidas por los instrumentos ambientales. Dichas obligaciones hacen referencia a la recuperación geomorfológica del suelo, a fin de cumplir con el uso destinado por el Plan de Ordenamiento Territorial – POT vigente: Parque Minero Industrial, cuyo objetivo es la entrega de zonas verdes para los habitantes del sector, que contribuyan a la disminución del déficit de espacio público que tienen las localidades de influencia en el sector.

De acuerdo a lo establecido en el POT, resulta necesario implementar acciones tendientes a modificar el uso del suelo del área de intervención, para el desarrollo integral de la propuesta, la cual abarca la construcción y dotación de un gran parque metropolitano.

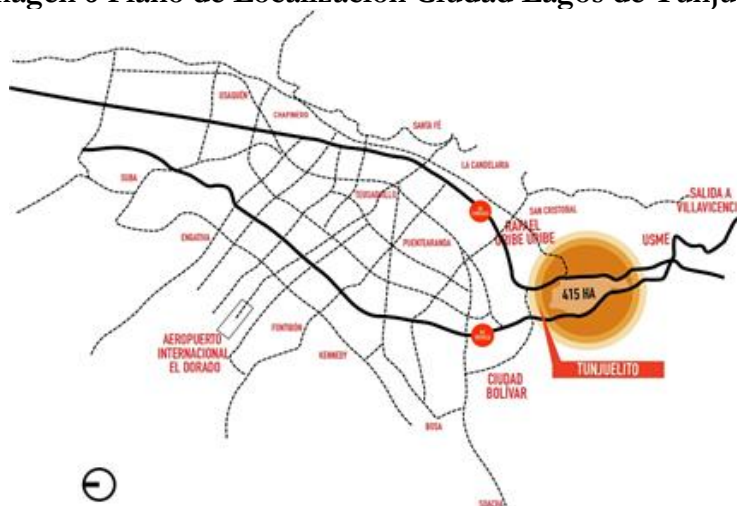
Tomando en cuenta lo anterior, y con el fin de proveer un marco técnico-jurídico, se establece el instrumento AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo, el cual tendrá un impacto estructural sobre las políticas y las estrategias del ordenamiento urbano, así como en la calidad de vida y la organización espacial de la ciudad.

3.3.2. Delimitación

El área establecida para el Proyecto Ciudad Lagos del Tunjuelo se encuentra ubicada en la zona sur occidental de la ciudad. El proyecto hace parte de la localidad de Tunjuelito, Usme y Ciudad

Bolívar y colinda con la localidad de Rafael Uribe Uribe. Se encuentra delimitado hacia el norte por los barrios México, Meissen, San Benito, Tunjuelito y el barrio Abraham Lincoln. Hacia el sur, con el barrio La Aurora. Hacia el oriente, el proyecto se encuentra enmarcado por la Av. Caracas, y con el Portal Usme de la red de servicio público Empresa de Transporte del Tercer Milenio S. A Transmilenio por la parte suroriental, la cárcel la Picota, los Barrio La Paz, Danubio, Porvenir, La Fiscala y los Cerros Orientales. Hacia el occidente, la Av. Boyacá enmarca el perímetro del lote al igual que los barrios El Mochuelo, Sotavento y La Alameda.

Imagen 6 Plano de Localización Ciudad Lagos de Tunjuelo.



Fuente: SDP. 2018

3.3.3. Antecedentes

Eventos invernales del año 2002

El viernes 31 de mayo de 2002, luego de dos meses de invierno, se presentó un torrencial aguacero en el sector del Embalse La Regadera, en la Cuenca Alta del Río Tunjuelo, que coincidió con un aguacero fuerte en el costado oriental de la cordillera, generando el aumento de caudal en Río Tunjuelo y en la Quebrada La Chiguaza.

Lo anterior demandó la intervención del personal operativo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB, que, en un intento por evitar la inundación de los barrios Abraham Lincoln, San Benito y Tunjuelito, tomó la decisión de construir un canal de rebose del Río Tunjuelo hacia el antiguo pit minero Pozo Azul en predios de la Escuela de Artillería. Desafortunadamente, no se tuvo en cuenta el efecto erosivo del río sobre el material granular que conformaba las paredes del pit, y la diferencia en gradiente entre el nivel del cauce y el nivel del lago en el fondo del pit. En consecuencia, se produjo una ampliación, profundización y rotura del cauce del río Tunjuelito y el inicio de un proceso de erosión aguas arriba del punto de rotura, que debilitó las paredes y fondo del cauce.

A partir de este momento, se desencadena una serie de procesos erosivos sobre el cauce del Río Tunjuelito (ya debilitado), que se agravaron con dos crecientes posteriores ocurridas en el mes de junio. Todo ello desencadenó la rotura del cauce y la inundación progresiva de los pits mineros ubicados en el sector de las gravilleras. A causa de ello comenzó el proceso de descomposición de aguas negras acumuladas en los pits inundados generando graves problemas de salubridad.

La inundación de los pits también afectó la estabilidad de los taludes. De ahí que, el sector de La Fiscala en agosto de 2002, presentara un deslizamiento localizado en el talud colindante con el Río Tunjuelo (sector de Santa Inés). Más adelante, en el año 2003, se produce un deslizamiento superficial en el Talud de Carrillo.

Así las cosas, se iniciaron los respectivos trabajos de estabilización y control de procesos erosivos, así como la intensificación de las medidas de control y seguimiento de los taludes y los niveles del río. Se conformó un nuevo dique en el punto de rotura entre Pozo Azul (Escuela de Artillería) y Santa María (Cemex), que permitió aislar y clarificar las aguas de Santa María.

Finalmente, en el año 2006, se logró vaciar de manera controlada y mediante equipos de bombeo, las aguas acumuladas en la Mina Santa Inés. También se realizó un retro-llenado en Santa María, cerca al punto de rotura de junio de 2002, logrando aislar físicamente el sector de Pozo Azul del sector de Santa María.

Deslizamiento del talud Codeipa

El día 20 de mayo de 2009, se presentó un deslizamiento en el talud Codeipa, localizado en el costado noroccidental del frente minero Santa Inés. Este fenómeno fue de gran magnitud en área y volumen, por lo que generó un alto riesgo para las áreas adyacentes (infraestructura urbana interna y externa) y la comunidad del barrio Villa Jacky.

Debido a ello el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (MAVDT), mediante resolución 0987 del 29 de mayo de 2009, impuso una medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades extractivas y productivas en la Mina Santa Inés, y ordenó la apertura de una investigación de carácter administrativo y ambiental contra la empresa Holcim (Colombia) S.A.

Posteriormente, mediante Resolución No. 386 del 24 de febrero de 2010, luego de revisar toda la documentación suministrada por Holcim (Colombia) S.A. en cumplimiento a los requerimientos establecidos en el Auto 3171 del 18 de noviembre de 2009, el Ministerio resuelve levantar la medida preventiva impuesta a la Sociedad Holcim (Colombia) S.A., en la Resolución No. 0987 del 29 de mayo de 2009 y requiere a la empresa para dar cumplimiento de ciertas obligaciones:

Modificaciones de configuración del sistema hídrico ocurridas en el año 2002

Debido a las afectaciones al suelo se reconfiguró el cauce del río Tunjuelo en el sector de canteras y se emprendieron obras de emergencia de las cuales depende la función de drenaje del río Tunjuelo actualmente.

Las fuertes lluvias ocurridas entre el 31 de mayo y el 10 de junio de 2002, en la cuenca alta del río Tunjuelo, causaron tres inundaciones cuya magnitud produjo el cambio de curso del río Tunjuelo en por lo menos tres sectores de su recorrido en el sector de las canteras de explotación minera. Esto, además, produjo inundaciones en los barrios Tunjuelito, Meissen y San Benito y reflujo de alcantarillado en los barrios José Antonio Galán, Isla del Sol, Villa Nohora y Nuevo Muzu.

Ciertamente, este río, que en la actualidad presenta un caudal medio cercano a los 2,8 m³/s y un máximo promedio mensual cercano a los 6,7 m³/s, alcanzó niveles pico de 90 m³/s entre los últimos días de mayo de 2002 y la primera semana de junio del mismo año.

El día 1 de junio falló el jarillón derecho del río, en dirección a la fosa minera dejada por las excavaciones de la antigua cantera llamada Pozo Azul, localizada dentro de la Escuela de Artillería. Ello acabó erosionando la estructura que contenía el cauce, derrumbándolo y permitiendo el llenado de la fosa de la antigua explotación de Santa María.

Aun cuando el desvío del pico de la creciente hacia las fosas de las antiguas explotaciones evitó inundaciones en las zonas urbanas aguas abajo se alcanzaron a originar cerca de 3.800 damnificados en aproximadamente 700 viviendas.

Sobre el sistema ya afectado por la creciente de la primera semana de junio, se repitieron los eventos el día 9 de junio. Las crecientes alcanzaron picos de 160 m³/s y los efectos de la desprotección del lecho y del cauce determinaron que parte del material arrastrado por la corriente (como árboles y material sólido de gran tamaño) se acumulara en el punto estrecho del puente que existía entre los predios de las minas Manas de Ingeniesa y las canteras de Sánchez y González.

Esta acumulación causó el desbordamiento del cauce; las aguas desbordadas crearon una vía hacia la fosa de explotación de las Manas, que socavó de manera rápida los materiales creando un gran boquete. La erosión remontante afectó el jarillón derecho en dirección a Sánchez y González. Parte de esta creciente llegó a la cantera Pozo Azul, superó el jarillón derecho, desbordando hacia el potrero de la Escuela de Artillería y escurriendo finalmente hacia la quebrada La Chiguaza y simultáneamente al barrio Tunjuelito. La inundación resultante alcanzo 2,5 metros, tuvo una duración de 20 horas, cubrió 15 ha y afectó 3 782 personas.

El río Tunjuelo rebosó por los costados del puente ubicado en la calle 61D sur, inundando calles del barrio Meissen en la margen izquierda y de San Benito en la margen derecha. Además, se afectaron minas de gravas en plena explotación, cubriendo alguna maquinaria que no pudo ser retirada a tiempo y restringiendo de manera importante los trabajos de explotación.

Fue así como el paisaje minero-industrial característico de la zona se convirtió en menos de dos semanas en un paisaje lacustre, donde el río hace un recorrido de aproximadamente 4 km sin un cauce definido y las canteras inundadas están funcionando como una zona de amortiguación de caudales, favoreciendo de alguna manera el control de inundaciones aguas abajo de este sector.

Obras de emergencia construidas después de junio del año 2002

Después de la emergencia de junio de 2002, el Acueducto de Bogotá y las empresas que actualmente explotan la minería en el sector, adelantaron algunas obras para mitigar los efectos de la emergencia. Al iniciar el mes de noviembre de 2002 entraron en operación dos estructuras para evitar la generación de nuevos daños, así como para permitir la recuperación de algunas de las zonas de explotación de materiales afectadas por las inundaciones.

El objetivo principal de las obras fue manejar el río a través de los lagos creados en las explotaciones Manuel Rey, Sánchez González y Carlos Madrid, ubicados en la margen derecha del antiguo cauce del río.

Los objetivos específicos dentro del manejo de la situación de emergencia incluyen bajar el nivel promedio de inundación en este sector, proteger las áreas aledañas a estos lagos, especialmente la Escuela de Artillería; cortar el paso del río por el meandro que encierra el área conocida como el lago Carrillo (antigua explotación Carrillo); y crear condiciones necesarias para iniciar un proceso orientado a desocupar las áreas afectadas por las infiltraciones provenientes de Ingeniesa.

- **Vertedero de la Fiscala**

El vertedero de La Fiscala tiene como función garantizar una entrega controlada del río a los lagos ya mencionados, con el fin de impedir el avance de los procesos de socavación que se presentaron en el lecho del río al formarse los lagos de Sánchez-González e Ingeniesa a principios del mes de junio de 2002.

- **Canal de desagüe**

El canal de desagüe permite la salida de las aguas que entran en los embalses Sánchez González y Carlos Madrid, definiendo el nivel máximo del lago en función del caudal. Este se construyó con la finalidad de garantizar una capacidad de descarga superior a 180 m³/s, con velocidades promedio de 2.0 m/s para eventos extremos y menor a 1.0 m/s para caudales bajos.

El canal se construyó parcialmente sobre un sector del cauce del río, abandonado temporalmente luego de las inundaciones de junio. Para el nuevo canal el lecho del cauce se profundizó 3 m (aproximadamente) y se conservaron los taludes de la margen izquierda del antiguo cauce.

3.3.4. Objetivos

El área delimitada para extracción minera del Tunjuelo, actualmente denominada por el Plan de Ordenamiento Territorial (DD 190/04) como Parque Minero-Industrial de El Tunjuelo, ha generado impactos tanto en el medio ambiente como en la población localizada en su área de influencia, así como en su entorno natural.

De ahí que el desarrollo de un nuevo proyecto como éste, con los altos estándares de calidad en los que ha sido diseñado, signifique una oportunidad para reducir los impactos negativos; promover el desarrollo urbano de un sector históricamente rezagado; construir un tejido urbano a partir de la conexión de redes de equipamientos, oferta de equipamientos y espacio público de calidad; generar condiciones que impulsen el empleo y la competitividad; y convertir un área con accesibilidad limitada en una pieza de movilidad integral conectada al resto de la ciudad.

Según el modelo de ciudad propuesto, se establece la AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo como el instrumento capaz de incorporar el suelo necesario para la ejecución de un desarrollo urbano integral, mediante las siguientes estrategias:

1. Fomentar el desarrollo de la ciudad frente al río, dónde los nuevos proyectos de vivienda, equipamientos y servicios se construyan cerca de la fuente hídrica reconfigurada del río Tunjuelo.

2. Proveer los indicadores de espacio público efectivo por habitante, asegurando su calidad en relación con las densidades que se proyectan.
3. Articular de áreas útiles de vivienda con actividades sociales, culturales y económicas, mediante la continuidad y la integración de los elementos del espacio público, con la finalidad de garantizar el tránsito peatonal y la recreación pasiva y activa de la población.

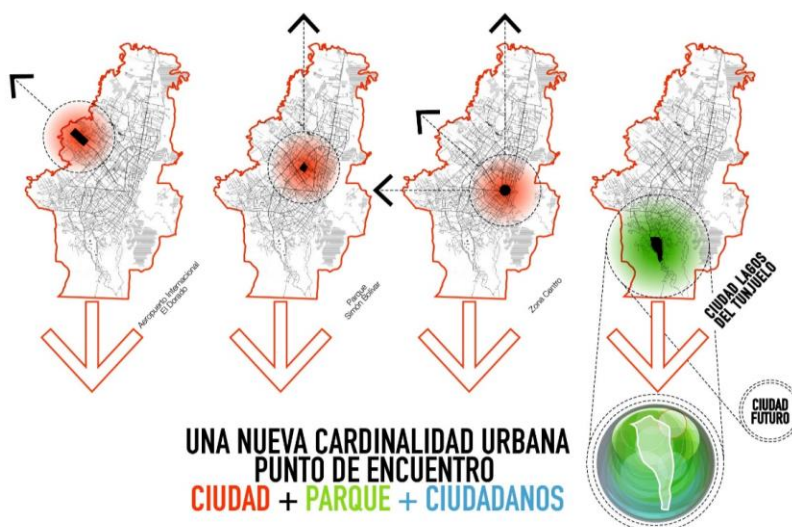
De esta manera, el nuevo marco de desarrollo urbano del proyecto Ciudad Lagos del Tunjuelo se enfoca en la creación de un nuevo tejido urbano de ciudad, donde la integración vial y peatonal se convierten en directrices fundamentales de su diseño urbanístico.

Con sustento en estos conceptos básicos, Ciudad Lagos de Tunjuelo se encuentra enmarcado dentro del espíritu y los objetivos de las ciudades sustentables, esto es ciudades que combinan usos mixtos integrales, sistemas de transporte integrado, densidades mixtas de desarrollo, sistema verde multinivel articulado, desarrollo compacto e inteligente, entre otros.

3.3.5. Propuesta urbanística

La Actuación Urbana Integral “Ciudad Lagos del Tunjuelo”, se presenta como una oportunidad única para la creación de un nuevo modelo y concepto de desarrollo sostenible de ciudad, que dinamiza y redefine los objetivos de crecimiento, provisión de espacio público y de vivienda para los habitantes del sur-oriental de la ciudad; partiendo del objetivo fundamental de la transformación de áreas industriales de transición para generar un cambio en su vocación, por intermedio de nuevas áreas urbanas al servicio de la comunidad, estructurando una alternativa que prioriza el componente ambiental, la vivencia del lugar, la generación de nuevos espacios de convivencia y la provisión de vivienda de interés prioritario y social que supla el déficit que en esta materia posee el distrito en la actualidad, posicionando al sur-oriental de la ciudad de Bogotá y sus habitantes al nivel de las urbes sustentables del siglo XXI (Diagrama 1).

Imagen 7 Ciudad Lagos del Tunjuelo Ciudad Futuro



Fuente: DTS, Ciudad Lagos del Tunjuelo Ciudad Futuro

Ciudad Lagos del Tunjuelo es una propuesta de desarrollo de 415,23 hectáreas que transformará el tejido urbano del sur de Bogotá, al tiempo que conectará el suroriente con el suroccidente, convirtiéndose en una nueva centralidad de la capital del país. En este sentido, el proyecto contempla la construcción de un gran parque metropolitano de 140 hectáreas (1.4 veces el parque Simón Bolívar) cuyo programa incluye áreas de uso cultural, deportivo, recreativo y de servicios.

Cabe añadir que, el proyecto beneficiará principalmente a las localidades de Usme, Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar. Por otra parte, Ciudad Lagos del Tunjuelo se enmarca dentro de los objetivos de las ciudades sustentables, razón por la cual propone el desarrollo de un nuevo parque metropolitano destinado a conectar el sector suroriental de la ciudad con la red general de parques del Distrito. De hecho, el parque se localiza próximo al cauce del río Tunjuelo, eje de distribución y pulmón verde de ese sector de la ciudad.

Es por eso que, el proyecto reivindica la importancia de los elementos naturales existentes, permitiendo que la ciudadanía se apropie de ellos, en especial las comunidades vecinas. Esto, junto con el desarrollo de nuevos barrios dotados con multiplicidad de usos, entre los que se destaca la construcción de vivienda VIS y VIP, así como la creación de zonas comerciales de escala local, una red de equipamientos y un sistema de movilidad eficiente que ofrezca conexiones ente las zonas oriente y occidente del sur de la ciudad.

Todo ello se desprende del propósito de recuperar la estructura ambiental del sector, motivando el desarrollo de un nuevo modelo urbano por medio de la provisión de espacios públicos verdes, donde el peatón sea considerado el actor principal del desarrollo urbano, y donde se propicie la integración de parques zonales, alamedas, senderos peatonales especializados, calles arborizadas, ciclo rutas y andenes amplios.

Imagen 8 Propuesta urbanística.



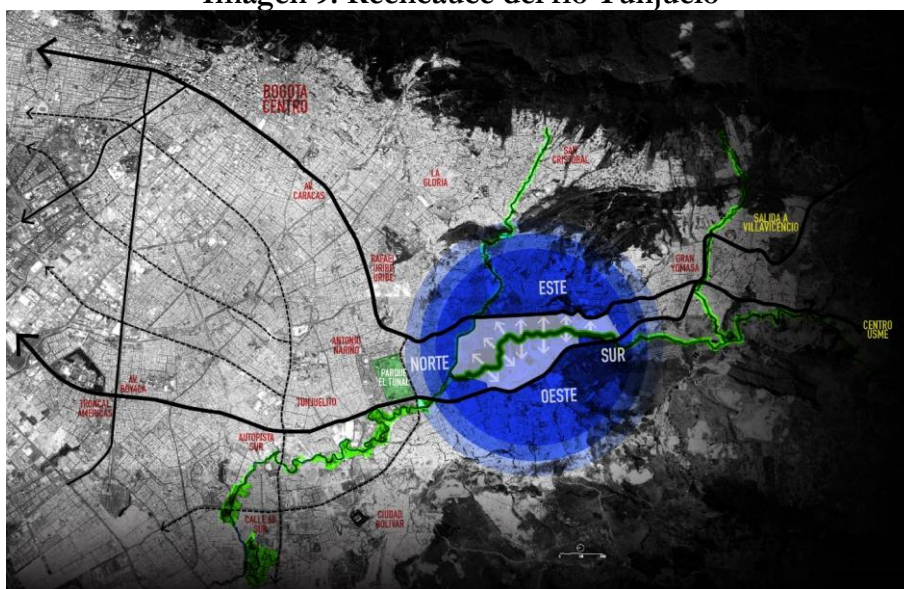
Fuente: DTS, Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

El Parque, la nueva puerta ecológica y punto de integración de la zona sur de Bogotá, se proyecta como la espina dorsal del proyecto, un lugar donde se vive, trabaja, divierte y aprende. Todo ello se denomina ahora Gravedad Verde, concepto que allana el camino a nuevas experiencias paisajísticas, de entretenimiento, culturales, deportivas y de servicios.

Ahora bien, Ciudad Lagos del Tunjuelo también incluye la creación de nuevas zonas de comercio en varias escalas, la creación de un nuevo HUB Laboral y de Servicios, la integración del sistema Transmilenio como pieza fundamental de movilidad urbana, y el desarrollo de nuevos equipamientos, que suplan las necesidades de los antiguos y nuevos residentes. En suma, el proyecto equivale a una oportunidad insólita de mejorar la calidad de vida a los habitantes del suroriente de la ciudad.

Con la recuperación del eje ambiental del río Tunjuelo y la zona de extracción minera, el proyecto podrá acoger una población de 200.000 habitantes, beneficiando a más de un millón de habitantes de las localidades aledañas. En 130 hectáreas se construirán 60.000 viviendas, de las cuales el 20% serán Viviendas de Interés Prioritario - VIP, el 65% Viviendas de Interés Social - VIS y un 15% hogares de estrato tres.

Imagen 9. Reencauce del río Tunjuelo



Fuente: DTS, Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

El concepto de desarrollo urbanístico plantea la interacción de las actividades urbanas con el río Tunjuelo, permitiendo el disfrute de actividades deportivas, culturales y ambientales a su alrededor, de manera que se promueva el sentido de pertenencia por parte de la ciudadanía hacia el río.

Se acondicionarán 16 hectáreas para el desarrollo de los siguientes equipamientos: instituciones de educación primaria y secundaria, establecimientos de educación superior, hospital y centros de salud, puntos de atención a la primera infancia, espacios deportivos y recreativos, centros culturales y puntos de atención para trámites y servicios de entidades públicas. Asimismo, se reconoce la existencia del Batallón de Artillería, el cual mantendrá su estructura en dos grandes globos, los cuales quedarán cobijados por su condición de seguridad nacional.

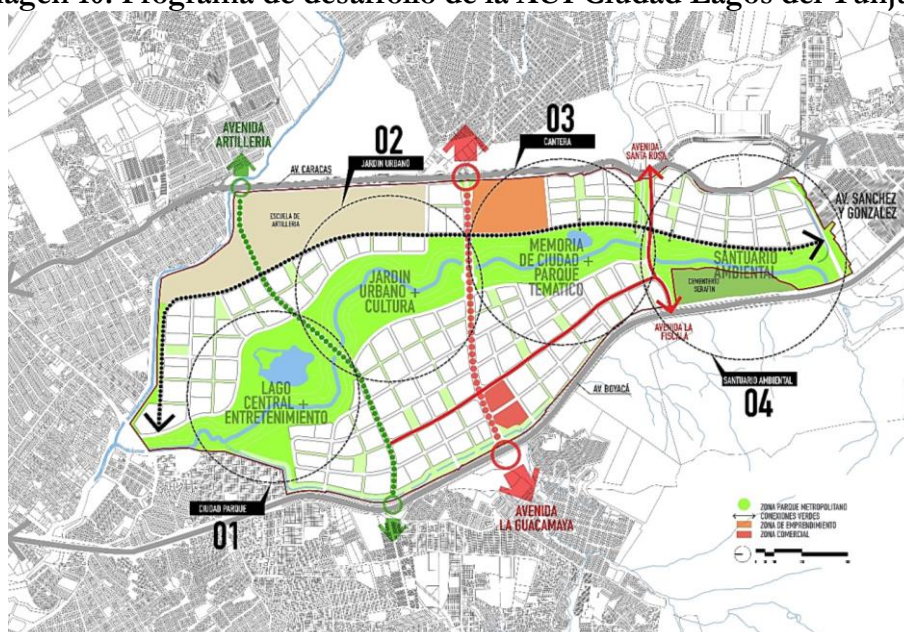
En 6 hectáreas se delimitará la zona de emprendimiento y desarrollo económico, basada en la dinámica micro-empresarial que presenta el sector. Adicionalmente, en esta área será posible generar proyectos y programas de creación, crecimiento y consolidación de empresas y unidades productivas para el Distrito Capital.

Se destinarán 11 hectáreas para el desarrollo de zonas verdes con alamedas peatonales, 38 kilómetros para el sistema de ciclorrutas y 5.2 kilómetros de nuevas vías arteriales, y más de 11 kilómetros de vías locales e intermedias que mejorarán la movilidad en esta zona de la ciudad. Adicionalmente, el espacio público por habitante será de 10 metros cuadrados, cumpliendo con los estándares internacionales de calidad y supliendo el déficit de esta zona de la ciudad donde cada habitante cuenta tan solo con 4 metros cuadrados (en promedio).

3.3.6. Programa

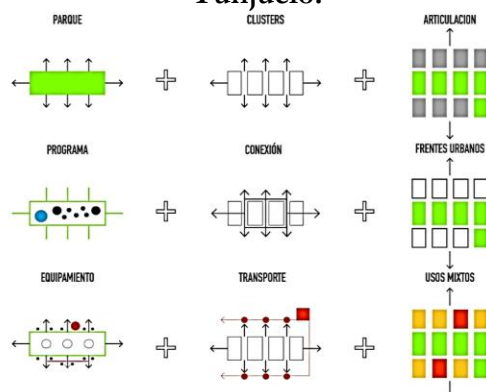
El nuevo parque metropolitano Ciudad Lagos del Tunjuelo contará con 4 zonas de actividad, delimitadas con base a la propuesta urbanística general.

Imagen 10. Programa de desarrollo de la AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo.



Fuente: DTS, Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

Imagen 11. Diagrama del programa de desarrollo de la AUI Ciudad Lagos del Tunjuelo.



Fuente: DTS, Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

La zona norte del parque metropolitano, denominada **Ciudad Parque**, se encuentra conformada por un nuevo cuerpo de agua recreacional, zonas deportivas y culturales, proyectos turísticos, senderos peatonales, ciclo rutas y una gran diversidad de espacios públicos y zonas verdes.

Esta área se limita al norte con las nuevas zonas residenciales propuestas para el conjunto del proyecto; al sur con la nueva Avenida Artillería; al occidente con sectores residenciales y la Escuela de Artillería; y al sur con el barrio México y nuevos proyectos inmobiliarios.

Imagen 12. Proyecto Ciudad Parque



Fuente: DTS, Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

La zona central o **Jardín Urbano** se localiza entre la Avenida Artillería y la Avenida La Guacamaya, así como en las nuevas áreas de desarrollo inmobiliario tanto al occidente como al oriente del proyecto. En efecto, la nueva troncal de Transmilenio que se proyecta construir sobre la Avenida Guacamayas con el fin de conectar la Avenida Caracas con la Avenida Boyacá, sirve como punto de acceso a esta zona del parque, la cual cuenta con diferentes zonas deportivas, edificios culturales, áreas de recreación pasiva, senderos peatonales, ciclo rutas, plazoletas urbanas y amplias zonas verdes.

Imagen 13 Proyecto Jardín Urbano



Fuente: DTS Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

Junto a la Zona Jardín Urbano se ubica la **Zona Cantera**, la cual se localiza entre la Avenida Guacamayas al norte y la nueva Avenida Santa Rosa. Al oriente de la misma se encuentra un nuevo proyecto de emprendimiento de aproximadamente 12 hectáreas, y al occidente se proyectan nuevos sectores de desarrollo inmobiliario.

Respecto al nuevo proyecto de emprendimiento, se busca el desarrollo productivo de microempresas y economías locales, que sirvan para complementar el programa de usos de Ciudad Lagos del Tunjuelo.

Adicionalmente, dentro de la Zona Cantera se plantean nuevos edificios culturales, equipamientos deportivos, senderos verdes y ciclo rutas urbanas, los cuales compondrán el nuevo paisaje de este espacio de la ciudad.

Imagen 14. Proyecto Zona Cantera



Fuente: DTS Actuación Urbana Integral Lagos del Tunjuelo. 2018

La cuarta y última zona del parque metropolitano Ciudad Lagos del Tunjuelo, llamada Santuario Ambiental, limita al norte con la nueva Avenida Santa Rosa, al sur con los barrios La Aurora y el Nuevo San Andrés, al occidente con el cementerio Serafín y al oriente con la nueva Avenida Sánchez y González. Santuario Ambiental será en el nuevo pulmón de la zona, donde la conservación, los recorridos ambientales y la observación de especies nativas son su principal atractivo.

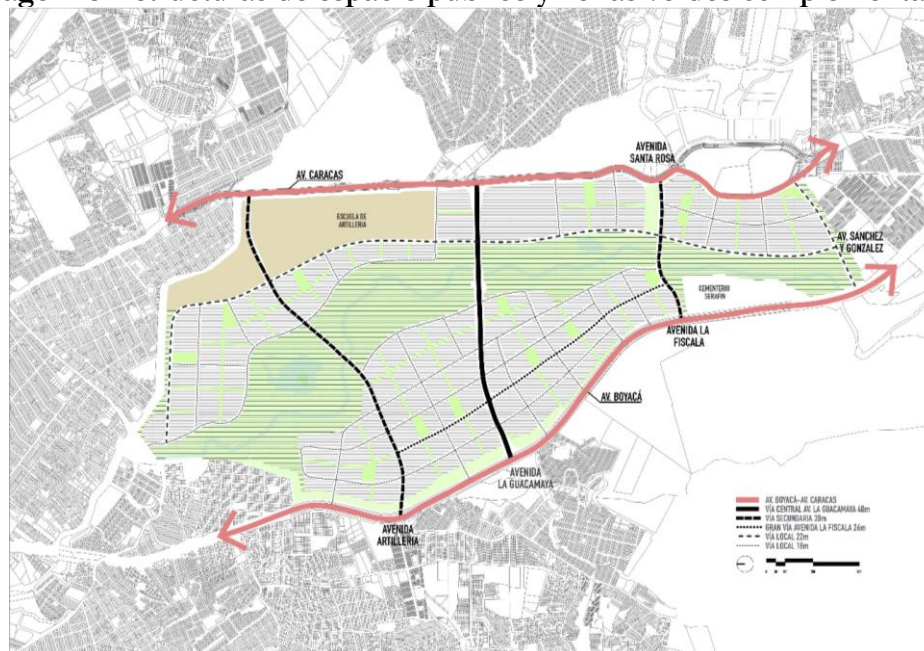
En cuanto a la estructura ecológica principal, Ciudad Lagos de Tunjuelo se construye sobre el concepto de estrategia integral verde, la cual busca como objetivos principales la recuperación ecológica de la zona a través del rencauce del Río Tunjuelo y la restauración de su nueva ronda de río, la creación de un nuevo parque metropolitano de más de 140 Ha, más el desarrollo de un nuevo ecosistema urbano – ecológico de ciudad como punto de partida para la creación de un nuevo sistema de espacio público que mejore la calidad de vida de los habitantes de la zona suroccidental de la ciudad de Bogotá. Con esta estrategia se busca la integración de las estructuras de espacio público y zonas verdes complementarias como por ejemplo un completo sistema de alamedas, parques locales, ejes ambientales, y calles urbanas, las cuáles contribuyen de manera directa a los 10.5 m² de espacio público efectivo por habitante establecidos en el diseño del proyecto.

El parque se encuentra enmarcado sobre el desarrollo del cauce del Río Tunjuelo, el cual actúa como eje central de distribución y pulmón verde del sector, brindando al modelo de ciudad planteado, la importancia de los elementos naturales existentes.

En términos de la estructura funcional y de soporte, el proyecto urbanístico Ciudad Lagos del Tunjuelo está delimitada en sus zonas oriental y occidental por las Avenidas Caracas y Boyacá las cuales garantizan la conectividad sentido norte – sur con el centro de la ciudad y con la salida a Villavicencio, siendo las vías vitales para poder acceder al área del proyecto. La propuesta para la integración de la troncal H Avenida Caracas y la futura troncal sobre la Avenida Boyacá se garantizará por medio de la nueva Avenida La Guacamaya.

El sistema de movilidad integral oriente occidente se encuentra constituido por 4 vías principales: La más importante vía la Avenida Guacamayas, la cual contará dentro su perfil con la infraestructura necesaria (estaciones, carriles designados, mobiliario urbano, puentes peatonales, etc.) para la libre circulación de los buses articulados del sistema Transmilenio, será el corredor vehicular de conexión sentido oriente – occidente y el eje de accesibilidad principal al corazón del proyecto, accediendo a ella desde las troncales de la avenida Caracas y la Boyacá. Esta vía ayudará a la distribución a la red vial local; La Avenida Artillería complementa la conectividad oriente – occidente entre la ciudad y el proyecto y funcionará como acceso vehicular secundario; La avenida la Fiscala y Santa Rosa, se establece como una vía exclusiva local norte-sur para el transporte masivo del sistema SITP la cual cuenta con un perfil vial de uso mixto que incluye ciclorrutas y comercio en la parte baja de sus frentes urbanos. Ésta vía de uso exclusivo SITP se consolidará como un eje central barrial de las nuevas zonas de desarrollo inmobiliario sur del proyecto, y; como parte de la conexión norte-sur, la Avenida Sánchez y Gonzales, con un perfil de 22m bordea en su gran mayoría el parque metropolitano Ciudad Lagos de Tunjuelo por la zona norte, convirtiéndose en un eje vial de importancia local.

Imagen 15 Estructuras de espacio público y zonas verdes complementarias.



Fuente: SDP, 2018

La conectividad vehicular a nivel barrial se establece con vías locales con perfil de 18m. Todas las vías dentro del sistema de movilidad serán diseñadas con ciclorrutas y zonas arborizadas que enmarcarán los perfiles viales de la propuesta urbanística.

Complementariamente, el proyecto urbanístico Ciudad Lagos del Tunjuelo enfatiza en la infraestructura de ciclorrutas como estrategia de fácil accesibilidad y circulación dentro del área de actuación. Se contemplan múltiples tipos de ciclorruta de vivencia urbana y vivencia de parque para el bici-usuario con una extensión de 38km y se crea una red de circulación peatonal permeable que se articula con el parque central y sus sistemas complementarios como alamedas y parques locales con una cobertura por zona de 500m con un tiempo de recorrido aproximado de 5 a 8 minutos.

En términos de la estructura social y económica, Ciudad Lagos de Tunjuelo ofrece, a partir de la recuperación de los elementos naturales y la apertura de dichos elementos para el disfrute de sus habitantes, nuevos barrios urbanos integrales de uso mixto donde se destaca provisión de vivienda de interés social y prioritaria, la creación de zonas centrales de comercio barrial y de equipamientos urbanos interconectados entre sí por un sistema de movilidad cuyos elementos principales con las troncales de la avenida Caracas, la Avenida Boyacá, la Avenida Guacamayas, así como la Avenida la Fiscal, que integran y potencian las relaciones de los sectores oriente y occidente del sur de la ciudad (inexistentes en la actualidad).

Ciudad Lagos del Tunjuelo presenta una única oportunidad de creación de ciudad a partir de la integración de múltiples usos donde se integran usos residenciales, usos comerciales y de servicios con usos de equipamiento de ciudad. La mezcla de estos usos garantizará la consolidación de nuevos barrios urbano-integrales que se caracterizarán por permitir a los nuevos habitantes acceder a sus servicios básicos en un radio de entre 5 y 10 minutos caminando. El reparto de los usos se encuentra directamente ligado a las oportunidades de transporte público

y vehiculares presentes en la zona y en la interacción del Parque Metropolitano Ciudad Lagos del Tunjuelo como epicentro articulador de zonas de recreación y esparcimiento

El hilo conductor entre estas estructuras es la configuración de un gran modelo de desarrollo de un nuevo sistema de ciudad por intermedio de una red verde multinivel, donde prime la relación del peatón como actor principal del desarrollo urbano, y que propicia la integración de parques de barrio, alamedas, senderos peatonales especializados, calles arborizadas, ciclo rutas y andenes amplios que redefinen una nueva vivencia de calle, barrio y ciudad.

3.3.7. Nuevo alinderramiento del río Tunjuelito

Partiendo de la reconfiguración morfológica ordenada en las resoluciones del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Nos. 1506 de 2006, 1507 de 2006 y 1516 de 2007, la resolución 4626 de 2010 de Secretaría Distrital de Ambiente, la resolución 0228 de 2016 de ANLA, la resolución 2001 de 2016 del MADS, la resolución 7142 de 2011 de la CAR, el suelo delimitado en la propuesta del proyecto se re configura como suelo de desarrollo. Así mismo, a pedido de la EAB, la entidad distrital de ambiental debe adoptar un nuevo alinderramiento del río Tunjuelo incorporando los efectos de las obras de mitigación de riesgo para la conformación de la estructura ecológica principal que dé cabida definitiva al parque metropolitano de Ciudad Lagos de Tunjuelo.

Para la determinación específica las de las cargas generales y locales del proyecto, las condiciones en las cuales la ejecución de obra cumplirá requisitos para habilitar unidades de actuación y las condiciones del instrumento de financiación del proyecto se desarrollarán en el marco del proceso de elaboración de un Plan Parcial para Ciudad Lagos de Tunjuelo.

3.3.8. Instrumentos de Financiación

La financiación del proyecto Ciudad Lagos de Tunjuelo se requiere utilizar fuentes de recursos que permitan que quienes potencialmente se benefician con el desarrollo urbanístico paguen los costos de las infraestructuras requeridas.

Para el caso específico del Proyecto Ciudad Lagos de Tunjuelo, el reparto de cargas y beneficios se estructurará a través de un mecanismo fiduciario en el marco del plan parcial, al cual se aportan los suelos y recursos en dinero que integran el ámbito del proyecto.

De los suelos aportados, se desagregan aquellos necesarios para vías, espacio público, equipamientos y restauración ecológica, así como los recursos en dinero requeridos para la ejecución de la infraestructura vial, servicios públicos, espacio público, equipamientos y la restauración ecológica. A cambio de los aportes de suelo para infraestructura y recursos, los fideicomitentes recibirán derechos fiduciarios que expresan la edificabilidad adicional a la cual tienen derecho por los aportes realizados, y que resulta aplicable en las áreas útiles resultantes de cada actuación urbanística.

Para la expedición del plan parcial se tiene como requisito que, al Fideicomiso conformado para Ciudad Lagos de Tunjuelo, se hayan aportado íntegramente todos los inmuebles que conforman el ámbito del plan parcial.

Sumado a los aportes de suelo, es posible incorporar aportes en dinero que apoyarán la ejecución de las cargas asociadas a infraestructuras tales como:

- Infraestructura de servicios públicos que permita la conexión al sistema de acueducto y alcantarillado.
- Infraestructura de malla vial arterial que genere circuitos y conexión entre dos puntos de la malla vial arterial existente.
- Infraestructura asociada al espacio público (parques, alamedas y malecones).
- Restauración ecológica del área de “Ciudad Río”.
- Malecón del Río, como proyecto de espacio público de escala regional.

Estos aportes (suelo y recursos) serán administrados por el Fideicomiso, quien se encargará de la ejecución de las obras y su posterior entrega a las entidades públicas distritales competentes.

Los excedentes de los aportes después de ejecutadas las obras anteriormente descritas, serán girados por el Fideicomiso a un Fondo Cuenta para el cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad, el cual, prioritariamente, destinará estos recursos para el diseño, ejecución, promoción y construcción del Malecón del Río e intervenciones para el mejoramiento integral de barrios dentro del área del proyecto. De esta manera se garantiza un beneficio no sólo para el proyecto sino para la ciudad en general.

3.3.9. Instrumentos de Gestión

La realización de todos los actos, hechos, operaciones y diligencias necesarias para darle cumplimiento al programa de ejecución del plan parcial corresponderán al Comité Fiduciario en los términos establecidos en el contrato de Fiducia para Ciudad Lagos de Tunjuelo.

Para la interventoría de las obras de cargas generales de la ejecución del plan parcial, el Distrito, a través de las entidades competentes, determinará los esquemas de selección de interventorías.

Adicionalmente, Ciudad Lagos de Tunjuelo tendrá en la Secretaría Distrital de Planeación un gerente cuyo principal objetivo es velar por el cumplimiento de los objetivos del proyecto, hacer seguimiento a su implementación e informar periódicamente al Consejo de Gobierno y servir de instancia articuladora entre las entidades públicas involucradas en la gestión del proyecto y el comité fiduciario.

3.4. Ciudad Usme

3.4.1. Descripción

El proyecto estratégico Ciudad Usme, es un proyecto de desarrollo urbano que involucra los suelos de expansión localizados en la localidad de Usme y se propone a partir del replanteamiento de la operación urbanística nuevo Usme, adoptada por la Administración Distrital mediante el Decreto 252 de 2007.

A partir de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial es que se esboza dicho replanteamiento, partiendo por los siguientes lineamientos: i) la redefinición del perímetro urbano en el sector de Usme, ii) la revisión y ajuste de las delimitaciones de los planes parciales y iii) la reprogramación de las inversiones sectoriales para el desarrollo de las infraestructuras y los soportes urbanos requeridos por el proyecto urbano.

Así las cosas, el proyecto estratégico Ciudad Usme, parte por reconocer el papel de la ruralidad como elemento activo de contención y salvaguarda de los valores culturales y ambientales que conforman el territorio, implementando un desarrollo urbano, más equilibrado y armónico que pueda responder de manera racional a la demandad de vivienda, infraestructura, equipamientos urbanos y la protección ambiental que requiere la zona.

Pese a haber sido expedido hace más de 10 años, el POZ Usme aún no ha iniciado la ejecución de los desarrollos previstos desde la planeación territorial, debido, entre otras razones, a los sobrecostos asociados al urbanismo, que no podían ser soportados por los productos inmobiliarios que autorizaba el instrumento de planeamiento adoptado, a los costos de mitigación de amenaza por remoción en masa no contemplados en suelo con alta pendiente, a condiciones geológicas de inestabilidad y a situaciones físicas no identificadas inicialmente en el Plan de Ordenamiento Zonal de Usme.

Adicionalmente a ello, la gran extensión de los ámbitos de los planes parciales definidos en el instrumento de planeación (entre 125 y 322 ha.) y el nivel de fragmentación y ocupación predial ha generado dificultades para la gestión efectiva de los planes parciales, y en consecuencia la poca consolidación de las infraestructuras públicas y de los sistemas estructurantes del POZ derivando problemas de accesibilidad y movilidad al sector.

En este contexto, algunas de las modificaciones que la propuesta de revisión del POT efectúa al Plan de Ordenamiento Zonal de Usme - POZ Usme, son:

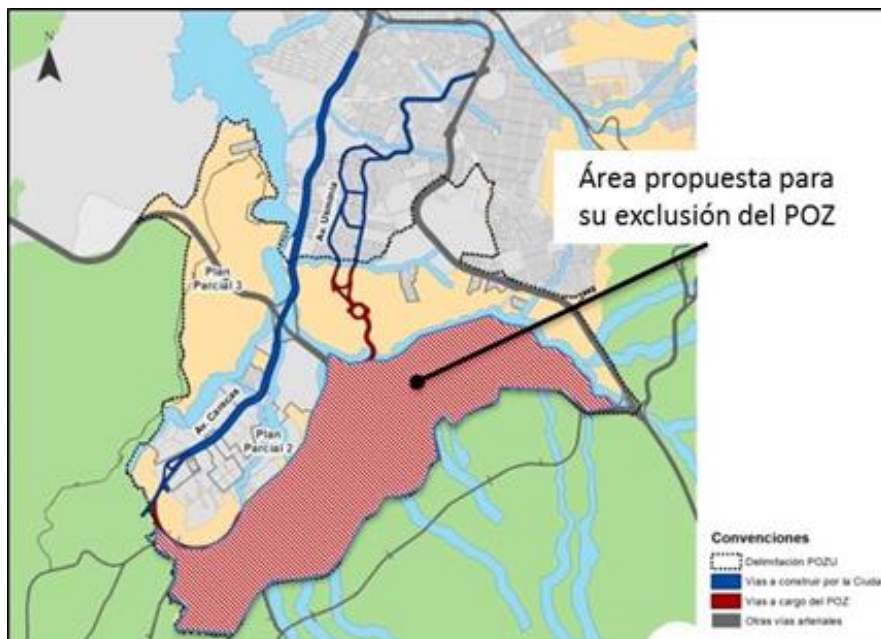
- Modificación del ámbito de la Operación, lo que incluye la eliminación del ámbito del Plan Parcial “Polígono 4”.
- Modificación del ámbito del Plan Parcial “Polígono 1” – Tres Quebradas (Exclusión de las Unidades de Gestión N° 3 y 6 y ajuste de la propuesta urbanística).
- Revisión del esquema general de cargas y beneficios, con el fin de redistribuir las cargas urbanísticas.
- Modificación de los productos inmobiliarios para permitir mayor capacidad de financiación de las cargas urbanísticas.

Con esto, la propuesta de ajuste busca adecuar el proceso de planificación y gestión del territorio, a las condiciones identificadas, de forma tal que se logren consolidar los objetivos y el rol en el modelo de ciudad propuesta.

3.4.2. Delimitación

Esta propuesta implica la sustracción de aproximadamente 400 has de suelo que en la actualidad hacen parte de expansión el borde sur, sobre las cuales se registra una importante presencia de población campesina, así como condiciones ambientales y paisajísticas que podrían gestionarse de mejor manera desde el suelo rural

Imagen 16 Ajuste del ámbito del POZ Usme.



Fuente: SDP. 2018

Así mismo, esta decisión implica también el replanteamiento total de la Operación Usme, de manera que se pueda modificar el plan parcial “Tres Quebradas” y se puedan reconfigurar los ámbitos de los demás planes parciales, permitiendo un sistema de reparto y financiamiento de las cargas generales mucho más dinámico y flexible, así como la revisión de los trazados viales, en particular, los de las Avenidas Circunvalar del Sur y Uval y la inclusión del parque metropolitano arqueológico (Plan Parcial Hacienda El Carmen) como parte de la construcción integral del borde sur de la ciudad.

El área total del proyecto implica un ámbito aproximado de 609,08 ha, de las cuales se tiene 228 ha de área neta urbanizable. Por efecto de la re-delimitación del perímetro urbano, cambia la configuración de los polígonos.

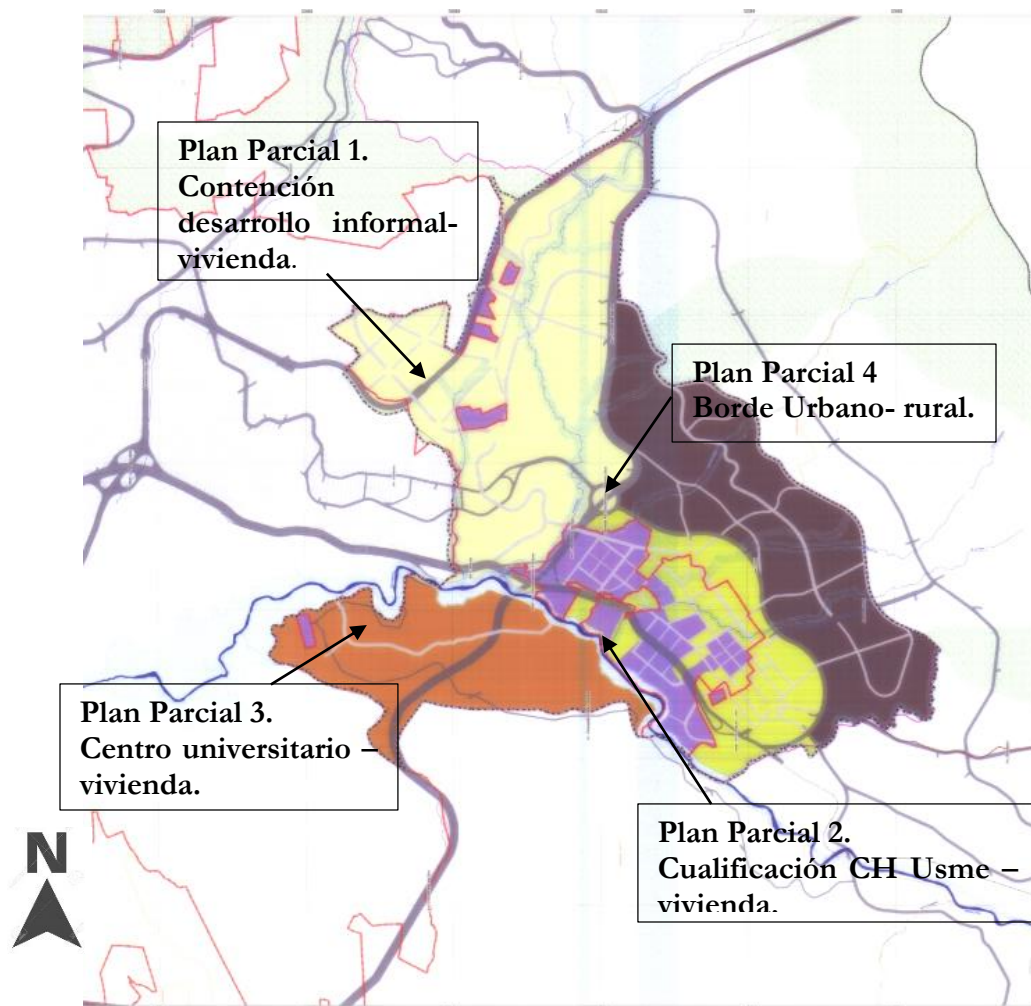
3.4.3. Antecedentes

Hasta el año 2003 el Distrito había realizado una serie de inversiones en la localidad de Usme (Presa seca de Cantarrana, Ciudadela Nuevo Usme, Portal de Usme - Transmilenio, Planta de tratamiento El Dorado, entre otras), con las cuales se esperaba generar acciones que permitieran anticiparse a la urbanización informal, que para el año 2001 contaba con aproximadamente 6.500 ha desarrolladas por fraccionadores ilegales, situación que representaba una de las mayores agresiones a la cuenca baja del Río Tunjuelo.

Con la revisión del POT en el año 2003 (Decreto Distrital 469/2003 – compilación en el Decreto Distrital 190/2004, artículo 48) se estableció por parte de la Administración, la prioridad para formular y desarrollar los Planes de Ordenamiento Zonal del Norte y Sur de la ciudad.

En cumplimiento de esta directriz del POT, la Administración Distrital expidió en el año 2007 el Decreto 252, mediante el cual se habilitaba la puesta en marcha Plan de Ordenamiento Zonal de Usme. La premisa fundamental de la operación era la contención de los procesos informales presentes en Usme y parte de Ciudad Bolívar, para lo cual se delimitaron cuatro grandes planes parciales, cada uno de los cuales tenía una función específica en el marco de la Operación.

Imagen 17 Planteamiento general del POZ Usme (Decreto 252 de 2007).



Fuente: DTS de la Informe final - Contrato PNUD 509 – 2004 – Gerencia Operación Nuevo Usme. Ajustado y actualizado Mayo a Diciembre 2006 – Consultoría 278 de 2006

La ejecución de la operación debería permitir el desarrollo de aproximadamente 55.000 unidades de vivienda social (VIP y VIS), la consecución de los suelos para las cargas generales de ciudad (Avenida Autopista al Llano, la Avenida Caracas y la Avenida Circunvalar del Sur), el suelo y los recursos para la construcción de las cargas urbanísticas generales de escala zonal (Av. Usminia, Av. El Uval, Av. Los Alisos, Av. Paisajística del Tunjuelo y Av. Sumapaz) así como los elementos de la estructura ecológica principal y los parques zonales, además del financiamiento de las cargas locales.

El operador urbano definido para la Operación fue Metrovivienda, hoy Empresa de Renovación Urbana –ERU, entidad que concentro sus esfuerzos en la formulación del plan parcial 1, el cual fue adoptado por la Administración Distrital mediante el Decreto Distrital 438 de 2009. Como parte de las gestiones para su ejecución, la Administración Distrital ha venido trabajando para viabilizar las diferentes unidades de gestión, en particular, la Unidad de Gestión 1, con un potencial inicial de aproximadamente 10.400 unidades de vivienda.

Por otro lado, con la delimitación del “Área de Reserva Forestal Protectora — Productora la Cuenca Alta del Río Bogotá” en julio de 2011, la Secretaría Distrital de Planeación recibió por parte del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial una delimitación de esta reserva que afectaba toda el área de expansión sur, situación que suspendió por dos años y medio cualquier gestión de desarrollo en el ámbito del POZ Usme. En diciembre de 2013 se publicó en el diario oficial la Resolución 1765 de 2013 “por la cual se realindera la Reserva Forestal Protectora Productora de la Cuenca Alta del Río Bogotá, en relación con suelo urbano, de expansión urbana y las áreas ocupadas por infraestructuras y equipamientos básicos y de saneamiento ambiental, ubicadas en suelo rural asociados al suelo urbano y de expansión urbana de la ciudad de Bogotá D. C.”, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en la que se excluyen los suelos de expansión de la reserva y se hace posible retomar el desarrollo del Plan de Ordenamiento Zonal de Usme.

Con la expedición, en agosto de 2013, del Decreto Distrital 364, se determinó que las dificultades en la implementación de la operación se debían al desconocimiento, en el momento de su formulación, de las determinantes ambientales de superior jerarquía (Artículo 2 de la resolución 76 de 1977 del Inderena) que declaró que las zonas por encima de los 2650 m.s.n.m. hacían parte de la Reserva Forestal Protectora Cuenca Alta del Río Bogotá, entre otras determinantes. De acuerdo con esto, y como parte del proceso de concertación ambiental del POT, y demás determinantes de superior jerarquía, el POT (Decreto Distrital 364 de 2013), decidió devolver a suelo rural, el área del POZ Usme, correspondiente a los suelos de expansión de los polígonos 2, 3 y 4, quedando habilitado como suelo de expansión, únicamente el Polígono 1 (Plan Parcial Tres Quebradas). Esta situación hizo necesario la revisión y modificación integral del POZ Usme, el cual solo se reactivó con la suspensión del Decreto 364 de 2013 en el mes de marzo de 2014.

Aspectos críticos de la ejecución de la Operación.

Once años después de su adopción, el balance de su puesta en marcha no es favorable para la ciudad. Desde la adopción del Plan Parcial No. 1, denominado “Tres Quebradas”, la Administración Distrital solo ha concretado la construcción de algunas obras de infraestructura vial correspondientes a la Avenida Usminia, en la Unidad de Gestión 1, sin que se haya logrado aún la habilitación de suelo urbanizado y el desarrollo de proyectos de vivienda en este plan parcial.

Las causas del escaso avance en la implementación de la operación son de diversa índole: desarticulación entre la programación y construcción de las inversiones públicas definidas por el POT con los respectivos Planes de Desarrollo Distritales, inequidades en los mecanismos para el financiamiento de las cargas generales de los planes parciales previstas en el POZ, poca capacidad adaptativa del marco reglamentario y de gestión de la operación y rechazo al proyecto por una parte de la población campesina residente en las veredas El Uval y la Requilina.

3.4.4. Objetivos

El proyecto retoma los objetivos generales de la Operación estratégica Nuevo Usme, y se plantean ahora, desde la perspectiva del suelo de expansión y el tratamiento de desarrollo de la siguiente manera:

- Consolidar una estrategia de borde urbano – rural que reconozca los modos de vida campesinos, la conservación y complementación del medio natural y paisajístico y la generación de un modelo de ocupación sostenible del territorio en el borde urbano – rural, que permita también la consolidación funcional del área urbana de Usme.
- Equilibrar los servicios urbanos que dan soporte a la actividad residencial actual y proyectada, mediante la promoción de equipamientos de escala urbana (terminal SITP, Hospital de Usme, Universidad Antonio Nariño).
- Utilización del total de la capacidad instalada de la Planta de Tratamiento El Dorado de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, mediante el desarrollo de los suelos que hacen parte del POZ Usme.
- Implementar escalas de reparto que faciliten la inversión pública, mixta o privada, para la construcción de las infraestructuras viales y de servicios públicos requeridas para el funcionamiento del POZ Norte.
- Permitir una mayor adaptación de la normativa urbanística a las condiciones propias del territorio de montaña y una mayor flexibilidad en la delimitación y gestión de los planes parciales permitiendo la participación de promotores privados o asociaciones público-privadas que permitan viabilizar el desarrollo en los polígonos 2 y 3.
- Incentivar el desarrollo de productos inmobiliarios variados, que permitan el financiamiento de las cargas urbanísticas y la viabilidad en la ejecución de los planes parciales.
- Inclusión de una franja de transición dotacional entre las áreas desarrollables y los suelos rurales.

Con base a lo anterior, se propone la modificación del POZ Usme, como una oportunidad para la reconfiguración de las áreas desarrollables y la re-delimitación de suelos que por sus características ambientales y rurales deben ser excluidos del proyecto urbano.

También, es preciso un replanteamiento de los productos inmobiliarios de manera que se logre un equilibrio entre los beneficios y los recursos requeridos para la construcción de la infraestructura pública demandada por el proyecto, en este mismo sentido, se requiere el replanteamiento del esquema general de gestión del suelo para fines colectivos y sociales, evitando, mediante la inclusión de esquemas novedosos de financiación, los procesos de compra o expropiación.

3.4.5. Instrumentos de Planeamiento

Se propone la modificación del POZ Usme, como una oportunidad para la reconfiguración de las áreas desarrollables y la redelimitación de suelos que por sus características ambientales y rurales deben ser excluidos del proyecto urbano, así mismo, es preciso un replanteamiento de los productos inmobiliarios de manera que se logre un equilibrio entre los beneficios y los recursos requeridos para la construcción de la infraestructura pública demandada por el proyecto. En este mismo sentido, se requiere el replanteamiento del esquema general de gestión del suelo para fines colectivos y sociales, evitando, mediante la inclusión de esquemas novedosos de financiación, los procesos de compra o expropiación. Finalmente, con la revisión del POT se espera lograr la articulación de la inversión pública sectorial para asegurar la concreción de los recursos necesarios para el desarrollo urbano integral y sostenible del borde sur de la ciudad.

En este orden de ideas, la revisión del ámbito espacial del Plan de Ordenamiento Zonal de Usme, a partir de la experiencia institucional en la gestión de esta operación y el reconocimiento de las reiteradas observaciones propuestas por parte de la comunidad para revisar la viabilidad y conveniencia de mantener el denominado polígono 4 de la operación, llevo a la revisión y ajuste del perímetro urbano.

Esta propuesta implica la modificación de los polígonos 1 y 4 y el consecuente cambio en la categoría en la clasificación del suelo de aproximadamente 400 ha de expansión, las cuales pasan de nuevo a la categoría rural, de manera que se pueda gestionar, desde la Unidad de Planificación Rural de Usme, las densidades, así como las condiciones ambientales y paisajísticas en concordancia con las políticas y los programas POT vinculados a la ruralidad.

En términos operativos, se debe tener en cuenta que esta decisión conlleva el necesario replanteamiento del Plan de Operación Zonal de Usme y su estrategia de reparto y financiación de las cargas urbanísticas.

Modificación del Plan Parcial “Tres Quebradas”.

Con la exclusión del ámbito del plan parcial, de aproximadamente 88 ha de la delimitación originalmente adoptada con el Decreto Distrital 438 de 2009, se elimina las Unidades de Gestión 3, 3 A y 6, y se hace necesario revisar el proyecto urbanístico y el reparto general de cargas urbanísticas del plan parcial, de manera que se pueda modificar el plan parcial “Tres Quebradas” y se puedan reconfigurar los ámbitos de los demás planes parciales, permitiendo un sistema de reparto y financiamiento de las cargas generales mucho más dinámico y flexible, así como la revisión de los trazados viales, en particular, los de las Avenidas Circunvalar del Sur y Uval y la inclusión del parque metropolitano arqueológico (Plan Parcial Hacienda El Carmen) como parte de la construcción integral del borde sur de la ciudad.

3.4.6. Instrumentos de Financiamiento

La operación de este proyecto buscará realizar una sistemática aplicación de instrumentos de intervención en el mercado del suelo, garantizando la producción de todo el suelo para usos públicos con cargo a los sistemas de reparto de cargas y beneficios. La premisa de gestión del suelo es que todo el suelo para usos colectivos debe ser obtenido con cargo a los

aprovechamiento urbanísticos creados y autorizados y como contraprestación por las inversiones que serán realizadas por la Administración, a pesar de que corren legalmente a cargo de los propietarios de tierra y que incluso, como regla general, el pago de las eventuales expropiaciones se hará también con los aprovechamientos urbanísticos a través de títulos representativos de los derechos de construir o de suelo urbanizado con norma urbanística autorizada de manera específica.

Para garantizar el paso de los actuales terrenos fragmentados por los procesos privados de transferencia y subdivisión de la propiedad, en ocasiones sin la respectiva licencia, a un sólo globo de terreno que permita la distribución de las áreas conforme a su destino para usos públicos o privados, el mecanismo de gestión de suelo (reajuste de tierras) será un encargo fiduciario administrado por el Distrito Capital a través de la Empresa de Renovación Urbana.

El contrato de fiducia tendrá por objeto la constitución de un patrimonio autónomo en cabeza del cual será radicada la titularidad de todos los terrenos, y operará como el mecanismo encargado de transformar las propiedades originales en derechos de participación del proyecto urbanístico.

De forma paralela, la programación de inversiones en infraestructura, sería el punto de partida que el Distrito asegura para el desarrollo efectivo del proyecto. La programación y efectiva realización de la inversión de las entidades públicas distritales es la garantía para obtener los aportes voluntarios de los actuales propietarios.

La premisa de financiación es que el Distrito no tiene que hacer las inversiones a fondo perdido beneficiando a los propietarios del suelo, sino que los incrementos de precio del suelo derivados de la asignación de la normativa urbanística y la inversión en infraestructura son una fuente de financiación de la producción del suelo urbanizado.

3.4.7. Instrumentos de Gestión

La gestión, promoción y ejecución en la fase de producción de suelo urbanizado, será asumida directamente por el Distrito, como fórmula que permita controlar efectivamente la temporalidad de las actividades y obras y como mecanismo para garantizar el control a los precios de los terrenos antes de las obras y una vez concluida éstas.

La promoción pública del proyecto, parte de la necesidad de garantizar una efectiva coordinación de las entidades encargadas de garantizar las obras de infraestructura, de requerirse de un reajuste de terrenos que permita el manejo englobado del suelo en las diferentes etapas.

La operación del proyecto será asumida por la Empresa de Renovación Urbana – ERU, quien será la entidad encargada de articular y dirigir los diferentes instrumentos de gestión del suelo a emplear (Derecho de preferencia, Unidades de Actuación Urbanística, Reajuste de Tierras, Desarrollo o Construcción prioritaria, Expropiación por vía administrativa).

El plan parcial Tres quebradas (Polígono 1), es el primero que se gestiona de los cuatro planes parciales que hace parte de la zona de expansión de Usme. Sus lineamientos y determinantes generales fueron definidos en el Plan de Ordenamiento Zonal de Usme- Operación Estratégica Nuevo Usme, el cual fue adoptado por la Administración Distrital mediante el decreto 252 de

2007. La formulación y gestión de este plan parcial se realiza por iniciativa del Distrito Capital, a través del sector Hábitat –ERU.

La gestión, promoción y ejecución en la fase de producción de suelo urbanizado, será asumida directamente por el Distrito, como fórmula que permita controlar efectivamente la temporalidad de las actividades y obras y como mecanismo para garantizar el control a los precios de los terrenos antes de las obras y una vez concluida éstas.

La promoción pública del proyecto, parte de la necesidad de garantizar una efectiva coordinación de las entidades encargadas de garantizar las obras de infraestructura, de requerirse de un reajuste de terrenos que permita el manejo englobado del suelo en las diferentes etapas.

4. Proyectos estratégicos para cualificar

4.1. Pieza Centro

4.1.1. Descripción

El Proyecto Estratégico Pieza Centro se plantea en el Plan de Ordenamiento Territorial como una Actuación Urbana Integral (AUI) que busca racionalizar las intervenciones sobre el territorio, orientar su desarrollo y definir las condiciones para el aprovechamiento sostenible del entorno físico y natural. La Actuación Urbana Integral Pieza Centro, revisa las metas de la planeación dispuesta por el Plan de Ordenamiento Zonal del Centro, Decreto Distrital 492 de 2007 a la luz de los avances que se han dado desde la gestión pública y privada en proyectos de renovación urbana, recuperación del patrimonio, y dotación general del sector.

Así mismo, el Proyecto Estratégico Pieza Centro se articula con el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, formulado por el IDPC y aprobado por el Concejo Nacional de Patrimonio en abril de 2019, el cual propone una visión a 20 años en donde se acoge el sector antiguo y lo incorpora a una identidad dinámica que privilegia el patrimonio tangible e intangible, protege y atrae residentes y cumple su rol de nodo de ciudad y país con criterios de innovación, diversidad, inclusión y competitividad, a partir de sus cuatro objetivos: Un Centro Histórico con identidad fortalecida y fiable como patrimonio cultural y natural valorado y apropiado por los colombianos. Un Centro Histórico multiescalar con un territorio articulado espacial y funcionalmente, con mejores condiciones de habitabilidad. Un Centro Histórico competitivo y habilitador de una economía no tradicional que incorpora los oficios que la identifican. Un Centro Histórico con gobernanza que propicia intervenciones articuladas, gestionadas y sostenibles.

A través de la articulación de la propuesta urbana general del PEMP que contiene los aspectos físico-técnicos con base en tres estructuras (material, inmaterial y natural), con el Proyecto Estratégico Pieza Centro, el proyecto define las condiciones para la intervención pública y privada orientada a la protección de los elementos de valor histórico, estético, simbólico y ambiental, integrándolos a la dinámica propia de la pieza en calidad de principal aglomeración económica y dotacional de la ciudad. En esta propuesta, el espacio público y los inmuebles de carácter institucional son elementos determinantes, por lo cual se definen también los lineamientos para su intervención y la consolidación del Paisaje Urbano Histórico.

Así mismo, el Proyecto Estratégico Pieza Centro define mecanismos de gestión, jurídicos y financieros, necesarios para dar viabilidad a la renovación del tejido deteriorado, así como a la generación de espacio público y de soportes urbanos necesarios para el desarrollo de proyectos de vivienda, que permitan la consolidación del centro de la ciudad como un sector residencial cualificado que contribuya a reducir los viajes entre los sectores residenciales tradicionales y el principal centro administrativo y universitario de la ciudad.

Esta Actuación deberá ejecutarse a través de un conjunto de programas y proyectos que, planteados a gran escala y desarrollados mediante diferentes instrumentos de planeación y gestión, generen un impacto estructural sobre el territorio y la calidad de vida del sector. De acuerdo con el modelo del POT, la Pieza Centro se ordena alrededor de grandes actuaciones, cada una de las cuales contemplan, de una parte, una gama de proyectos clasificados de acuerdo con las tipologías del POT (Estratégicos, Estructurantes y Detonantes) y, de otra parte, un conjunto de acciones articuladas a los programas de Urbanismo Estratégico y Básico incorporados, tanto en el Anexo 07-Programas y Proyectos, que acompaña el proyecto de Acuerdo, como en el DT 13 del Libro II-Contenidos Normativos, Título 2. Proyectos y Programas para la consolidación del modelo.

Las siguientes son las grandes actuaciones de la Pieza Centro:

- Conectividad ambiental con los Cerros Orientales
- Centro accesible y caminable
- Fortalecimiento de la actividad residencial
- Recuperación del tejido patrimonial construido
- Centro funcional y multiescalar
- Centro de la economía naranja

Se estructura a partir de un conjunto de 6 actuaciones urbanas que se declinan en programas y proyectos estratégicos concebidos para ofrecer nuevas condiciones y soportes urbanos para la población residente, usuaria y visitante, mejorando las condiciones de conexión con los cerros orientales, la disminución del tráfico vehicular, el incremento de los flujos peatonales y de bicicleta, y aportando a la sostenibilidad del tejido patrimonial y del sector a través del fortalecimiento del uso residencial y dotacional y la inclusión de nuevos usos como los asociados al desarrollo naranja, motor de la economía local, urbana y nacional.

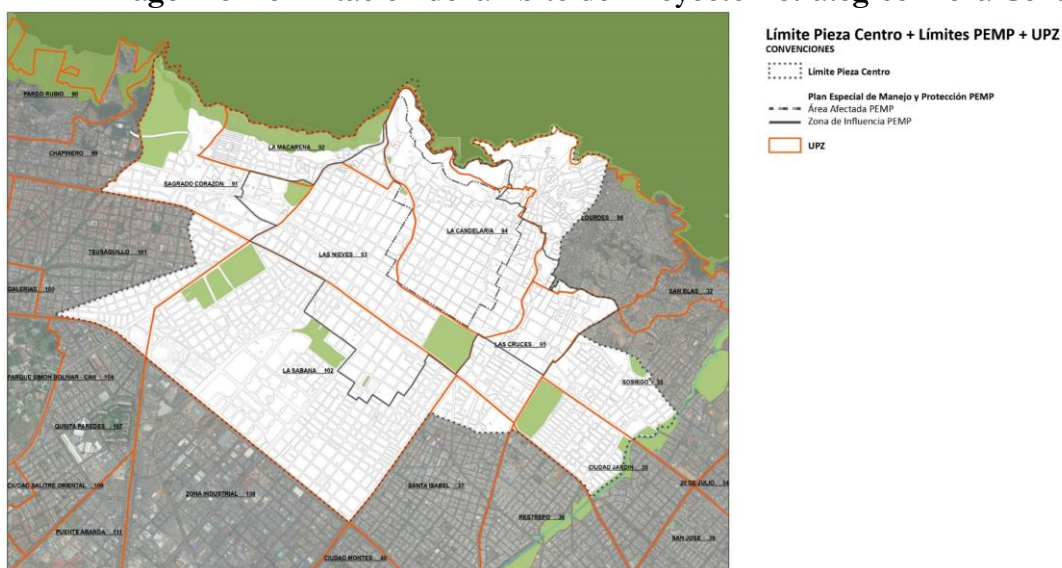
Por otra parte, en términos de instrumentos de financiación, en la Pieza Centro se plantea un reparto entre los beneficios generados por los proyectos de renovación urbana y las cargas asociadas a la recuperación de estructuras de interés cultural y ambiental, y a la generación de nuevo espacio público efectivo que aporte a la calidad urbana del centro de la ciudad.

4.1.2. Delimitación del ámbito

La definición de la delimitación del área afectada se realizó a partir de la superposición de los siguientes polígonos:

- Las Unidades de Planeamiento Zonal que contienen el Centro Histórico y su periferia, área que corresponde aproximadamente al sector conocido como centro tradicional de Bogotá.
- Se incluyen además las áreas de borde norte y sur que corresponden a la prolongación del centro después de la Calle 26 y hacia el sur del Hospital San Juan de Dios.
- Los límites del Área Afectada y de la Zona de Influencia propuestos por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, entidad que realizó la formulación del PEMP del Centro Histórico, para aprobación por parte del Ministerio de Cultura.
- Ámbito de los proyectos de Renovación Urbana de la Pieza Centro, que incluye los Planes Parciales de Renovación Urbana en etapa de formulación.
- Proyectos vigentes desde los ámbitos distrital y nacional para el desarrollo general del Centro de Bogotá.

Imagen 18 Delimitación del ámbito del Proyecto Estratégico Pieza Centro



Fuente: SDP, 2019

Así las cosas, el área afectada cuenta con los siguientes límites: por el norte, la Diagonal 40a; por el occidente, la carrera 30; por el sur, la Calle 12ª Sur o Río Fucha, por el oriente, los Cerros Orientales. El área de la Pieza Centro está conformada por el Centro Histórico y la zona de influencia que se plantea para el mismo desde el Plan Especial de Manejo y Protección, formulado por el IDPC y aprobado por el Concejo Nacional de Patrimonio en abril de 2019. Incluye los barrios históricos de Las Nieves, San Victorino, Las Cruces y Santa Bárbara y un total de 116 bienes de interés cultural de primer nivel.

Con esta delimitación, el Proyecto Estratégico Pieza Centro cubre un área total aproximada de 1.473 hectáreas, dentro de las cuales se concentra el 70% del patrimonio cultural declarado por las autoridades nacionales y distritales. Lo anterior implica que el Proyecto Estratégico Pieza Centro cubre una mayor área que el PEMP del Centro Histórico, este último, abarca un total de 551 hectáreas, que acogen más de 1.600 Bienes de Interés Cultural del orden Distrital y Nacional. También es de resaltar que el ámbito del Proyecto Estratégico Pieza Centro espera acoger a una población de 198.270 habitantes, así como a una población flotante aproximada de 1, 1 millones de personas diarias.

La siguiente tabla presenta algunos indicadores de referencia para la Pieza Centro:

Tabla 7 Indicadores de referencia Pieza Centro

Área total	14.732.306,4501 m ²
Área de espacio público	4.574.697,2 m ²
Numero de predios	28.647
Numero de BIC Nacional	115
Numero de BIC Distrital	2578
Barrios cubiertos	67

Fuente: SDP, 2019

4.1.3. Objetivos del proyecto estratégico Pieza Centro

El objetivo general del PEPC es consolidar el Centro de Bogotá como un núcleo fiable y sostenible, multiescalar e integrado, competitivo y gobernable que permita su recuperación integral y puesta en valor, en su dimensión de paisaje urbano histórico, articulando sus valores culturales y paisajísticos a las dinámicas socioeconómicas actuales.

Adicionalmente, el PEPC se articula efectivamente con el PEMP del Centro Histórico. Ambas iniciativas procuran tejer y equilibrar el territorio fragmentado del CHB mediante el patrimonio y el conocimiento, garantizando acciones de valoración de su identidad y memoria. A su vez, estos planes se proponen integrar las diferentes sistemas y escalas del CHB para consolidar un territorio habitable y competitivo en el contexto urbano de la ciudad, con un marco normativo e institucional claro y sencillo que oriente, motive y promueva el desarrollo sostenible, a fin de garantizar una centralidad rehabilitada y reconocida.

Los objetivos específicos del PEPC están orientados a responder y dar solución a los retos identificados en esta área de la ciudad, estos se exponen a continuación:

- Definir las condiciones de articulación para el manejo de los componentes de la pieza, entre la Nación y el Distrito, en términos normativos y de gestión.
- Fortalecer desde el punto de vista físico, social y económico, el núcleo histórico de la ciudad, a partir del aprovechamiento de las estructuras de valor patrimonial y ambiental que constituyen la identidad fundamental del paisaje.
- Fortalecer el uso residencial en el sector a partir de la dotación de los soportes urbanos necesarios.
- Garantizar una intervención que promueva la exitosa gestión de los sectores potenciales mediante los cuales se genere un reparto equitativo de cargas y beneficios.

Así las cosas, la Actuación Urbana Integral – Proyecto Estratégico Pieza Centro se formula conjugando los avances que se han dado desde la gestión pública del territorio, y haciendo especial énfasis en las posibilidades de asociación y generación de sinergias entre actores, en particular con el sector privado. Se estima que esto promoverá una ejecución más efectiva de los proyectos destinados a mejorar las condiciones urbanísticas generales del área, mediante el fortalecimiento del uso residencial en el Centro y el fortalecimiento de la pieza como el centro

administrativo, centro de empleo, centro cultural y centro universitario más importante de la ciudad y del país.

4.1.4. Antecedentes

La Pieza Centro contiene esencialmente el núcleo antiguo de la ciudad de principios del siglo XX, momento en el que llegó a consolidarse como una densa aldea colonial que se organizó al interior de un perímetro marcado por la presencia de grandes ejidos coloniales. En él subyace el origen fundacional de la ciudad, ya que contiene algunas de las estructuras físicas más antiguas y representativas de los periodos colonial y republicano, así como de la época moderna. En el centro subsisten un conjunto de memorias y expresiones culturales que le han dado un significado y un valor fundamental dentro de la historia bogotana y colombiana, valor que se evidencia con la concentración en el área del 55% del patrimonio cultural construido de la ciudad. Tan importante como el patrimonio cultural, es el patrimonio natural representado principalmente por los cerros tutelares de Guadalupe y Monserrate, así como el pie del cerro y las siete quebradas que surcan este territorio y que reúnen un gran potencial para constituirse en ejes ambientales que articulen la estructura de espacio público con la estructura ecológica principal.

En términos de ocupación del territorio, el centro corresponde al fragmento de ciudad que se construyó teniendo en cuenta el trazado colonial con un patrón de calles estrechas paramentadas, amplias manzanas y solares que con el tiempo dieron paso a la densidad de ocupación cercana al 0,9 % que tenemos hoy y a la gran discontinuidad de alturas y paramentos que se viene acumulando producto de la aplicación de distintas normas urbanísticas. Desde la tercera década del siglo XX, el Centro de Bogotá se empezó a intervenir mediante obras públicas que buscaron su higienización y modernización, tal como la canalización y cubrimiento de la Avenida Jiménez, la ampliación de la Carrera Séptima y la construcción de nuevos espacios públicos, como la plazuela que reemplazó el claustro de San Bartolomé, el Centro Internacional, la Plazuela del Rosario y la Calle 19 que hoy aportan de manera sustancial a los soportes del Centro.

La apertura de la Carrera de la Modernidad, la Carrera Décima en la década de los cuarenta, marcó un límite que aisló el centro del occidente. La apertura de la Avenida Caracas jugaría nuevamente un papel más contundente en el destino del centro histórico, terminando de disponer el territorio para la aparición del llamado Cartucho y más tarde del Bronx. Esta periferia del centro histórico constituye hoy en día tanto el principal factor de deterioro, como una gran oportunidad de renovación. En efecto, durante la Administración Distrital 2016-2019 se ha avanzado en la formulación de proyectos de renovación urbana que generan suelo para vivienda, nuevos nodos dotacionales y espacio público mediante la habilitación de los equipamientos en desuso o que han perdido su función y aprovechando su localización estratégica y su articulación con los grandes proyectos de movilidad como la primera línea Metro.

Adicionalmente, desde finales de los años sesenta del siglo XX, el centro sufrió un proceso de abandono que trajo un fuerte deterioro físico y social que sigue concentrado en la corona periférica de lo que fue la ciudad republicana. Esta corona albergó tradicionalmente grandes equipamientos extensivos como el Cementerio Central, la Estación del Ferrocarril o Estación de la Sabana, o el Complejo Hospitalario San Juan de Dios, que por su impacto y por razones higiénicas se localizaron en su momento en las afueras de la ciudad, pero quedaron inmersas en ella a partir de las primeras décadas del siglo XX. Es posible decir que, de alguna manera, esta

franja nunca perdió su carácter de periferia, convirtiéndose, al pasar a formar parte del centro de la ciudad, en un territorio denso, deteriorado ambiental y físicamente, y duramente fragmentado por las grandes vías que aparecieron con el desarrollo de la ciudad, así como por la permanencia de los equipamientos extensivos que poco a poco resultaron obsoletos y fueron quedando a su vez en abandono o en desuso.

Por otra parte, la Pieza Centro es un sector que ha cumplido y sigue cumpliendo el papel predominante de centro administrativo distrital y nacional. Fortaleciendo este papel y amparados por el modelo de ciudad reconocido en el primer Plan de Ordenamiento Territorial, la gestión urbanística de iniciativa pública y privada ha buscado la consolidación de éste como centro administrativo nacional y distrital, educativo y universitario distrital, regional y nacional, centro internacional de negocios y comercial, principal centro de interés turístico, y ahora como una apuesta desde la renovación urbana, como área residencial, que aporta a la consolidación del modelo de ciudad compacto y cercano.

Finalmente, teniendo en cuenta su papel relevante en la escala nacional e internacional, y los problemas que enfrenta desde hace décadas, el centro es y ha sido objeto de múltiples planes, que si bien no se han concretado integralmente (ya que sigue siendo un área con soportes deficientes de movilidad, espacio público, vivienda cercana y con graves problemas sociales y de orden público), exaltan la necesidad de consolidar la continuidad de varios esfuerzos que se han realizado con miras a la intervención en sectores estratégicos, así como hacer un balance que permita reorientar la planeación del territorio a partir de las metas cumplidas, las dificultades halladas en la gestión, las lecciones aprendidas y las nuevas necesidades y oportunidades ante el panorama actual de la planeación que se concreta con el Plan de Ordenamiento Territorial.

4.1.5. Actuaciones Urbanas

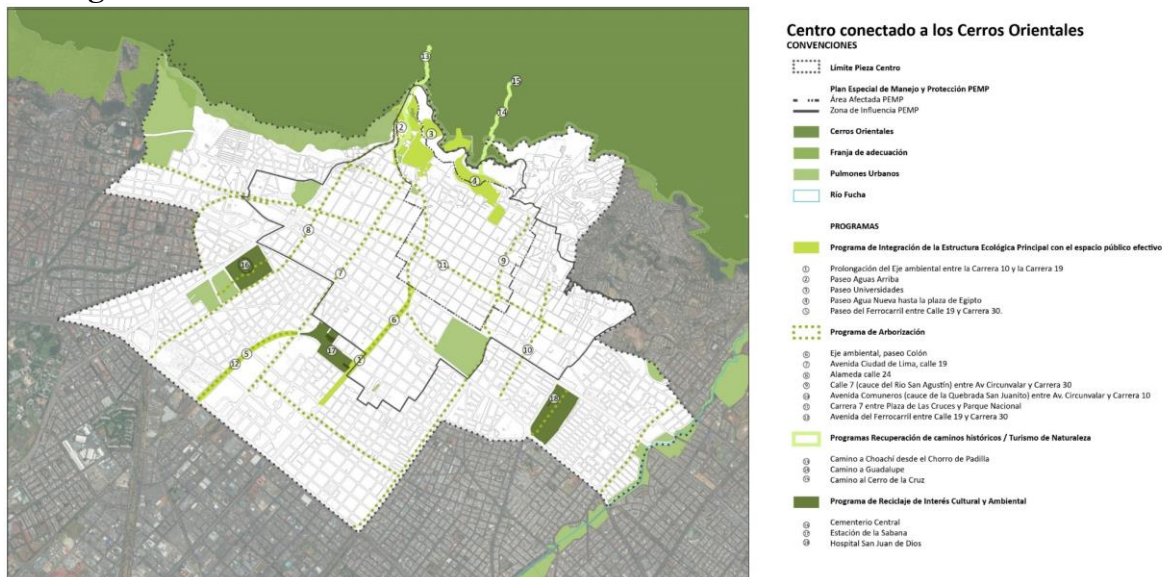
El Proyecto Estratégico Pieza Centro se aborda a partir del desarrollo de los proyectos y programas que buscan la intervención del espacio físico, ambiental y patrimonial, para garantizar una cualificación de los soportes urbanos con impacto local y metropolitano. El PEPC se concibe a partir de la intervención para la cualificación de cada una de las estructuras urbanas, buscando el máximo aprovechamiento de los siguientes elementos que caracterizan la Pieza y que se consideran de valor y potencial único a nivel urbano:

- La presencia de los Cerros Orientales, que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal.
- La Primera Línea del Metro de Bogotá.
- La presencia de grandes áreas de renovación urbana.
- La concentración en el área del principal patrimonio construido de carácter monumental de la ciudad que coincide con sitios de interés turístico y con importantes pulmones urbanos.
- La presencia de usos educativos, culturales, comerciales, institucionales de escala urbana y metropolitana.

A continuación, se presentan las actuaciones territoriales con sus respectivos proyectos y programas:

4.1.5.1. Conectividad ambiental con los Cerros Orientales

Imagen 19 Actuación Territorial: Conectividad ambiental con los Cerros Orientales



Fuente: SDP, 2019

Con esta actuación se pretende poner en valor la Estructura Ambiental y de Espacio Público del Centro de la Ciudad, donde se destacan los cerros como su mayor patrimonio. Se proponen proyectos que conecten al ciudadano con esta estructura, generando un parque de pie de monte que articule las universidades, la franja de adecuación de los Cerros y los caminos históricos con la red de espacio público del Centro.

No sobra resaltar que, la conectividad propuesta en el PECP concuerda con los objetivos de la intervención integral del PEMP-CHB denominada “espacio público sostenible”, a través de la cual se pretende mejorar y recalificar el espacio público del Centro Histórico, manteniendo sus condiciones óptimas, atendiendo a las necesidades actuales y futuras, garantizando el equilibrio entre desarrollo económico, cuidado del ambiente y bienestar social, y permitiendo su accesibilidad, goce, disfrute y aprovechamiento.

Con el fin de responder a estos propósitos la actuación se propone los siguientes objetivos:

- Recuperar y poner en valor la estructura ambiental a través de la renaturalización de parques, alamedas y áreas verdes pertenecientes a antiguos equipamientos extensivos.
- Mejorar la conectividad ambiental con los cerros orientales a través de los caminos históricos para integrar el turismo ambiental al potencial turístico del Centro.
- Mejorar la conectividad entre la estructura ecológica principal y el espacio público efectivo del Centro para incrementar el índice de espacio público efectivo.

La consolidación de un espacio público seguro, de calidad y conectado con las estructuras ambiental y funcional de transporte constituye la primera apuesta del proyecto, que se llevará a cabo a través de los siguientes programas:

Programa 1. Programa de Integración de la Estructura Ecológica Principal con el espacio público efectivo.

- Prolongación del Eje ambiental entre la Carrera 10 y la Carrera 19 a la altura de la Estación de la Sabana y de la Plaza España. Paseos Aguas Arriba, Universidades y Agua Nueva hasta la plaza de Egipto, Paseo Río Fucha – San Carlos, Paseo del Ferrocarril entre Calle 19 y Carrera 30.

Programa 2. Programa de Arborización.

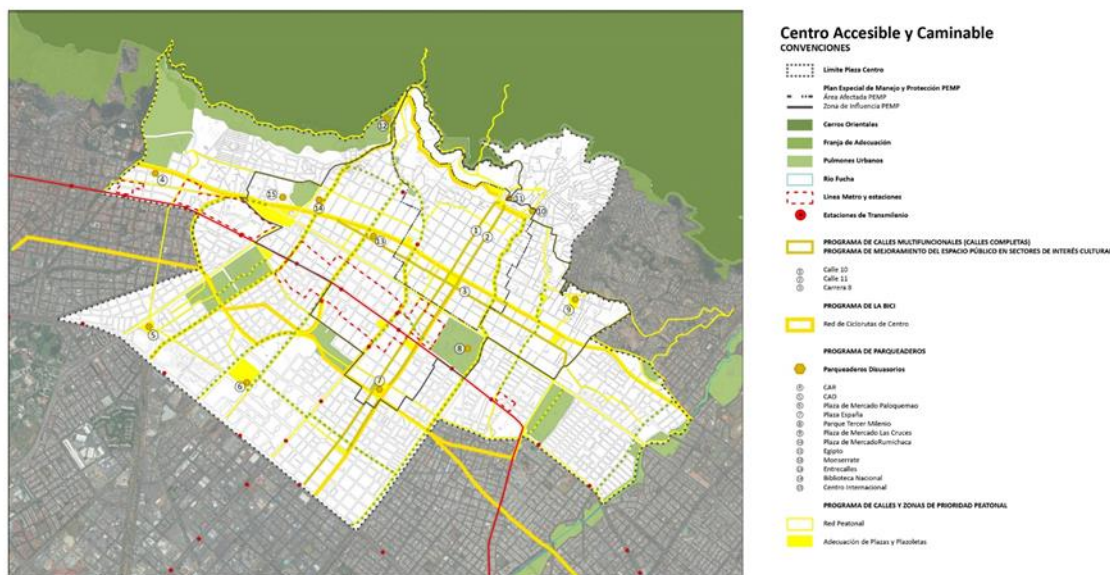
- Eje ambiental, paseo Colón, Avenida Ciudad de Lima, Alameda Calle 19 Carrera 7 - Plaza de Paloquemao, Alameda calle 24 CAD - Carrera 3, Calle 7 (cauce del Río San Agustín) entre Avenida Circunvalar y Carrera 30, Avenida Comuneros (cauce de la Quebrada San Juanito) entre Avenida Circunvalar y Carrera 10, Carrera 7 entre Plaza de Las Cruces y Parque Nacional, Avenida del Ferrocarril entre Calle 19 y Carrera 30.
- Arborización e integración al uso público de los pulmones urbanos constituidos por tres grandes dotacionales del siglo XIX: el Cementerio Central, la Estación de la Sabana y el Hospital San Juan de Dios, inmuebles de propiedad pública y Bienes de Interés Cultural.

Programa 3. Programas Recuperación de caminos históricos / Turismo de Naturaleza.

- Camino a Choachí desde el Chorro de Padilla, Camino a Guadalupe, Camino al Cerro de la Cruz

4.1.5.2. Centro accesible y caminable

Imagen 20 Actuaciones Territorial: Centro Accesible y Caminable



Fuente: SDP, 2019

Con el fin de contribuir al mejoramiento de la calidad del aire, reducir el impacto negativo sobre la estabilidad del patrimonio construido y aumentar el grado de disfrute y apropiación del espacio público, se plantea la presente actuación, la cual exalta la necesidad de adoptar medidas estratégicas que permitan el logro de este objetivo, a partir de tres acciones esenciales:

1. La construcción de parqueaderos disuasorios que eviten la entrada de vehículos al sector histórico.
2. El diseño de un circuito turístico multimodal de redes peatonales y de ciclorrutas que mejoren la accesibilidad del centro en bicicleta.
3. La adecuación de plazas y plazoletas y la adecuación de una red peatonal sobre calles comerciales segura y conectada a las líneas de transporte masivo.

Esta actuación se vincula además con la intervención integral del PEMP-CHB titulada “movilidad sustentable”, la cual busca generar condiciones para promover un CH caminable, reconocido por su valor patrimonial y gestionado de manera inteligente para lograr una movilidad compatible con la conservación ambiental y la equidad social, sumado a la implementación de un sistema intermodal y al fomento de medios de transporte alternativos.

De tal forma, la actuación “centro accesible y caminable” establece objetivos comunes con el PEMP-CHB, además de articularse con los sistemas de transporte masivo tales como la Primera Línea del Metro de Bogotá y las troncales de Transmilenio. Se espera que estas acciones logren contribuir al cumplimiento de los siguientes objetivos:

- Mejorar la accesibilidad del Centro desde diferentes medios de transporte, privilegiando la movilidad limpia y dando prioridad al peatón.
- Asegurar la accesibilidad de la totalidad de área a partir de conexiones peatonales seguras y de calidad con las estaciones de la línea Metro, las estaciones de Transmilenio y los parqueaderos disuasorios.
- Reducir las vibraciones causadas por el paso de vehículos a través del Centro Histórico.
- Mejorar la calidad del aire.

Esta actuación parte de la ejecución de los siguientes programas:

Programa 1. Programa de Calles Multifuncionales (Calles Completas).

- A manera de priorizar el uso peatonal y la integración de los usos de primeros pisos al espacio público, se prevé la adecuación de calles completas y multifuncionales, favoreciendo, en primera instancia, los ejes de mayor actividad económica, de acuerdo con las disposiciones que resulten del Estudio de Movilidad para el área.

Programa 2. Programa de Mejoramiento del Espacio Público en Centro Histórico

- Se plantea el desarrollo de un programa para el mejoramiento del espacio público en Centro Histórico que incluye el mejoramiento de vías, andenes, soterramiento de redes, iluminación y mobiliario urbano. Este programa se combina con los programas de Calles Multifuncionales y Calles Completas, de acuerdo con las disposiciones que se adopten a partir del Estudio de Movilidad del Centro Histórico.

Programa 3. Programa de la Bici

- Se plantea la construcción de una red de ciclo rutas que mejore la conectividad del centro con la red urbana, dando prioridad a la accesibilidad de universidades y sitios de interés turístico, para un total aproximado de 25 km nuevos de ciclo ruta.

Programa 4. Programa de Parqueaderos.

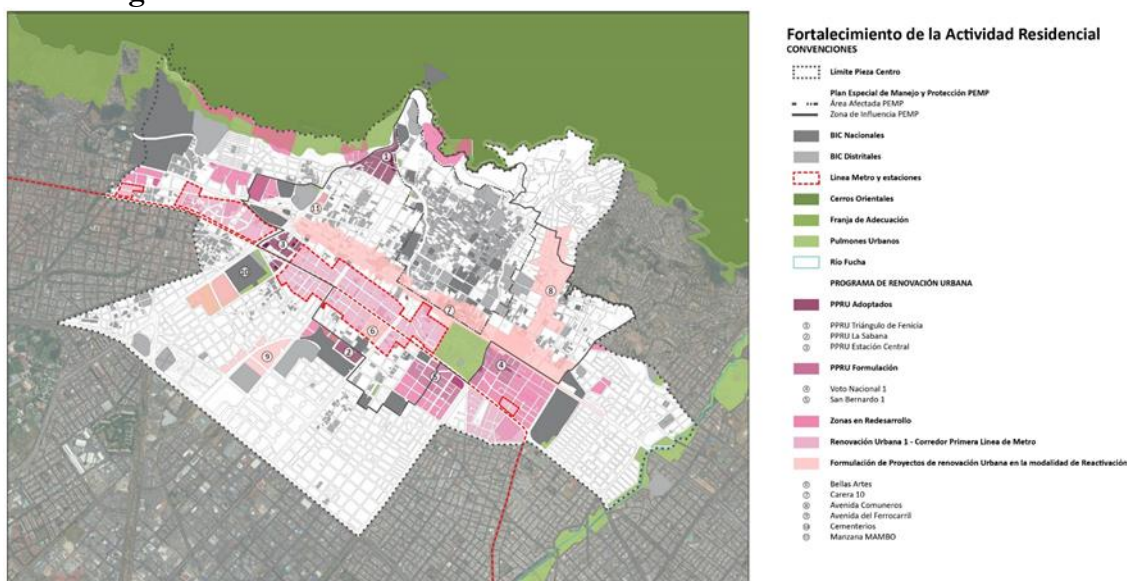
- Para el vehículo privado se prevén estacionamientos disuasorios que conectan con las principales vías de acceso al centro y se articulan con la red de espacio público. Estos se proyectan bajo plazas y otros espacios que se articulan con los nodos dotacionales proyectados. Para este programa se identificarán los estacionamientos permanentes de bicicletas y vehículos privados que se integrarán a la red, priorizando los desplazamientos peatonales y en bicicleta a partir de estos puntos.

Programa 5. Programa de Calles y Zonas de Prioridad Peatonal.

- Para cumplir con la adecuación de una red peatonal segura, mínima y suficiente para el funcionamiento adecuado del Centro, se prevé la adecuación de calles de prioridad peatonal, que se da a partir de la reducción del espacio del vehículo al mínimo requerido, pasando la totalidad del espacio sobrante al peatón y la bicicleta paulatinamente.

4.1.5.3. Fortalecimiento de la actividad residencial

Imagen 21 Actuación Territorial: Fortalecimiento de la Actividad Residencial



Fuente: SDP, 2019

Esta actuación urbana se acopla con la intervención integral del PEMP-CHB denominada “actividad residencial e identidad local fortalecida”, en la medida que ambas buscan incentivar la permanencia de los residentes actuales y generar condiciones atractivas para nuevos residentes mediante el fortalecimiento de los tejidos vecinales y la revitalización de los barrios tradicionales.

Como mecanismo para procurar la permanencia y generar atracción del uso residencial en la Pieza, se adelantan tres tipos de acciones:

- Apoyar la gestión para el desarrollo de proyectos de Renovación Urbana que promuevan el uso residencial.

- Fortalecer el uso residencial en los sectores de bajas densidades, incluyendo todos los estratos socioeconómicos y particularmente a la población usuaria del área con el fin de contribuir al modelo de ciudad densa y cercana.
- Incentivar el uso residencial desde el acceso a beneficios de ahorro, adecuación y mantenimiento dirigidos a las estructuras de valor cultural y material, priorizando el reciclaje de las estructuras de valor y calidad, frente a la alternativa de demolerlas.

Esta propuesta articula Planes Parciales de renovación urbana adoptados o en formulación para el Centro donde se propone la vivienda como uso principal, como es el caso de Triángulo de Fenicia, La Sabana, San Bernardo y Voto Nacional. Esto se complementa con las estrategias y programas identificados para fortalecer el uso de vivienda existente, en especial en las áreas de las Cruces y la Candelaria. En este contexto, se proponen los siguientes programas:

Programa 1. Programa de Renovación Urbana

Este programa busca fomentar y acelerar los procesos de renovación urbana en la Pieza Centro como una manera de aprovechar y/o generar nuevo suelo desarrollable en entornos altamente competitivos.

Para la gestión de la Pieza Centro, este programa se divide en tres tipos de acciones fundamentales:

- Gestión de Planes Parciales adoptados (Estación Central, Triángulo de Fenicia, La Sabana) o en formulación (Voto Nacional, San Bernardo).
- Formulación de proyectos prioritarios en la modalidad de reactivación: Bellas Artes, Carrera 10, Avenida Comuneros, Avenida del Ferrocarril.
- Gestión de proyectos de renovación urbana en áreas menores en asocio con los propietarios del suelo y el sector privado, por ejemplo, en Cementerios y Manzana MAMBO.

Programa 2. Programa de Vivienda de Interés Cultural

Este programa constituye un incentivo al uso residencial desde el acceso a beneficios de ahorro, adecuación y mantenimiento dirigidos a las estructuras de valor cultural en áreas deficitarias y habitadas por población vulnerable como es el sector de Las Cruces o Voto Nacional.

4.1.5.4. Recuperación del tejido patrimonial construido

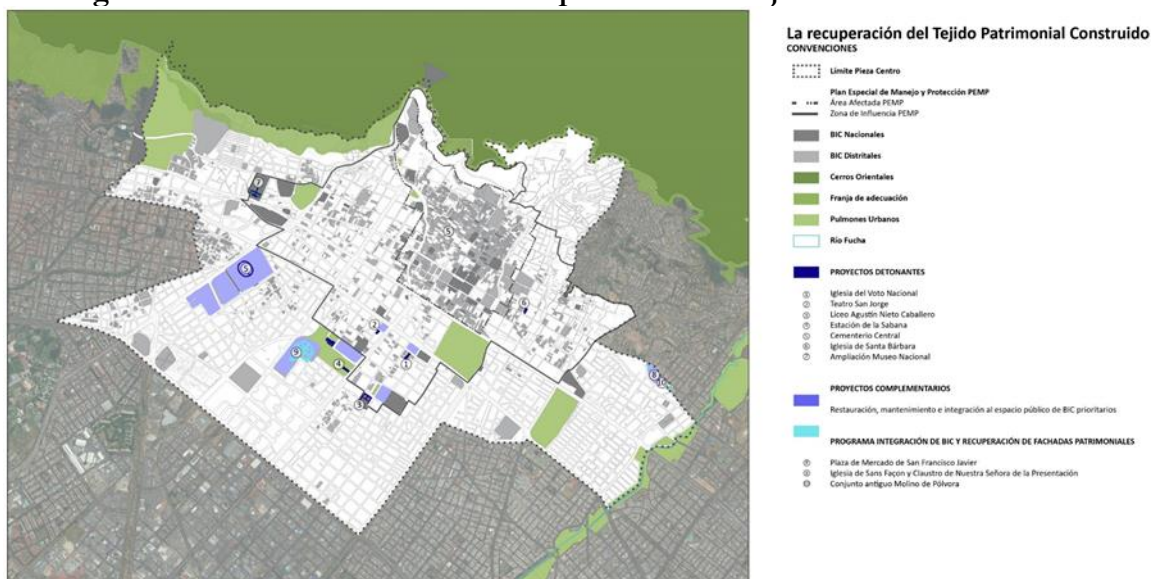
El tejido patrimonial construido se compone de espacios públicos representativos y una concentración importante de edificios del más alto valor histórico, estético y simbólico, cuya conservación y apropiación resultan fundamentales dentro de cualquier desarrollo físico, social o económico que se plantee para el sector. Lo anterior, ya que esto constituye, junto con el patrimonio natural, la base de los atributos físicos que destacan al centro de la ciudad como el territorio más rico de la ciudad, desde el punto de vista cultural y paisajístico.

La recuperación de los espacios públicos y edificios monumentales y de los entornos de interés cultural, se plantea como un medio para mejorar la calidad en entornos deteriorados, consolidándolos como referentes urbanos de valor institucional, cultural, turístico y social.

Así las cosas, se espera que la recuperación del tejido patrimonial construido se consolide a través de estrategias como la integración de grandes equipamientos al espacio público, donde se puedan generar nuevos usos dotacionales y mixtos, así como a través del equilibrio territorial de usos, actividades y escalas. Ahora bien, los proyectos y programas establecidos para esta actuación se establecen a continuación.

1. Proyectos detonantes: Iglesia del Voto Nacional, Teatro San Jorge, Liceo Agustín Nieto Caballero, Estación de la Sabana, Cementerio Central, Iglesia de Santa Bárbara.
2. Proyectos Complementarios: Restauración, mantenimiento e integración al espacio público de BIC prioritarios.
3. Programa Integración de BIC y recuperación de fachadas patrimoniales: Plaza de Mercado de San Francisco Javier, Iglesia de Sans Façon y Claustro de Nuestra Señora de la Presentación, Conjunto antiguo Molino de Pólvora.

Imagen 22 Actuación Territorial: Recuperación del Tejido Patrimonial Construido



Fuente: SDP, 2019

4.1.5.5. Centro funcional y multiescalar

Como estrategia para fortalecer el equilibrio frente a la concentración de actividades de escala metropolitana en el Centro, y el cumplimiento del objetivo de sostenibilidad social, económica y patrimonial, esta actuación se orienta a los siguientes propósitos esenciales:

- Fortalecer los soportes físicos y dotacionales asociados al uso residencial en las escalas zonal y barrial.
- Incrementar el potencial turístico, comercial y recreativo del Centro como una apuesta al fortalecimiento de la economía urbana y local.
- Renovar el tejido construido deteriorado.

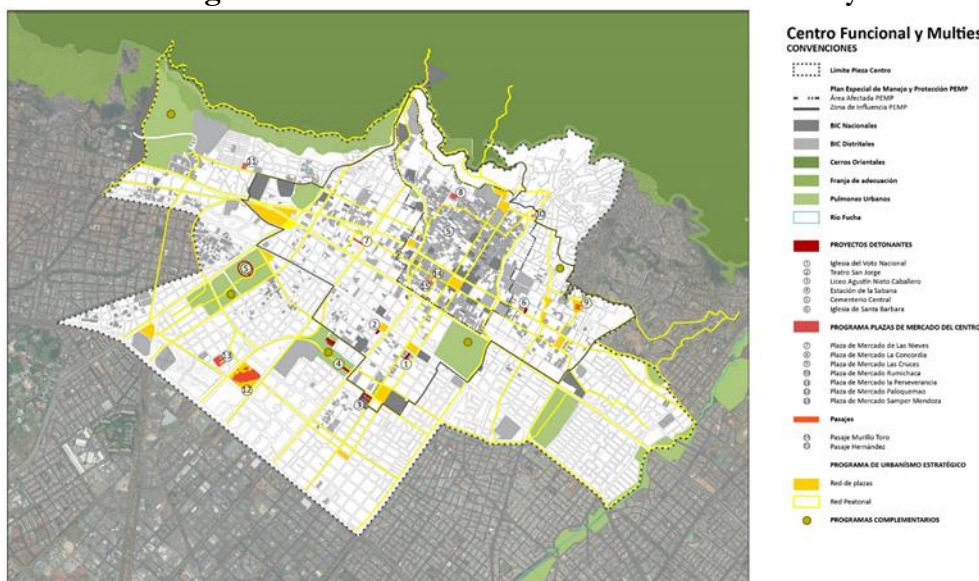
Se propone desarrollar dos equipamientos integrales para fortalecer los distintos tipos de vivienda nueva en el centro. En el caso de las Cruces, el conjunto de servicios de Lourdes, el

cual deberá dinamizarse e incorporar otros servicios que la Pieza Centro requiere. Entre ellos podrían encontrarse Centros para el Adulto Mayor, espacios deportivos, actividades comunales. Por su parte, en el paseo de la Carrera 10 se deberá identificar y consolidar un segundo equipamiento estratégico.

También se propone complementar el intercambio de abastos de alimentos con espacios de servicio a las comunidades de estas zonas, propiciando la cohesión social. Este complemento se realizará a través de áreas de capacitación y emprendimiento, así como áreas para el intercambio gastronómico o de otros valores, que promueva la atracción de visitantes y turistas hacia el conocimiento de las costumbres y tradiciones existentes en este campo, propiciando así los espacios de encuentro. También se espera fortalecer las Plazas de Mercado a través de proyectos detonantes, complementándolas con pasajes comerciales.

Se trata entonces de cuatro nodos de equipamientos tradicionales en el Centro con edificaciones patrimoniales, algunas ya recuperadas, que a la fecha desarrollan solamente la actividad de intercambio comercial de abasto de alimentos. Para estas áreas se propone el establecimiento de sinergias consolidadas entre comerciantes y emprendedores, con otras áreas comerciales del centro como es el caso de San Victorino. Con el fin de articular las iniciativas de intervención del Centro Histórico, el PEMP-CHB complementará esta estrategia a través de la generación de circuitos barriales y programas dirigidos a construir comunidad, así como a través de la intervención integral denominada “territorio productivo”, la cual busca consolidar y propender por un CH competitivo, creativo e innovador, fortaleciendo las actividades económicas y tradicionales que contribuyan a la sostenibilidad del patrimonio cultural y promoviendo emprendimientos de diversas índoles que consoliden la actividad productiva del Centro.

Imagen 23 Actuación Territorial: Centro Funcional y Multiescalar



Fuente: SDP, 2019

El PEPC ha tenido en cuenta el acoplamiento de ambas intervenciones, para lo cual se proponen los siguientes programas y proyectos.

Programa Plazas de Mercado del Centro

- Se proponen espacios de encuentro fortaleciendo, con proyectos detonantes, las Plazas de Mercado y los pasajes comerciales.
- Se plantea la intervención de siete Plazas de Mercado tradicionales del Centro: Plaza de Mercado de Las Nieves, La Concordia, Las Cruces, Rumichaca, La Perseverancia, Paloquemao y Samper Mendoza, así como de los siguientes pasajes: Pasaje Murillo Toro y Pasaje Hernández.

Programa de urbanismo estratégico

- Fortalecimiento e Integración al espacio público de la Red de Plazas de Mercado del Centro.

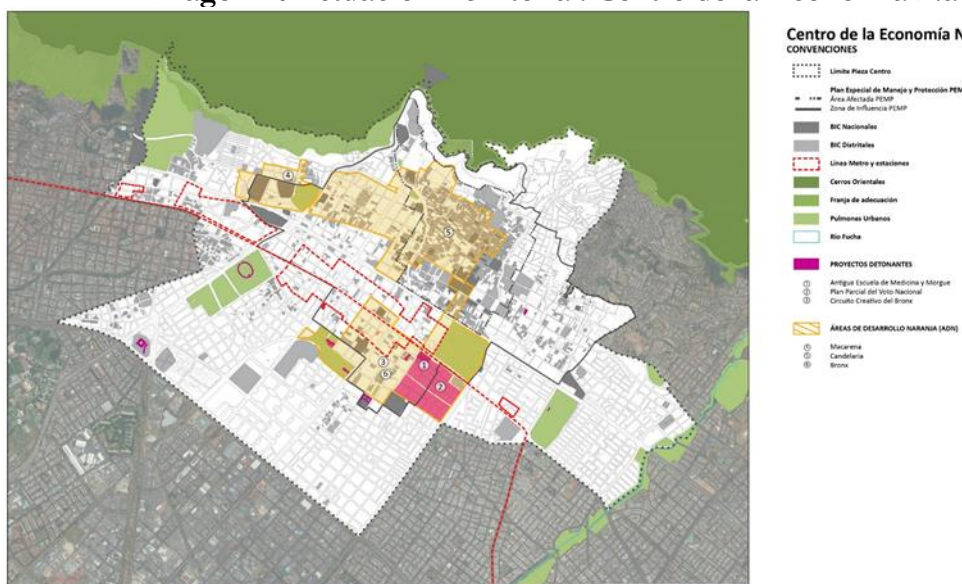
Proyectos detonantes

- Iglesia del Voto Nacional, Teatro San Jorge, Estación de la Sabana, Cementerio Central e Iglesia de Santa Bárbara.

Proyectos complementarios

- Dotación de nodos de equipamientos y dotación de equipamientos de Recreación y Deporte.

Imagen 24 Actuación Territorial: Centro de la Economía Naranja



Fuente: SDP, 2019

4.1.6. Instrumentos de Gestión

Dentro de los instrumentos establecidos en la normatividad vigente es posible vincular a la ejecución del proyecto estratégico Pieza Centro los siguientes:

Instrumentos de Gestión. Son aquellas herramientas que permiten que el sector público pueda intervenir el mercado del suelo para alcanzar un fin o superar una problemática urbana:

- Reajuste de tierras e integración inmobiliaria. En los proyectos manzana, planes parciales y Unidades de Actuación Urbanística que se encuentren en el área de este Proyecto Estratégico se aplicará la integración inmobiliaria de los inmuebles que los conforman con el fin de reestructurar la configuración predial de las manzanas para luego subdividirlos de una forma más equitativa para generar suelo destinado a las obligaciones urbanísticas.
- Anuncio de proyecto. Con la finalidad de establecer avalúos de referencia de los inmuebles que se encuentran en el ámbito de los proyectos manzana y los planes parciales que se encuentran en el ámbito de aplicación del Proyecto Estratégico Centro Histórico.
- Declaratoria de habilitación y uso de edificaciones. Busca habilitar las edificaciones que sean propiedad pública o privada que se encuentren en estado de abandono, subutilizadas o no utilizadas en el ámbito del Proyecto Estratégico Pieza Centro.

4.1.7. Instrumentos de Financiamiento

- Transferencias de derechos de construcción: Instrumento de compensación en virtud del cual se permite trasladar el potencial de construcción de un predio o inmueble con tratamiento de conservación urbanística a un predio definido como receptor de los mismos dentro del POT y los instrumentos que lo desarrollen.
- Venta de derechos de construcción y desarrollo: Instrumento que permite financiar parte de los proyectos de renovación urbana o de conservación patrimonial mediante la venta de derechos de construcción en otras zonas generadoras y receptoras de la ciudad pre-delimitadas por el POT donde se espera mejores aprovechamientos del suelo (mayor edificabilidad).
- Participación en plusvalía: Instrumento que permite recuperar parte del plusvalor generado por la construcción de una obra pública, por efecto de los beneficios derivados de decisiones y actuaciones urbanísticas derivadas de la regulación de los usos del suelo en el área PEMP.
- Sistema de reparto de cargas y beneficios: contraprestación que debe realizar el propietario del suelo por los beneficios urbanísticos que obtiene en términos de edificabilidad.
- Aprovechamiento Económico de Monumentos: Instrumento que sirve para la generación de recursos para mantenimiento y sostenibilidad de monumentos a través de actividades de aprovechamiento económico.
- Aprovechamiento Económico del Espacio público: Generación de recursos para mantenimiento y sostenibilidad de monumentos y sectores patrimoniales a través de actividades de aprovechamiento económico en el espacio público.

4.2. Alameda Entre Parques

4.2.1. Descripción

El proyecto Alameda Entreparkes está conformado por tres intervenciones de renovación urbana, determinadas así:

- el **Proyecto Integral de Renovación Urbana Alameda Entreparkes**, formulado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano mediante el cual se define una norma urbanística en las modalidades de redesarrollo y reactivación y se establecen unas condiciones para el reparto de cargas y beneficios, aplicable a dos polígonos: el primero, comprendido entre las carreras 30 y 24 y las calles 63F y 80; el segundo, delimitado por la calle 80, la Avenida Alfredo Bateman, el Canal de Río Negro y la Avenida Norte-Quito-Sur.
- el sector del Polo donde se propone una norma de renovación en la modalidad de reactivación, a excepción del sector de interés cultural
- y el sector comprendido al oriente del PIRU hasta la Caracas, excluyendo las manzanas que hacen parte del tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad RU1M y el sector comprendido desde el límite sur del PIRU hasta la Calle 63 excluyendo el sector de interés cultural San Luis - Muequetá.

Estos tres sectores conforman una pieza de ciudad que tiene una localización estratégica ya que se encuentra rodeada por varios de los principales ejes de movilidad y transporte de la ciudad como son, la Autopista Norte, la Calle 80, la Carrera 30 y la Calle 72, sitio donde se implantará la estación del Metro elevado. En este sentido, la propuesta del proyecto Alameda Entreparkes consiste en generar una estrategia de renovación urbana cuyo eje principal es la estructura ecológica principal y de espacio público a través de la conformación de un parque zonal “Alameda Entreparkes” que genera un recorrido desde el Parque Metropolitano Simón Bolívar hacia el oriente y facilita la comunicación con el Parque El Virrey. Además, orienta una transformación urbana ordenada del sector en el largo plazo, respondiendo a los desafíos actuales y futuros de la capital en cuanto a sostenibilidad, densidad, compacidad, mixtura de usos, accesibilidad por medio del transporte público, ciclo infraestructura y redes peatonales seguras.

Los sectores que comprende el proyecto Alameda Entreparkes se han ido transformando en usos y tipología, por lo cual se propone salvaguardar la memoria del trazado urbano proponiendo la gestión de la pieza inspirada en la trama original, respondiendo a las necesidades actuales y futuras de la ciudad, mediante los usos, las tipologías arquitectónicas, las alturas y el diseño urbano.

En cuanto al barrio el Polo, en el marco de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, este sector de interés cultural que incluía en su delimitación inicial todas las manzanas comprendidas entre la Carrera 30, la Calle 80 y la autopista Norte como de conservación, a excepción de aquellas localizadas en los bordes, las cuales tenían asignado el tratamiento de renovación urbana fue sometido a una evaluación de sus valores para determinar la pertinencia de su delimitación y demás factores asociados a otros componentes patrimoniales como: valores ambientales, paisajísticos, de estructura urbana, tipológicos, etc...

Es así como de acuerdo al estudio de valoración elaborado en la fase de diagnóstico, el barrio el Polo continúa siendo en la propuesta de POT un Sector de Interés cultural de la categoría Urbanístico y Arquitectónico. Dado el desarrollo que ha transformado los bordes de la urbanización sobre las vías arteriales que la rodean, se determinó que las manzanas que conservan valor patrimonial son las que corresponden a la urbanización original promovida y construida a finales de la década del 50 por el Instituto de Crédito Territorial como conjunto de

viviendas unifamiliares, proyectadas por las firmas Robledo, Drews y Castro, y Ricaurte, Carrizosa y Prieto.

En ese orden de ideas, y teniendo en cuenta que con la nueva delimitación del sector de interés cultural queda excluida su parte sur, se plantea en esta zona la estructura de espacio público que permitirá articular el parque zonal Alameda y el parque el Virrey, completando así el conjunto de la intervención de espacio público.

El tratamiento urbanístico que se le asigna a las manzanas que no están incluidas dentro del PIRU, ni tienen asignado el tratamiento de conservación, es el de Renovación Urbana en sectores de Redensificación -RU2- por el cual se reglamentan los procesos de reurbanización en sectores que cuentan con soportes urbanos de calidad como elementos de la estructura ecológica principal y parques, con suficiente espacio público o posibilidades de generarlo, mediante integraciones prediales que permitan el desarrollo de proyectos de renovación urbana que a su vez amplíen y reconfiguren el espacio público peatonal existente. En cuanto a la propuesta de espacio público para estos sectores, en complemento del parque zonal Alameda, que es lineal, se plantea la conformación de parques de escala zonal o local que configuren espacios de encuentro al interior de los barrios de manera sucesiva entre la calle 63 y la calle 80.

En todo caso, los sectores que se encuentran actualmente en la modalidad RU2 podrán acceder a la formulación de un instrumento intermedio bajo los mismos principios del PIRU Alameda Entreparkes, que se define a continuación.

4.2.2. Ámbito del proyecto

El Proyecto Integral de Renovación Urbana (PIRU) Alameda Entreparkes es una intervención de 185 hectáreas. Cuenta con una localización estratégica respecto a dos de las centralidades más importantes de la ciudad, la Calle 72 - Calle 100 (principal centro financiero de la ciudad) y el Siete de Agosto; así mismo, es colindante con la malla vial arterial principal, al estar localizado sobre los ejes de movilidad de la Avenida Norte-Quito-Sur, Calle 80 y de la Avenida Suba, lo que genera un gran potencial para un aprovechamiento más eficiente del suelo y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad ⁶al interior de la pieza urbana.

El PIRU Alameda Entreparkes se encuentra conformado por dos polígonos: el primero, comprendido entre las carreras 30 y 24 y las calles 63F y 80; el segundo, delimitado por la calle 80, la Avenida Alfredo Bateman, el Canal de Río Negro y la Avenida Norte-Quito-Sur. El perímetro cuenta con un total de 252 manzanas, 6.801 predios.

Localización

Alameda Entreparkes se encuentra ubicado en la localidad de Barrios Unidos, en las Unidades de Planeamiento (UPZ) Nro. 21 Los Andes y Nro. 98 Los Alcázares. Se desarrolla en 185,4 hectáreas, comprendidas entre los siguientes límites:

⁶ La pieza cuenta con 29.014 m² de espacio público, un índice de 3,7 m² de espacio público y 59.298 m² de equipamiento.

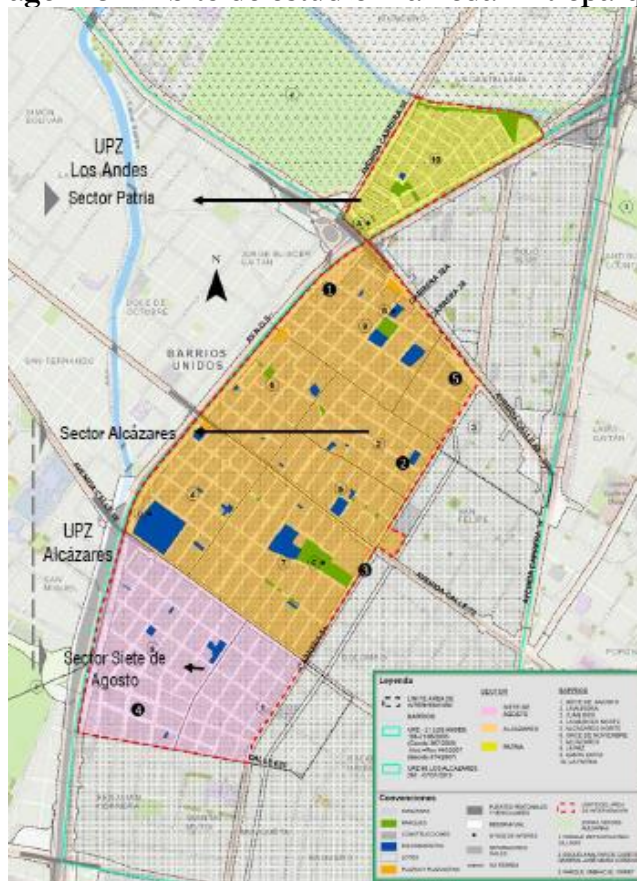
Tabla 8 Delimitación ámbito de estudio Alameda Entreparkes

Límites	Siete de Agosto	Alcázares	Patria
Norte	Avenida Calle 68	Avenida Calle 80	Canal de Río Negro Calle 90
Sur	Avenida Calle 63F	Avenida Calle 68	Avenida Calle 80
Occidente	Avenida Ciudad de Quito	Avenida Ciudad de Quito	Avenida Alfredo Bateman
Oriente	Avenida Colombia (Carrera 24)	Avenida Colombia (Carrera 24)	Avenida Ciudad de Quito

El área de estudio para efectos de análisis se divide geográficamente en tres sectores a saber:

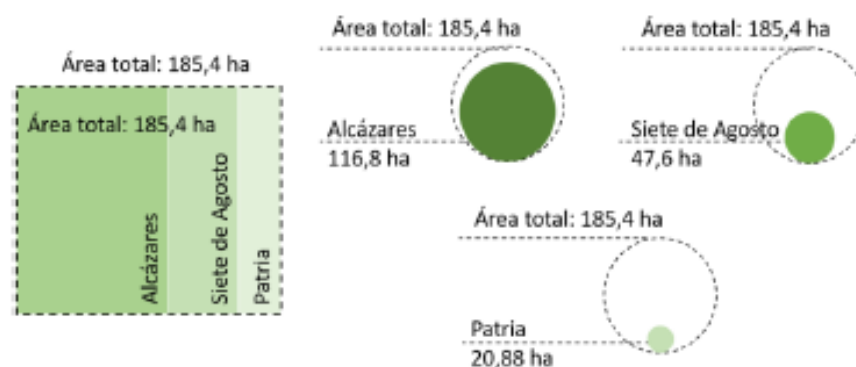
- Siete de agosto.
- Alcázares.
- Patria.

Imagen 25 Ámbito de estudio Alameda Entreparkes



Fuente: ERU -2019

Imagen 26 Distribución proporcional por sectores



Fuente: ERU - 2019

Es importante señalar que dentro del ámbito de estudio se incluye el predio denominado “La Estación”, localizado sobre el costado norte de la Calle 72, entre Carrera 23 y Carrera 24 en la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No 98 Los Alcázares. Lo anterior dada su posibilidad de integración con el Proyecto Integral de Renovación Urbana, así como su posibilidad de intervención dadas sus condiciones al ser un predio de propiedad de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá⁷

4.2.3. Antecedentes

La estructuración del PIRU Alameda Entreparkes que adelanta la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C, se enmarca dentro del Pilar Democracia Urbana, Programa Intervenciones Integrales del Hábitat del Acuerdo Distrital 645 de 2016 “*Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016-2020 - Bogotá Mejor Para Todos*”

El Programa Intervenciones Integrales del Hábitat establece como meta la formulación de 10 proyectos integrales de renovación urbana. En este sentido la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C dentro de sus líneas estratégicas de intervención ha venido adelantando diferentes acciones enfocadas hacia la formulación, adopción y ejecución del Proyecto Integral de Renovación Urbana Alameda Entreparkes.

En cumplimiento de lo anterior, durante el 2017 se adelantó el proceso de incorporación del suelo del ámbito del proyecto al tratamiento de renovación urbana, lo cual se materializó con la expedición del Decreto Distrital No 671 de 2017. Mediante este acto administrativo se incorporaron unas áreas en la modalidad de redesarrollo ubicadas en las Unidades de Planeamiento Zonal UPZ No. 98 Los Alcázares y No. 21 Los Andes y se le asignó la modalidad de redesarrollo a algunos de los predios que ya estaban sujetos al tratamiento de renovación

⁷ Con fecha 5 de febrero de 2014, el mencionado predio fue transferido por parte de la Defensoría del Espacio Público –DADEP, como bien fiscal del inventario contable del patrimonio inmobiliario del Distrito Capital de Bogotá, Sector Central, a Metrovivienda (Hoy Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá), tal como consta en la Resolución de Transferencia No. 017 de 2014.

urbana en la modalidad de reactivación. Además estableció los lineamientos generales para el desarrollo de las áreas incorporadas o asignadas, a través de un instrumento(s) intermedio(s) que reglamenta la articulación en la formulación y gestión de planes parciales⁸.

Posteriormente, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano radicó ante la Secretaría Distrital de Planeación la formulación del PIRU Alameda Entreparques el cual tiene como propuesta conceptual desarrollar una pieza de ciudad en el largo plazo a través de una transformación ordenada que responda a los desafíos que presentan las ciudades hoy en día: sostenibilidad, densidad, compacidad, mixtura de usos, accesibilidad por medio de transporte público, ciclo infraestructura y redes peatonales seguras.

4.2.4. Lineamientos para el desarrollo del proyecto

Los sectores que comprende el PIRU “Alameda Entreparques” se han ido consolidando a lo largo de la historia desde principios del siglo XX y, así mismo, transformando en usos y tipología, conservando hoy solamente el trazado urbano. Por esta razón, con el objetivo de salvaguardar la memoria de este trazado urbano se busca el desarrollo de una pieza cuya morfología esté basada en esa trama urbana original, pero responda, mediante los usos, las tipologías, las alturas y el diseño urbano, en general, a las necesidades actuales y futuras de la ciudad.

El PIRU se implementa a través de la adopción de un instrumento de planeamiento intermedio, decreto reglamentario, que permite la renovación urbana mediante las modalidades de redesarrollo y reactivación. Esta lógica de implementación responde a las condiciones actuales del área de intervención: a) Sistemas generales de la ciudad subutilizados , b) Bajos aprovechamientos del suelo en cuanto a las condiciones de edificabilidad (índices de ocupación y construcción), c) Déficit de espacio público d) Localización de actividades económicas de alto impacto urbano con carencia de infraestructura adecuada para su operación, e) Invasión del espacio público existente; f) Transformación progresiva de tejidos residenciales en enclaves comerciales con pérdida de calidad urbanística y de habitabilidad.

Estas condiciones demandan una intervención integral que sin desconocer los potenciales productivos, sus encadenamientos hacia el interior y hacia otros sectores de la ciudad, permita consolidar una adecuada mezcla de usos del suelo con mayores aprovechamientos, la sustitución paulatina del espacio edificado, la redefinición y reconfiguración del espacio público existente en la zona variando su destinación, el mejoramiento y habilitación de nuevos espacios públicos, y un reordenamiento que permita generar nuevos espacios urbanos dentro de estos el Parque zonal “Alameda Entreparques” para lo cual se hace necesario contar con un instrumento de planeamiento intermedio que concrete en lo operativo el principio general de reparto equitativo de cargas y beneficios, reglamente la gestión del suelo y la reducción de trámites previos a la obtención de licencias urbanísticas.

Lo anterior generará un entorno propicio para dinamizar la transformación del área sin depender necesariamente de la gestión de grandes extensiones de suelo, como regla general para la implementación del proyecto, en la medida en que es precisamente esta, una de las principales dificultades y limitantes para la ejecución de operaciones de renovación urbana.

⁸ Decreto Distrital 671 de 2017. Art. 1.

Imagen 27 Propuesta conceptual del proyecto



Fuente: ERU, 2019

4.2.5. Propuesta Urbanística

Sistema de Espacio público

La propuesta del PIRU genera 111.524 m² de nuevos parques representados en el parque zonal “Alameda Entreparques” (96.373 m²) y los parques “Centro de Barrio” (15.151 m²) los cuales representan el 76% del área de suelo destinada para parques dentro de la propuesta. Los parques existentes representan un 24% del área. A continuación, se detallan las características de estos elementos:

Parque Zonal – Alameda Entreparques

El parque zonal “Alameda Entreparques” es el elemento articulador no solo del PIRU en su interior sino del sector con el resto de la ciudad. Conecta elementos de la estructura ecológica principal como el Parque El Virrey, el Parque de los Novios y el Canal Rionegro. Cuenta con 96.372,8 m² y tiene una extensión de 2.1 km. A partir de un diseño urbano acorde a las necesidades de la población, el parque brindará espacios de recreación, deporte, cultura, circulación, permanencia y usos complementarios donde el peatón y el biciusuario serán prioritarios. Es el eje articulador de los flujos peatonales y las relaciones ecológicas del ámbito del proyecto con el área de influencia, por medio de elementos compositivos como: recorridos, estancias, vegetación, equipamientos y materialidad. Presenta vocaciones por tramos, en relación a las actividades que se realizan en su contexto: deportivas, culturales, artísticas y recreativas

Se trata de una obra pública y una afectación de espacio público que se hará por etapas según la disponibilidad de los recursos generados por el desarrollo del proyecto sobre la base del recaudo derivado del reparto equitativo de cargas y beneficios en la pieza Patria, Alcázares y Siete de Agosto. Su financiación también podrá desarrollarse con aportes públicos o privados de así decidirse en el curso del desarrollo de la misma.

Lineamientos Generales

- Espacio de recorrido temático a partir de la asignación de vocaciones específicas por tramos (Recreativa, Artística, Cultural y Deportiva), que se complementan con equipamientos de la misma naturaleza.
- Los equipamientos localizados sobre la Alameda podrán construirse en suelo o superficie para el desarrollo de actividades recreativas, artísticas, culturales y deportivas que podrán ser objeto de aprovechamiento económico por parte del Distrito con la autorización requerida.
- Se podrá, de así determinarse al momento del desarrollo de cada una de las etapas, localizar en subsuelo estacionamientos de vehículos motorizados y no motorizados, servicios complementarios al espacio público y áreas de aprovechamiento económico. Las áreas construidas en el subsuelo serán de propiedad pública.
- El parque zonal no requiere de ningún instrumento de planeamiento adicional para determinar su normatividad y condiciones de funcionamiento, estas serán definidas por el instrumento de planeamiento intermedio que se adoptará para el Proyecto Integral de Renovación Urbana Alameda Entreparkes a través de un plan director que subsumirá el cuerpo del decreto reglamentario de la integralidad de la pieza.

Parques de escala vecinal y andenes

Además de la configuración de esta gran estructura de espacio público, en el PIRU se proponen parques de escala vecinal o parques “Centros de Barrio”, elementos inferiores a una (1) hectárea, destinados a la recreación, la reunión y la congregación de la comunidad de los barrios, que se consolidarán como espacios públicos con una escala acorde a la dinámica residencial en las zonas con menor densidad del proyecto. Se desarrollan en un entorno con un diseño urbano seguro para peatones y biciusuarios, con actividades que revitalizarán los centros de barrios.

Adicionalmente y para terminar de complementar el sistema de espacio público, se plantea el desarrollo de una nueva red de andenes en el ámbito de estudio, con un área de 434.183 m² distribuidos sobre la malla vial con andenes de 12 metros y sobre la malla intermedia o local con andenes de mínimo 5 metros.

[illegible]

El PIRU Alameda Entreparkes proyecta aproximadamente 31.691 unidades de vivienda y una población de 88.734 habitantes (2,85 personas por vivienda). En este sentido, el proyecto propone un indicador de 6,6 m2 de espacio público por habitante.

Las acciones propuestas en el PIRU para responder a las problemáticas identificadas en el sector tales como el déficit en equipamientos de tipo educativo de escala vecinal, la desarticulación de los equipamientos existentes y la necesidad de generar mecanismos de gestión que permitan habilitar suelo para estos, son la generación de nodos dotacionales a partir de los equipamientos con condición de permanencia existentes en el ámbito del proyecto, y desde el componente de gestión, la inclusión de las cargas para la generación de suelo en aras de consolidar los nodos dotacionales, dentro del mecanismo de cobro por edificabilidad adicional. Adicionalmente se propone la realización de convenios que permitan dirigir los esfuerzos de las entidades distritales hacia este propósito.

Sistema de Patrimonio Construido

El PIRU Alameda Entreparkes cuenta con dos Bienes de Interés Cultural de carácter distrital, los cuales deberán registrarse por lo dispuesto en el Decreto Distrital 560 de 2018.

Áreas de actividad

En términos de áreas de actividad, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 190 de 2004 se definieron tres áreas de actividad: residencial, comercio y servicios, las cuales se han mantenido y fortalecido a través de los años. Por lo anterior, la propuesta se centra en respetar las dinámicas urbanas actuales de la pieza, especialmente las relacionadas con el servicio automotriz, y ofrecerles herramientas para que puedan evolucionar y adaptarse a las nuevas dinámicas urbanas.

Usos permitidos

Para la determinación de las normas de usos se tuvieron en cuenta lineamientos urbanísticos, dados por las dinámicas urbanas actuales y la propuesta de jerarquía urbana según el sistema de estructura ecológica principal, espacio público y malla vial, la cual concentra las mayores alturas e intensidades de actividad sobre las vías arteriales y el parque zonal “Alameda Entreparkes”, y disminuye progresivamente hacia los centros de barrio, tanto en alturas como mixtura de usos.

El planteamiento del PIRU se enfoca en un mejor aprovechamiento de los usos de suelo permitidos actualmente en los predios del ámbito, a partir de la mezcla de usos en altura. Como resultado, se generan ejes de mayor actividad peatonal, comercio en primeros pisos y uso complementario de servicios en los siguientes niveles. La normativa de usos de suelo permitidos para los predios se registrará por lo indicado en las fichas normativas derivadas de este proyecto urbano.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propenderá por la concentración de usos de servicio y comercio hacia los ejes viales principales como; Avenida Calle 68 (Avenida Gabriel Andrade Lleras), la Avenida Calle 72 (Avenida Chile), la Avenida Calle 80 (Avenida Medellín), la Avenida carrera 24 (Avenida Colombia), la Carrera 30 (Ciudad de Quito) y la Carrera 50 (Avenida Suba). El tramo del parque zonal “Alameda Entreparkes” comprendido entre la Calle 68 hasta la Calle 80, tendrá una mixtura de usos, teniendo como prioridad la vivienda y comercio y servicios como complementarios. Adicionalmente, al interior de los barrios se plantea una transición de intensidad de usos y alturas, proponiendo la vivienda como uso principal y comercio zonal como complementario, para la zona de transición y comercio vecinal para las manzanas al interior del barrio

Movilidad

En términos de movilidad el área objeto de estudio se sirve de los siguientes ejes de movilidad:

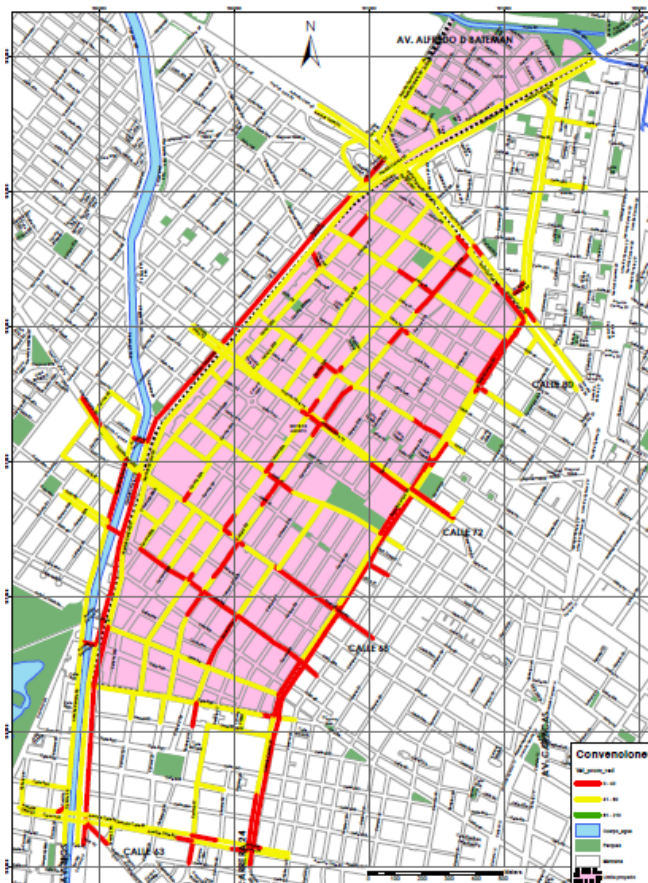
Tabla 9. Ejes de movilidad.

PRINCIPALES	SECUNDARIAS
Avenida NQS	Carrera 28 Y 28ª
Avenida Calle 80	Carrera 29
Avenida Suba	Calle 78
Avenida Carrera 24	Calle 63F
Avenida Calle 63	Calle 86A
Avenida Calle 68 – Calle 66	
Avenida Calle 72	

Fuente: ERU, 2019.

Basándose en la revisión del estado actual del tránsito, transporte e infraestructura del área directa del proyecto, se establecieron dos líneas de caracterización: a) física y b) operativa. Se evaluaron las condiciones de movilidad actuales del sector a través de un meso modelo que generó indicadores de movilidad y los puntos críticos que se muestran en la siguiente figura. El color rojo en la imagen identifica las zonas con velocidad baja dentro de la red resaltando los corredores Av. NQS, Av. Carrera 24, Carrera 28 y 28 A, Calle 66, Calle 68 y las siguientes intersecciones principales: Av. Calle 80 x Av. Carrera 24, Av. Calle 80 x Carrera 28, Av. Calle 72 x Av. Carrera 24 y Av. Calle 72 x Carrera 28 y 28A.

Imagen 29. Condiciones de movilidad actuales



Fuente: ERU, 2019.

Teniendo en cuenta la infraestructura física, la operación y la movilidad, y con base en lo analizado para la situación con proyecto, las vías internas tanto en sentido N-S, S-N, E-W y W-E deberán ser desarrolladas con la jerarquía vial, sentidos, número de carriles y sección vial definidos en la propuesta y modelación de movilidad, para atender la creciente demanda (peatones, ciclistas, vehículos, transporte público y carga). Esta red de infraestructura atenderá tanto la movilidad interna como la externa de paso que cruza el proyecto por la red arterial hacia otras zonas de la ciudad.

Un aspecto de gran importancia es la ocupación del espacio público que se produce en la actualidad tanto en andén como en vía, la cual en el proyecto se solucionará al interior de los predios para actividades que tengan que ver con el uso y para el estacionamiento público o privado. Esta solución tiene en cuenta a las bicicletas, las motos, los vehículos y los camiones.

Adicional a lo anterior, se plantean estrategias de mitigación para disminuir los impactos o afectaciones generadas tanto en movilidad como en seguridad vial, las cuales redundarán en aspectos como la calidad de vida referentes a mayor oferta de espacio público representada en vías, andenes y zonas de amortiguamiento para zonas de espera; menor congestión y mayor fluidez vehicular; cruces viales con solución a la interrelación de todos los actores viales; optimización de los desplazamientos en el área del proyecto con disminución de la contaminación atmosférica y auditiva.

En resumen, en términos de movilidad y de acuerdo al estudio de movilidad realizado, se deben adelantar las siguientes acciones salvo estudios y propuestas que se establezcan en los estudios correspondientes:

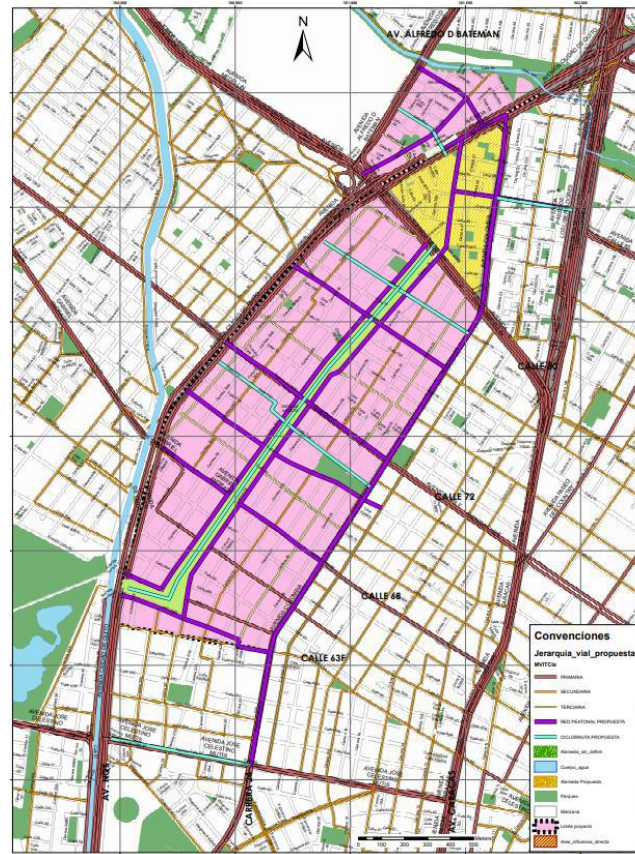
Vías y Transporte

- Conservar la red principal.
- Dar continuidad a las Calles 66 y 68.
- Dar continuidad a las Carreras 28 y 28A.
- Generar circuitos unidireccionales.
- En la zona confluyen todos los sistemas de transporte público colectivo de pasajeros, en donde es necesario, por la sección de las vías por donde circula el sistema integrado de transporte (SITP), adecuar los paraderos de manera que no interrumpan el tránsito de vehículos, por medio de bahías de ascenso y descenso de pasajeros, integradas al diseño de la alameda y del espacio público.

Ciclorrutas

- Se identifica la necesidad de generar una ciclorruta interna por la carrera 28 y 28A, la cual deberá conectarse con el Parque el Virrey y el Proyecto Quinto Centenario.

Imagen 30. Primera aproximación a la propuesta de movilidad basada en el análisis multivariable de la caracterización física y operativa del área de influencia directa.



Fuente: ERU, 2019.

Espacio Público y Estacionamientos.

- Se debe implementar conexiones oeste - este hacia el Parque Lineal- Alameda, conectando estaciones y paraderos de transporte público.
- Se deben generar conexiones transversales a la Alameda para integrar los parques públicos existentes.
- En el sector Siete de Agosto se requiere: implementar control en vía, mejorar el sistema de parqueaderos, aumentar la oferta de estacionamiento fuera de vía y de zonas de talleres de mecánica, reglamentar la zona por usos del suelo.

Sistema de acueducto y alcantarillado

En términos de acueducto y alcantarillado se deben adelantar las siguientes acciones:

Redes de Acueducto

- Los sistemas de tuberías locales, construidas en la zona de estudio, deben ser desechadas en su totalidad.
- Para el servicio de acueducto se requiere un nuevo y único sistema de distribución, acorde con el nuevo urbanismo planteado.
- Las tuberías matrices que se encuentran localizadas en el área de estudio permanecen inalteradas, ya que el planteamiento urbanístico ha tomado como determinante la

- La capacidad de abastecimiento del sistema de acueducto matriz es suficiente para la Renovación Urbana Planteada.
- En el diseño detallado se deberán detallar los requerimientos de las redes locales, analizando la propuesta urbanística final de la zona de estudio.
- Los distritos de servicio, en las tres zonas que conforman el área de estudio (Siete de Agosto, Alcázares, Patria) podrán requerir la implantación de elementos de control adicional tales como VCP, Bypass o ERP.

Redes de Alcantarillado Pluvial

- Las redes locales de recolección de aguas lluvias son prácticamente nuevas, ya que el sistema de drenaje será separado.
- Los caudales extraordinarios que se generen en el área de estudio, con las nuevas condiciones urbanas, son menos exigentes en términos generales porque la zona tiene más áreas impermeables proyectadas que las existentes.
- La nueva área urbana estará provista de sistemas de drenaje sostenible SUDS con una retención probable del 10% de caudal.

- La calidad de agua de los desagües finales al canal salitre, tendrán mejores condiciones a las actuales por el efecto retenedor de sólidos del agua de lavado de calles (FF).
- Los vertimientos de aguas diluidas en los aliviaderos existentes sobre el canal Salitre, tendrán menor carga contaminante, ya que las aguas residuales generadas en el nuevo desarrollo urbano estarán conectadas directamente a los interceptores de aguas residuales que van hacia la PTAR Salitre.

Alcantarillado Sanitario

- Los cuatro (4) colectores troncales existentes del sistema combinado, se mantendrán funcionando con los aportes de aguas residuales externos al área de estudio.
- Las aguas residuales aportadas por el nuevo urbanismo, será conducido mediante sistemas nuevos hacia el interceptor que va a la PTAR, reduciendo los aportes por conexiones erradas que generan dificultades en el tratamiento de las aguas.
- El funcionamiento hidráulico de los colectores nuevos podrá ser mejor que el de los existentes, si el diseño y construcción se realizan con bases técnicamente apropiadas.

Tabla 10. Determinantes de redes

RED	SECTOR SIETE DE AGOSTO	SECTOR ALCÁZARES	SECTOR PATRIA	OBSERVACIONES
MATRIZ DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO	No hay.	-36" Cra. 29. -24" por calle 77.	No hay.	Se conservan por ser redes matrices.
TRONCAL DE ALCANTARILLADO	Calle 65.	Colector la Vieja Calle 71.	Interceptor Río Negro Bombeo Carrera 50.	Se conservan y el urbanismo mantiene para la zona pública, el ancho mínimo requerido por la norma SISTEC NS-139.
	Colector La Paz.	-Colector Salitre Bombeo Calle 74. -Interceptor Río Negro Bombeo	Interceptor Río Negro Bombeo Carrera 50.	Se conservan y el urbanismo mantiene para la zona pública, el ancho mínimo requerido por la norma SISTEC NS-139.
		Calle 80.		
LOCAL DE ACUEDUCTO	Renovación total.	Renovación total.	Renovación total.	Los cambios del urbanismo, las densidades, así como los materiales de algunas tuberías existentes, obligan a una nueva infraestructura de redes locales.
LOCAL DE ALCANTARILLADO	Renovación total.	Renovación total.	Renovación total.	Los cambios del urbanismo, las densidades, así como los materiales de algunas tuberías existentes, obligan a una nueva infraestructura de redes locales.

Fuente: ERU, 2019.

4.2.6. Propuesta normativa

Teniendo como base el Decreto Distrital 671 de 2017 que incorpora al tratamiento de renovación urbana en modalidad de redesarrollo, la presente formulación plantea unas modificaciones y precisiones necesarias con base a los estudios técnicos vinculados con la

infraestructura de movilidad, la morfología de las manzanas, su área y la configuración de los predios que la componen. En efecto, además del tratamiento de renovación urbana en la modalidad de redesarrollo, es conveniente establecer la modalidad de reactivación en la integralidad de la pieza para dinamizar las posibilidades de desarrollo a largo plazo.

En desarrollo de lo anterior, se propuso la modificación del Decreto 671 de 2017 para incluir las dos modalidades del tratamiento de renovación urbana para la ejecución del PIRU “Alameda Entreparkes”. Así mismo, se propone un régimen de transición donde los propietarios de los predios podrán optar por no acceder a la edificabilidad suplementaria y/o adicional, o no proponer una gestión asociada en el marco de los planes parciales, para lo cual se deberán regir por lineamientos específicos definidos en el Régimen de Transición.

Para la modalidad de redesarrollo se remite a la normativa nacional y distrital sobre el asunto, eso es Decreto 1077 de 2015 y Decreto Distrital 080 de 2016. Los proyectos que se acojan a la modalidad de Redesarrollo, deberán adelantar el procedimiento para la adopción de los Planes Parciales conforme a la norma vigente que lo reglamente, cumpliendo con los requisitos y directrices establecidos en el PIRU.

Para la modalidad de reactivación se proponen fichas normativas, las cuales definen las condiciones en las cuales pueden desarrollarse los proyectos individuales. Estas fichas reglamentan lo correspondiente al tamaño mínimo de los predios o englobe de predios, los índices máximos de construcción y ocupación y demás normas volumétricas.

De esta manera, la reactivación está en función de promover una redensificación mediante una norma flexible, en la cual se asigna mayor densidad a cambio del aporte para la ejecución de la infraestructura de soporte. Para acceder a los beneficios, se debe cumplir con las condiciones normativas para predios que accedan a la edificabilidad adicional. Los proyectos que se acojan a la modalidad de Reactivación y apliquen las normas contenidas en las fichas normativas reglamentadas mediante el PIRU, deberán solicitar la respectiva licencia de reurbanización ante la Curaduría Urbana, para adelantar las obras de urbanismo y construcción.

Los predios dentro del ámbito del PIRU, que no deseen acceder a la edificabilidad adicional podrán llegar a la edificabilidad máxima permitida de conformidad con lo establecido en las fichas reglamentarias de las UPZ (Decreto 188 del 21 de junio 2005- UPZ 21 Los Andes y el Decreto 262 del 07 de julio 2010 -UPZ 98 Los Alcázares), o los actos administrativos particulares contenidos en las licencias de construcción.

Alturas

Las alturas máximas permitidas son el resultado de la propuesta de estructura de jerarquía urbana que responde a la escala de ciudad y carácter de las cuatro tipologías de espacio que la conforman: a) Ejes de malla vial arterial, b) el parque zonal “Alameda Entreparkes”, c) zona de transición y d) centros de barrio. En tal sentido, la mayor altura será coherente con las dinámicas urbanas que maneja cada sector y subsector, concentrando alturas de dieciséis (16) pisos, en los ejes de la malla vial arterial y el parque zonal “Alameda Entreparkes”. Para predios ubicados sobre la Avenida Carrera 30, se les asigna una altura máxima de catorce (14) pisos y para predios ubicados sobre la Carrera 50, se les asigna una altura máxima de diez (10) pisos.

Condiciones para primeros pisos

Siguiendo los lineamientos para la generación de ejes urbanos estructurantes en el ámbito de intervención, para la generación de espacios públicos atractivos y seguros, que incentiven la apropiación positiva de estos, se plantea una normativa para fortalecer la relación entre lo público y privado, la cual plantea las siguientes condiciones para los primeros pisos: plataforma continua, altura primer piso o nivel de acceso peatonal y primeros pisos activos.

4.2.7. Gestión del proyecto

El esquema de gestión para el Proyecto Alameda Entreparkes se compone de herramientas normativas, financieras y jurídicas que permitirán la implementación y puesta en marcha del proyecto. En ese orden de ideas, la ERU como gestor del proyecto Alameda Entreparkes realizará las siguientes acciones: (i) Formular el instrumento intermedio y su respectivo cuerpo normativo (ii) Establecer el vehículo administrativo que permita el recaudo derivado del reparto equitativo de cargas y beneficios que permita la financiación de la propuesta de espacios verdes, infraestructura de soporte y equipamientos que proponga la pieza; (iii) Estructurar, gerenciar y gestionar el desarrollo de los mismos por etapas; (iv) Gestionar con las entidades distritales las labores que requiera la construcción del Parque Lineal - Alameda, de acuerdo con las competencias de cada entidad; (v) Realizar la gestión predial y social necesaria para el desarrollo del Parque Lineal - Alameda.

Reparto de cargas y beneficios

La formulación se estructura a partir de un sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, en el marco de la renovación urbana en la modalidad de reactivación, como un supuesto mínimo de soporte para el proyecto, y teniendo en cuenta que los planes parciales que se propongan en la modalidad de redesarrollo deberán plantear condiciones iguales o más favorables de lo planteado por las obligaciones urbanísticas de reactivación.

Las cargas urbanísticas contempladas surgen con el propósito que los propietarios del suelo accedan a la edificabilidad permitida dentro del reparto de cargas y beneficios, establecido entre las condiciones normativas y las necesidades de soportes urbanos del proyecto. En este sentido, la normatividad reglamenta los mayores aprovechamientos, entendidos como el beneficio otorgado por la norma urbanística a los predios dentro del ámbito, a cambio del pago de las cargas representadas como aporte para la construcción de infraestructura de soporte para la renovación urbana. Las cargas urbanísticas que deben asumir los respectivos proyectos son las siguientes: generación de espacios públicos peatonales, pago compensatorio como contraprestación por los beneficios de edificabilidad adicional otorgados con el fin de cubrir los costos asociados al parque zonal “Alameda Entreparkes”, y otras cargas generales, así como las obras de urbanismo y los sistemas de servicios públicos que ejecutará la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. para habilitar el suelo para la renovación urbana.

Los costos del Parque Zonal incluyen el valor de las indemnizaciones que se tengan que pagar a los propietarios originales en el marco de la gestión predial por parte de entidades públicas, al suelo de posibles equipamientos, a las adecuaciones y mobiliario del parque. Las obras de urbanismo y los sistemas de servicios públicos incluyen intervenciones relacionadas con las vías arteriales, intermedias y locales, andenes, así como otros parques vecinales propuestos a los que

también se calcula el valor del suelo y las respectivas indemnizaciones de los propietarios originales. La ejecución del PIRU prevé la implementación de un vehículo fiduciario que le permita a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (ERU), gestionar las obras enunciadas.

Esquema operativo

La implementación del PIRU busca proveer a esta pieza de ciudad nuevos espacios verdes, suelo para equipamientos e infraestructura de soporte. Para tal fin, la ERU, en desarrollo de sus funciones en el tratamiento de renovación urbana y como gestor y administrador de los recursos destinados al proyecto, a través de un vehículo de administración, realizará el recaudo proyectado para la materialización del proyecto integral.

Una vez establecido dicho vehículo, el recaudo será diferenciado y tendrá como fin la financiación de dos componentes: 1. Espacio público: Financiación y ejecución de las actividades necesarias para la gestión, adquisición del suelo y construcción del parque zonal “Alameda Entreparkes”, los parques vecinales “Centros de Barrio” propuestos, la gestión y adquisición del suelo para equipamientos. 2. Infraestructura de soporte: Financiación y ejecución de las actividades necesarias para la construcción de las vías, redes húmedas y secas, andenes y demás elementos que conforman la infraestructura de soporte urbana de la zona. Dada la condición de largo plazo del proyecto, cada componente será ejecutado por etapas y podrá ser financiado con recursos públicos y privados.

La financiación de los sistemas generales, el espacio público y los equipamientos se fundamentará en una estructura de reparto equitativo de cargas y beneficios que opere dentro del marco de PIRU en todas las modalidades de desarrollo. Si bien se plantea un proyecto urbano autosostenible en términos financieros que soporte la realización de la infraestructura de soporte, equipamientos y espacios verdes propuestos por la pieza, la implementación de los mismos queda abierta a la financiación de fuentes mixtas: a) Recursos privados provenientes del reparto de cargas y beneficios que se defina para el proyecto y aportes voluntarios de darse el caso b) Optativo, Recursos públicos provenientes de transferencias ordinarias, recursos de inversión, regalías y aprovechamiento económico del espacio público, entre otros.

Gestión social

Dado que la presente formulación estructura un modelo de alternativas de gestión para la renovación urbana entre la modalidad de redesarrollo y la modalidad de reactivación, la gestión social se desarrolla desde diferentes ópticas.

En la modalidad de redesarrollo, y en el marco de planes parciales, conforme a lo establecido por el Decreto Nacional 1077 de 2015, deberá surtirse una etapa de información a propietarios y vecinos, y conforme al Decreto Distrital 080 de 2016, el Documento Técnico de Soporte del Plan Parcial deberá contener un Plan de Gestión Social que busque la permanencia de los actores y actividades presentes en la zona del plan parcial.

En la modalidad de reactivación, y en el marco de las fichas normativas, teniendo en cuenta que el alcance de las mismas es meramente de norma urbana, la presente formulación introduce novedades en el marco del reparto de cargas y beneficios orientados a ser atractivos para la protección de propietarios y permanencia de moradores originales.

4.3. Renovación Urbana Alrededor de las Estaciones del Metro

4.3.1. Descripción y Objetivos

El proyecto consiste en la densificación y la generación de espacio público en las manzanas del área de influencia de las estaciones de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB). La PLMB tiene contemplado un recorrido de 24 kilómetros desde la estación Aló hasta la estación Calle 72. El recorrido del viaducto está acompañado por 19 kilómetros de cicloruta, parqueaderos y demás equipamientos para incentivar el intercambio modal en el sistema de movilidad de la ciudad. Así mismo, el sistema metro le aporta 600.000 m² de EP generado y renovado para un total de aproximadamente 2.9 millones de habitantes beneficiados.

El recorrido de la PLMB, tiene relación directa con la red actual de movilidad de la ciudad, compuesto por Transmilenio y el SITP. La duración del trayecto desde la estación Aló en el perímetro occidental de la ciudad, hasta la estación Calle 72, será de aproximadamente 30 minutos.

Con el fin de reforzar el sistema de movilidad existente, las troncales alimentadoras y complementarias planteadas responden a la demanda proyectada para los diferentes corredores al año 2050. Así, el Distrito priorizó para el corto plazo la implementación de las troncales de la Avenida 68, la Avenida Boyacá y la Avenida Ciudad de Cali, en razón a su alta demanda y a que, en conjunto con la Carrera 7 y la PLMB, generan importantes mejoras en los niveles de servicio del sistema de movilidad.

En términos generales, la PLMB está compuesta por el patio taller, el viaducto con sus pilonas y dieciséis estaciones. El patio taller se encuentra en el sector denominado “El Corzo” al sur del Parque Gibraltar, entre el río Bogotá y la Carrera 109 en la Localidad de Bosa al sur-occidente de la ciudad. El viaducto tiene una altura promedio de aproximadamente 12.60m y se apoyará en pilonas ubicadas cada 35 metros aproximadamente.

El trazado del viaducto tiene como extremo occidental el patio taller, gira hacia el oriente en el Parque Gibraltar donde se ubica la primera estación, toma la Avenida Villavicencio y se conecta con el Portal Américas. Continúa por la Av. Villavicencio hasta la Avenida Primero de Mayo donde gira hacia el norte. Sobre el eje de esta vía, continúa hacia el nor-oriental hasta la Av. NQS donde hace una parada y un doble giro en “S” para tomar la Calle 8 Sur. A la altura del Hospital San Juan de Dios, hace un giro hacia el norte para tomar la Avenida Caracas hasta Los Héroes en la Localidad de Chapinero donde se encuentra su extremo norte.

Las estaciones de la PLMB se han concebido para minimizar el impacto sobre el espacio público, se caracterizarán por tener un diseño liviano y la mayor parte de sus componentes estarán situados en edificios de acceso laterales que se desarrollarán en predios que serán objeto de las primeras intervenciones de renovación urbana.

De las dieciséis estaciones, once tendrán conexión directa con estaciones de TransMilenio y, de estas, siete conectarán transversalmente con líneas que complementarán el sistema, conectándolo con otros sectores de la ciudad. Los estudios, desarrollados desde finales de la

década de los noventa (en que la ciudad tenía una forma similar a la actual), han determinado que este trazado, que conecta la Localidad de Bosa con el Centro y luego con el sector de la Avenida Chile, es el más pertinente en términos de distancia y ciudadanos atendidos. Así mismo, los estudios técnicos y financieros han determinado que el metro elevado representa costos y riesgos considerablemente menores a los de una solución subterránea y que la complementariedad con TransMilenio aumenta en 28% el número de usuarios.

En la etapa de conceptualización del metro elevado para Bogotá, se tomaron, entre otras, cuatro decisiones específicas que vale la pena resaltar por las consecuencias positivas que fomentarán la renovación urbana (RU) a lo largo de su trazado:

- En primer lugar, se definió que, salvo las plataformas de embarque, todos los servicios de las estaciones (parqueaderos de bicicletas, circulaciones, taquillas, salas de espera, comercio, cuartos técnicos, oficinas, etc...), se dispondrán en edificios laterales ubicados en las manzanas adyacentes a la estación. Esto reducirá el volumen edificado sobre el perfil vial, generará aceras anchas que servirán de atrios de acceso y los edificios serán el detonante para promover nuevos desarrollos inmobiliarios.
- En segundo lugar, se definió que las especificaciones y las soluciones arquitectónicas de las estaciones y del sistema electromecánico fueran de máxima calidad y última generación; esto se refleja en unas estaciones y un viaducto bien iluminadas, con materiales duraderos y buen diseño y unos trenes silenciosos y modernos.
- En tercer lugar, con el presupuesto disponible, la PLMB se complementará con tres tramos de troncales de TransMilenio (Av. Ciudad de Cali, Av. Boyacá y Av. 68); esta decisión aumentará considerablemente la afluencia de pasajeros en el sistema y lo conectará mejor con la ciudad.
- Por último, se diseñó el EP bajo la línea como un eje de vida urbana. A lo largo de todo el trazado va a haber una cicloruta ancha, cubierta por el viaducto en su mayoría y con pocas interrupciones, se ensancharán los andenes y se dispondrá mobiliario urbano tanto en las aceras laterales como bajo el viaducto. De esta manera, la línea será una alameda con metro.

Las características descritas previamente, permiten entender a la PLMB, como algo más que una infraestructura de movilidad y verla como un proyecto para generar Renovación Urbana a lo largo de su trazado.

La RU alrededor de las estaciones de la PLMB, se enmarca dentro de los Proyectos Estratégicos para Cualificar la ciudad del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá y tiene como principales objetivos:

1. Enfatizar la continuidad espacial generada por la infraestructura del Metro;
2. Destacar la condición de hito de esta infraestructura en la geografía de la ciudad. Tanto el eje del viaducto, como los nodos de las paradas y sus servicios contiguos;
3. Promover una movilidad que priorice al peatón; orientada al TP y a la bicicleta;
4. Habilitar suelo de renovación urbana y aumentar la densidad adyacente a los nuevos soportes e infraestructuras públicas, y;
5. Promover la mezcla de usos, fomentando la generación de comercio y servicios en el occidente y de vivienda al oriente, a lo largo del eje de la Avenida Caracas.

4.3.2. Área de influencia para la Renovación Urbana

El proyecto de renovación urbana establece un área alrededor de las estaciones que llamaremos Área de Influencia (AI). El AI engloba las manzanas cuyo centroide esté afectado por la demarcación de un radio de ochocientos metros trazados a partir de cada una de los extremos de las paradas de la estación. Esta distancia corresponde a lo que los estudios definen como la distancia que las personas están dispuesta a caminar para acceder a un sistema de transporte masivo.

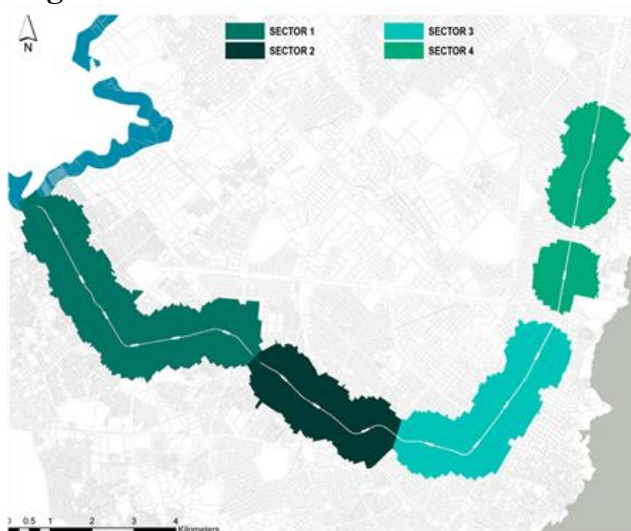
En los edificios de las estaciones estarán ubicados los vestíbulos, venta y recarga de tiquetes, puntos fijos, baños, torniquetes y cuartos técnicos. De este modo, sobre el viaducto solo será necesario alojar las plataformas de embarque que se conectan mediante pasarelas cubiertas con los edificios de acceso. Los edificios también están concebidos para prestar servicios comerciales a los viajeros, mediante los cuales se busca generar rentas complementarias para la Empresa Metro.

Los predios requeridos para la operación del proyecto de la PLMB se zonifican y denominan como Grupo 1 y Grupo 2. El G1 corresponde a los predios afectados por la huella del edificio descrito previamente. El G2 corresponde a los predios requeridos para suministrar el Espacio Público necesario para el funcionamiento de los edificios. Aparte de estos grupos, se contempla el Área de Influencia que se denomina como Grupo 3 en los cuales se promoverá la mixtura de usos y el aumento de la edificabilidad.

4.3.3. Lineamientos para las actuaciones sobre el área de influencia de Renovación Urbana

A lo largo del trazado de la PLMB y en consideración de unas condiciones actuales se plantea una posible sectorización de cara al planteamiento de las definiciones normativas posteriores para promover la mixtura de usos y el aumento en la edificabilidad.

Imagen 32 Clasificación de sectores de la PLMB.



Fuente: SDP, 2018

Sector 1, Occidental

Este sector se caracteriza por su alta densidad. La morfología urbana es de traza regular con manzanas alargadas y loteo caracterizado por ser de poco frente y fondo largo. Las construcciones de este sector son en general autoconstruidas.

En este sector hay una presencia importante de parques zonales y su vocación es predominantemente residencial, hay varios nodos comerciales y elementos singulares que potencializan el comercio zonal y local.

Sector 2, Centro Occidental

Este sector se caracteriza por las arterias viales que intersectan la PLMB, por esta razón su escala es metropolitana. Una característica principal de estas intersecciones es la morfología urbana que se desarrolla alrededor, los predios que le dan frente son grandes y en la mayoría de los casos de uso dotacional. Estos nodos tienen distinta vocación, el uso y jerarquía dependen de la vía que los intersecta y del carácter de ésta.

Sector 3, Centro

Las estaciones que hacen parte de este sector no comparten características urbanas similares, sin embargo, se encuentran ubicadas en la zona con mayor concentración de actividades económicas y representación simbólica de la ciudad. la vocación de cada una de las estaciones de este sector es diversa y responde a relaciones locales, zonales y metropolitanas. así mismo, por la oferta laboral, comercial y de servicios que ofrece este sector, la población flotante que lo habita es la más importante de la ciudad.

Sector 4, Norte

Este sector se caracteriza porque tiene como eje la Av. Caracas. Las estaciones que hacen parte de este sector son similares por su relación con sectores comerciales y de servicios educativos consolidados. A pesar de esta similitud, no comparten la misma vocación pues su cercanía a sectores financieros, comerciales y patrimoniales es heterogénea. Es importante resaltar la cercanía de este sector con el eje de la Carrera Séptima.

4.3.4. Instrumentos de Gestión y de Financiamiento

Todos los desarrollos dentro del AI tendrán correlación directa con la existencia de la PLMB. Por esta razón, la Empresa Metro, podrá participar en la planeación, viabilización y obtención de cargas de los proyectos desarrollados dentro de éste polígono.

Para los proyectos que se implementen predio a predio, dentro del AI, mediante la regla original de redesarrollo (R1 o R2), las cargas urbanísticas por edificabilidad se destinarán parcial o totalmente para la empresa metro.

En aquellos proyectos que aprovechen el cambio de norma a redesarrollo la Empresa Metro podrá vincularse a la gestión y ejecución del negocio inmobiliario. Los mecanismos financieros y de gestión y las participaciones variarán para cada caso y serán definidas en la reglamentación correspondiente.

4.4. Renovación urbana alrededor del Aeropuerto el Dorado

4.4.1. Contexto general

Las nuevas tendencias de planificación urbana centrada en aeropuertos han venido mutando y evolucionando sistemáticamente. Los aeropuertos ya no son espacios aislados, situados al margen de los tejidos urbanos de las ciudades, por el contrario, se han convertido en infraestructuras estratégicas sumergidas e inmersas entre complejas y diversas dinámicas urbanas y regionales. Este fenómeno ha traído consigo un cambio conceptual en la manera como se planifican y gestionan los aeropuertos, y al mismo tiempo, implica un esfuerzo institucional importante desde las distintas escalas de gobierno y los demás actores involucrados, con el fin de garantizar una armonización y articulación entre la operación aeroportuaria y el territorio aledaño.

Esta nueva tendencia arguye que, a través de inversiones e intervenciones multisectoriales adecuadas, los aeropuertos han de convertirse en polos de desarrollo económico, transformando la realidad material de las ciudades y regiones. Un nuevo concepto que no solo rompe con los paradigmas tradicionales de desarrollo aeroportuario, sino que advierte la necesidad de articular las terminales aéreas con el territorio bajo un proceso dinámico planificación y gestión urbano-regional.

Bogotá, por su parte, no debe ser ajena a esta realidad mundial. Actualmente Eldorado es uno de los principales aeropuertos de América Latina y su entono en particular no refleja patrones de ocupación planificados. De hecho, el área de influencia inmediata del Aeropuerto presenta un territorio con predominancia residencial de origen informal que genera importantes incompatibilidades con la operación aeroportuaria.

Además, esta desarticulación implica un desaprovechamiento en términos de competitividad y productividad de las economías de aglomeración y economías de escala que se podrían desarrollar y catalizar en virtud de contar con el Aeropuerto que ocupa el primer lugar en términos de transporte de carga y el tercer lugar en movimiento de pasajeros de Latinoamérica.

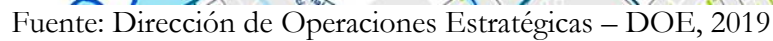
Conforme a este contexto, y con el fin de incentivar y potenciar una relación recíproca y funcional entre Eldorado y el territorio, es indispensable desarrollar una intervención integral dirigida a esta zona de la ciudad que propenda por un modelo de ciudad competitivo y sostenible, donde se promuevan las actividades económicas convexas a la actividad aeroportuaria, y al mismo tiempo se mejoren las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

4.4.2. Delimitación

La Actuación Urbana Integral – AUI del área de influencia del aeropuerto Eldorado, es una iniciativa multisectorial que pretende consolidar un nodo de desarrollo económico y de competitividad en el entorno del aeropuerto, que permita mejorar las condiciones de calidad de vida de los habitantes del área de influencia.

Esta iniciativa se ubica entre las localidades de Fontibón y Engativá, identificando y priorizando cuatro nodos (o sectores) de intervención que se consideran detonantes en cuanto permiten

Imagen 33 Delimitación Actuación Urbana Integral – AUI del área de influencia del Aeropuerto El Dorado



La ejecución del proyecto de la segunda pista junto con las demás obras relacionadas a la ampliación del Aeropuerto Eldorado requirió de una licencia ambiental que se expidió el 7 de noviembre de 1995, mediante la Resolución 1330. Esta normativa definió algunas restricciones de operación con el fin de salvaguardar los intereses de los residentes que se encontraban ubicados en el territorio aledaño, algunas de las cuales han afectado el punto óptimo de utilización del aeropuerto, teniendo cierto impacto en su productividad y competitividad. De ahí

que se haya expedido el Decreto Distrital 765 de 1999, mediante el cual se definió el área de influencia aeronáutica y aeroportuaria del Eldorado. En esta normativa se restringieron los usos residenciales en las inmediaciones del aeropuerto con base a los impactos de la operación aeronáutica en materia de contaminación acústica y presión sonora. No obstante, a pesar de las restricciones en el modelo de ocupación, la conurbación producida en esta zona de la ciudad representa un fenómeno tangible y concreto sobre el territorio, por lo que dicho marco normativo no ha contado con la aplicabilidad requerida.

Ante esta problemática, el POT de Bogotá del año 2000 definió entre sus estrategias de planeación las operaciones estructurantes. Dentro de este contexto, se planteó una operación estructurante, la pieza del Aeropuerto Eldorado. Esta operación proponía adelantar intervenciones sobre las áreas del entorno de la terminal aérea, para configurar espacios de gran accesibilidad y calidad ambiental que incentivaran el desarrollo de actividades empresariales, de servicios aeroportuarios y logísticos, aprovechando las ventajas comparativas de esa localización.

En el año 2004, el POT (Decreto 190/2004) mantuvo a las operaciones estratégicas como estrategia de intervención de escala intermedia para las centralidades de la ciudad. La Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto Eldorado – Engativá – Aeropuerto Guaymaral pretendía conformar la gran plataforma para la exportación, para lo cual buscaba vincular el Aeropuerto Guaymaral, promover la localización de servicios necesarios para integrar la ciudad con el occidente de la región, y consolidar el área como centralidad nacional e internacional. Pero, más allá de estos objetivos, la operación estratégica para el área de influencia del Aeropuerto Eldorado no ha logrado materializarse, pues diferentes intereses y competencias impidieron desarrollar un instrumento que armonizara y articulara la operación aeroportuaria con el territorio aledaño.

En contraste, el Aeropuerto Eldorado, como infraestructura estratégica de transporte, inició la remodelación y modernización de la terminal a partir de la firma de un contrato de concesión otorgado a la empresa OPAIN S.A (20 años). El proceso había iniciado en 2001, año en el cual se formuló un nuevo Plan Maestro para el aeropuerto, en el cual se propuso la ampliación y modernización del aeropuerto (Aerocivil, 2013a, p.6).

En 2006, se firma la nueva y en el año 2007 el aeropuerto fue entregado a OPAIN. La concesión estipulaba la modernización de los actuales edificios y la construcción de algunas instalaciones y obras complementarias para integrar el terminal principal con el puente aéreo (Aerocivil, 2013a, p.6). En ese mismo año (2007), se expidió el CONPES 3490, mediante el cual se estableció la estrategia institucional para el desarrollo del denominado Macroproyecto Urbano Regional del Aeropuerto Eldorado de Bogotá (MURA). Este documento contenía una visión integral sobre la planificación de esta terminal aérea bajo el concepto de ciudad–aeropuerto y aerotrópolis.

Para esta misma época y en el marco del POT de Bogotá, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy, Secretaría Distrital de Planeación - SDP) contrató a la Universidad Nacional de Colombia, quién entregó una primera versión del Documento Técnico de Soporte (DTS) para el Plan Zonal de la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto Eldorado – Engativá; y a su vez formuló algunas propuestas preliminares para el área de influencia del Aeropuerto Eldorado. Sin embargo, este esfuerzo institucional no logró su cometido debido a que las propuestas planteadas no contaban con viabilidad financiera y jurídica, y el modelo de

financiación y de gobernanza planteado para la operación estratégica no se encontraba lo suficientemente estructurado.

Por otro lado, en septiembre de 2007 empezó la ejecución del plan de modernización y expansión del aeropuerto, el cual consistió en la expansión del procesador “Hall Central” del terminal hoy existente y la instalación del sistema CUTE. Estos trabajos se finalizaron en marzo de 2008, mes en que se dio inicio a la construcción de la nueva terminal de carga, un nuevo edificio para la Aerocivil, una estación de bomberos, un centro administrativo de carga y un edificio de cuarentena. A finales de noviembre de 2009 se inició la construcción de la Terminal 2, al norte de la terminal actual, lo que implicó la demolición de la vieja terminal de carga nacional ubicada en esa área y el traslado de la actividad de carga al sureste del área del terminal.

En 2011, nuevamente el Distrito Capital en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación - SDP formuló un nuevo documento técnico de soporte para la Operación Estratégica Fontibón – Aeropuerto Eldorado – Engativá. No obstante, en esta ocasión la viabilidad financiera de la operación fue limitada, pues no se cuantificaron los costos de las alternativas de solución que se plantearon y tampoco se definió un plan de intervenciones e inversiones a corto, mediano y largo plazo, junto con su respectiva fuente de financiación.

Por su parte, el crecimiento exponencial de las actividades del aeropuerto, a un paso mucho mayor del estimado, ha hecho necesaria la actualización del Plan Maestro de 2001, de forma tal que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) llevó a cabo la actualización del Plan Maestro, planteando todas las acciones de modernización de la terminal al interior del mismo predio del aeropuerto. Es decir, que el nuevo plan no establece posibles zonas de expansión externas que permitan la articulación territorial de la infraestructura con las áreas de influencia del Distrito o de las entidades territoriales contiguas. Este hecho en particular continúa limitando la oportunidad de aprovechar el papel del aeropuerto como elemento detonante de desarrollo de su área de influencia.

Finalmente, en el año 2016 la Aerocivil aprueba el Plan Maestro del Aeropuerto Eldorado II, que estará ubicado entre los municipios de Madrid y Facatativá. Posteriormente, en el transcurso del año 2017, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI inició el desarrollo de los estudios de pre-factibilidad y factibilidad de esta terminal aérea, garantizando la definición de la viabilidad financiera, técnica y jurídica que permitan la posterior construcción de este aeropuerto, el cual será complementario a Eldorado I.

A pesar de la convergencia, competencia e intereses de los múltiples actores que se encuentran involucrados en el funcionamiento del Aeropuerto Eldorado, la planificación de su ampliación y la del desarrollo urbano de su área de influencia no se ha llevado a cabo de manera articulada. En efecto, las gestiones de articulación entre actores nacionales, regionales, distritales y municipales, tanto públicos como privados, demandan que el Distrito Capital lleve a cabo acciones sobre el territorio, de forma tal que se puedan aprovechar las ventajas comparativas de contar con una infraestructura de estas características, a la vez que se mitiguen los impactos negativos sobre las áreas residenciales cercanas.

Este tipo de acciones requiere la implementación de estrategias de planeamiento de escala intermedia, a partir de las cuales se pueda definir una normativa acorde con el desarrollo esperado en el sector, así como programas y proyectos que fortalezcan la competitividad del territorio y

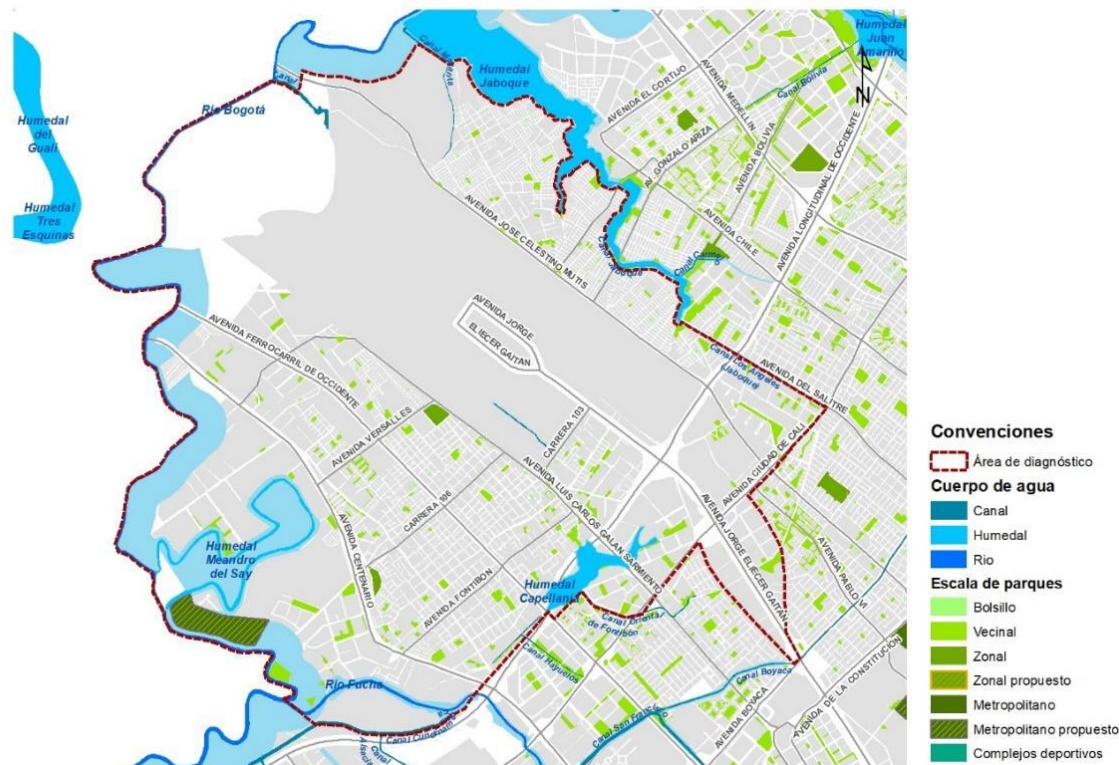
permitan disminuir los déficits identificados. Por otra parte, la estrategia planteada debe asegurar la distribución equitativa de cargas y beneficios para poder financiar el desarrollo de las infraestructuras requeridas, la mitigación de impactos urbanos y la financiación de la actuación pública en general.

4.4.4. Determinantes para la Definición de la Estrategia Territorial

Estructura ambiental

El área de influencia del Aeropuerto Eldorado comprende ecosistemas estratégicos de la ciudad, como: los humedales Capellanía, Jaboque y Meandro del Say y los ríos Bogotá y Fucha.

Imagen 34 Elementos ambientales al interior del área de influencia del Aeropuerto.



Fuente: DOE, 2018

Problemáticas ambientales que debe enfrentar la intervención sobre el territorio

- **Ruido**

En el área del proyecto, uno de los impactos más significativos se refiere al ruido generado por la operación del Aeropuerto El Dorado, el cual se ha venido incrementando en virtud de las diferentes ampliaciones que ha tenido el aeropuerto. La UAEAC ha realizado un monitoreo y seguimiento a la generación de ruido tanto en las zonas internas como externas del AED, como requerimiento de la ANLA. Como parte de este monitoreo, para el año 2014, en 28 puntos de las localidades de Fontibón, Funza rural, y Engativá se evidenció un incremento en el ruido en las zonas y barrios con valores por encima de 65 Db desde la curva de modelación realizada para el año 1998 (Aeronáutica Civil, s.d.).

Estudios de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) aseguran que el tráfico aéreo, el tráfico rodado y el perifoneo (acción de pasar un mensaje mediante un parlante) aportarían el 60% de la contaminación auditiva de la zona, en tanto que el restante 40% estaría siendo generado por parte de fuentes fijas como establecimientos de comercio, grandes industrias, bares, construcciones, etcétera.

- **Contaminación Atmosférica**

De acuerdo con las mediciones basadas los métodos de referencia y cálculos recomendados por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de América, se realizaron mediciones en 3 estaciones. Los resultados de las mediciones en los tres puntos de monitoreo, arrojan que se cumplen con los estándares permisibles para 24h establecidos por la norma de calidad de aire sin exceder la norma anual. Los gases contaminantes analizados, se mantienen en cumplimiento a los niveles permisibles por la norma existiendo una relación directa de los valores de los contaminantes con la hora del día, puesto que en estas horas la intensidad de circulación vehicular es mayor (Autoridad Nacional de licencias ambientales, 2015).

Respecto a las conclusiones arrojadas por el monitoreo destacan que “la calidad de aire de AED es adecuada y no se presentan parámetros fuera de la normatividad ambiental. Bogotá presenta lugares con altas concentraciones de contaminantes a nivel de emisión lo que significa que este monitoreo se vio influenciado por el aporte y arrastre de contaminantes de las fuentes emisoras, por los movimientos de las corrientes de aire en el distrito y la variabilidad de los parámetros meteorológicos de dicho momento” (Autoridad Nacional de licencias ambientales, 2015).

- **Contaminación de Agua**

Las posibles fuentes hídricas sobre las cuales puede existir una afectación generada por El Aeropuerto Eldorado, a través de algún tipo de vertimiento accidental o a modo de externalidad de la operación de la infraestructura, son el río Bogotá en la cuenca media y en menor medida el Río Fucha. Estos aspectos deberían ser tenidos en cuenta en una propuesta de intervención sobre el área de influencia del aeropuerto.

- **Riesgo Aviario**

Las aves representan un riesgo para la operación y seguridad aeronáutica. Las posibilidades de colisión aumentan considerablemente en la medida que existan ecosistemas ambientales atractores de estas especies, como es el caso del Aeropuerto Eldorado y los humedales localizados en su área de influencia. Por esta razón, se presenta un conflicto de uso del suelo sobre el cual deben tomarse las consideraciones ambientales y técnicas necesarias.

Estructura funcional y de servicios

- **Sistema de Movilidad**

El sistema vial correspondiente al área de influencia del Aeropuerto El Dorado presenta deficiencias en cuanto a la conectividad, accesibilidad, y articulación. En sentido norte a sur, los corredores más cercanos al aeropuerto son la Av. Boyacá y la Av. Ciudad de Cali, sin embargo, su conectividad con este punto depende exclusivamente del corredor de la Av. El Dorado. Al analizar las vías en sentido oriente occidente, la deficiencia es aún más evidente, ya que el acceso al aeropuerto depende exclusivamente del mismo corredor, la Av. El Dorado.

El aeropuerto se localiza sobre la margen occidental de la ciudad, esta zona de la ciudad presenta limitaciones asociadas al desarrollo de la malla vial. En ese sentido, proyectos que ofrezcan

Imagen 35 Infraestructura vial actual y propuesta en el área de influencia del Aeropuerto



Se debe considerar la extensión del servicio troncal de Transmilenio hasta el Aeropuerto Eldorado, con el fin de garantizar la competitividad es esta terminal aérea de tal manera que se consolide un nodo transporte multimodal en su lado tierra. De igual forma, el modo férreo puede convertirse en una alternativa eficiente para conectar el borde occidental de la ciudad con su entorno metropolitano y regional; para garantizar nuevos modos y medios de acceso para el Aeropuerto Eldorado, que permitan incentivar y promover usos y actividades económicas compatibles con su operación.

Finalmente, deberían considerarse las alternativas de articulación entre el Aeropuerto Eldorado y otros proyectos estratégicos como una tercera pista localizada al occidente del Río Bogotá o el mismo proyecto del Aeropuerto Eldorado II, iniciativas que actualmente se encuentran en revisión y definición por parte de entidades nacionales.

- **Sistemas de Espacio Público y de Equipamientos**

El desarrollo informal en inmediaciones del Aeropuerto Eldorado, en especial en sus costados sur (Fontibón) y norte (Engativá) siguió el conocido proceso de loteo ilegal, venta a familias en muchos casos migrantes recientes, auto-construcción de las viviendas en múltiples etapas desde la precaria ocupación inicial con materiales no permanentes hasta la conformación de viviendas de varios pisos con actividad económica y arriendo de cuartos o apartamentos completos a otras familias. En este sentido, ha sido la actuación del Distrito la que, en general, ha venido consolidando la provisión de oferta dotacional y de espacio público en el sector.

En relación con la distribución de las áreas de espacio público en el área de influencia del aeropuerto, ésta responde a los efectos ya señalados del proceso de urbanización informal en Fontibón y Engativá y a la diferencia de usos existentes en el territorio (residenciales, industriales, servicios). En este sentido, la distribución de espacio público es marcadamente desigual y evidencia un claro déficit de espacio público, que coincide precisamente con las áreas de alta densidad poblacional.

- **Sistema de Servicios públicos**

Los sistemas de servicios públicos en el área de influencia del Aeropuerto Eldorado muestran en general un desarrollo notable. Si bien la disponibilidad de capacidad remanente en los sistemas de servicios públicos es un elemento muy importante para la viabilidad de proyectos individuales, en especial aquellos previstos para el corto plazo, no debería convertirse en una restricción para procesos urbanos estratégicos de largo plazo. La construcción, renovación e incrementos de capacidad de las redes matrices de servicios públicos deben responder precisamente a los requerimientos de la ciudad.

Por consiguiente, si como resultado de la formulación del plan estratégico para el área de influencia del aeropuerto se llegarán a proponer incrementos sustanciales en las densidades urbanas, y por lo tanto en la demanda esperada por servicios públicos para los próximos años, de tal forma que se superara la actual capacidad instalada, o sea la oferta existente, se deberán incluir en esa formulación los respectivos proyectos de expansión o renovación de redes.

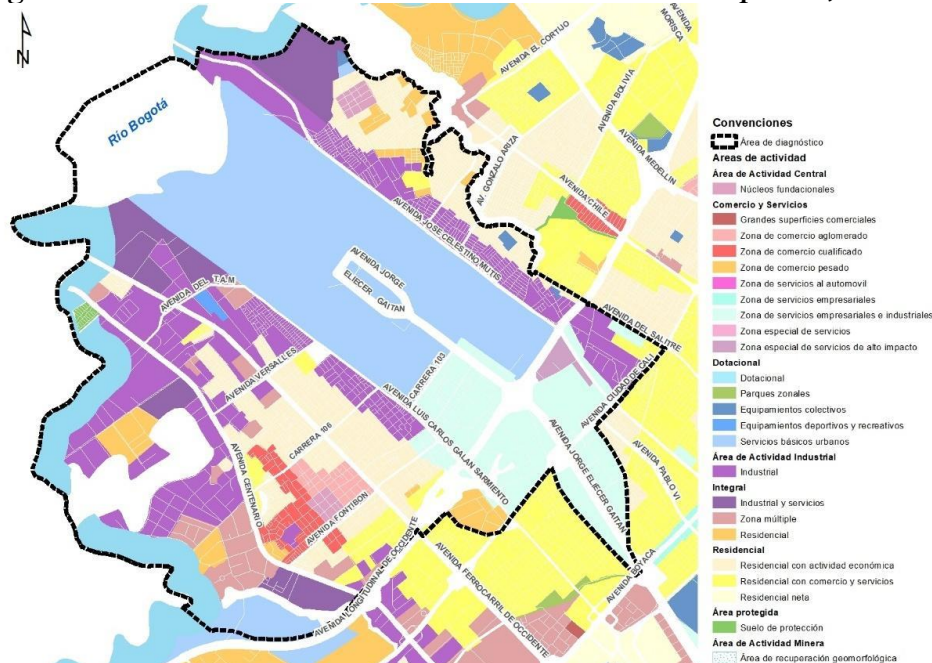
Estructura socioeconómica

El POT del Decreto 190 de 2004 definió para el área de influencia del aeropuerto un conjunto de áreas de actividad basado en los siguientes criterios: Industria en la periferia del aeropuerto, costados norte y sur, Servicios empresariales sobre la Avenida El Dorado, Vivienda con actividad económica en Fontibón y Engativá y Consolidación industrial alrededor de la Calle 13 – Occidente y sur.

No obstante, las dinámicas de usos reales se han venido apartando de este modelo. Así, por ejemplo, áreas residenciales (“con zonas delimitadas de comercio y servicios”) de Engativá y,

sobre todo, de Fontibón han venido experimentando una presión por parte de usos comerciales y de bodegas. De igual forma, áreas de Modelia y Normandía están sujetas a una presión de cambio de uso hacia oficinas, mediante adaptación de las viviendas existentes.

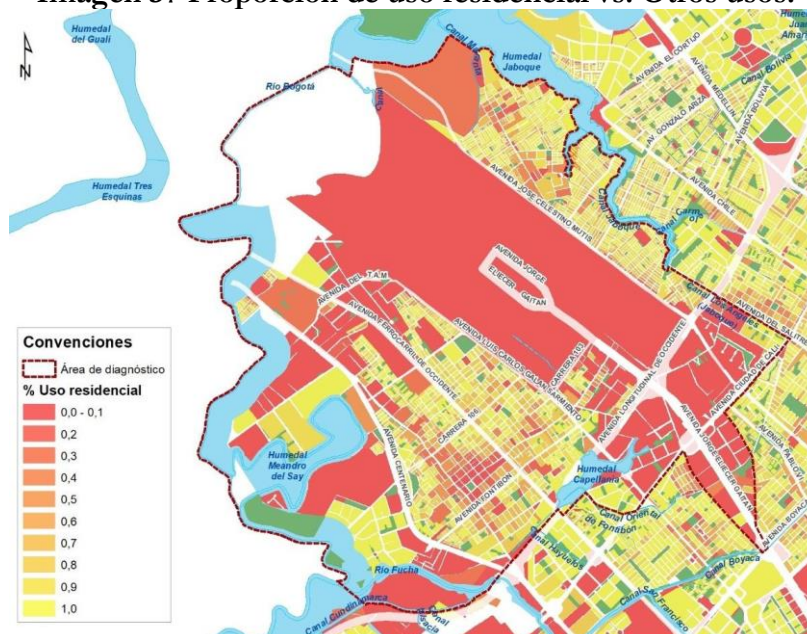
Imagen 36 Usos del suelo en el área de influencia del Aeropuerto, POT 2004.



Fuente: DOE, 2018.

Estos procesos de cambio de uso son visibles al comparar las áreas de actividad del POT con los usos actuales registrados por el Catastro Distrital. Es muy visible la transformación de usos industriales hacia comercio. Un poco menos notorio, se detecta también el cambio del uso residencial hacia el de oficinas y comercio, especialmente en los alrededores de los ejes viales principales en Fontibón y Engativá.

Imagen 37 Proporción de uso residencial vs. Otros usos.

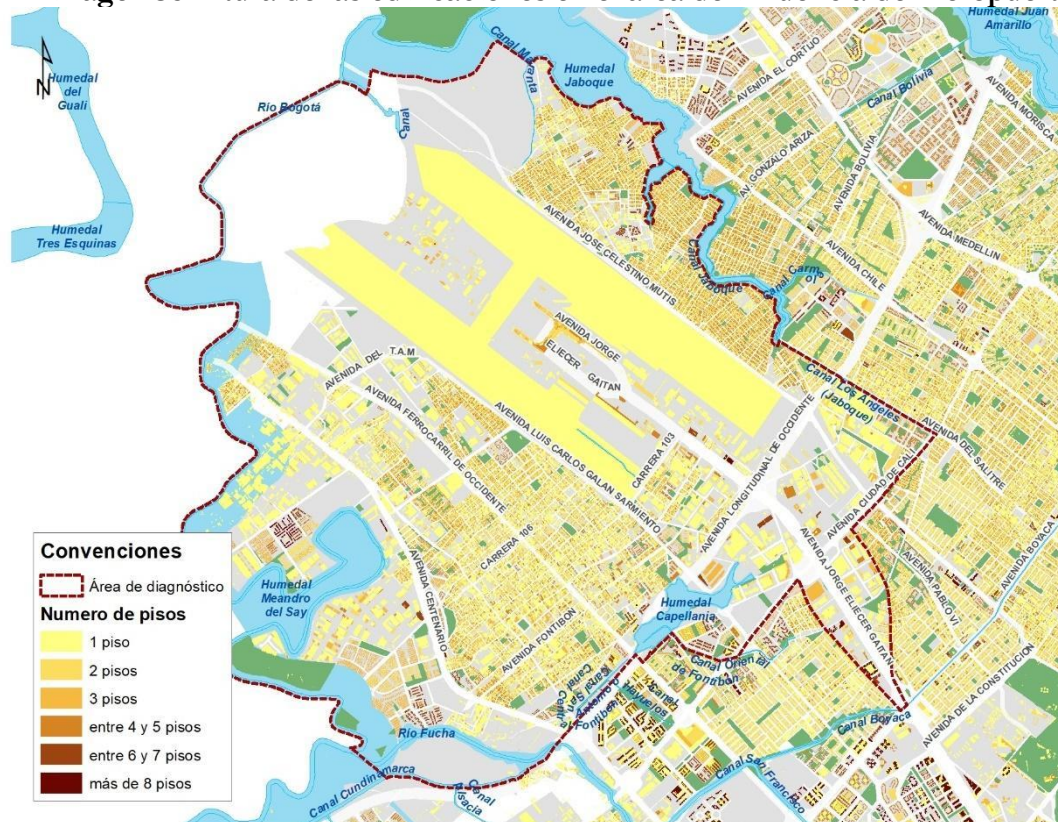


Fuente: Dirección de Operaciones Estratégicas, 2018.

Con relación a la edificabilidad, la información del Catastro Distrital indica que en el área de influencia del aeropuerto predominan las alturas de entre 1 y 3 pisos (Figura 2-91). Sin embargo, en el sector de Hayuelos (Avenida Ciudad de Cali, entre Avenida Centenario o calle 13 y calle 22 – canal San Francisco), así como en el sector de la Felicidad (Avenida Boyacá, al sur de la calle 22 - canal San Francisco), las alturas son significativamente mayores, de alrededor de 10 pisos.

En estos casos se trata de desarrollos urbanísticos recientes, con multifamiliares. Reflejan entonces la tendencia en Bogotá de aumentos de densidad en los planes parciales recientes con multifamiliares de alturas cada vez mayores. Es importante anotar que los conos de aproximación de las pistas del aeropuerto implican una restricción a esta tendencia.

Imagen 38 Altura de las edificaciones en el área de influencia del Aeropuerto



Fuente: DOE a partir de Base de Datos Catastro Distrital, 2018

Finalmente, sobre la estructura predial, se evidencia un predominio de lotes de mayor tamaño en las zonas de uso industrial frente a una propiedad más fragmentada en las áreas residenciales. Sin embargo, aún dentro de estas categorías de uso hay importantes variaciones.

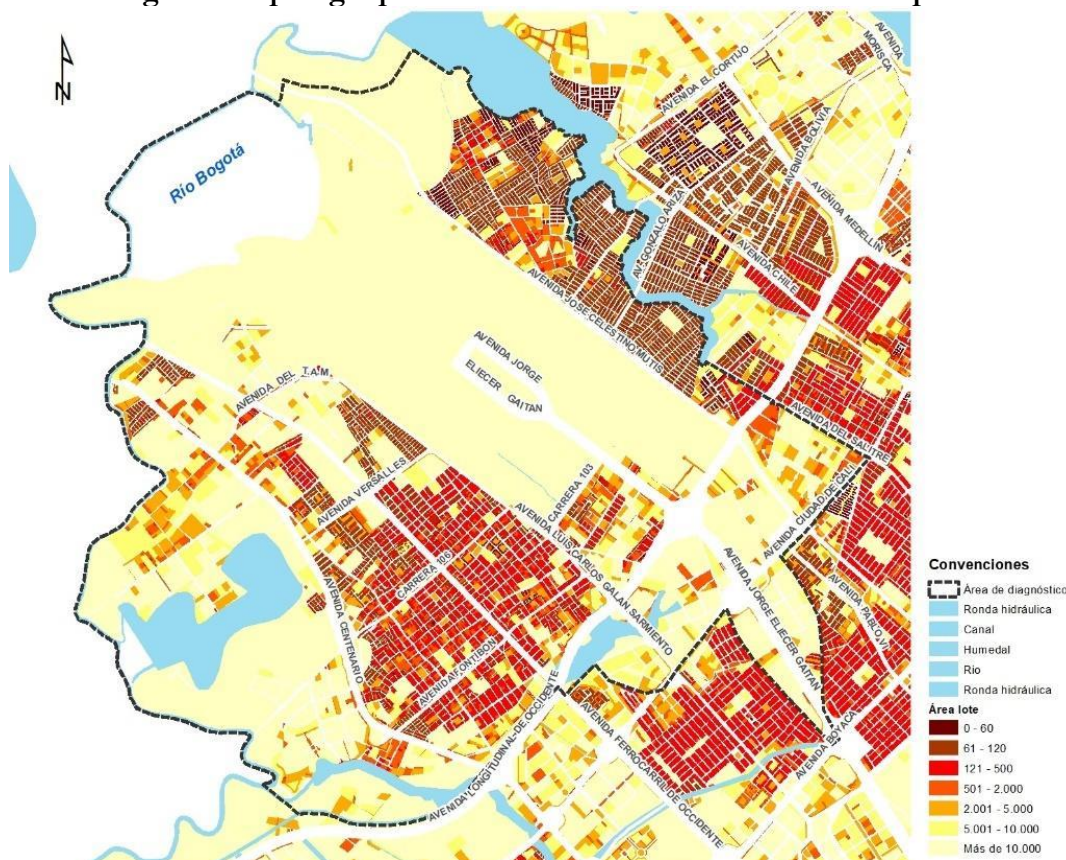
En las áreas residenciales, los procesos de desarrollo informal más recientes se caracterizan por lotes más pequeños que aquellos con mayor edad. Así, los menores tamaños de lote en esta área de influencia se presentan en ciertas zonas de Engativá, particularmente en las situadas más al occidente, bordeando el antiguo núcleo municipal. En otras zonas de vivienda de Engativá, así como en Fontibón, el tamaño más frecuente de lote es aquel entre 60 M2 y 120 M2, rango en el cual se ubica el tradicional lote de 6 x 12 M2 de los desarrollos informales de las décadas de 1970 y 1980.

Es notorio que en las áreas residenciales de Fontibón hay una mayor mezcla de tamaños prediales, incluyendo aquellos menores de 60 M2 y entre 60 M2 y 120 M2. En cambio, las zonas de vivienda informal de Engativá hay una casi completa homogeneidad en áreas de lotes, que corresponden al rango de menores de 60 M2.

Por su parte, en las zonas industriales se observan tamaños prediales significativos, en particular al sur de la Avenida Centenario (Calle 13). Los lotes industriales de mayor tamaño en este sector corresponden a la Zona Franca de Bogotá, uno de los mayores parques industriales del país, con un área total de 64 hectáreas en donde se localizan alrededor de 400 empresas.

Otras zonas con grandes tamaños prediales están ubicadas en los siguientes sectores:

- Imagen 39** Tipología predial en el área de influencia del Aeropuerto



El ordenamiento territorial de escala intermedia en el área de influencia del aeropuerto debe abordar las problemáticas y potenciales establecidas anteriormente. Para tal fin, se ha planteado utilizar el instrumento del Plan de Ordenamiento Zonal, el cual podría identificar y abordar diferentes áreas de influencia directa del aeropuerto y de influencia complementaria urbana. En este sentido, el Plan Zonal debería identificar los tipos de intervención pública que se requiere a corto, mediano y largo plazo en los diferentes tipos de territorio identificados. A la par, debería establecer directrices para la definición de la norma urbanística detallada en la Unidad de planeamiento Zonal UPZ.

Sin embargo, es claro que la estrategia de formulación y adopción de un Plan de Ordenamiento Zonal debería complementarse con la identificación clara de un programa integrado de acción, compuesto por diferentes programas y proyectos estratégicos de escala zonal, localizados en el

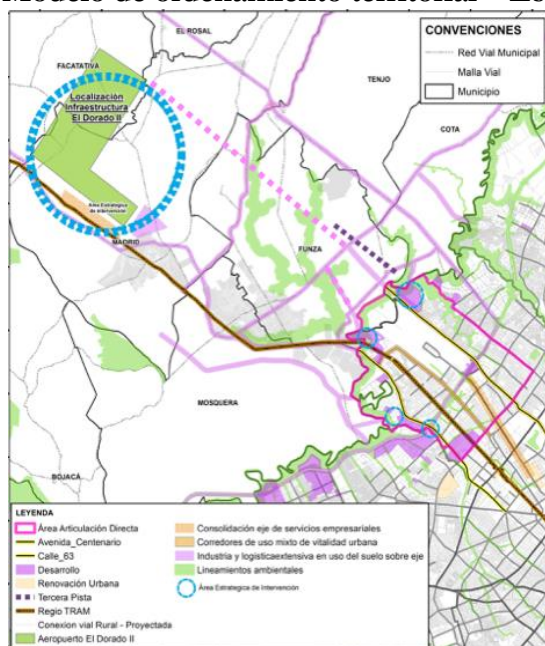
territorio de manera más flexible. En esta estrategia complementaria, se establecería la prioridad más en los componentes de intervención pública (programas, proyectos) que en la regulación normativa del área delimitada. Por lo demás, programa integrado de acción, puede permitir articular de mejor manera la actuación de diferentes dependencias de la Administración Distrital, además de facilitar la interacción entre actores públicos y privados.

4.4.5. Lineamientos para el desarrollo del proyecto

Modelo de ordenamiento territorial

El Modelo de Ordenamiento busca concretar una aglomeración económica aprovechando la presencia del aeropuerto El Dorado y las dinámicas económicas regionales, así como del conjunto de infraestructuras que se encuentran planeadas para ser desarrolladas en el área. Así mismo, busca generar una sincronía las condiciones para que los habitantes del área encuentren condiciones de habitabilidad óptimas.

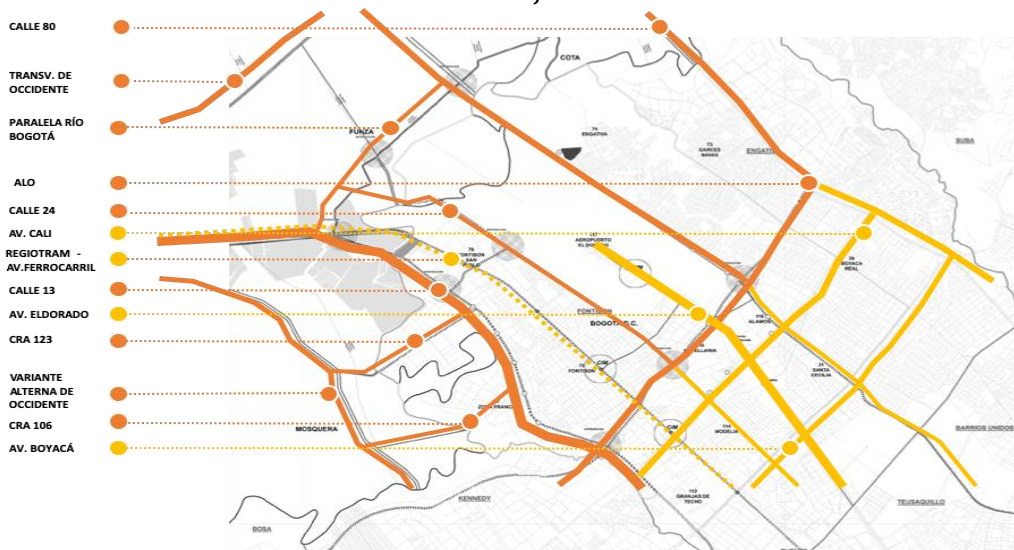
Imagen 40 Modelo de ordenamiento territorial – Escala Regional



Fuente: SDP-DOE, 2019

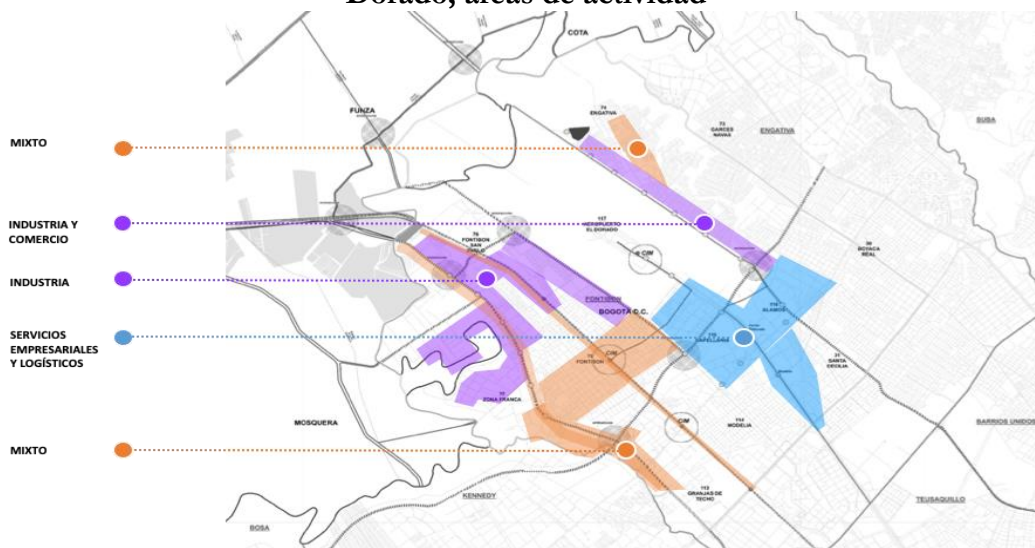
[illegible]

Imagen 42 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado, vial



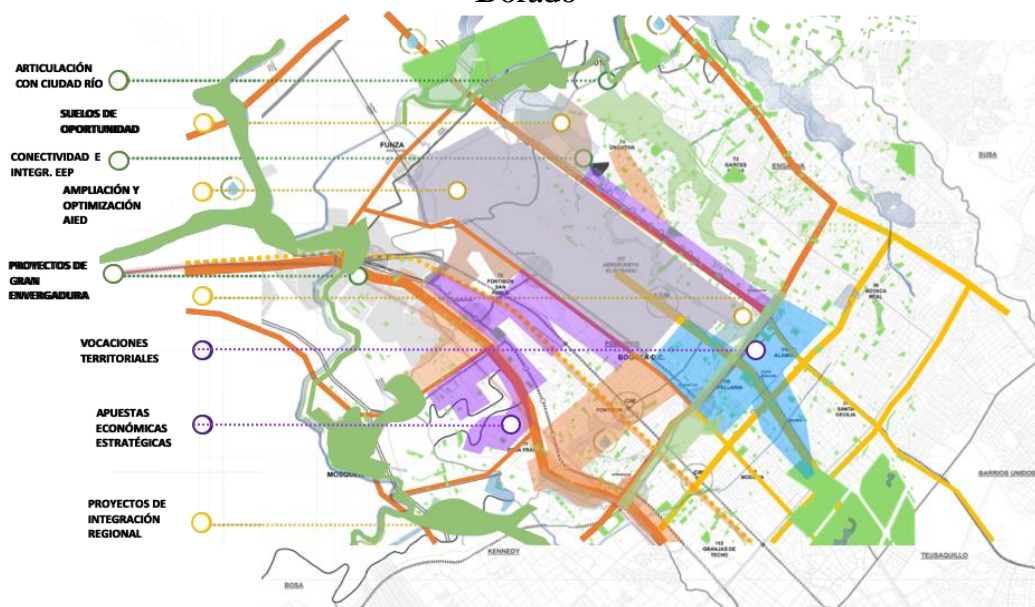
117

Imagen 43 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado, áreas de actividad



Fuente: SDP-DOE, 2019

Imagen 44 Modelo Conceptual de la AUI del área de influencia del aeropuerto El Dorado



Fuente: SDP-DOE, 2019

4.4.6. Visión

En el 2038 el área de influencia del AIED se consolida como una centralidad de escala urbana, de integración regional, nacional e internacional, conformada por una plataforma de actividades de alto valor agregado y bajo impacto ambiental asociada a la dinámica aeroportuaria y a los sectores productivos estratégicos de la región, soportada en infraestructuras y dotaciones urbanas que brindan el balance urbanístico requerido para potenciar desarrollo productivo y

bienestar social, y cuenta con una adecuada mezcla de usos que propician la permanencia de los pobladores en un entorno cualificado y con vitalidad urbana.

4.4.7. Objetivos General

Objetivo general

Consolidar un nodo de desarrollo económico competitivo que promueva la integración entre la actividad aeroportuaria y los encadenamientos productivos de Bogotá y la región. Buscando incentivar una relación recíproca y funcional entre el Aeropuerto El Dorado y su área de influencia, que permita a su vez mejorar las condiciones de habitabilidad y sostenibilidad ambiental de la zona.

Objetivos Específicos

1. Armonizar el modelo de ocupación actual con la vocación productiva del territorio, previendo la articulación con el desarrollo del sistema aeroportuario de la ciudad región.
2. Desarrollar y consolidar una plataforma de servicios especializados y empresariales.
3. Conectar el territorio con los sistemas generales de Bogotá y la región, con integración multimodal de sistemas de movilidad.
4. Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales y los soportes ambientales existentes en el ámbito de la Actuación Urbana Integral.

4.4.8. Lineamientos generales

Los lineamientos de la AUI del entorno del aeropuerto Eldorado buscan desarrollar los objetivos específicos planteados previamente.

Lineamiento del objetivo específico 1. Armonizar el modelo de ocupación actual con la vocación productiva del territorio, previendo la articulación con el desarrollo del sistema aeroportuario de la ciudad región.

1. Fomentar la adecuada combinación de usos en el área de influencia del AIED.

Lineamientos del objetivo específico 2. Desarrollar y consolidar una plataforma de servicios especializados y empresariales.

1. Especializar y jerarquizar actividades productivas al interior del Distrito y entre el Distrito y la Región.
2. Promover la localización de actividades de industria y logística asociadas a la actividad aeroportuaria y a las actividades productivas priorizadas en las apuestas estratégicas de la región y sus usos complementarios.

Lineamiento del objetivo específico 3. Conectar el territorio con los sistemas generales de Bogotá y la región, con integración multimodal de sistemas de movilidad.

1. Incrementar y organizar las alternativas de movilidad de carga y pasajeros y modos alternativos.

Lineamientos del objetivo específico 4. Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores residenciales y los soportes ambientales existentes en el ámbito de la actuación urbana integral.

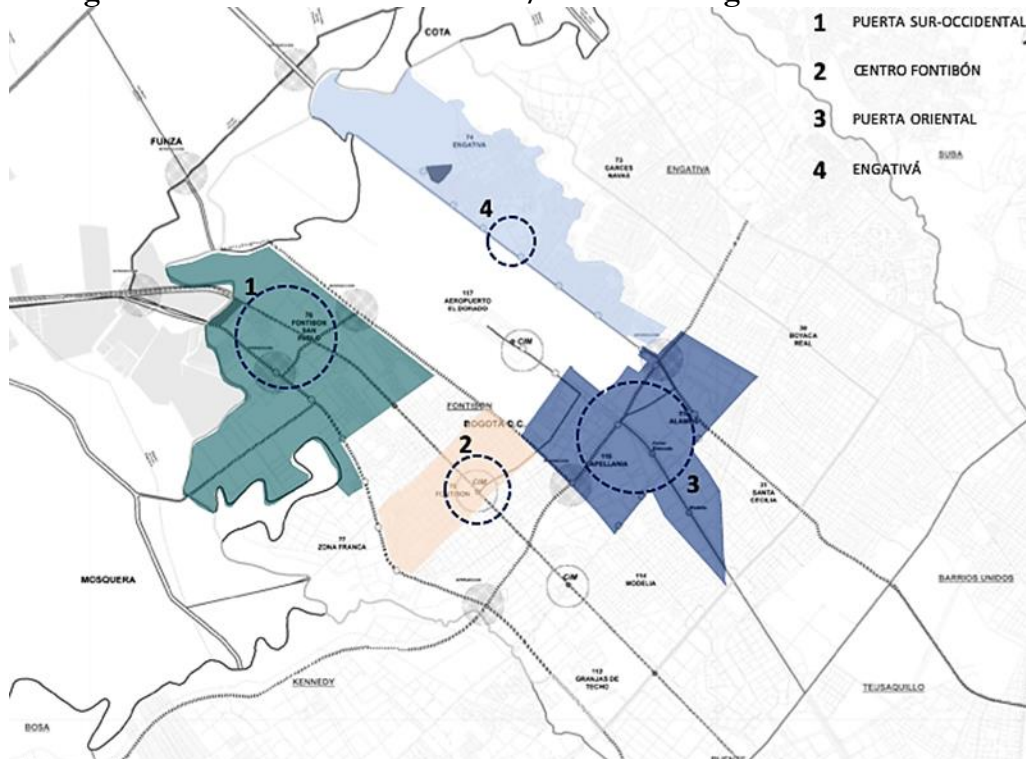
1. Generar condiciones para la conectividad ecológica del sistema ambiental.
2. Integrar los elementos de la estructura ecológica al interior del Distrito con el tejido urbano circundante.
3. Mitigar amenazas y riesgos ambientales y tecnológicos.
4. Lineamiento: Mitigar impactos urbanísticos, ambientales y sociales del AIED.

Lineamientos transversales asociados a la gobernanza de la AUI. Generar condiciones para la articulación entre actores, con base en el posicionamiento del tema en la agenda pública y la concepción de la población afectada como un actor fundamental.

1. Construir agenda de corto (y mediano) plazo con los diferentes actores con base en principios de gobernabilidad y gobernanza.
2. Desarrollar la institucionalidad pública requerida para el diseño y gestión de iniciativas de alcance urbano, regional y nacional.

4.4.9. Nodos y Ámbitos Estratégicos de Intervención Zonal

Imagen 45 Identificación de ámbitos/nodos estratégicos de escala zonal



Fuente: Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE, 2019

Los Nodos y áreas estratégicas identificadas buscan concentrar esfuerzos en intervenciones integrales puntuales de manera que se consoliden los lineamientos planteados.

1. Nodo Puerta Sur-Occidental

Esta área cumple una función económica y de movilidad de gran relevancia para la ciudad. La definición de proyectos como el Regiotram y la ampliación de la Calle 13, en conjunto con las características del tejido urbano y económico permitirán consolidar un sector con alta densidad de empleo, actividades económicas especializadas, concatenadas con los usos residenciales y los ecosistemas ambientales estratégicos de la zona.

2. Nodo Centro - Fontibón

Esta área se viene consolidando como una aglomeración zonal y local con dinámicas propias y tradicionales del centro de Fontibón. El nodo cuenta con actividades económicas y de comercio de baja densidad de gran relevancia, que deben combinadas de forma adecuada con usos residenciales, empresariales y logísticos, sin desconocer la necesidad de mitigar los impactos ambientales, urbanísticos y sociales derivados de la operación del Aeropuerto Eldorado.

3. Nodo Puerta Oriental

En este territorio es importante la consolidación de la dinámica que se viene dando en la Calle 26 / Av. Eldorado debido a su relación entre el Centro de la ciudad y el Aeropuerto Eldorado. Se busca generar incentivos para que el territorio adyacente permita la continuidad de estos usos intensivos. Dentro de los propósitos de la consolidación del nodo, se encuentra la necesidad de generar dinámicas entre el espacio público y la oferta ecosistémica presente, en el que se potencie la intervención paisajística y se de mayor valor a los elementos ambientales determinantes en la zona. Para estos efectos, se resalta la articulación y el rol preponderante que puede desempeñar el humedal Capellanía en esta área estratégica.

4. Nodo Engativá

Este territorio con grandes índices de consolidación y densificación podría cumplir una función de mayor jerarquía distrital en la medida que se articule funcionalmente de manera más efectiva con la ciudad y la región. Adicionalmente, en el área se ubica el Humedal Jaboque el cual podría cumplir una función urbanística de mayor relevancia en tanto se garantice la conectividad con la estructura ecológica presente en la AUI. Este nodo de intervención tiene una relación funcional con el eje de la calle Av. 63, en la medida que la puesta en marcha de este conector vial regional generará nuevas dinámicas de desarrollo urbano, acordes con los circuitos económicos regionales y aeroportuarios.

Tabla 11 Tiempos de ejecución AUI Aeropuerto el Dorado

Tiempos de Ejecución	Responsables
Corto Plazo (4 años - 2024) Mediano Plazo (8 años - 2028) Largo Plazo (12 años - 2031)	• Planeación y seguimiento: SDP • Sistema de Gestión y ejecución: ERU • Financiamiento: Entidades que tengan competencia en su ejecución

Fuente: SDP, 2019

Nota: Dentro de las consideraciones de temporalidad en las que se prevé la puesta en marcha de la Actuación Urbana Integral, es importante considerar un plazo adicional a lo anteriormente señalado; plazo que responde a proyectos que no son del resorte de la Administración Distrital y que su implementación viene acompañada de las decisiones de otro tipo de actores, en especial del orden nacional. Algunos de estos aspectos, bien sea de infraestructura o de directriz

normativa de superior jerarquía, pueden incidir en diversos instrumentos de planificación que aplican el ámbito del estudio; se destacan entre ellos la vigencia del contrato de concesión de OPAIN hasta el año 2027, La reciente categorización internacional Ramsar en los que se incluye humedales presentes en el entorno aeroportuario, la puesta en marcha del RegioTram, la posible optimización del AED I y la Construcción del AED II, los resultados de la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto, la iniciativa de interés nacional sobre el Plan Parcial del Puerto Logístico de las Américas – PORTA y el desarrollo de la infraestructura vial de la región, entre otros aspectos.

4.4.10. Proyectos y programas

El marco para formulación de los programas partió de la relación entre el árbol de problemas y objetivos, que sirvió de base para la formulación del Modelo Conceptual de Ordenamiento Territorial (MCOT). Esta relación entre objetivos y lineamientos se sintetiza en el gráfico “Relación entre objetivos, lineamientos, programas y tipos de proyectos”.

La relación antes enunciada se expresa en los cuatro criterios empleados para la formulación del componente programático, los cuales son:

1. Lógica estratégica
2. Cobertura temática
3. Enfoque integral
4. Cobertura territorial

Tabla 12 Proyectos priorizados OEFAEG

#	Proyectos Priorizados OEFAEG	
	Principal	
1	Construcción Complejo De Intercambio Modal - CIM Calle 13 - Portal	
2	Construcción Complejo De Intercambio Modal - CIM Portal Aeropuerto Calle 26	
3	Humedal Jaboque Preservación ambiental e integración funcional	
4	Entre la Diag. 25g - Bodega Coca cola (Zona puerta oriental "Zona 1") (Definir segmento y precisar tipo de intervención) Propuesta: Mejoramiento del acceso Zona puerta Oriental Diag. 24c (carrera 100 - carrera 96) Carrera 96 (diag. 24c - Calle 26)	
5	Construcción Prolongación AV. Esperanza Calle 24 por fuera del Distrito hasta vía paralela al río Bogotá (Vía San Pablo). Revisar posibilidades de prolongación hasta Transv. De Occidente	
	Construcción AV TAM (Calle 13 hasta límite occidente del Distrito)	
6	Calles comerciales a cielo abierto - Localidad Engativá	
7	Corredor de conectividad ambiental/ (generación de espacio público y corredores ambientales que potencien la conectividad ecosistémica entre el humedal jaboque y el capellanía)	
8	Ampliación Carrera 106 (Calle 13 hasta límite sur occidente del Distrito)	

Corredor logístico TAM LCG	

9	Construcción Complejo De Intercambio Modal - CIM Calle 22 con Carrera 100
10	Áreas para la localización de usos industriales, logísticos y empresariales al interior de los Nodos de intervención (PLANES PARCIALES DE RENOVACIÓN - ÁREAS DE RENOVACIÓN POR REACTIVACIÓN)
11	Vía intermediaria - Carrera 121 Engativá (calle 63 - calle 70 c) a consolidar
12	Vía Principal - Ampliación Carrera 116 (Calle 13 - calle 24)
13	Vía local - consolidación Carrera 97 (calle 13 - calle 24)
14	Cicloruta Calle 26 (Aeropuerto-Cra. 103)
15	Vía Local - consolidación Carrera 120 (calle 13 - calle 22)
16	Vía secundaria - consolidación Carrera 111c y 110
17	Vía local - consolidación Carrera 103 (calle 13 - calle 24)

Se adoptan las siguientes tipologías de proyectos, referidas a su ámbito, escala y características

- **Proyectos estratégicos de escala urbana y regional:**

Los proyectos estratégicos son de escala urbana y regional. Permiten el desarrollo del suelo y su armonización con las potencialidades identificadas. Cumplen la función de cambiar la morfología urbana y las dinámicas socioeconómicas de una pieza entera de ciudad.

De acuerdo con lo anterior, los proyectos estratégicos implican grandes transformaciones del territorio y cuentan con agenda pública propia.

- **Proyectos Detonantes:**

Los proyectos detonantes son de escala zonal. Sirven para consolidar el tejido urbano y transformar el territorio y los corredores que las conectan en la escala zonal. Aunque estos proyectos pueden responder a necesidades específicas deben estructurarse desde un enfoque multidimensional que abarque diferentes ámbitos y estrategias, e impacte sobre múltiples objetivos.

De acuerdo con esta definición, los proyectos complementarios son propios de la AUI, se aprovechan de proyectos estructurantes y podrían ser financiados en el marco de la AUI.

- **Proyectos base:**

Los proyectos base son proyectos propios que se enmarcan de manera específica en un sector (educación, salud, bienestar social, etc.); por ejemplo, la construcción de un parque de barrio o un jardín infantil

- **Proyectos socioeconómicos**

Los proyectos socioeconómicos son proyectos propios de los sectores que podrían aportar a los objetivos de la AUI. Por ejemplo, los centros comerciales de cielos abiertos, la implantación de industrias creativas y proyectos culturales, entre otros.

Esta clasificación permite, adicionalmente reconocer los proyectos DETONANTES dentro de cada ámbito de actuación, entendiendo como proyectos Detonantes aquellos que al ser ejecutados generan transformaciones en el territorio, y que su envergadura atrae proyectos asociados.

El portafolio de proyectos incluye intervenciones de diversas tipologías: Proyectos de gran envergadura que se están planeando o desarrollando en el área de intervención como: Regiotram de Occidente, Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), Calle 63, tercera pista y expansiones del AIED, Aeropuerto Eldorado II, Ciudad Río y revitalización del Río Bogotá, Río Fucha y Zona Industrial; así mismo, proyectos complementarios, proyectos base y de desarrollo económico, tales como la construcción de vías de la malla vial secundaria, proyectos de alcantarillado sanitario y pluvial que no forman parte de las redes matrices, equipamientos dotacionales, intervenciones integrales del hábitat, desarrollo de proyectos inmobiliarios y centros comerciales de cielos abiertos.

Criterios de viabilidad técnica

Los criterios de viabilidad técnica para el conjunto de proyectos de infraestructura vial y de transporte parten de verificar la correspondencia con la categorización asignada a la malla vial en la reglamentación vigente. Deberán considerarse condiciones de continuidad vial e integración sistémica con la malla vial. Para los proyectos de transporte, se evalúan la demanda de usuarios y su funcionamiento integrado al sistema de movilidad del Distrito o la región.

Para los proyectos de relacionados con la construcción de parques y equipamientos recreo deportivos, se plantea la evaluación desde la etapa de pre viabilidad y vocación, a partir de concepto que emite la Subdirección Técnica de Construcciones del IDRD sobre la pertinencia de la intervención dentro del Sistema Distrital de Parques teniendo en cuenta las restricciones y condiciones de intervención en el marco de las políticas públicas, las normas sobre intervención en espacio público y las condicionantes técnicas de cada caso. En los casos en los que la intervención contempla el mantenimiento o adecuación de parques se plantea la evaluación de viabilidad de intervención y consecución de recursos conforme al numeral 6 Artículo 10 de la Resolución 02 JD de 2005- Acuerdo 4 de 1978. Los proyectos de equipamientos deberán sujetarse a los establecido en los respectivos planes maestros sectoriales.

Para proyectos de legalización y regularización se requiere establecer la procedencia mediante un estudio de viabilidad técnica y social a cargo de SDHT. La verificación de viabilidad incluye concepto de las entidades competentes, en primera instancia concepto del IDIGER sobre amenaza y riesgo por remoción en masa y/o inundación del polígono a legalizar o regularizar teniendo en consideración las condiciones actuales de mitigación de riesgos producto de las obras de adecuación del río Bogotá

Criterios de viabilidad Jurídica

En cuanto a los criterios de viabilidad jurídica, se plantea como punto de partida el marco constitucional, con lo cual la formulación de los proyectos se enmarca dentro de la autonomía territorial consagrada en el artículo 287 de la constitución política en virtud de la cual las entidades territoriales gozarán de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites constitucionales y legales. De manera que, en virtud de este principio, el Distrito Capital ejerce sus competencias correspondientes a administrar sus recursos y planificar su territorio. Asimismo, los proyectos tienen en cuenta la función social y ecológica de la propiedad y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables consagrado en la Constitución Política de 1991.

En desarrollo de lo anterior y teniendo en cuenta el cumplimiento de los principios rectores establecidos en la Ley 1454 del 28 de junio del 2011 “Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones” la concepción de estos proyectos se enmarcan en el ordenamiento territorial como parte de un instrumento de planificación y de gestión de la Ciudad y como un proceso de construcción colectiva del país que se enfoca de manera progresiva gradual y flexible a lograr una adecuada organización del territorio Distrital.

Es así, que los proyectos planteados se encuentran enmarcados en la finalidad del ordenamiento territorial de promover la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de los intereses del Distrito Capital.

Criterios de viabilidad financiera

Con respecto a los criterios de viabilidad financiera de los proyectos, se parte de considerar que las demandas de bienes públicos en el área de influencia son variadas (en cuanto a costo, impacto, tipo de infraestructura, impactos, etc.) y las fuentes de financiación son limitadas. Este aspecto es transversal a toda la ciudad y en este sentido, la necesidad de lograr acuerdos institucionales y financieros que protejan la capacidad de pago de los contribuyentes y envíen los incentivos adecuados al sector privado, es condición necesaria para cualquier modelo financiero asociado a la AUI.

En este escenario, de grandes necesidades y alto costo de los proyectos de infraestructura frente a escasez de recursos, no permite el uso de criterios clásicos de evaluación financiera como las tasas internas de retorno, los valores presentes netos o evaluaciones costos beneficio; por lo tanto, es preciso pensar en mecanismos de priorización de proyectos que permitan la realización de los proyectos más viables, pero además aquellos que permitan detonar efectos multiplicadores sobre el territorio que faciliten el desarrollo de todos los proyectos necesarios dentro del territorio. En esta línea, a continuación, se presentan los criterios financieros e institucionales propuestos para la selección de los proyectos prioritarios que se consideran estratégicos para lograr detonar las dinámicas económicas que le den inicio a la AUI:

- Nivel de maduración del proyecto
- Costo Adquisición predial
- Proyectos que cuenten con recursos de cofinanciación
- Iniciativas de participación privada

4.4.11. Instrumentos de planeamiento

En este apartado se hacen referencia a los instrumentos de planeación de segundo nivel que son relevantes para la realidad de este territorio. Sin embargo, no se debe considerar que estos son los únicos de posible aplicación. Se reconoce que las diferentes características de este territorio son de alta relevancia para la consolidación del Modelo de Ordenamiento Territorial. Por lo tanto, la planeación de escala zonal o intermedia de este territorio podría requerir de estrategias de planificación diversas y por ende de diferentes instrumentos.

De manera general, se considera que los siguientes instrumentos de planeación son especialmente importantes, adicionales a los planes parciales:

1. Planes de Ordenamiento Zonal

La segregación del territorio entre actividades económicas y usos residenciales; la diversidad de actores institucionales, económicos y comunitarios y la relevancia del territorio para la economía distrital, regional y nacional, hace relevante este instrumento para la promoción del desarrollo de esta área.

2. Planes Estratégicos Territoriales

La presencia de actores económicos con altos niveles de inversión permite pensar que áreas específicas de esta zona puedan ser desarrollados a partir de este instrumento.

4.4.12. Instrumentos de financiación

La definición del esquema de financiamiento de la AUI requiere de la articulación de un amplio espectro de instrumentos que permitan atender las complejidades de los objetivos estratégicos y los proyectos asociados. A continuación se desarrolla el acercamiento a un sistema que hace uso de fuentes variadas de financiación el cual se pueden ajustar de acuerdo a las necesidades que se identifiquen en la adopción de la AUI. Se define para el esquema general de financiamiento dos elementos para la gestión de recursos:

1. Comprende la identificación, definición y estructuración de fuentes de financiamiento para la ejecución de programas estructurantes, proyectos estructurantes y detonantes, las cuales dependerán de la naturaleza, temporalidad y alcance de los mismos, considerando el portafolio de instrumentos de financiación permitidos por la ley.
2. Incentivos de norma urbana, delimitación de áreas de interés y esquemas de reparto para estimular el desarrollo del modelo territorial.

Este esquema es consistente con el interés táctico de las AUI, donde se generan reglas claras e incentivos normativos para el desarrollo de una visión territorial a la vez que se promueven programas y proyectos que catalicen la transformación del territorio. Adicionalmente se deberá plantear las rutas de acción que permitan posicionar a la instancia/ente/dependencia gestora, para la gestión oportuna de los recursos requeridos, comprendiendo el marco general de la ciudad para la asignación de recursos según el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de

Desarrollo Distrital, entendiéndose el área de influencia del aeropuerto como un ámbito estratégico para la competitividad, enmarcado en el concepto de urbanismo estratégico.

Identificación de cargas y beneficios asociados al sistema general de reparto

Las fuentes de financiamiento no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas son recursos de presupuesto percibidos por el Distrito Capital por sus funciones y competencias mediante impuestos reglamentados por el Consejo Distrital. Aunque pueden ser destinadas para la financiación de programas y proyectos a los que hace referencia el proyecto POT, para efecto de garantizar disciplina fiscal en la formulación de la AUI deben estas considerarse como complementarias, cumpliendo la función de corregir fallas de mercado en el uso y disposición de tierras y la prestación de bienes y servicios públicos no garantizados mediante un esquema de reparto de cargas y beneficios (incentivos y corrección de externalidades).

El marco general para el financiamiento de los proyectos POT asociados a acciones o actuaciones urbanísticas (FAAU) se guía por principios de compensación y equidad, en el cual los beneficiarios del desarrollo predial son los que deben aportar a la mejora de las estructuras de soporte urbano que viabilizan el modelo de ocupación, en equilibrio con los incentivos que posibilitan el cierre financiero tanto de los proyectos inmobiliarios como de las cargas. Este esquema permite que los propietarios sean quienes perciban el beneficio de la acción pública (como mayor precio del suelo), pero viabilicen los recursos necesarios para su ejecución.

La configuración del esquema de financiamiento debe partir de la definición de las cargas generales asociadas con la AUI Distrito Aeroportuario que permitan liberar los beneficios de la intervención. Por lo tanto, la definición de las cargas generales debe guiarse con el objetivo consolidar el modelo territorial del proyecto POT y los objetivos de la AUI, evitando incluir programas y proyectos que no sirvan de catalizadores y facilitadores de la reconversión de los suelos y el mejoramiento de los índices de calidad de vida de los habitantes del área de intervención.

Dadas las características de suelo ocupado, con rasgos marcados de consolidación, en el ámbito de la AUI, los suelos sujetos a tratamiento de Renovación Urbana se deben considerar como cargas dada su magnitud y complejidad en el tratamiento predial, a diferencia del Plan Zonal Norte donde los suelos de carga general se relacionan principalmente a infraestructura de transporte, servicios públicos y espacio público. Bajo este esquema los propietarios aportarían estos suelos como cargas generales a cambio de beneficios en el sistema de reparto.

En contraposición se debe establecer un instrumento o esquema que solvante los beneficios que deben ser entregados en compensación a las cargas asumidas por los suelos sujetos de renovación. Una aproximación es mediante índices de edificabilidad adicional, sin embargo, dada las restricciones de altura precisamente sobre los suelos sujetos de carga, no es posible aplicar la configuración estándar. Por lo tanto, se requiere de una transferencia de derechos de construcción, edificabilidad y desarrollo, donde los suelos de carga serían emisores de los derechos y las zonas identificadas en el POT como M4 y M5 serían los compradores. Las principales variables que se deben tener en cuenta bajo este esquema son:

1. El equilibrio entre derechos emitidos y demanda potencial
2. El precio fijado debe incentivar el aporte de suelos sujetos de carga y a su vez no pueden ser restrictivos para el cierre financiero de los desarrollos inmobiliarios.
3. El potencial desarrollo de los suelos en tratamiento de renovación urbano y la forma como se incorpora su aprovechamiento en el sistema de reparto
4. Las cargas asociadas a soporte urbano deben ser pensadas en razón de las densidades esperadas, el uso del suelo definido y la temporalidad del modelo de desarrollo.
5. El avance de los proyectos externos que son detonantes de los tratamientos de desarrollo pero que no dependen de la formulación de la AUI (Tren de cercanías, Ciudad Río, ALO, sistema aeroportuario)
6. Las demandas urbanísticas deben perseguir los objetivos de calidad de vida del POT, pero deben estar acordes con la sostenibilidad financiera del modelo (configuración VIS/VIP y no VIS, perfiles viales y reservas, cargas de espacio público)

Se puede concluir que el precio fijado a los derechos debe ser pensado como el costo de oportunidad de permanecer en suelos de renovación urbana, sin aprovechamiento urbanístico adicional. Y por el otro lado el costo de menor demanda de nuevas unidades habitacionales en los sectores de desarrollo.

Mecanismos complementarios fuera del sistema general de reparto.

Teniendo como soporte el esquema general de reparto de cargas y beneficios mediante transferencia de derechos de edificabilidad y aprovechamiento de suelos con potencial de renovación urbana, se deben considerar instrumentos que viabilicen actuaciones que no se lograrían financiar con el reparto general. Estas obras se asocian principalmente a infraestructura de alto costo sin esquemas de aprovechamiento económico como pueden ser intercambiadores modales, recuperación de la estructura ecológica principal y su habilitación como espacio público, recuperación y consolidación de centros históricos fundacionales (este último puede considerar esquemas de aprovechamiento económico de espacio público), equipamientos e infraestructura dotacional, entre otras actuaciones que se pueden categorizar dentro de los proyectos estructurantes y detonantes.

Valorización en el Aeropuerto y Puerta de Teja: El proyecto POT, que retoma los instrumentos del POT (190/04) y adiciona algunos como las APP e Ingresos Tributarios Futuros, permite un uso flexible de herramientas de financiamiento que se guíen bajo los principios de reparto equitativo y estén reglamentados por la legislación nacional y/o distrital. El cobro por valorización, que ha enfrentado dificultades a la hora de ejecutar las obras por falta de diseños o sobre costos, puede ser especialmente pertinente para desarrollar el intercambiador modal del Aeropuerto el Dorado junto a los accesos de la terminal de carga y las calles 100 y 103 (accesos y salidas de la localidad de Fontibón).

En razón de la modificación del Art. 54 de la ley 1430 de 2010 por el Art. 177 de la ley 1607 de 2012

“los bienes de uso público no están gravados con el impuesto predial ni con la contribución de valorización, salvo las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondientes a puertos aéreos y marítimo”. Entiendo que “son sujetos pasivos del impuesto predial los

tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial mediante establecimiento mercantil”

Por lo cual no es relevante quien administra el bien de uso público si quien ejerce el dominio y explota comercialmente es un tercero. De esta forma, el tercero arrendador o tomador se convierte en sujeto pasivo del impuesto predial y sus complementarios-. Este ejercicio de dominio es relevante pues el sujeto pasivo del impuesto de valorización según el estatuto tributario de Bogotá es “*quien tenga el derecho de dominio o sea poseedor de uno o varios inmuebles comprendidos dentro de la zona de influencia, al momento de la asignación del gravamen*”, por lo tanto, los establecimientos mercantiles sujetos de arrendamientos al interior de la concesión serían sujeto pasivo del impuesto por valorización. Recordando que las obras de continuidad de la troncal de Transmilenio por la calle 26 hasta la Terminal 1 del aeropuerto no fueron ejecutadas por discrepancias entre los diseños requeridos por el concesionario (OPAIN) y los costos que implicaban para el proyecto (asumidos por Transmilenio), este mecanismo de financiación lo que permite es alinear ambos interés, pues logra vincular al principal interviniente de la obra mediante una contribución equitativa que garantiza la ejecución de los diseños requeridos por él, mientras se beneficia por una mayor conectividad de las terminales. Este esquema se considera aplicable para los predios comerciales e industriales del área de influencia del aeropuerto, buscando que los predios residenciales no sean gravados para un recaudo con destino a obras de infraestructura dirigida al mejoramiento de la competitividad de la zona.

Igualmente, el Congreso de la República aprobó la contribución nacional por valorización, la cual podrá gravar a todos los bienes inmuebles que se vean afectados de manera positiva por un proyecto de infraestructura nacional. La tarifa, los predios obligados, la forma de cobro y la entidad recaudadora, serán definidas a través de actos administrativos de conformidad con la política del CONPES y aplicando el sistema y método para determinar los costos, beneficios y distribución de la contribución. Este esquema sería equiparable a la valorización distrital y se podría designar al IDU como entidad gestora.

Captura de carbono en humedales: Otro de los mecanismos, no contemplados de forma específica dentro del POT, pero que puede concretarse con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible son los Bonos de Carbono Azul (*Blue Carbon*). Estos, al igual que los bonos de carbono estándar, buscan titularizar los esfuerzos de captura de carbono asociados a los compromisos internacionales del mecanismo de desarrollo limpio y COP21. Resaltando que este tipo de instrumentos toman mayor relevancia en el caso colombiano gracias al marco instaurado por la Ley 1819 de 2016 (reforma estatuto tributario nacional) y el decreto reglamentario 926 de 2017 (no causación del impuesto al carbono) que establece un gravamen de COP 15,000 por tonelada de CO₂ asociada al consumo de combustibles líquidos y la no causación de este mediante la compensación o neutralización voluntaria de emisiones. Para que un sujeto pasivo pueda hacer efectiva la no causación del impuesto al carbono deberá certificar la cancelación de las emisiones asociadas a su consumo de combustibles mediante la titularización de iniciativas de mitigación de gases efecto invernadero (GEI) propias o de terceros (bonos de carbono). Lo que resulta en un mercado nacional de bonos de carbono que puede servir a los propósitos de la AUI respecto a la restauración y conservación de la estructura ecológica principal, principalmente de los humedales de altiplano andino (Jaboque, Meandro del Say, Capellanía). Estos ecosistemas resultan relevantes en el ciclo de carbón, permitiendo la captura de CO₂ en los lechos húmedos de hasta 5 veces la realizada por los ecosistemas terrestres, esto implica que el Humedal Jaboque puede llegar a capturar lo equivalente a un

bosque de 500 hectáreas. Aunque no se esperan grandes flujos de capital por este instrumento, si puede desbloquear recursos de créditos por fuera de balance que permitan desarrollar un programa de rehabilitación de humedales.

Cobro por Plusvalía en las zonas de tratamiento urbanístico con cambio de uso: Las obras que no sean sujetas de carga general en el sistema de reparto como pueden ser alguno equipamientos y dotacionales que son de difícil estructuración bajo el recaudo por valorización, o que puedan complementar las cargas locales como vías zonales y barriales se pueden estructurar con los recursos provenientes de las plusvalías por cambio de uso en los tratamientos de renovación urbana y desarrollo (naranja en la imagen 3.). Estos recursos pueden ser de fácil acceso luego que se realice la valoración catastral de los predios sujetos de nuevos tratamientos, requerida especialmente para el desarrollo del sistema de reparto de cargas y beneficios, por lo cual una de las principales limitantes en este instrumento, la cuantificación del impuesto, se puede subsanar en el transcurso de la implementación.

Otros instrumentos potenciales: *“Un Distrito de mejora de negocio o Business Improvement District (BID) es una asociación entre entidades públicas y privadas en la cual los negocios de un área definida pagan una fianza o incremento en sus impuestos a cambio de mejoras pactadas en la zona”* Este mecanismo, aunque no se encuentra reglamentado en su totalidad puede ser equiparado con los Planes Estratégicos Territoriales (PET) del proyecto POT en una forma abreviada, pues son resultado de una iniciativa privada e impone un sistema de reparto de cargas y beneficios para financiar actuaciones de mejora en los soportes urbanos de la zona siguiendo un plan de inversión acordado entre el interesado y la SDP.

Los ITF enunciados en el proyecto POT como *“recursos provenientes del mayor valor que se recaude de los ingresos tributarios generados por la ejecución de proyectos estratégicos, de conformidad con la normatividad que regule la materia”* pueden ser un buen mecanismo que implementar cuando se haya surtido una primera etapa de desarrollo. Este mecanismo requiere de una mayor sofisticación en la estructuración de un modelo de recaudo que garantice el cierre financiero de las obras, por lo cual es necesario tener un histórico de información predial luego de una intervención urbanística que permita predecir con mayor exactitud las variables relevantes para la titularización de los impuestos, de lo contrario, el interés de los inversionistas puede ser bajo por la mayor incertidumbre, concluyendo en costos hundidos de estructuración o financiación no recuperables. Un paso importante para desbloquear recursos es dar confianza sobre la ejecución del proyecto, garantizando estabilidad jurídica y recursos estratégicos distritales dirigidos a detonar el desarrollo del modelo, por lo cual a medida que el proyecto madure podrá acceder a fuentes de financiamiento más amplias y de menor costo.

El esquema de financiamiento para la AUI se debe componer de:

- I. Un Sistema general de reparto de cargas y beneficios basado en:
 1. Mayores índices de edificabilidad en los bordes del polígono de intervención y los centros fundacionales. Explicado por mayores soportes urbanísticos y menores restricciones en altura.
 2. Aprovechamiento de suelos con tratamiento de renovación urbana, emisores de derechos de edificabilidad
 3. Proyectos estructurantes como cargas generales.

- II. Financiación de Proyectos Detonantes

4. Proyecto de movilidad intermodal con recursos de Valorización (distrital o nacional)
5. Restauración del sistema de humedales de la AUI con instrumentos financieros basados en captura de carbono.
6. Cobro de plusvalías en las áreas con tratamiento urbanístico con cambio de uso para equipamientos e infraestructura dotacional que busque reducir los déficits del AUI

III. Esquemas complementarios

7. Planes Estratégicos Territoriales (PET) como instrumento de consolidación de zonas comerciales e industriales
8. La estructuración de ITF en una etapa siguiente del proyecto que permita despertar el interés de inversionistas.

Consideraciones del esquema de financiamiento.

El cálculo de valor del suelo por metodología residual asume que un proyecto solo es viable si remunera todos los costos y rentabilidades a cierto nivel de precio, por lo cual se debe garantizar que bajo este esquema los propietarios reciban un intercambio justo.

La demanda de vivienda no VIS es menor para esta localidad que en Plan Zonal Norte, considerando que este tipo de desarrollos es lo que viabiliza el POZ (se debe tener como referencia la configuración de los nuevos desarrollos en sabana occidente).

Los suelos sujetos de carga se encuentran principalmente asociados a las áreas tratamiento urbanístico de renovación, lo cual se configura en una oportunidad para liberar mejores precios para los propietarios actuales (el m2 comercial o industrial es mayor)

Lograr una zona franca puede mejorar los rendimientos de las unidades prediales, pues los descuentos tributarios pueden trasladarse en alguna medida al precio del suelo.

Se pueden considerar otras fuentes como incentivos tributarios, cooperación internacional y banca multilateral, regalías, gestión de recursos provenientes de sector privado a través de programa de responsabilidad social empresarial, marketing social corporativo, etcétera

Se debe evaluar la viabilidad de emitir un Plan de Mitigación de Impactos para el Aeropuerto el Dorado o su futura tercera pista (si existen obras en los límites distritales) definiendo obligaciones a cargo del titular de la licencia para mitigar o subsanar las externalidades de su operación sobre los bordes de pista.

Incluir en el Plan Maestro del sistema Aeroportuario de la región Bogotá (actualmente en contratación por la Aeronáutica Civil) los lineamientos y estrategias formuladas en la AUI. De igual forma es necesario concertar el instrumento que se adopte con la Aerocivil para lograr una correcta armonización del plan.

4.4.13. Instrumentos de gestión

El esquema de gestión propuesto debe atender adicionalmente dos componentes de gestión financiera. El primero comprende la gestión de recursos para la ejecución de los proyectos priorizados para lo cual se cuenta con una identificación previa de fuentes de financiación. En el marco de esta actividad se debe construir un esquema de identificación y cuantificación de cargas y beneficios asociadas a la ejecución del proyecto, adicionalmente se deberá plantear las rutas de acción que permitan posicionar a la instancia/ente/dependencia gestora, para la gestión oportuna de los recursos requeridos, comprendiendo el marco general de la ciudad para la asignación de recursos según el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital.

Se deberán evaluar además las estrategias de gestión de recursos para la financiación de los proyectos según su nivel de atracción de rentabilidad, teniendo esto como un factor determinante para buscar financiación externa de los proyectos. De manera preliminar se plantea considerar para los proyectos menos rentables, además de la inversión pública, otras fuentes de financiación como incentivos tributarios, cooperación internacional y banca multilateral, regalías, gestión de recursos provenientes de sector privado a través de programas responsabilidad social empresarial, marketing social corporativo, etcétera. Por otro lado, para los proyectos de mayor rentabilidad, se sugiere preliminarmente considerar las alianzas público – privadas, la inversión privada, las plusvalías urbanas, el reparto equitativo de cargas y beneficios y el traslado de VIP, entre otros.

El segundo componente comprende la sostenibilidad financiera inherente al esquema mismo de gestión. Esto considera el presupuesto de funcionamiento del esquema propuesto durante la vigencia de la ejecución del proyecto y las fuentes de financiación, acordes con la realidad presupuestal del distrito capital con lo que se puede garantizar una disponibilidad real de recursos en el corto plazo.

Para facilitar lo anterior, la formulación del esquema de gestión de la operación debería atender a la necesidad de establecer una instancia líder responsable del desarrollo de actuaciones urbanísticas, así como de los programas y proyectos de cualquier otra índole que sean priorizados en el marco de la ejecución de la intervención integral en área de influencia del aeropuerto. Este ente gestor será encargado igualmente de definir los mecanismos de monitoreo, evaluación y seguimiento, de manera oportuna, en la ejecución de los mismos.

Este esquema de gestión debe coordinar y promover la vinculación de los diferentes actores en la concreción de los objetivos de ordenamiento territorial propuesto para las áreas objeto de intervención. Asimismo, deberá señalar el marco jurídico que permite posicionar y dar cabida a la identificación o creación eventual de una instancia/entidad/dependencia responsable, dentro del marco organizacional del Distrito Capital. Para este punto en particular se deberá responder a cuál es el punto óptimo de vinculación de la instancia de gestión frente a la estructura administrativa del Distrito Capital.

A partir de la definición legal de los instrumentos de gestión y financiación más apropiados para la ejecución de los proyectos priorizados, en el marco del ordenamiento territorial del área de influencia del aeropuerto, se debe establecer la conexión entre los programas y proyectos definidos y el esquema de gestión diseñado para garantizar su ejecución. Estos deben tener una

evaluación preliminar en función de la naturaleza y posibilidad de implementación real para cada proyecto, y que debe contemplar formas alternativas a las tradicionales que sean jurídicamente viables.

4.5. Zona Industrial – Distrito de Innovación

4.5.1. Descripción

El Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Decreto 190 de 2004 estableció la estructura socio-económica y espacial constituida por el centro y la red de centralidades, entre las que se encuentra la Centralidad de Integración Internacional y Nacional Salitre – Zona Industrial cuyas directrices son: promover el desarrollo del Corredor Férreo y constituir el Anillo de Innovación.

Asociada a esta centralidad, se planteó la denominada Operación Estratégica Anillo de Innovación, la cual planteaba una actuación urbana integral a ejecutar en una zona amplia de la ciudad, localizada sobre el eje de la vía férrea, entre la Calle 13 y la Calle 26, sobre áreas industriales tradicionales de la ciudad que poseen una ubicación estratégica, tratando de responder desde el ordenamiento del territorio a procesos de deterioro de estas zonas industriales tradicionales y buscando consolidar allí un ecosistema de innovación basado en el desarrollo de la ciencia, la tecnología y el conocimiento.

En esta área es factible llevar a cabo intervenciones integrales, a través de un planteamiento normativo, programas y proyectos de inversión pública, en territorios que pueden ser detonantes e impulsores de cambios en la dinámica urbana, tales como el área denominada “Distrito de Innovación”, el nodo de Corferias y el área de Puente Aranda. Estas zonas se encuentran convenientemente articuladas a otras áreas de gran importancia estratégica para la ciudad, como son el Centro Histórico y el Aeropuerto Eldorado, lo que les brinda un gran potencial de desarrollo, una vez se superen algunas deficiencias en la oferta de infraestructura pública existente.

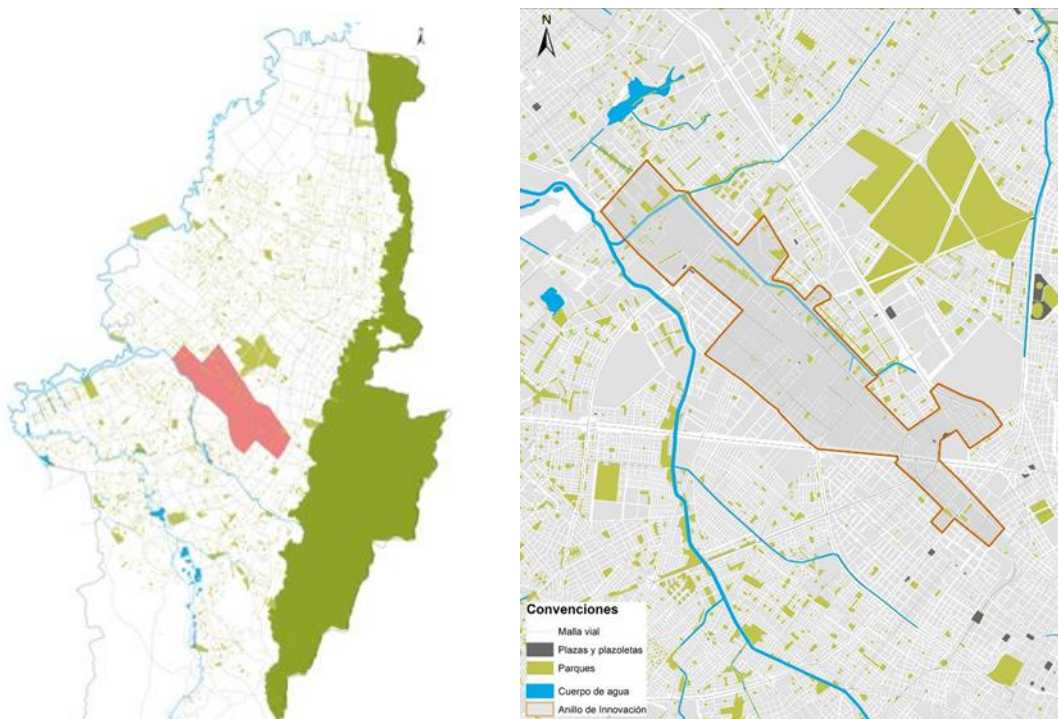
En este sentido, el Proyecto Estratégico planteado desde la propuesta de revisión del POT corresponde a la transformación de estas áreas industriales tradicionales de la ciudad, aprovechando sus ventajas comparativas y generando un territorio propicio para la localización de nuevas actividades económicas que generen mayor valor agregado, como aquellas relacionadas con el comercio, servicios empresariales, la innovación y la tecnología y la vivienda. Para tal fin, la adecuación de la norma urbanística, abriendo la posibilidad a la localización de otros usos, iría acompañada de la implementación de programas y proyectos de inversión pública relacionados con el mejoramiento vial, de espacio público, de servicios públicos (en especial TIC) y de oferta dotacional (Ver Documento Técnico de Soporte No. 10 - Tratamientos).

4.5.2. Delimitación

El proyecto se estructura a partir del eje de la vía férrea, en zonas localizadas entre la Calle 26 y la Calle 13. Estas zonas corresponden en buena parte a áreas industriales tradicionales de la ciudad en las cuales, en los últimos años han aparecido otros usos relacionados con comercio

(sectores de “La Flecha” y Avenida de Las Américas) y servicios empresariales (sector de Ciudad Salitre) y cerca de las cuales se localizan vacíos urbanos que han iniciado a ser utilizados por proyectos residenciales de media y alta densidad.

Imagen 46 Localización General Zonal Industrial – Distrito de Innovación



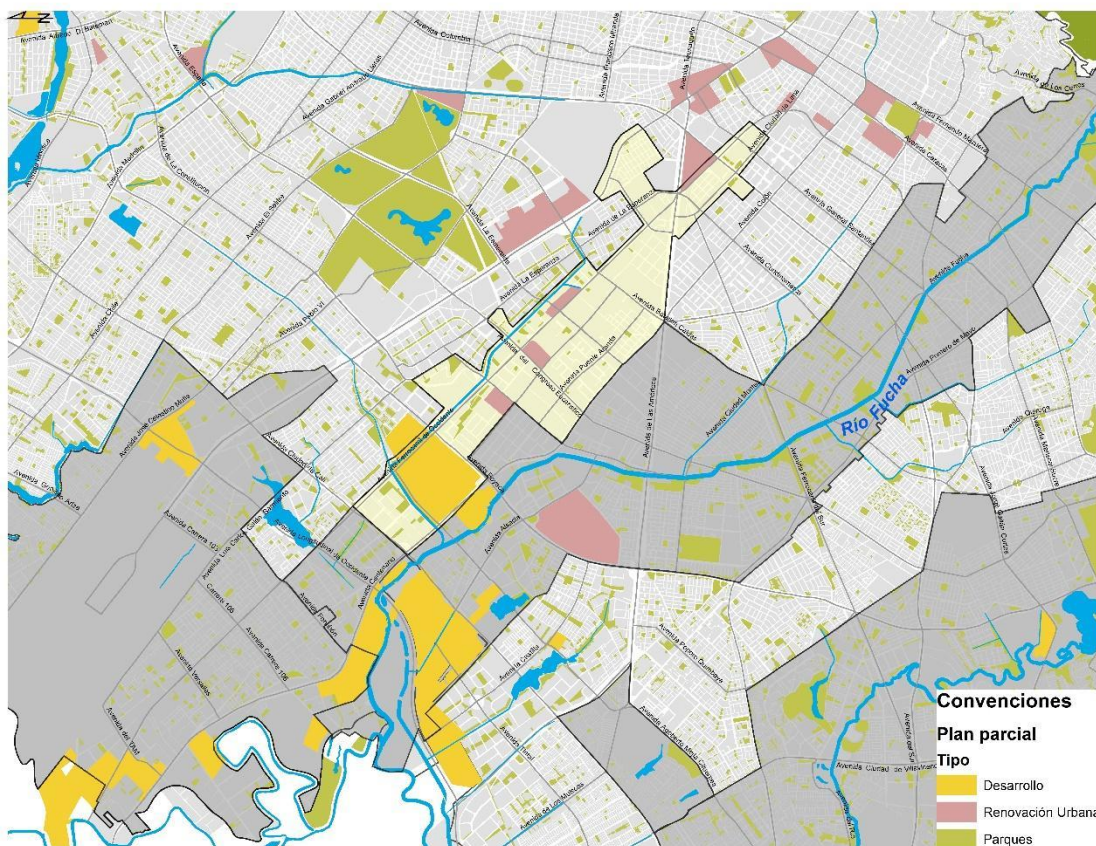
Fuente: SDP, DOE. 2019

Esta área cuenta con una localización estratégica, debido a su cercanía con los principales centros de empleo de la ciudad y al acceso a vías principales de la ciudad (Av. Las Américas, Avenida NQS y Avenida Colón). Así, tiene el potencial para convertirse en una actuación urbana integral con proyectos detonantes por contar con características como las siguientes:

- Localización estratégica dentro de un área central de la ciudad que cuenta con vías de la malla vial arterial, que además está alimentado por líneas actuales y futuras de transporte público integrado (Américas, NQS, Calle 13 y RegioTram de Occidente).
- La perspectiva de un proyecto como el Regiotram y la consiguiente conexión con el proyecto del Aeropuerto El Dorado II, localizado entre Facatativá y Madrid, abre nuevas perspectivas de desarrollo de áreas localizadas sobre el corredor férreo, para usos residenciales de media y alta densidad aplicando principios de Desarrollo Orientado por el Transporte (*Transit-Oriented Development*) y para usos comerciales complementarios.
- La conexión férrea con las áreas aeroportuarias brinda mejores condiciones para la localización de nuevas actividades industriales de mayor valor agregado (innovación, biopolo, etcétera) sobre los antiguos predios industriales de Puente Aranda que han experimentado salida de actividades económicas.

- d. La localización de áreas de actividad económica industrial, la perspectiva de localización de nuevas actividades industriales de mayor valor agregado y la conexión con los centros de educación superior generan sinergias factibles de aprovechar.
- e. La transformación de antiguas áreas industriales en nueva oferta comercial de media y gran escala puede ser complementada con una normativa urbanística y una oferta de servicios que potencie la reactivación de sectores menos dinámicos.
- f. La presencia de equipamientos especializados como Corferias, genera dinámicas de comercio y servicios sobre áreas residenciales.
- g. La presencia de infraestructuras como el complejo petroquímico, con una localización estratégica en la ciudad, plantea potencial para la transformación de uso de estos predios.
- h. Proximidad a áreas residenciales de media y alta densidad (v.g. Ciudad Salitre, Hayuelos) y a áreas residenciales con potencial de desarrollo urbanístico (v.g. Modelia, Fontibón).
- i. Proximidad a proyectos urbanos estratégicos como el Proyecto de intervención integral para el área de influencia del Aeropuerto Eldorado y la Pieza Centro.
- j. Potencial para la favorable gestión de suelos, con áreas de manzanas y de lotes relativamente grandes y con volúmenes de propietarios por manzana bajos.
- k. Por ser un sector de la ciudad predominantemente comercial, industrial y dotacional, las dinámicas de desplazamiento de la población (alta población flotante) han incentivado la transformación de sectores que deben cualificar la oferta de espacio público, la regulación del comercio

Imagen 47 Planes Parciales en el ámbito



Fuente, SDP, 2019

Sectores

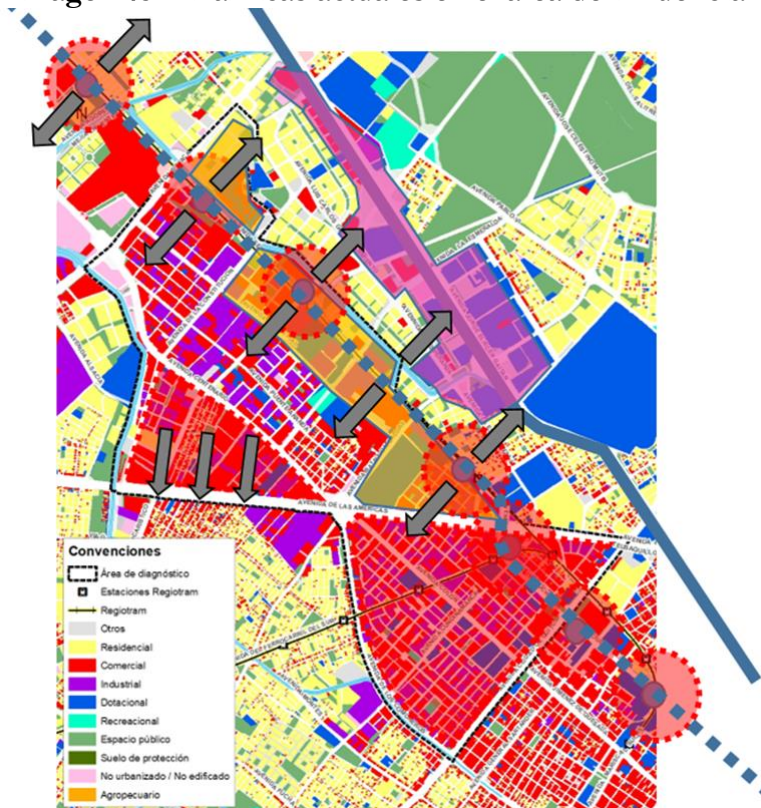
Al interior del ámbito de actuación de la operación es posible identificar tres grandes sectores determinados por sus dinámicas socioeconómicas y delimitados claramente por los corredores viales arteriales. El primero es la concentración de vivienda y nichos empresariales al costado norte de la línea de ferrocarril de occidente y que incluye los sectores de Ciudad Salitre, El Recuerdo y Corferias; el segundo es la concentración de industria y actividades asociadas a logística de transporte en la zona industrial y de Montevideo; y, por último, el tercer sector correspondiente a la UPZ La Sabana en la localidad de Mártires con la concentración de actividades de comercio mayorista y automotrices.

Área de Influencia

El área de influencia de la Zona Industrial – Distrito de Innovación está determinada por el impacto y los actores asociados a las actividades económicas y funcionales que se desarrollan al interior de la misma, desde una escala local hasta la regional inclusive; en este sentido, el área de influencia se establece, no en términos de distancia, sino en términos de las actividades, nodos y dinámicas que rodean al ámbito establecido.

Al oriente, el área de influencia se establece con el Plan Zonal Centro Histórico con la concentración de Universidades y actividades administrativas y turísticas. Al sur, sus límites se establecen con la Estrategia Integral de Río Fucha que toma al Río elemento natural articulador y que atraviesa la ciudad en sentido Oriente – Occidente. Al Occidente, el área de influencia está delimitado con la AUI Área de Influencia Aeropuerto.

Imagen 48 Dinámicas actuales en el área de influencia



Fuente: SDP-DOE, 2018

4.5.3. Antecedentes

El área del proyecto estratégico de cualificación Zona Industrial - Distrito de Innovación ha sido objeto de diferentes estudios técnicos, la mayoría de ellos llevados a cabo con el propósito de formular el Plan Zonal, como respuesta del componente urbanístico de la Operación Estratégica Anillo de Innovación, priorizada en el Decreto 190 de 2004:

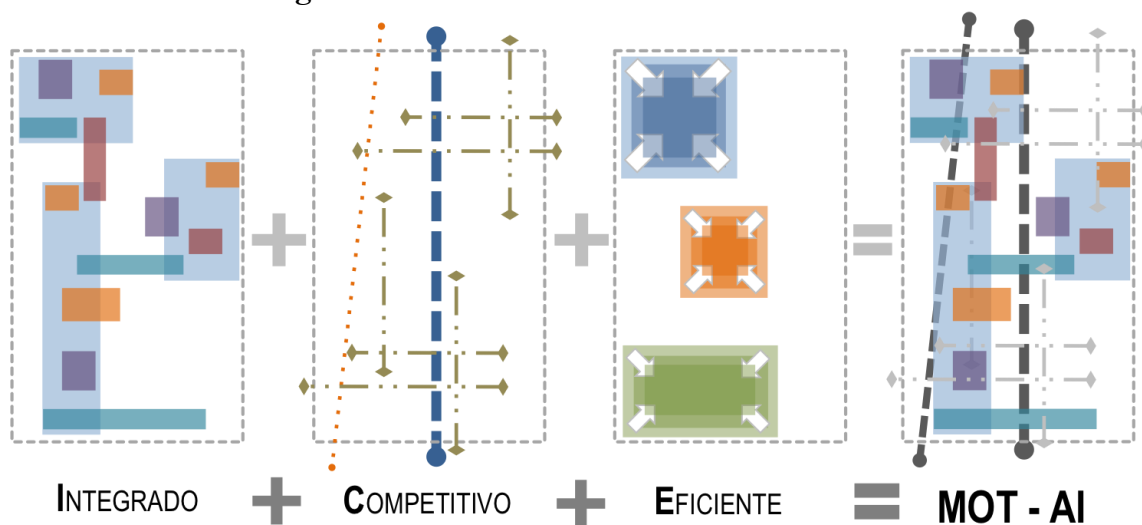
- Documento del Estado Actual Institucional de la Operación Estratégica Anillo de Innovación, 2013-2014: definición del marco jurídico y normativo, antecedentes o estudios técnicos previos, identificación de la percepción institucional, identificación de acciones públicas y privadas, iniciativas de la administración distrital, inversiones precedentes y previstas, perfil del proyecto.
- Estudio sobre la conceptualización del Anillo, DAPD, 2001: análisis del Anillo de Innovación como instrumento para promover la competitividad en la ciudad, en el marco de las nuevas condiciones de apertura de la economía colombiana y del rol urbano y regional que el POT le asignó a la Operación Estratégica Anillo de Innovación a fines de los 1990, en particular, en su función de pieza urbana de articulación entre el centro tradicional de la ciudad y el Aeropuerto Internacional El Dorado.

- Consultoría para la Formulación del Plan Zonal de Puente Aranda y Zona Industrial 2005 – Contrato 238 de 2005: preparación y elaboración de los documentos requeridos según directrices del POT (art. 143) para la formulación del Plan Zonal de Puente Aranda, la estrategia de gestión para la puesta en marcha del Plan Zonal y su armonización con el manejo de los usos industriales.
- Estudio de Prefactibilidad de Innobo, 2010: estudio de pre-factibilidad del distrito empresarial de ferias, eventos y convenciones de Bogotá, localizado en el ámbito de la Operación Estratégica Anillo de Innovación y culminado en el 2010.
- Estudio de la U. Nacional – IEU para la Formulación de las directrices de la OEAI, 2008.
- Estudio del componente económico y proyecto de Documento Técnico de Soporte para la OEAI elaborado por la DOE-SDP, 2011.
- Convenio de Ciencia y tecnología para el Inventario Dinámico del Anillo de Innovación, contratado por la SDDE con la Universidad de Los Andes – CIDER, 2013
- Estudio para la formulación de la OEAI, Contrato Interadministrativo SDDE, SDP y U. Nacional de Colombia, 2014-2015.

4.5.4. Modelo de Ordenamiento Territorial

Se busca a partir de la Actuación Urbana Integral hacer de este sector el catalizador de la innovación y la tecnología de la ciudad en función de la integración, la competitividad y la eficiencia. **Integrado**, hacia la mezcla de usos y actividades de forma sostenible y articulado regionalmente; **Competitivo**, hacia la actualización y modernización de la infraestructura y servicios públicos en función de la competitividad regional y las áreas de desarrollo naranja; y **eficiente**, hacia la concentración de servicios de innovación y tecnología soportados en infraestructuras de movilidad y transporte sostenibles y eficientes.

Imagen 49 AUI Zona Industrial – Ciudad innovadora



Fuente: SDP, 2019

4.5.5. Objetivos

4.5.5.1. Objetivo General

Consolidar un conjunto de estrategias socioeconómicas y espaciales para el desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación, y su incidencia en el fortalecimiento y la competitividad de la ciudad, en la provisión de condiciones para garantizar el mejoramiento de la calidad de vida urbana, la integración socio-espacial y la sostenibilidad ambiental.

4.5.5.2. Objetivos específicos

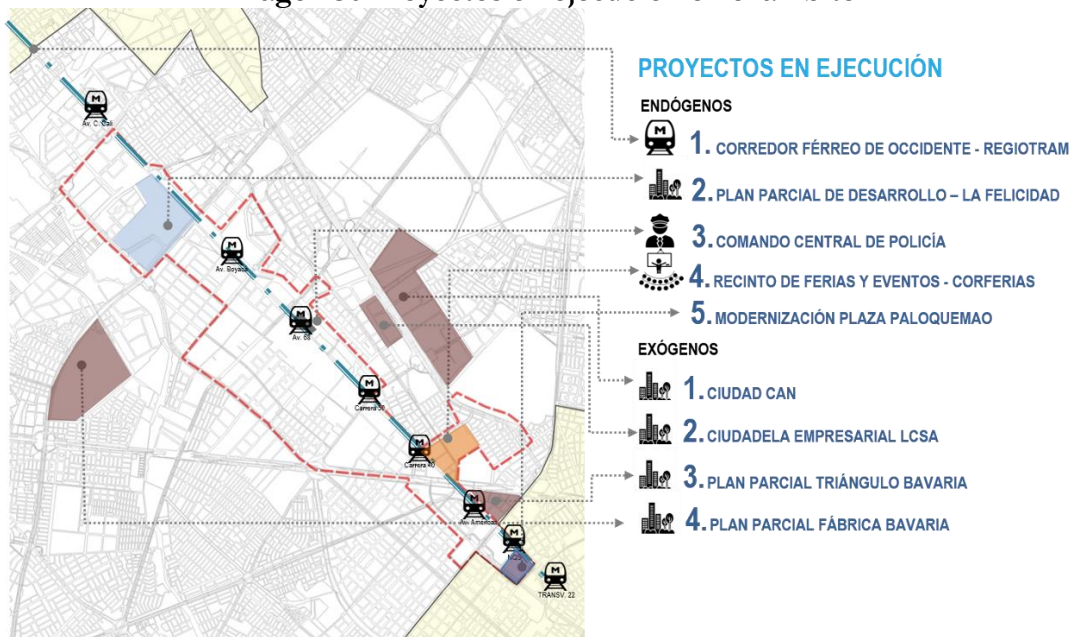
1. Consolidar el territorio como pieza central de la ciudad donde se favorezca la integración urbana y regional mediante la mezcla de usos y el disfrute del espacio público y equipamientos enfocados hacia el CT+i, emprendimiento y la economía naranja.
2. Generar las condiciones necesarias para la localización de empresas e industrias de alta tecnología, creativas y culturales, que promuevan la economía naranja basada en CT+i.
3. Promover buenas prácticas ambientales, eficientes e innovadoras que sean compatibles con la sostenibilidad del territorio y a través de la participación incidente y consciente de la ciudadanía y sus organizaciones.
4. Proveer un hábitat continuo con los elementos ambientales para contribuir a la recuperación, sostenibilidad ambiental y aumento del espacio público en el territorio.
5. Mantener como eje central los ciudadanos y sus dinámicas de relacionamiento con el entorno, promoviendo acciones de integración y disposición hacia la ciencia, la tecnología y la innovación, para la transformación del territorio.
6. Diseñar e implementar estrategias hacia la recualificación urbanística de las áreas con usos de uso industrial y de alto impacto y la mitigación eficiente del riesgo por actividades de alto riesgo tecnológico

4.5.6. Lineamientos para el desarrollo del proyecto

Las líneas estratégicas buscan agrupar y orientar las intervenciones en los proyectos estratégicos de teniendo en cuenta los siguientes criterios generales.

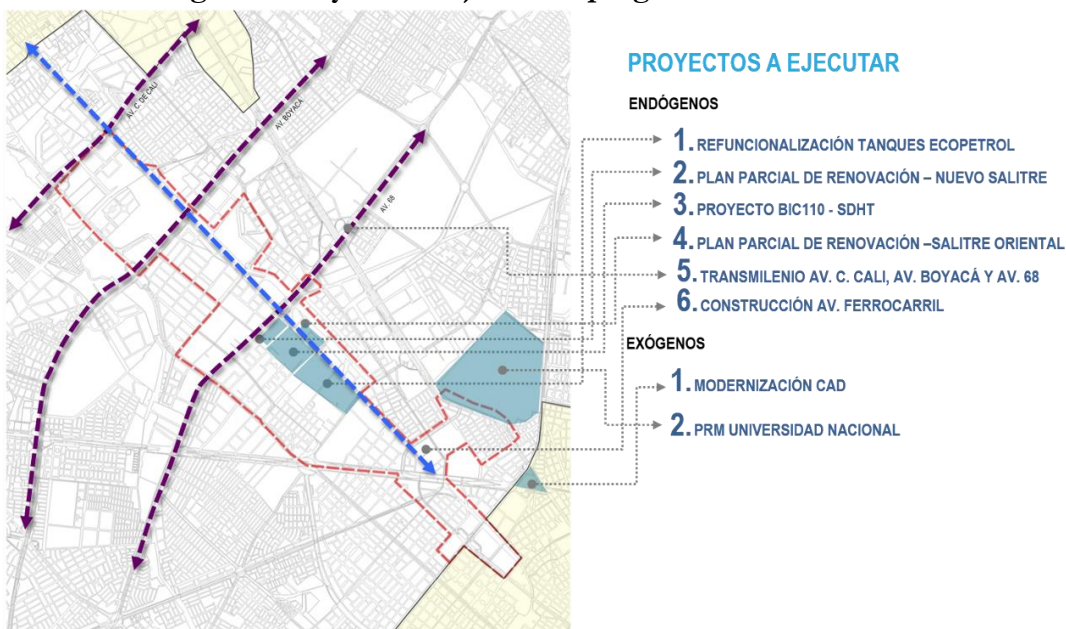
- Integrar en todas las acciones planteadas al interior del ámbito de la OEAI, los enfoques de género, poblacional - diferencial, territorial y ambiental, teniendo en cuenta el crecimiento y proyección poblacional, en la búsqueda de acciones que garanticen accesibilidad.
- Las acciones planteadas deberán causar el menor impacto en las condiciones ambientales del ámbito de la OEAI, con el fin de no alterar la salud de sus habitantes.
- Las intervenciones planteadas en el ámbito de la OEAI deberán garantizar la seguridad de sus habitantes, por lo cual se deberán integrar buenas prácticas en innovación e integración social.

Imagen 50 Proyectos en ejecución en el ámbito



Fuente: SDP – DOE, 2019

Imagen 51 Proyectos a ejecutar o programados en el ámbito



Fuente: SDP-DOE, 2019

A partir de las siguientes líneas estratégicas los ámbitos propuestos, en el siguiente capítulo, establecen los programas y proyectos a corto, mediano y largo plazo.

1. Integración urbana y regional

Se busca generar una plataforma de competitividad localizada en el centro geográfico del área urbana de Bogotá, y en la perspectiva regional, la pieza fundamental para la integración del centro

tradicional con la zona centro occidente de la ciudad y el Aeropuerto Internacional Eldorado con el fin de integrar y articular los tejidos urbanos del norte y sur actualmente separados por la franja del Corredor Férreo de Occidente y las zonas industriales tradicionales de la ciudad. De igual manera, aprovechar la localización y articular la zona industrial y distrito de innovación con las áreas centrales de la ciudad con la Subregión Sabana (Occidente), nuevo eje de desarrollo industrial y urbano donde ya se localizan grandes asentamientos humanos y se contemplan proyectos estratégicos de importancia internacional, nacional y regional como el Aeropuerto Eldorado II y el Regiotram de Occidente que conectará a Bogotá con los municipios de Funza, Mosquera, Madrid, Facatativá y los aeropuertos Eldorado y Eldorado II.

2. Territorio inteligente y productividad

Está orientada a la consolidación del anillo de innovación como un territorio favorable para el emplazamiento y desarrollo de actividades productivas que incorporen la ciencia, tecnología e Innovación, mediante la modernización del aparato actual productivo en beneficio de la productividad y competitividad de las empresas que actualmente se encuentran en el ámbito; así como la implementación de sectores inteligentes y de innovación en infraestructura, servicios y producción limpia. Esto mediante condiciones urbanas, espaciales y normativas determinadas principalmente por la formulación de proyectos urbanísticos que permitan incrementar la productividad y la generación de procesos, productos y servicios con perspectiva de desarrollo sostenible y que incorporen los conceptos de eficiencia energética, energías renovables, uso racional de recursos hídricos, disminución de residuos y emisiones, reutilización y reciclaje, etc.

3. Competitividad y ocupación sostenible del territorio

Está orientada a la consolidación de la AUI como un espacio de interacción equilibrado y sostenible entre la actividad productiva, comercial y residencial. Para ello, se promocionarán los usos mixtos del suelo, lo cual tiene como propósito generar un espacio físico compacto que aproveche la infraestructura física existente, permita el desarrollo de actividades comerciales e incentive el desarrollo de nuevos proyectos de vivienda cercana a los puestos de trabajo, a la vez que preserve las actuales áreas residenciales, pero sin vulnerar el bienestar de los habitantes. Lo anterior se enmarca en el reconocimiento de que la competitividad de la zona y los impactos en el desarrollo y crecimiento económico se encuentran condicionados por la conectividad, accesibilidad, movilidad e integralidad.

4. Innovación social y equilibrio territorial

Plantea acciones para la configuración de la AUI como un proyecto integral estratégico que promueve la equidad y la inclusión social, que consolida el fortalecimiento de las zonas predominantemente residenciales como muestra de una ciudad moderna, sostenible, accesible, referente de bienestar y calidad de vida, caracterizada por brindar respuestas innovadoras a las necesidades sociales de la población, tanto residente como flotante, y, a nuevas posibilidades para su desarrollo integral, manteniendo como eje central la población y sus dinámicas de relacionamiento con elementos urbanísticos que caracterizan esta área.

5. Línea estratégica de recuperación ambiental, sostenibilidad y mitigación de riesgos tecnológicos

Plantea acciones para la recuperación y restauración de las condiciones ambientales del ámbito y área de influencia de la OEAI, integrando la EEP con el espacio público existente y a desarrollar, a través de la creación de alamedas y franjas de conectividad ecológica y, la

implementación de lineamientos relacionados con sostenibilidad ambiental, ecourbanismo, manejo y aprovechamiento de residuos sólidos y, uso y racionalización de recursos naturales.

Se busca, a su vez, a través de la normativa Nacional y Distrital, establecer cuáles son sus vulnerabilidades y amenazas que generan amenaza tecnológica y riesgo público, mediante la elaboración en el 2020 de un inventario preliminar de sustancias químicas de uso industrial priorizadas para su seguimiento a través de la puesta en marcha de los programas de gestión de sustancias químicas de uso industrial (PGSQUI) y de programas prevención de accidente mayor (PPAM) en articulación con los entes territoriales competentes. Lo anterior, como parte del reconocimiento de que la competitividad de la zona y los impactos en el desarrollo y crecimiento económico, se encuentran condicionados por su conectividad, accesibilidad, movilidad e integralidad.

4.5.7. Nodos y Ámbitos Estratégicos de Intervención Zonal

Con el fin de concretar el modelo de ocupación, los objetivos planteados por la AUI y a su vez articular las 4 políticas del Plan de Ordenamiento Territorial, se identifican 4 ámbitos estratégicos prioritarios que tendrán efectos catalizadores en el territorio en el corto y mediano plazo.

Como proyecto territorial estratégico de cualificación, la AUI identifica áreas de oportunidad en ciertos sectores que presentan situaciones deficitarias, y al mismo tiempo situaciones de oportunidad, como la confluencia de elementos de interés y oferta de infraestructura pública que pueden combinar proyectos provenientes de las tipologías estructurantes y detonantes, así como actuaciones de cada una de las estructuras territoriales planteadas. Se identifican preliminarmente los siguientes sectores y ámbitos estratégicos de intervención zonal, sin desconocer otros sectores con similares características dentro del sector, que pueden ser contemplados como ámbitos de estratégicos de intervención zonal.

El propósito es vincular actuaciones, acciones urbanísticas e instrumentos de escala intermedia que consolidarán el territorio bajo los objetivos de la estrategia de ordenamiento y modelo de ocupación de la ciudad, orientando los recursos de manera eficiente en cada una de las administraciones. Para lo anterior, se podrán aplicar programas de urbanismo estratégico de la política de competitividad, de la política de ecoeficiencia y de la política de equidad.

Los ámbitos estratégicos de intervención identificados para la Operación Estratégica Anillo de Innovación son:

- NQS – Plaza de La Hoja
- La Flecha – Distrito de Innovación
- Av. 68 – BIC110
- Terminal Salitre
- Complejo Petroquímico

The map displays the study area in Bogotá, Colombia, with the following features:

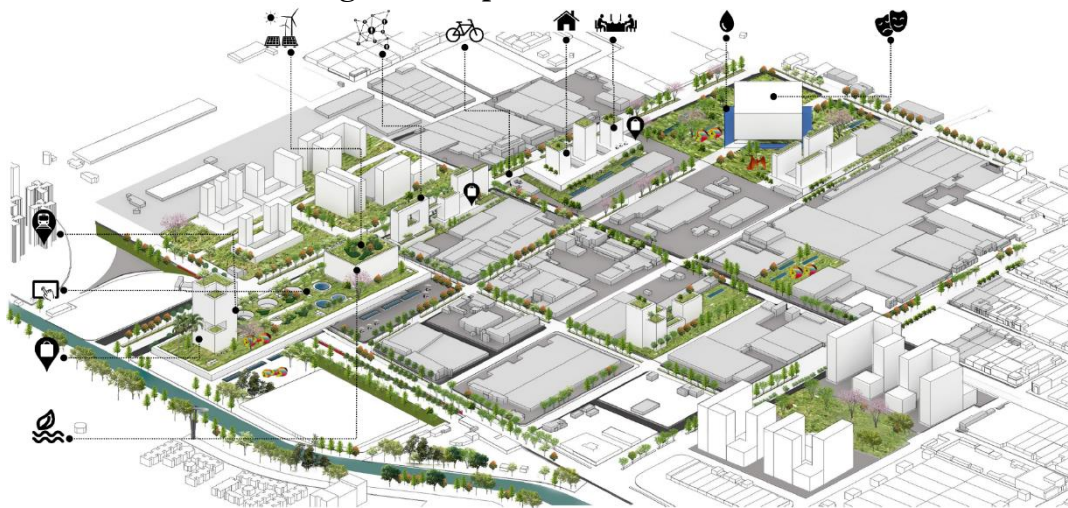
- Legend:**
 - Ámbitos RF
 - Nodo de equipamientos
 - Área de estudio
- Scale:** 0 to 2 km.
- North Arrow:** Located in the top right corner.
- Key Locations and Roads:**
 - Terminal-Salitre:** A red hatched area in the upper left.
 - Poliducto:** A red hatched area in the center.
 - Recinto Ferial:** A red hatched area in the lower right.
 - Equipment Nodes (Purple Circles):** Located near Terminal-Salitre, Poliducto, and Recinto Ferial.
 - Roads:** Av. Boyacá, Av. El Dorado, Av. Ferrocarril, Av. América, Av. Carrera 6a, Av. Calle 13, Av. Ciudad de Cali, Av. Ciudad de Bogotá, Av. 1 de Mayo, Av. NQS, Av. Pedro Trabuaci.
 - Green Spaces:** Large green areas in the upper right and lower left.
 - Water Bodies:** Blue lines representing rivers or streams.

definición de incentivos normativos que permitan promover el desarrollo de proyectos privados que faciliten su transformación urbanística articulando ambos territorios.

3. Av. 68 – Salitre (Bogota Innovation Complex - BIC 110)

Se busca potenciar el área industrial como una centralidad de la ciudad creando un entorno urbanístico propicio, equilibrado y sostenible. A través de un conjunto de estrategias para la gestión del hábitat en sectores industriales se busca generar en el nodo programas y proyectos que funden una nueva relación entre la naturaleza y la industrial teniendo como eje central el espacio público en articulación con la estructura funcional y de servicios y la mezcla de usos equilibrados con la industria cualificada. Se cuenta con proyectos de borde que soportan a estas estrategias como lo son el nodo de equipamientos de la imprenta Nacional y el desarrollo urbanístico de sectores financieros.

Imagen 53 Propuesta General BIC 110



Fuente: Secretaría Distrital del Hábitat, 2019

Tiempos de Ejecución	Responsables
Corto Plazo (4 años - 2024)	- Planeación y seguimiento: SDP - Sistema de Gestión y ejecución: ERU - Financiamiento: Entidades que tengan competencia en su ejecución
Mediano Plazo (8 años - 2028)	
Largo Plazo (12 años - 2031)	

4. Terminal Salitre – RegioTram – Zona Industrial

Teniendo en cuenta que los mayores niveles de vacancia se encuentran principalmente en las UPZ Puente Aranda y Zona Industrial, su localización estratégica y localización de planes parciales, el nodo se constituye como una zona de oportunidad para procesos de renovación urbana con presencia de otras actividades económicas de soporte o complementarias a la industria.

Adicionalmente, en articulación con los desarrollos urbanos que se generarán por las nuevas infraestructuras de movilidad se busca generar condiciones para que el aporte de esta zona a la

economía de la ciudad se maximice, se generen procesos de renovación urbana para la cualificación del territorio, mezcla de usos y se favorezca el fortalecimiento y la consolidación de la aglomeración económica. Este nodo cuenta como soporte los desarrollos urbanísticos para vivienda del plan parcial La Felicidad y toda el área residencial consolidada de Ciudad Salitre y Sauzalito.

5. Complejo Petroquímico – Cárcel Modelo

Se busca el reconocimiento de las dinámicas sociales, económicas y ambientales generadas en el entorno inmediato de los equipamientos e infraestructuras de alto impacto urbanístico como lo son el complejo petroquímico y tanques de combustible de Puente Aranda y el centro carcelario La Modelo, y hacia la dinamización de sus bordes en función de los flujos de personas y transporte que existe en la actualidad. Este nodo se soporta en la infraestructura vial de las Carreras 50 y Av. Carrera 60 y el sistema Transmilenio de la Calle 13.

Nodos de equipamientos y espacio público

Son aquellas actuaciones urbanas en áreas deficitarias y/o procesos complementarios de desarrollo urbanístico que requieren generar intervenciones integrales que se asocian a equipamientos o instalaciones para prestar servicios sociales y de espacio público en el marco de las tres (3) estructuras de la estrategia de ordenamiento, los cuales se pueden desarrollar mediante programas estratégicos y como catalizadores.

- Recinto Ferial
- Imprenta Nacional – SDE – EEB

1. Recinto Ferial

Se busca consolidar y potenciar el desarrollo del recinto ferial como equipamiento de servicios empresariales y turísticos de escala metropolitana, el entorno del Ágora Bogotá y la sede de la Empresa de Acueducto con la futura plaza del Agua como un área estratégica para posicionar a la ciudad a nivel internacional en el marco de la operación. Esto, complementado con proyectos y nodos de borde existentes como lo es el Conjunto residencial Centro Antonio Nariño catalogado como bien de interés cultural y la modernización del campus de la Universidad Nacional y la estación de RegioTram Carrera 49.

2. Imprenta Nacional

Este nodo busca articular los servicios sociales, de innovación y tecnología ofrecidos por la infraestructura y equipamientos de la Secretaría Distrital de Educación, Canal Capital, Transmilenio, así como el complejo de la Imprenta Nacional y los lotes de oportunidad de la Empresa de Energía de Bogotá; estos soportados en la infraestructura de Transporte de RegioTram, y Transmilenio de la Av. 68 y la Av. El Dorado.

4.5.8. Instrumentos de Planeamiento

El ordenamiento territorial de escala intermedia en la antigua área industrial de la ciudad y su zona de influencia debe abordar las problemáticas y potenciales establecidas anteriormente. Para tal fin, se ha planteado utilizar el instrumento Plan Zonal, el cual podría identificar y abordar diferentes áreas de reconversión de las antiguas actividades industriales y de desarrollo urbano complementario. En este sentido, el Plan Zonal debería identificar los tipos de intervención pública que se requiere a corto, mediano y largo plazo en los diferentes tipos de territorio identificados. A la par, debería establecer directrices para la definición de la norma urbanística

detallada en las Unidades de Planeamiento Zonal UPZ e identificar los programas y proyectos de inversión pública que deban desarrollarse de forma articulada en el territorio.

Por esta razón, es claro que la estrategia de formulación y adopción de un Plan Zonal debería complementarse con la identificación clara de un programa integrado de acción, compuesto por programas y proyectos estratégicos de escala zonal, localizados en el territorio de manera flexible. En esta estrategia complementaria, se establecería la prioridad más en los componentes de intervención pública (programas, proyectos) que en la regulación normativa del área delimitada. Por lo demás, este programa integrado de acción, puede permitir articular de mejor manera la actuación de diferentes dependencias de la Administración Distrital, además de facilitar la interacción entre actores públicos y privados para la reactivación de un área estratégicamente localizada en la ciudad.

4.5.9. Instrumentos de Financiación⁹

La definición del esquema de financiamiento de la AUI requiere de la articulación de un amplio espectro de instrumentos que permitan atender las complejidades de los objetivos estratégicos y los proyectos asociados. Se identifican a continuación fuentes variadas de financiación las cuales pueden ser ajustadas de acuerdo a las necesidades que se identifiquen en la adopción de la AUI. Se define para el esquema general de financiamiento dos elementos para la gestión de recursos:

- 1) Comprende la identificación, definición y estructuración de fuentes de financiamiento para la ejecución de programas estructurantes, proyectos estructurantes y detonantes, las cuales dependerán de la naturaleza, temporalidad y alcance de los mismos, considerando el portafolio de instrumentos de financiación permitidos por la ley.
- 2) Incentivos de norma urbana, delimitación de áreas de interés y esquemas de reparto para estimular el desarrollo del modelo territorial.

Este esquema es consistente con el interés táctico de las AUI, donde se generan reglas claras e incentivos normativos para el desarrollo de una visión territorial a la vez que se promueven programas y proyectos que catalicen la transformación del territorio. Adicionalmente se deberá plantear las rutas de acción que permitan posicionar a la instancia/ente/dependencia gestora, para la gestión oportuna de los recursos requeridos, comprendiendo el marco general de la ciudad para la asignación de recursos según el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital.

Se consideran para la AUI instrumentos de financiación de proyectos detonantes y estratégicos, entre otros, los siguientes: sistema general de reparto de cargas y beneficios (i.e. en mayores índices de edificabilidad en los corredores de movilidad y aprovechamiento de suelos con tratamiento de renovación urbana), cobro por valorización en proyectos de infraestructura vial, de movilidad o de espacio público y dotacionales, y cobro por Plusvalía en las zonas de tratamiento urbanístico con cambio de uso.

⁹ Las fuentes de financiación listadas pueden ser modificadas de acuerdo con el desarrollo de formulación y a los instrumentos de gestión y financiación determinados para cada programa / proyecto con el fin de lograr un cierre financiero.

4.5.10. Gestión del proyecto

El proyecto de intervención sobre la Zona Industrial – Distrito de Innovación de la ciudad depende de diferentes estrategias de gestión, dadas las diversas características y dinámicas presentes en el territorio.

Por un lado, se requiere la inversión pública en el mejoramiento de la oferta de infraestructura dotacional y de movilidad y espacio público existente y el desarrollo de nueva oferta pública que permita atraer actividades económicas de mayor valor agregado, así como actividad residencial mezclada con comercio y servicios.

Por otra parte, la presencia de antiguas áreas industriales en procesos de vaciamiento, debido a las dinámicas propias de estas actividades económicas, genera la presencia de grandes predios con un número bajo de propietarios, que facilita la inversión de recursos para la formulación y ejecución de proyectos específicos de escala zonal y urbana, e inclusive para la formulación de instrumentos de planeación de escala intermedia, como los planes parciales.

De igual forma, las dinámicas existentes de transformación de usos del suelo –generalmente de industrial a comercial o de residencial a comercio y servicios- pueden ser llevadas a cabo en procesos predio a predio. Sin embargo, para lograr un mayor impacto y un uso más eficiente del territorio, este tipo de dinámicas debería estar acompañada de la definición oportuna de la normativa y de la actuación pública a través de la inversión en programas y proyectos de escala zonal, los cuales vayan trazando directrices en la transformación de los usos del suelo.

Así mismo, la ejecución de un proyecto de escala urbana y de impacto regional como es el proyecto del Regiotram, permite generar un nuevo eje de desarrollo para actividades socioeconómicas al interior del polígono de intervención. En esta nueva dinámica, pueden implementarse estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, por sus siglas en inglés), las cuales pueden permitir implementar estrategias de planeación, financiación y gestión del suelo acordes con el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte de pasajeros y de carga.

Finalmente, la presencia de áreas de oportunidad estratégicas para la ciudad, como el Complejo Petroquímico o la Terminal de Transportes, abre la posibilidad de transformación de áreas estratégicamente localizadas y de localización de nuevos nodos de desarrollo urbanístico, a través de instrumentos como los planes parciales.

4.6. Centralidad Corabastos

4.6.1. Descripción

En el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Decreto 190 de 2004, se estableció la estructura socio-económica y espacial constituida por el centro y la red de centralidades, entre las que se encuentra la Centralidad Corabastos cuyas directrices son: diversificar y aumentar la oferta de productos y servicios actual e integrar el área a los sectores urbanos circundantes.

Articulada a esta centralidad, se planteó la denominada Operación Estratégica Centralidad Corabastos, cuyas directrices principales son: diversificar y aumentar la oferta de productos y

servicios actual; integrar el área a los sectores urbanos circundantes a través de la red vial y el sistema de espacio público; recuperar los humedales de Techo, La Vaca y El Burro; y completar la red de saneamiento básico.

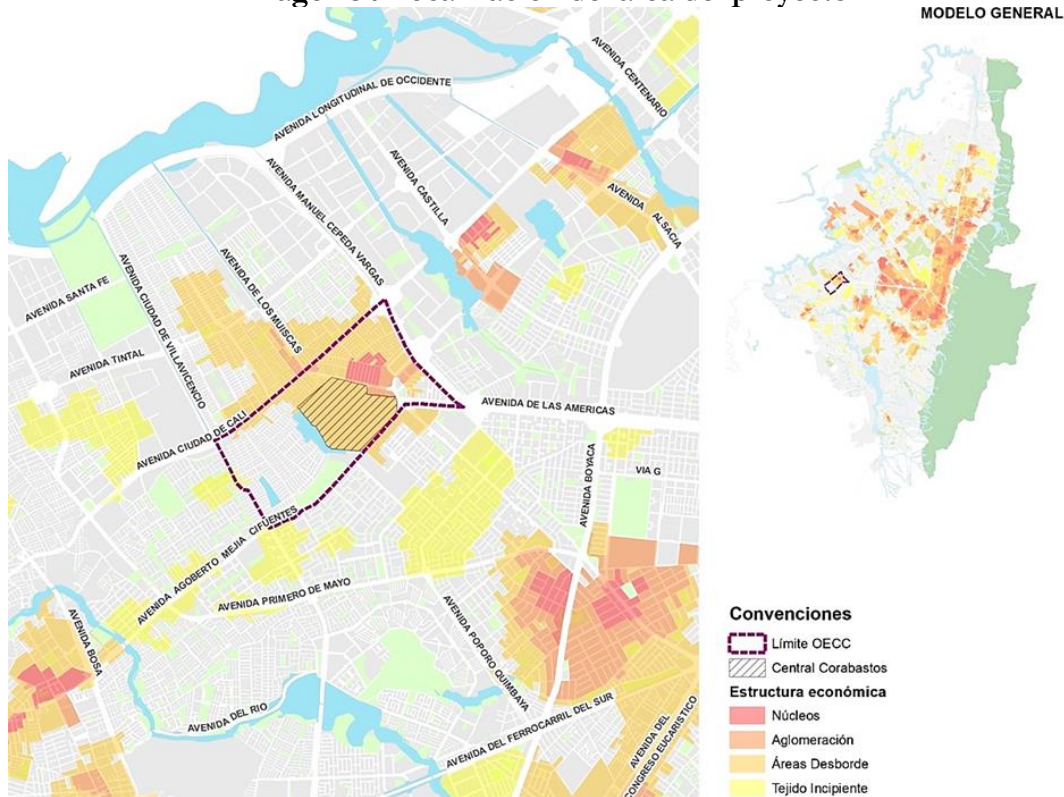
En este sentido, el proyecto estratégico de cualificación Corabastos planteado sobre el área de influencia de la Central de Abastos debe considerar, tanto el rol que tiene el equipamiento de escala metropolitana en la ciudad, como el ordenamiento de las áreas residenciales localizadas cerca de ella y la solución de sus problemáticas territoriales. A la par de las dinámicas económicas existentes, en el territorio de influencia de Corabastos existen deficiencias urbanísticas que pueden ser resueltas a través de programas y proyectos públicos articulados a las propias potencialidades del sector, tales como la presencia de elementos ambientales y la oferta de espacio público.

Es así como el proyecto de intervención sobre Corabastos aborda temáticas relacionadas, no solo con el abastecimiento de alimentos en el Distrito, sino también con el fortalecimiento del papel económico de una de las aglomeraciones económicas identificadas en la ciudad, la mejora en las condiciones de competitividad para su articulación con las nuevas dinámicas existentes y la mejora en las condiciones de habitabilidad de las áreas residenciales cercana.

4.6.2. Delimitación

El área del proyecto se localiza en el costado suroccidental de la ciudad y se conecta con su parte central a través de la Avenida de las Américas. De igual forma, se ubica a poca distancia de las centralidades de Bosa, Américas y Delicias Ensueño, a las que se conecta de manera directa a través de vías principales como la Avenida Agoberto Mejía, la Avenida Primero de Mayo, y la Avenida Ciudad de Villavicencio.

Imagen 54 Localización del área del proyecto



Fuente: Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE, 2018

Sectores

El ámbito de actuación del proyecto estratégico permite identificar tres sectores asociados a las dinámicas socioeconómicas y ambientales de esta zona, y condicionados también a la influencia que ejerce la central de abastos sobre su entorno. El primer sector, asociado al barrio María Paz y la intersección de la av. Ciudad de Cali con Av. Américas; el segundo, asociado al humedal La Vaca, el borde sur de la central de abastos y la influencia del colegio INEM; y el tercero el nodo de intercambio modal conformado por el portal Américas, la futura estación de metro y el sistema Transmilenio de la Av. Ciudad de Cali.

4.6.3. Justificación y objetivos

El proyecto planteado para la centralidad de Corabastos constituye una oportunidad para cualificar el área de influencia de un equipamiento de suma importancia dentro de la ciudad, así como un mecanismo para potenciar las actividades comerciales propias de la zona, la cual conforma un nodo de servicios de estala intermedia. De ahí que, la presente propuesta se encamine hacia la transformación de un sector cuyas características socio-espaciales demandan una intervención urbanística en materia de productividad y sostenibilidad.

En definitiva, el proyecto de intervención sobre Corabastos aborda aspectos relacionados no solo con el abastecimiento de alimentos en el Distrito, sino también con el fortalecimiento del papel económico de una de las aglomeraciones económicas identificadas en la ciudad, el

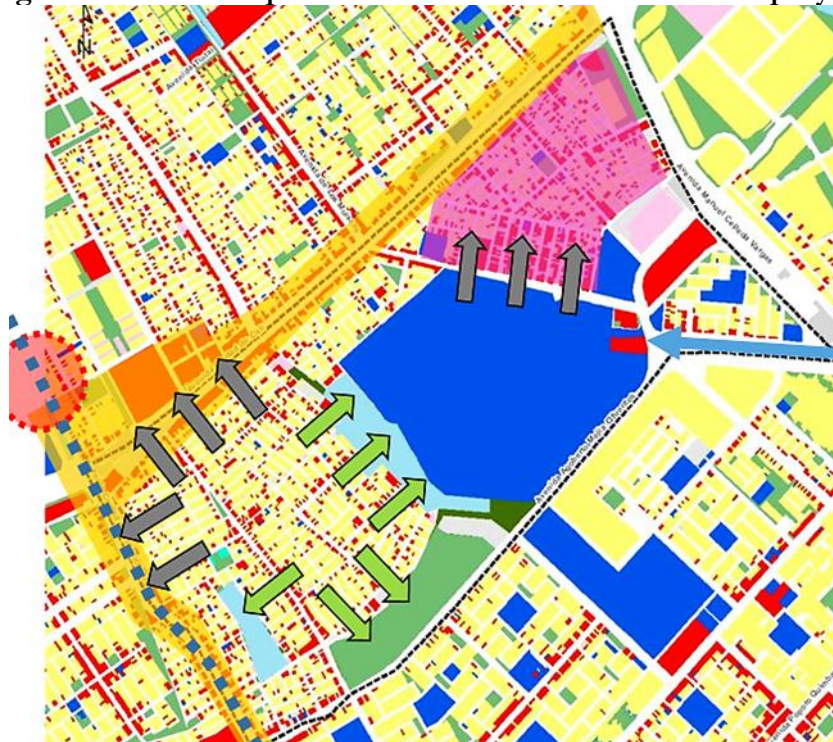
desarrollo del factor de competitividad para su articulación con las nuevas dinámicas existentes y la mejora en las condiciones de habitabilidad de las áreas residenciales cercana.

Esta área cuenta con una localización estratégica, debido a su cercanía con los principales centros de empleo de la ciudad y al acceso a vías principales de la ciudad (Av. Las Américas y Avenida Ciudad de Cali). Así, tiene el potencial para convertirse en un proyecto detonante por características como las siguientes:

1. El rol estratégico que tiene la central de abastos en las dinámicas de abastecimiento de la ciudad y su potencial para atraer actividades económicas complementarias.
2. La localización de áreas de actividad económica complementaria a la Central de Abastos, la perspectiva de localización de nuevas actividades comerciales y de servicios de mayor valor agregado y la conexión con otras áreas de aglomeración económica generan sinergias factibles de aprovechar.
3. La transformación del equipamiento de abastecimiento de escala metropolitana puede ser complementada con una normativa urbanística y una oferta de servicios que potencie la activación de sectores comerciales.
4. La localización estratégica dentro de un área central de la ciudad que cuenta con vías de la malla vial arterial, que además está alimentado por líneas actuales y futuras de transporte público integrado (Avenida de Las Américas, Avenida Ciudad de Villavicencio).
5. La perspectiva de un proyecto como el Metro y la consiguiente conexión con área central de la ciudad y con los principales sectores de actividad económica, abre nuevas perspectivas de desarrollo de áreas localizadas sobre el corredor de transporte masivo, para usos residenciales de media y alta densidad (TOD) y para usos comerciales complementarios.
6. La presencia de elementos de la estructura ecológica principal, como los humedales La Vaca y El Burro, y el mismo Parque Metropolitano Cayetano Cañizares ofrece alternativas para disminuir los déficits de espacio público accesible identificados en las áreas residenciales cercanas.
7. La proximidad a proyectos urbanos estratégicos como el Proyecto de intervención integral para el área de influencia del Aeropuerto Eldorado, el área de la Zona Industrial y la Pieza Centro.

En este sentido, el proyecto estratégico busca potencializar la Central de Abastos bajo condiciones logísticas acordes con el territorio y al alcance de la Central, generando un abastecimiento más productivo y efectivo, con el fin de mejorar la vinculación y población de la economía informal presente en el ámbito de Corabastos.

Imagen 55 Dinámicas presentes en el área de influencia del proyecto



Fuente: Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE, 2018

4.6.3.1. Objetivo General

Fortalecer el papel de la Central de Abastos en la ciudad, como un equipamiento metropolitano que facilita buena parte de los procesos de abastecimiento de alimentos en el Distrito y que puede evolucionar en un nodo de actividades económicas y de servicios complementarios, potenciando el rol económico de su área de influencia, a la par de mejorar las condiciones de habitabilidad y de oferta de bienes y servicios públicos en las áreas residenciales cercanas, así como la recuperación de los valores ambientales existentes.

4.6.3.2. Objetivos específicos

1. Generar las condiciones urbanísticas para garantizar el funcionamiento de la Central de Abastecimientos como nodo de servicios de escala metropolitana, facilitando su adecuación a las nuevas dinámicas económicas de la ciudad.
2. Desarrollar un modelo urbanístico, económico y social que permita la reestructuración productiva del territorio, facilitando la localización de nuevos usos económicos de mayor valor agregado.
3. Mejorar las condiciones urbanísticas del área de influencia de Corabastos, de forma tal que pueda ofrecer condiciones competitivas tendientes a consolidar su rol dentro de la estructura de aglomeraciones económicas de la ciudad de manera eficiente y sostenible.
4. Mejorar las condiciones de habitabilidad de las áreas residenciales a partir del aumento en la oferta de equipamientos colectivos, la recuperación y potenciación de los elementos ambientales existentes en el área y la consolidación de una estructura de espacios públicos accesibles.

4.6.4. Lineamientos para el desarrollo del proyecto

Teniendo en cuenta el diagnóstico realizado y las problemáticas encontradas, se hace necesaria una intervención distrital que procure optimizar el proceso de abastecimiento de la ciudad, generando el mayor beneficio posible a los productores agrícolas, distribuidores y consumidores. De igual manera, es de vital importancia que la Centralidad Corabastos se articule con su entorno para que los habitantes gocen de mejores condiciones de vida.

Componente económico

- Generar espacios de integración física y social entre los distintos actores que poseen influencia en el ámbito del proyecto estructurante (Central Mayorista Corabastos, Plaza de Mercado Las Flores, comercio minorista), con el objetivo de potencializar la productividad económica del sector.
- Aprovechar las oportunidades demográficas que ofrece el entorno de la operación, de forma que la población residente también haga parte del proceso de integración no solo como consumidores sino también como potenciales trabajadores que aporten valor agregado.
- Establecer espacios de negociación con el Gobierno Nacional, actores regionales y distritales para generar políticas de articulación de las redes de campesinos productores con la central mayorista con el objetivo de integrarlos a una red de transporte eficiente que no genere sobrecostos en la producción.
- Fortalecer las redes de articulación con las tiendas de barrio, de forma tal que su integración a la red de distribución de alimentos se traduzca en la disminución de sobrecostos y una mejor calidad de productos ofrecidos.
- Fomentar desde la política pública y desde la intervención urbanística, social y económica el fortalecimiento de la red distrital de abastecimiento de alimentos y a su vez de la relación entre la Central Mayorista de Abastos y las Plazas de Mercado Distritales

Componente social

- Toda intervención que se formule en el ámbito del proyecto estructurante, deberá abordar los diversos enfoques: enfoque de género, enfoque poblacional, enfoque diferencial, enfoque territorial y enfoque ambiental, los cuales serán comprendidos bajo el gran marco del enfoque de derechos humanos, de acuerdo con los lineamientos establecidos por las entidades y entes competentes en la materia.
- Las entidades competentes, con base en la pirámide poblacional, deberán trabajar de manera integrada para establecer equipamientos de atención a población predominantemente adulta mayor y, formular programas de bienestar y recreación, dirigidos a los diferentes grupos etarios, priorizando según grupos vulnerables y teniendo en cuenta la tendencia de crecimiento y envejecimiento de la población.
- Las entidades competentes teniendo en cuenta la tendencia al envejecimiento, profundizarán en diagnósticos que identifiquen población adulta mayor en riesgo de indigencia, con el fin de facilitar el acceso al Programa Adultos Mayores.
- Las entidades competentes deberán dar continuidad a la titulación de predios del barrio María Paz, de manera que se concluya dicho proceso en los tiempos proyectados.

- Las entidades competentes, aunado a las intervenciones urbanísticas, deberán tener en cuenta las afectaciones por usos del suelo, seguridad y salubridad, entre otros, con el fin de mitigar los mismos y proteger a la comunidad

Componente ambiental

- Las entidades competentes deberán garantizar la conectividad ecológica en el ámbito y área de influencia del proyecto estructurante, por medio de la estructura de espacio público existente y proyectado, corredores ecológicos de ronda de los canales presentes, parques urbanos (especialmente Parque Metropolitano Cayetano Cañizares) y Parques Ecológicos Distritales de Humedal La Vaca, El Burro y Techo; con el fin de evitar la fragmentación de hábitats, aumentar la biodiversidad (Fauna y Flora) y disponer la oferta de bienes y servicios ambientales de soporte y regulación.
- Las entidades competentes deberán identificar la(s) franja(s), senderos o corredores lineales que harán parte del programa de conectividad ecológica de los elementos de la Estructura Ecológica Principal con el fin de proveer un hábitat continuo y habilitar el espacio público efectivo en el ámbito y área de estudio del proyecto estructurante.
- Las entidades competentes deberán integrar los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles - SUDS, con el espacio público circundante y promover su aprovechamiento en el diseño y construcción de proyectos y equipamientos urbanos en el ámbito y área de estudio, con el fin de: a) promover el aprovechamiento de aguas lluvias para la conservación del sistema de arbolado, parques urbanos y del sistema de áreas protegidas; b) riego de la cobertura vegetal c) evitar o reducir los riesgos por los excesos de agua de escorrentía (inundaciones), d) lograr la adaptación al cambio climático conforme a las características del territorio.
- La entidad competente deberá identificar, delimitar y priorizar las áreas de importancia estratégica y que necesiten reforestación protectora con especies nativas en el ámbito del proyecto estructurante conforme a los índices de arborización (árbol por Habitante - APH) por localidad.

Componente urbano

- Existe una relación recíproca entre la Central de Abastos y su área colindante, tanto en términos positivos como negativos, por lo que se hace necesario que desde la Central De Abastos se trabaje por medio de su plan de implantación en la articulación con el sector en términos de movilidad, espacio público, dotación de equipamientos, seguridad, y relación del comercio local con el que se presenta dentro del equipamiento.
- Entendiendo que la Central de Abastos aporta notablemente a la economía de la zona y de la ciudad, se debe propender por mejorar las condiciones del entorno desde lo social, lo económico, lo ambiental y lo urbanístico, para seguir desarrollando la actividad de abastecimiento dentro de la ciudad, armonizada con los diferentes usos del sector.
- Avanzar en el proceso de titulación del barrio María Paz y en el seguimiento a la conformación de los barrios legalizados, para controlar el proceso de subdivisión de predios, ya que esto podría traer como consecuencia situaciones de hacinamiento y de construcciones ilegales con bajas condiciones de seguridad.
- Se requiere articular las apuestas de los diferentes sectores distritales que aportan al estudio de equipamientos, con el fin de unificar las necesidades de estos y los déficits actuales, pronosticando según las tendencias poblacionales, la cantidad de equipamientos

que requieran ser renovados y en qué casos se necesita aumentar las hectáreas de equipamientos para suplir las necesidades actuales y las futuras.

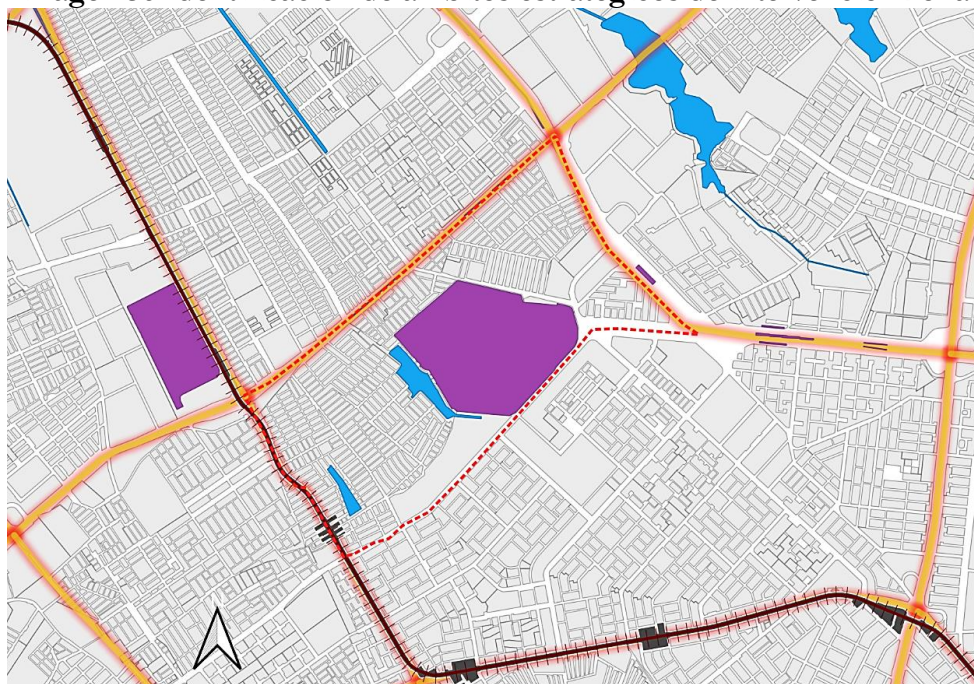
- El ámbito del proyecto estructurante requiere mejorar las condiciones de seguridad que se presentan actualmente. Para tal fin se considera como principal medida, generar programas y proyectos dirigidos a atacar el origen de los problemas que causan inconvenientes en el territorio, para que estos no se sigan presentando. En segunda medida, se considera que aumentar la presencia de personal de vigilancia y de policía puede contribuir a mejorar la percepción de seguridad de la zona y a la vez contar con personas aptas para la solución de conflictos que se den por diferentes razones. Actualmente, cuenta únicamente con un CAI que no logra atender todos los requerimientos de la población, por lo que se considera pertinente, generar hectáreas para nuevos CAI o equipamientos especializados en este tema.
- Entendiendo la importancia de la central de abastos tanto para el sector como para la ciudad y la región, es fundamental tomar medidas que permitan un mejoramiento en las vías al interior del polígono de la OECC, permitiendo así una mejor movilización en el sector y, a la vez, evitar la malla vial como lugar de parque y comercio.
- De igual forma, es fundamental mejorar la malla vial local e implementar un sistema de transporte público al interior del polígono, con el fin de mejorar la conectividad con los sistemas de TransMilenio y Metro. Así mismo, se deben definir las vías adecuadas para esto, pues como se evidenció en el terreno, las vías que son aptas para recibir un sistema de transporte público, son muy bajas.
- Se deben tomar medidas inmediatas de recuperación de espacio público, pues el poco que existe ha sido totalmente ocupado por habitantes de calle y por vendedores ambulantes, lo que ha generado que la calle se convierta en el espacio público.
- Entendiendo la composición del entorno urbano del proyecto estructurante, es fundamental por parte de las entidades competentes, idear un medio de recuperar el espacio público perdido, por un lado y, por el otro, adecuar el espacio público que existe más se ha visto deteriorado por malos usos.
- Entendiendo que el 25% de las bodegas privadas de reciclaje de la ciudad se ubican en el polígono de la OECC, éstas se deben articular con los establecimientos que generan los desechos (Corabastos y actividades económicas alrededor) para establecer horarios que permitan un manejo adecuado de los residuos y a la vez unos sitios indicados para el manejo y clasificación de estos. A la vez, las entidades distritales competentes en manejo de residuos (UAESP, Ciudad Limpia, Localidad de Kennedy) deberán generar la supervisión, apoyo y vigilancia, para que la actividad se genere de la manera adecuada.
- Se debe propender por mejorar las condiciones de habitabilidad, uso y disfrute de las diferentes zonas que comprenden el polígono. Aunque la zona cumple con las condiciones estipuladas en la norma, las dinámicas territoriales especialmente las relacionadas con el comercio y la actividad entorno a la Central de Abastos generan un uso inadecuado de la zona, lo cual debe ser tratado desde diferentes temas específicos, pero a la vez desde la norma que regula la zona, ya que tal vez esta no es la más apropiada para las condiciones que actualmente se dan en el territorio. La norma puede actuar como medio para permitir densificar más la zona, como también para restringir algunas actividades, dirigiendo así el ordenamiento del territorio y dando lineamientos para el control y manejo de esta parte de la ciudad

4.6.5. Ámbitos Estratégicos de Intervención Zonal

Con base en lo anterior, y reconociendo las dinámicas económicas de la Central de Abastos y su afectación en los aspectos sociales y ambientales del entorno, así como el soporte de infraestructura vial y de transporte con que cuenta este sector, se identifican los siguientes ámbitos estratégicos de intervención sobre los cuales se espera la implementación de proyectos detonantes que incidan en la transformación de este sector en el corto y mediano plazo.

Los objetivos planteados por el proyecto estratégico articulan las 4 políticas del Plan de Ordenamiento Territorial, en especial equidad y competitividad y buscan vincular actuaciones, acciones urbanísticas e instrumentos de escala intermedia que consolidarán el territorio bajo los objetivos de la estrategia de ordenamiento y modelo de ocupación de la ciudad, orientando los recursos de manera eficiente en cada una de las administraciones.

Imagen 56 Identificación de ámbitos estratégicos de intervención zonal



Fuente: Dirección de Operaciones Estratégicas – DOE, 2018

Estos ámbitos estratégicos están asociados a los siguientes nodos de concentración de servicios:

1. Intercambiador Metro - Transmilenio – Ciudad de Cali

Se soporta en la infraestructura de movilidad y transporte intermodal conformada por la estación de Metro, el Portal de Transmilenio Américas y la troncal Av. Cali y mediante escenarios de renovación urbana asociados al desarrollo sostenible orientado al Transporte y en función de la centralidad Corabastos.

2. Humedal El Burro - Estación Metro

Busca recuperar y articular los elementos de la estructura ambiental y de espacio público existentes y asociados a la estación de metro, como oportunidad para la generación de espacio

público de alta calidad y asociado al sistema de transporte Metro y mediante la definición de incentivos normativos que permitan la redensificación asociada a los corredores de movilidad.

3. Humedal La Vaca – Corabastos

Busca recualificar el borde sur de la central de Abastos, tomando la estructura ambiental y de espacio público como elemento articulador y promover el mejoramiento y consolidación de los barrios de origen informal existentes hacia una mejora de las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

4. Parque Distrital Cayetano Cañizales - Colegio INEM – Kennedy

Busca fortalecer a estos equipamientos como soporte y detonantes hacia el mejoramiento de las condiciones sociales y culturales de este sector, armonizado con la recuperación ambiental de los bordes de la central de Abastos y la estructura ambiental asociada.

Tabla 13 Tiempos de Ejecución AUI Centralidad Corabastos

Tiempos de Ejecución	Responsables
Corto Plazo (4 años - 2024) Mediano Plazo (8 años - 2028) Largo Plazo (12 años - 2031)	- Planeación y seguimiento: SDP - Sistema de Gestión y ejecución: ERU - Financiamiento: Entidades que tengan competencia en su ejecución

Fuente: SDP, 2019

4.6.6. Instrumentos de Planeamiento

El ordenamiento territorial de escala intermedia en el área donde se localiza la tradicional Central de Abastos del Distrito debe abordar las problemáticas y potenciales establecidas anteriormente. Para este fin, se ha planteado utilizar la estrategia de las intervenciones sobre Ámbitos Estratégicos de escala zonal en el POT, a partir de las cuales identificar y abordar diferentes áreas sobre las cuales formular e implementar programas y proyectos estratégicos de escala zonal, localizados en el territorio de manera flexible.

En esta estrategia complementaria, se establece la prioridad más en los componentes de intervención pública (programas, proyectos) que en la regulación normativa del área delimitada. Por lo demás, este programa integrado de acción, puede permitir articular de mejor manera la actuación de diferentes dependencias de la Administración Distrital, además de facilitar la interacción entre actores públicos y privados para la reactivación de un área estratégicamente localizada en la ciudad. Lo anterior, a partir de la oferta pública existente y de las inversiones que a corto y mediano plazo pueden llevarse a cabo para fortalecer el potencial de elementos ambientales, de espacio público y dotacionales existentes en el territorio.

En este sentido, el Plan de Ordenamiento Zonal se considera como el instrumento idóneo para el desarrollo urbanístico del proyecto estructurante Corabastos. De forma complementaria, es necesario considerar la implementación del Plan Especial de Equipamientos – PEE, como herramienta para determinar acciones de mitigación especiales para el equipamiento de la central de Abastos.

4.6.7. Instrumentos de financiación

La definición del esquema de financiamiento de la AUI requiere de la articulación de un amplio espectro de instrumentos que permitan atender las complejidades de los objetivos estratégicos y los proyectos asociados. Se identifican a continuación fuentes variadas de financiación las cuales pueden ajustadas de acuerdo a las necesidades que se identifiquen en la adopción de la AUI. Se define para el esquema general de financiamiento dos elementos para la gestión de recursos:

1. Comprende la identificación, definición y estructuración de fuentes de financiamiento para la ejecución de programas estructurantes, proyectos estructurantes y detonantes, las cuales dependerán de la naturaleza, temporalidad y alcance de los mismos, considerando el portafolio de instrumentos de financiación permitidos por la ley.
2. Incentivos de norma urbana, delimitación de áreas de interés y esquemas de reparto para estimular el desarrollo del modelo territorial.

Este esquema es consistente con el interés táctico de las AUI, donde se generan reglas claras e incentivos normativos para el desarrollo de una visión territorial a la vez que se promueven programas y proyectos que catalicen la transformación del territorio. Adicionalmente se deberá plantear las rutas de acción que permitan posicionar a la instancia/ente/dependencia gestora, para la gestión oportuna de los recursos requeridos, comprendiendo el marco general de la ciudad para la asignación de recursos según el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital.

Se consideran para la AUI instrumentos de financiación de proyectos detonantes y estratégicos, entre otros, los siguientes: sistema general de reparto de cargas y beneficios (i.e. en mayores índices de edificabilidad en los corredores de movilidad y aprovechamiento de suelos con tratamiento de renovación urbana), cobro por valorización en proyectos de infraestructura vial, de movilidad o de espacio público y dotacionales, aprovechamiento económico del espacio público, captura de carbono en humedales¹⁰ y cobro por Plusvalía en las zonas de tratamiento urbanístico con cambio de uso.

4.6.8. Instrumentos de Gestión

El proyecto estructurante sobre el área de influencia de la Central de Abastos requiere diferentes estrategias de gestión, dadas las diversas características y dinámicas presentes en el territorio. Por un lado, se requiere la inversión pública en el mejoramiento de la infraestructura dotacional existente en la Central de Abastos, la cual permita atraer actividades económicas complementarias de mayor valor agregado. En este sentido, el papel del Distrito como accionista del equipamiento, es vital para jalonar las actividades requeridas, tales como la formulación del Plan de Manejo y Regularización que permita adelantar las adecuaciones de infraestructura correspondientes. Por otra parte, la presencia de suelos con problemáticas de tipo jurídico, relacionadas con la tenencia y propiedad de los predios, que de alguna forma se relacionan con Corabastos, hace necesaria la actuación del Distrito para avanzar en procesos de titulación de

¹⁰ No contemplado de forma específica en el POT, pero que puede concertarse con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS.

predios, que faciliten la formalización de actividades económicas localizadas en el área de influencia de la central.

De igual forma, las dinámicas existentes de transformación de usos del suelo –generalmente de residencial a comercio y servicios– pueden ser llevadas a cabo en procesos predio a predio. Sin embargo, para lograr un mayor impacto y un uso más eficiente del territorio, este tipo de dinámicas debería estar acompañada de la definición oportuna de la normativa y de la actuación pública a través de la inversión en programas y proyectos de escala zonal, los cuales vayan trazando directrices en la transformación de los usos del suelo. A partir de lo anterior, el instrumento idóneo para la gestión son las unidades de actuación urbanística o unidades de gestión.

Así mismo, la ejecución de un proyecto de escala urbana como es el proyecto del Metro o las líneas troncales del sistema Transmilenio, permite generar un nuevo eje de desarrollo para actividades socioeconómicas en área de influencia del polígono de intervención. En esta nueva dinámica, pueden implementarse estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT (o TOD, por sus siglas en inglés), las cuales pueden permitir implementar estrategias de planeación, financiación y gestión del suelo acordes con el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte de pasajeros y de carga.

En las áreas residenciales cercanas, por su parte, se requiere la actuación pública para la consecución de suelo que permita fortalecer la oferta dotacional y disminuir los déficits existentes. Esta nueva oferta debería estar articularse con la presencia de elementos estratégicos de la Estructura Ecológica principal, tales como los humedales y con el Parque Metropolitano Cayetano Cañizares. La presencia de estas áreas de oportunidad estratégicas para la ciudad, abre la posibilidad de transformación de las áreas residenciales existentes y la localización de nuevos nodos de desarrollo urbanístico, a través de actuaciones como el Programa de Ámbitos Estratégicos de escala zonal.

5. Proyectos Estructurantes

5.1. Proyecto estructurante del circuito ambiental de la estructura ambiental y de espacio público

El Circuito Ambiental es la concreción en el territorio de las apuestas de la Estructura Ambiental y de Espacio Público. Se concibe como un proyecto estructurante porque a través de los ejes de los principales elementos ambientales del distrito busca tejer una red de corredores ambientales y de espacio público que ordenen el territorio permitiendo la conectividad ecológica y la generación de espacios de encuentro para la ciudadanía.

El carácter estructurante del Circuito Ambiental se fundamenta en el propósito de conformar a través de elementos de importancia urbana y rural ejes identificables articuladores del territorio a diferentes escalas, sobre los cuales ocurren procesos ecológicos esenciales fundamentales para el funcionamiento y la sostenibilidad del territorio.

El modelo de ocupación urbana para Bogotá se proyecta sobre los conceptos denso, compacto y cercano, y el Circuito Ambiental es uno de los principales componentes para su consolidación. A través de los ejes que por efecto de la geografía y las condiciones ambientales se encuentran

casi equitativamente distribuidos en el territorio distrital se acercan a la ciudadanía los servicios ecosistémicos y la oferta de espacios públicos.

El modelo de ocupación regional reconoce que Bogotá hace parte de una red no sólo de asentamientos humanos sino de elementos ambientales que conforman estructuras ecológicas en otras escalas y a las cuales el Circuito Ambiental se articula para permitir la conexión de Bogotá con la región y garantizar la conectividad y continuidad de los procesos ecológicos.

En conjunto, el modelo propicia la conectividad ambiental entre los elementos naturales que definen los límites del perímetro urbano como los cerros orientales, el Río Bogotá y los principales cuerpos de agua que atraviesan la ciudad mediante un Circuito Ambiental que fomenta la conservación, la restauración de los ecosistemas y permite el disfrute de estos por parte de los habitantes.

De manera adicional, el Circuito Ambiental es la concreción de los principios y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial que se establecen con la visión de mejorar la calidad de vida. Bajo el principio de la sostenibilidad el POT busca satisfacer las necesidades del presente salvaguardando los recursos para atender las necesidades del futuro, lo que en esencia recae sobre la capacidad de dar un uso adecuado a los recursos, y que para propósitos del POT.

Así mismo concreta los objetivos de la política de ecoeficiencia de articular la estructura ecológica principal con el espacio público. Las estrategias de restaurar la Estructura Ecológica Principal y sus servicios ecosistémicos, aumentar la accesibilidad y conectividad de la misma y de utilizar de manera responsable el recurso hídrico, se materializan en la red de parques lineales hídricos, de las acciones de recuperación y conectividad ecológica y de mejoramiento de la capacidad de drenaje de la ciudad que conforman el Circuito Ambiental.

La apuesta por integrar el territorio de Bogotá en torno a los elementos naturales responde además a los compromisos adquiridos con una agenda internacional donde cada vez se hace más evidente que los temas de desarrollo dependen del éxito con que las ciudades defiendan y cuiden los recursos naturales. Escenarios como las cumbres ambientales, los foros mundiales de ONU Hábitat y los Objetivos de Desarrollo Sostenible hacen un llamado a los gobiernos para adoptar posiciones comprometidas con la sostenibilidad, los recursos naturales y el clima para hacer frente a los procesos de degradación medioambiental que comprometen la vida de las presentes y futuras generaciones de todas las especies que habitan el planeta.

5.1.1. Descripción

El Circuito Ambiental de Bogotá se enmarca dentro de un nuevo modelo donde la ciudad restaura el equilibrio entre lo urbano y lo natural, promoviendo el balance entre el uso, disfrute y la protección de los espacios naturales sin alterar drásticamente la oferta de servicios ecosistémicos. El circuito conecta los cerros orientales con el río Bogotá a través de los corredores hídricos que atraviesan la ciudad de oriente a occidente. Está orientado principalmente a garantizar la conservación y preservación del recurso hídrico por medio de intervenciones dirigidas a la recuperación de los cuerpos de agua y el control de los factores que amenazan su área de protección, con el fin de incorporar elementos que integren a la naturaleza con la ciudad y generen un alto grado de apropiación en las personas para garantizar su sostenibilidad en el tiempo.

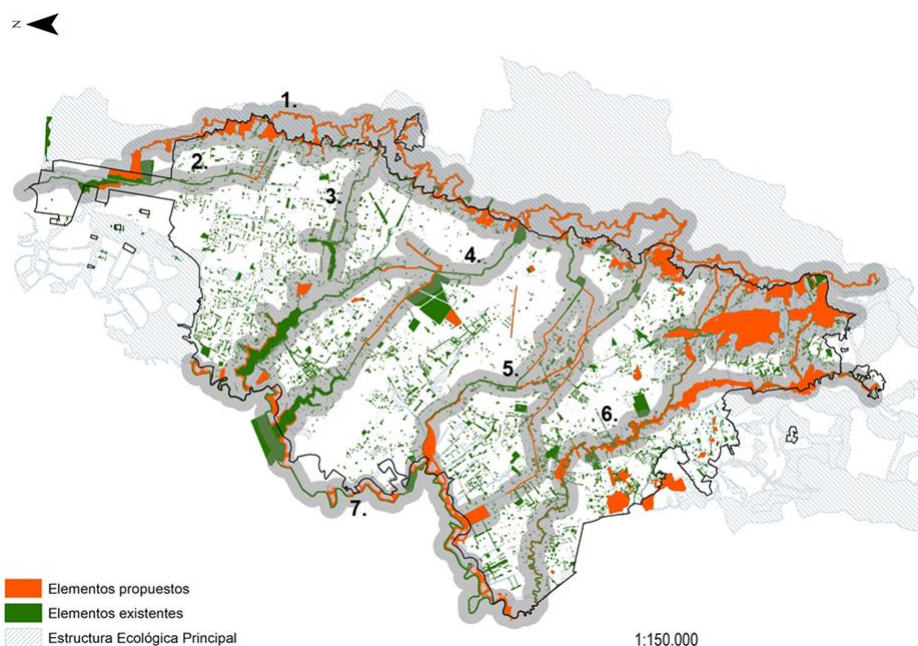
Este circuito se desarrollará desde los cerros orientales, donde nacen más de 200 ríos y quebradas que desembocan al Río Bogotá y que en su recorrido dan vida a 14 humedales, y contará con espacios de contemplación, educación ambiental, puntos logísticos y miradores, que permitirán a los bogotanos redescubrir las riquezas naturales con las que cuenta la ciudad.

5.1.2. Delimitación

El Circuito Ambiental se conforma de los siguientes ejes, y su configuración se presenta a continuación:

1. Eje Cerros Orientales
2. Eje Canal Torca - Guaymaral
3. Eje Canal Molinos
4. Eje Río Arzobispo – Salitre
5. Eje Río Fucha
6. Eje Río Tunjuelo
7. Eje Río Bogotá

Imagen 57 Circuito Ambiental



Fuente: TEP, SDP. 2018.

5.1.3. Justificación

El sistema hídrico de Bogotá se compone fundamentalmente por la red de nacimientos, ríos, quebradas, canales y humedales en sus estados natural o intervenido, además de las matrices subterráneas sobre los que ocurre el ciclo natural del agua. La Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAB–ESP tiene la responsabilidad de gestionar de forma integral el

agua y el saneamiento básico como elementos comunes de vida y derechos humanos fundamentales, para generar bienestar y contribuir a la sostenibilidad ambiental del territorio.

En cumplimiento de sus funciones, la EAB reconoce que existen una serie de problemáticas entorno al manejo del agua que requieren de acciones a nivel distrital que involucran el ordenamiento de los cuerpos de agua que permitan a largo plazo mejorar los procesos ecológicos del agua, así como la prestación del servicio público domiciliario.

Actualmente, el manejo de las aguas lluvias, así como de las aguas servidas y de saneamiento básico, se realiza mediante la infraestructura del sistema de drenaje convencional, que se ha tornado insuficiente para atender de forma eficiente las demandas asociadas al crecimiento de la ciudad, revelando la necesidad de implementar sistemas de drenaje más efectivos, con menor impacto y que aporten a la recuperación del ciclo hidrológico.

Los humedales, como parte del ciclo hidrológico de la ciudad, han tenido graves alteraciones principalmente por procesos de urbanización. Moreno et al (2002) estimaron que aproximadamente 150.000 hectáreas (ha) cubrían la Sábana de Bogotá hasta el año 1940. Uno de los efectos más importantes con la transformación de los humedales de Bogotá, ha sido la pérdida de zonas inundables o sitios de desborde en donde se depositaban las aguas durante la creciente de los ríos, siendo las primeras zonas desecadas para actividades ganaderas, agrícolas y su posterior urbanización (Díaz-Espinosa et al., 2012).

Esa condición ha afectado su función de actuar como esponjas naturales para la regulación del agua. El complejo de humedales debe ser un regulador de los caudales de los ríos pues son reservorios en temporada de lluvias, que controlan las inundaciones, y en época seca conservan el nivel freático de los suelos. Con este fin, los ecosistemas de humedal pueden complementar la infraestructura de drenaje existente, mejorando su capacidad al servir como reguladores hídricos.

Por estar inmersa en una matriz urbana, la conectividad de las aguas superficiales se realiza a través de los canales de los ríos y demás elementos del sistema de redes del alcantarillado pluvial, siendo el colector principal de dichas aguas la cuenca hidrográfica del río Bogotá. Los canales de ríos y quebradas de las subcuencas Salitre, Tunjuelo, Fucha y Torca que cruzan la ciudad en sentido oriente occidente son fundamentales para alimentar estos ecosistemas de humedales, para que tengan láminas de agua permanentes.

En respuesta a esta necesidad, el estado del arte ha puesto sobre la mesa el concepto de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible – SUDS, como solución complementaria al manejo de las aguas en las ciudades. La gestión de los mismos como elemento complementario al sistema hídrico de la ciudad, requiere que su administración, uso y manejo deba ser adelantada con criterios técnicos, de integralidad, sostenibilidad y resiliencia.

Los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible –SUDS-, se configuran como una necesidad en el desarrollo urbanístico y social de Bogotá D.C. El estudio realizado en ejecución del Convenio Interadministrativo 01269 de 2013 celebrado entre la Secretaría Distrital de Ambiente y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado Bogotá ESP (EAAB-ESP), reveló la necesidad e importancia de impulsar los Sistemas de Drenaje Sostenible, junto con las implicaciones de mejora en las dinámicas hidrológicas del suelo y subsuelo para el caso particular, así como los beneficios tanto para pobladores como para la administración.

La intervención de los corredores hídricos responde al objetivo general de garantizar la preservación del recurso hídrico, integrando funcionalmente los elementos naturales a la ciudad y generando espacios públicos mediante formas de disfrute que no atenten contra la integridad ambiental, uso común y libre acceso.

5.1.4. Objetivos

El Circuito Ambiental da respuesta a la problemática existente en Bogotá, una ciudad desconectada de su base natural, que repercute en el descuido de sus espacios naturales que se encuentran en riesgo y en la dificultad para que sus habitantes experimenten y aprecien de manera respetuosa su recurso natural. La naturaleza en la ciudad, además de contribuir en el proceso de adaptación al clima y a incrementar la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, crea escenarios urbanos activos y saludables para el cuerpo y la mente de los ciudadanos.

Se prevé que las intervenciones en los elementos que componen el Circuito Ambiental sean integrales, tanto para que sean efectivas y perduren en el tiempo como para que la ciudadanía se apropie de los espacios y se vuelva un garante en su defensa. Por lo anterior, y con base a la estrategia con que la Empresa de Acueducto de Bogotá realiza las intervenciones en las áreas de su competencia, se definen tres aspectos fundamentales a desarrollar cada que se intervenga un área, estos son la recuperación ambiental del elemento, la integración del elemento a la ciudad y la apropiación para la sostenibilidad.

1. Recuperación ambiental del elemento

Corresponde a la recuperación hidrogeomorfológica del cuerpo de agua, ronda y manejo de vertimientos.

Se orienta a mejorar el entorno ambiental y promover el uso sostenible de los recursos naturales. En el caso de los cuerpos de agua, a través de obras de saneamiento ambiental y el manejo adecuado del drenaje de las aguas lluvias y residuales.

Este proceso lo realiza la Empresa de Acueducto de Bogotá a través del Plan de Saneamiento y Manejo de Vertimientos, orientado a detectar y corregir las problemáticas que afectan los cuerpos de agua mediante la construcción de interceptores y colectores, el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, los diseños y obras de adecuación hidrogeomorfológica, reconfiguración y rehabilitación de la zona de ronda y las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental, así como el realce de jarillones.

2. Integración del elemento a la ciudad

Corresponde a la conformación paisajística del borde mediante la generación de espacios de permanencia, circulación y recreación, mobiliario y dotaciones.

Bogotá apunta a convertirse en una ciudad resiliente. Un buen manejo de los recursos naturales en la ciudad puede, no sólo contribuir a mitigar los riesgos que enfrenta, como lo es la precipitación incrementada, sino también a potenciar la biodiversidad. Se vuelve fundamental la redefinición del vínculo entre el habitante y la naturaleza, integrando componentes ecológicos al tejido de la ciudad.

Se orienta a articular los espacios ambientales con la ciudad construida. Los proyectos asociados al Circuito Ambiental deben generar espacios de integración para la educación ambiental, la recreación y el esparcimiento tales como aulas ambientales, miradores, zonas para la contemplación, zonas para actividades recreativas, senderos para peatones y bicicletas, equipamientos de soporte administrativo y equipamientos de soporte económico.

3. Apropiación para la sostenibilidad

Corresponde a la estrategia de apropiación y sostenibilidad: diseño participativo, campañas pedagógicas, acuerdos de administración.

Transitar a un nuevo paradigma de relación entre los habitantes y la naturaleza requiere de una nueva forma de pensar en la naturaleza y en la ciudad. Se pretende desarrollar estrategias con enfoque de cultura ciudadana para la transformación cultural, que promuevan el tránsito de una relación utilitaria o de abandono hacia una relación de disfrute equilibrado del recurso natural de la ciudad.

Se orienta a apoyar y promover liderazgos comunitarios, a valorar y reconocer sus agendas para la apropiación del territorio, y a preparar y formalizar su participación como administradores corresponsables de los proyectos del Circuito Ambiental.

4. Actuaciones complementarias

Cuando sea necesario y posible, se deberá contemplar acciones para el manejo de escombros y residuos, liberación de ocupaciones ilegales, adquisición y saneamiento predial.

La intervención de las áreas del Circuito Ambiental se realizará de conformidad con la norma que establezca el Plan de Ordenamiento Territorial y los Manuales de Diseño de Espacio Público, en el marco de los instrumentos de Planes de Manejo de Áreas Protegidas Distritales y Proyectos Específicos que ordenen las áreas.

La norma establecida para los Parques Ecológicos Distritales de Humedal y los Parques Lineales Hídricos es la establecida para la Estructura Ambiental y de Espacio Público, para los perfiles de naturalidad e índices de diseño. El Sendero de Las Mariposas se intervendrá de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Manejo del Áreas de Ocupación Pública Prioritaria de la Franja de Adecuación, adoptado mediante el Decreto 485 de 2015, y los permisos que otorguen las autoridades ambientales en el cumplimiento de sus funciones. Para el caso del Parque Regional San Rafael las intervenciones se definirán en el marco del proyecto.

5.1.5. Tipos de proyectos

Los ejes del circuito se dan fundamentalmente entorno a cuerpos de agua. Con ello se busca proteger y recuperar el recurso hídrico y los espacios naturales, generar conexiones entre los diferentes elementos ambientales mediante senderos que permitan recorrer la ciudad y habilitar nuevos espacios públicos de encuentro y permanencia, todo lo cual redunde en que los habitantes puedan disfrutar de los cerros orientales, las quebradas, los humedales, y reconocer la riqueza de flora y fauna presente en los diferentes ecosistemas de la ciudad.

En su trayecto, los ejes se conforman de diferentes elementos naturales como quebradas, ríos y humedales, pero también con elementos contruidos como canales, parques y desarrollos de diferente tipo. De acuerdo con el tipo de áreas que conforman el circuito y con el propósito que lo fundamenta, para su conformación se identifican los siguientes tipos de proyectos:

1. Senderos

Son espacios de circulación que se contemplan desarrollar en los Cerros Orientales para permitir que la ciudadanía disfrute de la naturaleza sobre el borde oriental de la ciudad. Corresponde específicamente al Sendero de Las Mariposas, pero se puede complementar con el resto de senderos existentes y proyectados en el área.

El sendero tiene un objetivo ecoturístico, y se orienta a proporcionar condiciones adecuadas tanto para la ciudadanía como para preservar los objetivos de restauración y conservación del área. Las intervenciones deben propender por conectar la red de senderos del Sendero de Las Mariposas, generar accesos identificables desde la ciudad consolidada y proporcionar dotaciones como mobiliario, iluminación, coberturas vegetales, pasos peatonales, entre otros que mejoren la experiencia del visitante.

2. Parques Ecológicos Distritales de Humedal

Son espacios naturales o parcialmente intervenidos, que están temporal o permanentemente inundadas, manteniendo un nivel de humedad que permite la formación de ecosistemas híbridos para algunas especies animales y vegetales. Tienen como finalidad servir de amortiguadores naturales de las aguas lluvias e incluyen el cuerpo de agua, las rondas hídricas y las anteriormente denominadas Zonas de Manejo y Preservación Ambiental, que en el presente Plan se incorporan dentro del área protegida del humedal.

Tienen por objeto consolidar procesos de rehabilitación y conservación ecológica de los remanentes de los humedales de altiplano y de alta montaña, que a su vez pueden ser aprovechados como áreas de recreación, investigación y educación ambiental, culturales y como potencial turístico.

3. Parques Lineales Hídricos

Son parques asociados a ríos, quebradas y canales en suelo urbano y centros poblados rurales, que permiten un balance entre la conservación y recuperación del recurso hídrico y la recreación y apropiación social del área.

Los proyectos de parques lineales hídricos buscan consolidar el cuerpo de agua y sus alrededores como eje estructurante ambiental y de espacio público. A partir del acotamiento de la ronda que realicen las autoridades ambientales que permita identificar los espacios que conforman el parque lineal hídrico, y con base a los lineamientos ambientales que establezcan las mismas entidades, se busca plantear diseños integrales que articulen el cuerpo hídrico, la ronda y la franja de protección y recreación para la realización de intervenciones que generen espacios para la protección y disfrute de los recursos naturales y espacios públicos.

El parque lineal hídrico debe ser una oportunidad para destacar los cuerpos de agua, incrementar las coberturas vegetales, mejorar las capacidades de drenaje y generar espacios de encuentro para

la ciudadanía que redunden en el mejoramiento de la calidad ambiental de la ciudad y la calidad de vida de los habitantes.

Las intervenciones que se definan deberán responder a las condiciones específicas del río y del entorno, de manera que pueden variar a lo largo del río. Para ello es importante un correcto diagnóstico y la caracterización del tramo para plantear diseños que respondan de manera satisfactoria a las necesidades del sector. El diseño deberá responder a las normas e índices de diseño que se plantean en el Plan de Ordenamiento Territorial, a los lineamientos que determine la autoridad ambiental y a las disposiciones que se concreten en el proyecto específico que ordene el parque.

De acuerdo con la norma establecida para los Parques Lineales Hídricos, éstos se conforman por la ronda hídrica de nacimientos ríos y quebradas y por la franja de recreación y protección. Por lo cual, la intervención de cualquier Parque Lineal Hídrico debe cumplir con la norma para ambos elementos, en lo que tiene que ver con los usos, los criterios de diseño y demás disposiciones. Los proyectos sobre Parques Lineales Hídricos deberán ser integrales, y darán solución a cada elemento según las posibilidades de intervención y las necesidades del entorno.

Proyectos

Si bien, en gran parte los elementos que conforman los ejes ya existen, y algunos cuentan con adecuaciones, existen muchos tramos que no tienen ninguna intervención, y que hacerlo representaría conectar áreas y tejer la red de ejes. La consolidación del Circuito Ambiental prevé completar la red interviniendo las áreas que carecen de inversiones, para lo cual se plantean los siguientes proyectos específicos:

- Sendero de las Mariposas
- Parque Lineal Hídrico Torca – Guaymaral
- Parque Ecológico Distrital de Humedal Córdoba
- Parque Ecológico Distrital de Humedal Juan Amarillo
- Parque Ecológico Distrital de Humedal Jaboque
- Parque Lineal Hídrico Río Arzobispo – Río Salitre
- Parque Lineal Hídrico Río Fucha
- Parque Lineal Hídrico Río Tunjuelo
- Parque Lineal Hídrico Río Bogotá

Sendero de las Mariposas

Es un proyecto encaminado tanto a la mitigación de riesgos asociados a incidentes forestales, como a propiciar el uso responsable de los Cerros Orientales por parte de los habitantes. Tiene tres componentes principales: sistema contra incendios, proceso de reforestación y restauración ecológica y sendero panorámico.

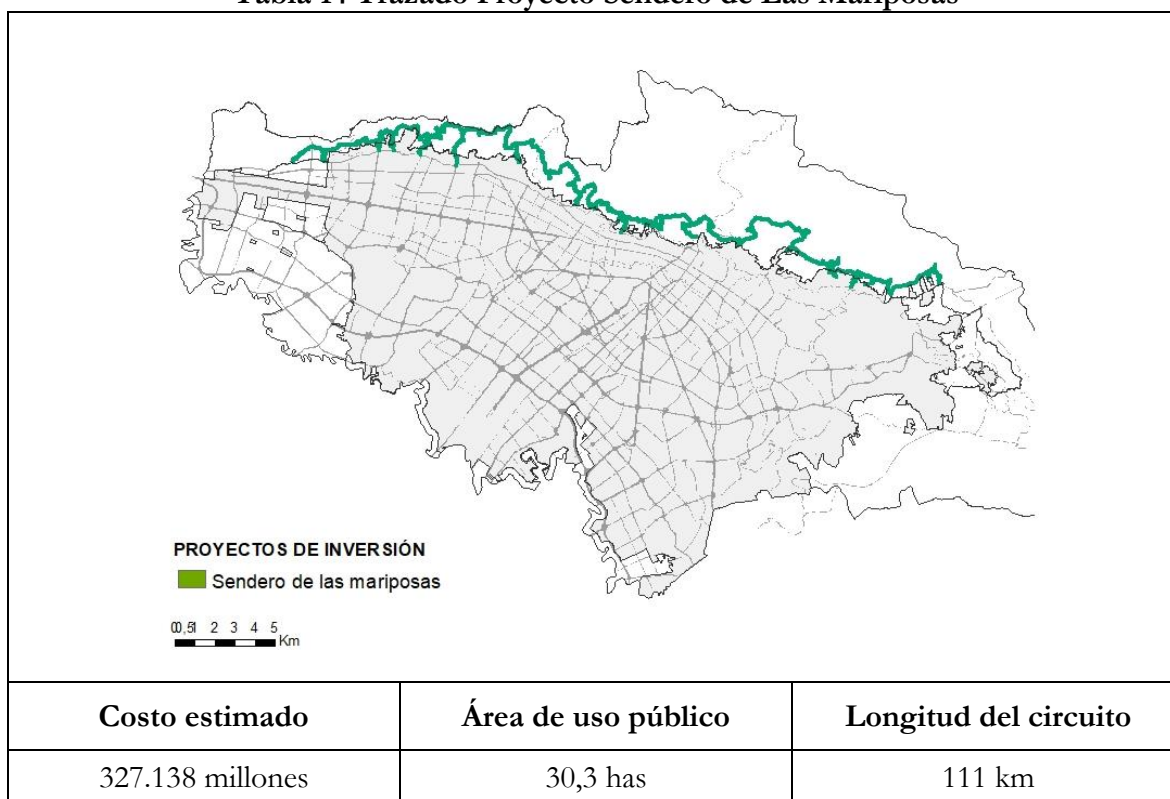
Este proyecto inicia en la localidad de Usme y recorre 111 Km a lo largo de los Cerros Orientales hasta la localidad de Usaquén, de los cuales 80 Km hacen parte de la red de senderos ya existentes, los cuales se vincularán a espacios de contemplación, educación ambiental, puntos logísticos y miradores, que permitirán a los bogotanos redescubrir las

riquezas naturales con las que cuenta la ciudad. Para el control de acceso, se tienen previstos 26 plazoletas a lo largo del corredor, lo cuales, en su mayoría se ubicarán en el área urbana para permitir la conectividad desde cualquier punto de la ciudad, formando un circuito que se conectará con el río Bogotá a través de los senderos paralelos a los ríos Fucha y Tunjuelo.

El sendero contará con 19 unidades de paisaje independientes a lo largo del mismo, con características diferenciadas en cuanto al diseño, uso y experiencia, de acuerdo con el ecosistema que recorra, bajo lineamientos de accesibilidad, respeto por el entorno y uso sostenible.

Este proyecto se contempla únicamente en la jurisdicción del Distrito Capital, por lo que no se relacionan impactos en los municipios vecinos. Adicionalmente, los impactos que genera la construcción del Sendero pueden ser mitigados y controlados a partir de la implementación de acciones de manejo establecidas en el Plan de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental.

Tabla 14 Trazado Proyecto Sendero de Las Mariposas



Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

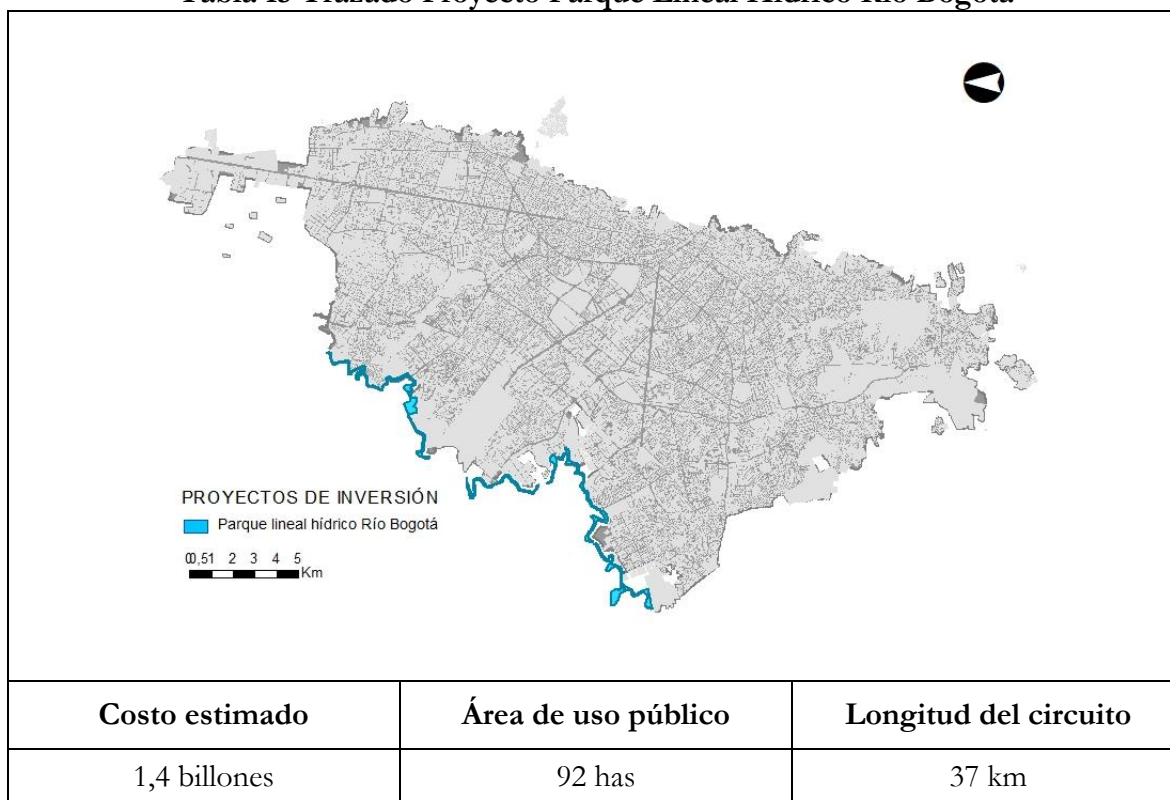
Parque Lineal Hídrico Río Bogotá

El parque lineal del Río Bogotá es un proyecto dirigido a consolidar el Circuito Ambiental en el borde occidental de la ciudad a través de la generación de espacios conectados y continuos que articulen los componentes de la Estructura Ambiental y de Espacio Público en torno al río.

El parque lineal abarca una longitud de 37 Km y tendrá senderos peatonales y de bicicletas, zonas recreativas y de servicios, zonas de integración con los diferentes parques lineales hídricos, los parques ecológicos distritales de humedal y parques metropolitanos que hacen parte del Circuito Ambiental y que se encuentran localizados en la ribera del Río Bogotá.

El parque propiciará el encuentro de la ciudadanía, brindará espacios adecuados para la recreación y la educación ambiental, con la finalidad de permitir la accesibilidad al río, su apropiación y el disfrute por parte de los ciudadanos. Como parte de las características del parque, se generarán condiciones para la navegabilidad en el Río Bogotá para incentivar los desplazamientos y las actividades acuáticas recreativas y turísticas, mejorando las características hidráulicas y la infraestructura física de su ribera.

Tabla 15 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Bogotá



Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

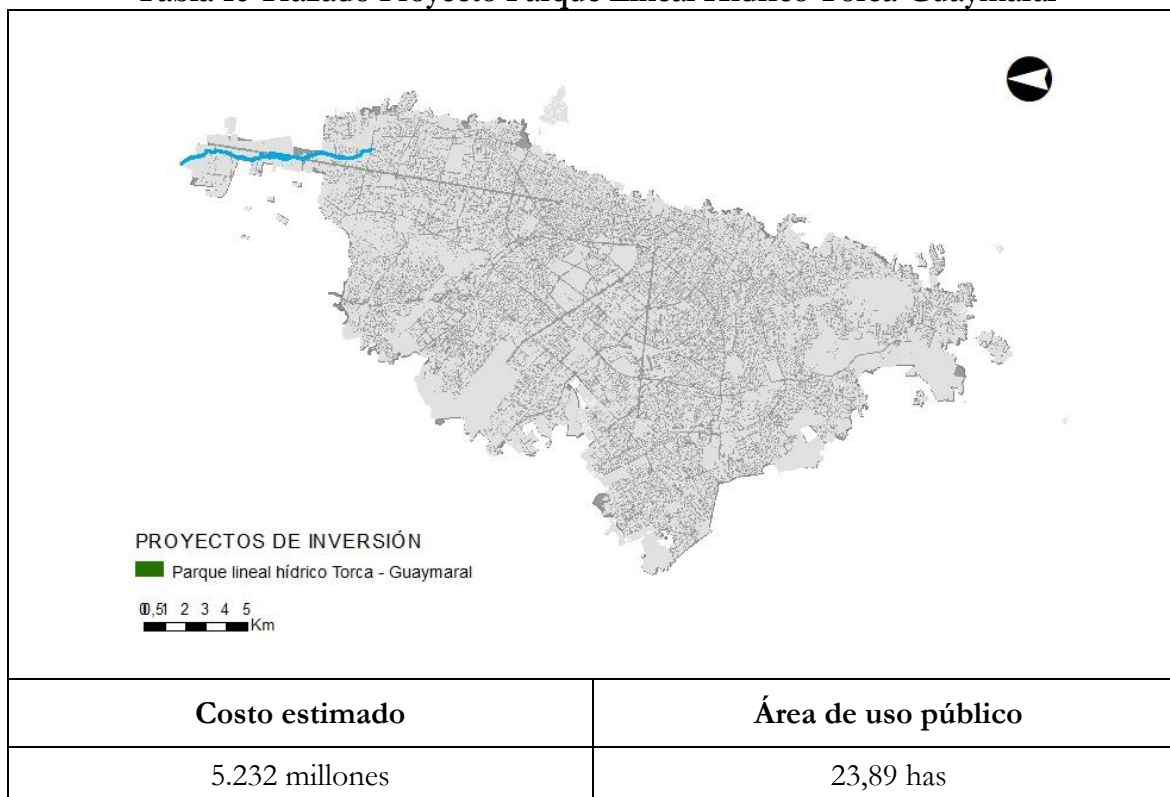
Parque Lineal Hídrico Torca-Guaymaral

Se contempla la conformación del eje que conecta desde los cerros orientales a través de los Canales Cedro y Torta hasta los Humedales Torca y Guaymaral. El eje atraviesa contextos urbanos consolidados del norte de la localidad de Usaquén y culmina en el suelo de expansión del ámbito de Ciudad Lagos de Torca hasta el límite del perímetro del distrito capital.

Las intervenciones en las áreas más consolidadas deben dirigirse a la recuperación del cuerpo hídrico, a la incorporación de características naturales mediante nuevas coberturas vegetales y a la habilitación de espacios de encuentro, de circulación y permanencia. En las áreas aún sin

desarrollar, las intervenciones deben responder a los objetivos que se establezcan en los Planes de Manejo que ordenen los humedales, que en general propendan por articular de manera armónica la protección del elemento natural y la generación de espacios públicos.

Tabla 16 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Torca-Guaymaral



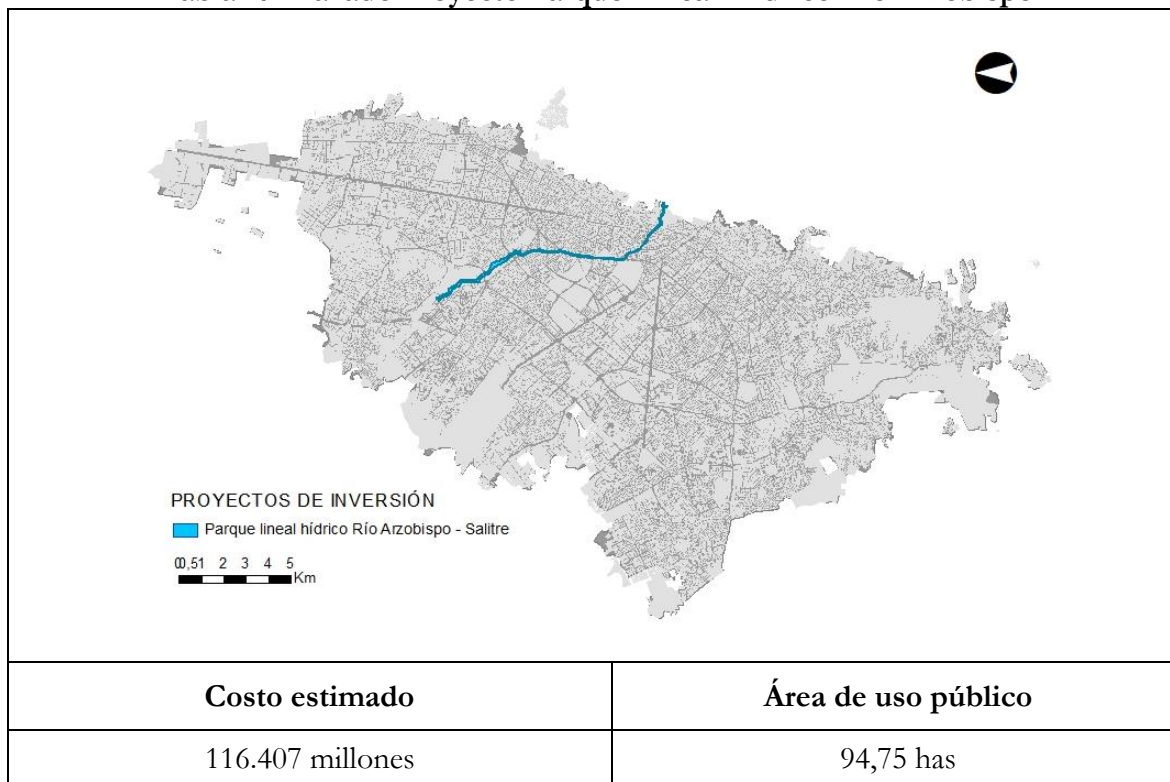
Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Lineal Hídrico Río Arzobispo

El parque lineal del río Arzobispo se sitúa en medio de la ciudad consolidada. El reto está en recuperar e incrementar los atributos naturales del eje para mejorar la calidad ambiental del sector que atraviesa. Tiene la gran ventaja de que se han hecho intervenciones integrales que han recuperado la imagen del cuerpo de agua, por lo que se busca continuar con la consolidación de la imagen del río en los tramos que aún no cuentan con intervención.

Se busca la integración, conectividad, revitalización y aprovechamiento sostenible de los bienes y servicios que brinda este cuerpo de agua y así proteger el recurso hídrico. La intervención propone consolidar el río como un sitio importante dentro de la ciudad en lo ambiental, turístico y patrimonial. Se vuelve punto de enlace en la generación de nuevos espacios urbanos que permitan la integración de los elementos de la Estructura Ecológica Principal con equipamientos y lugares de gran importancia en la ciudad por su cercanía a los Cerros Orientales, el Parque Nacional, el Park Way y la Ciudad Universitaria.

Tabla 17 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Arzobispo



Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Lineal Hídrico Río Fucha

El parque lineal del río Fucha cuenta con la ventaja que a su alrededor se han consolidado espacios públicos de desarrollos residenciales. Esto ha permitido que haya cierta articulación entre los parques y el río, que por ende exista una relación más directa y que la ciudadanía sea más consciente del río. Sin embargo, se pretende mayor integración del río con las necesidades del entorno.

En su extensión el río atraviesa sectores con diferentes características, algunas más consolidadas que otras, algunas residenciales y otras más comerciales. En todo caso es fundamental que se evalúen dichas condiciones para plantear soluciones adecuadas. Se proponen los siguientes tramos, que en todo caso podrán ajustarse en el marco de las intervenciones específicas:

Tramo 1-Desde los Cerros Orientales hasta la Avenida Caracas

Tramo 2-Desde la Avenida Caracas hasta la Transversal 53 o Avenida Ferrocarril del Sur

Tramo 3-Desde la Transversal 53 o Avenida Ferrocarril del Sur hasta la Avenida Boyacá

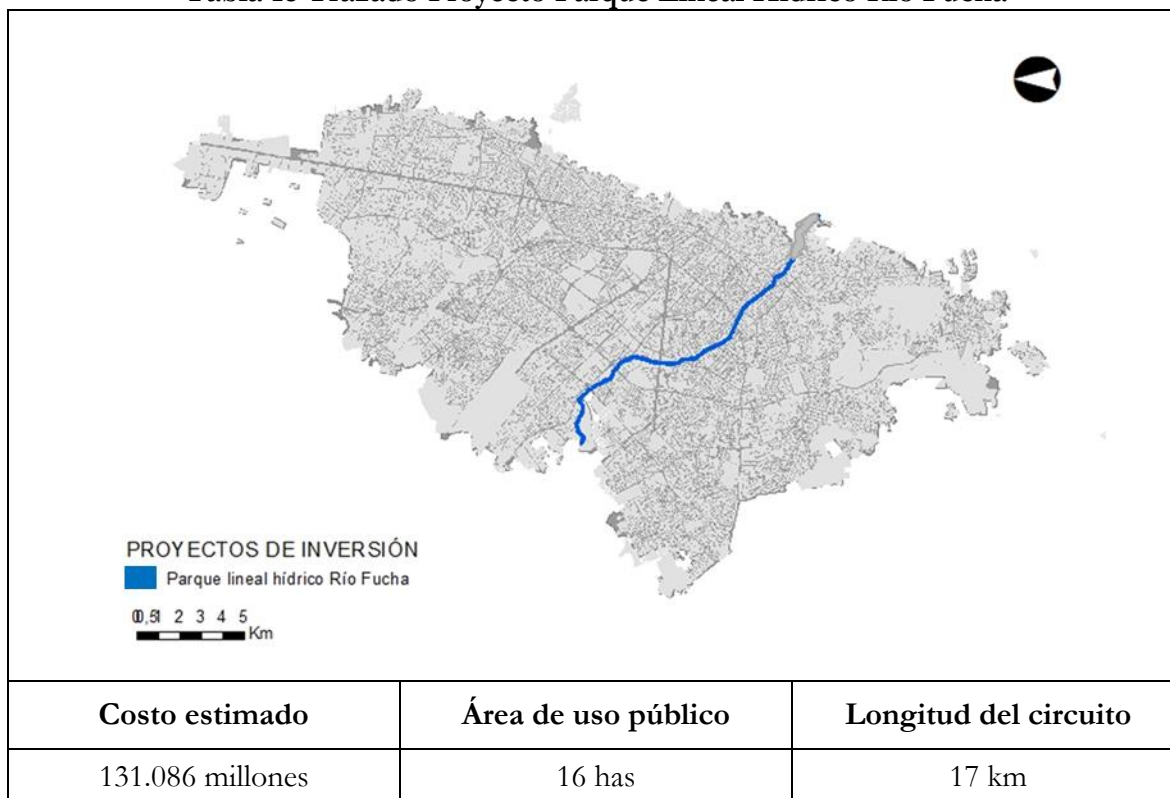
Tramo 4-Desde la Avenida Boyacá hasta el Río Bogotá

A partir del acotamiento de ronda que realice la autoridad ambiental será posible identificar las áreas de intervención de las franjas de protección y recreación y plantear diseños integrales que

incorporen el cuerpo de agua y la ronda. Las intervenciones deben estar dirigidas a la recuperación del cuerpo de agua, al manejo de vertimientos, a la habilitación de espacios de encuentro, permanencia y circulación y a generar apropiación de la ciudadanía. Así mismo, se deben prever conexiones transversales mediante pasos peatonales y de bicicletas que permitan a las personas acceder al otro costado del río evitando que se convierta en una barrera para la ciudad que ocurre a sus costados.

El proyecto apunta a la construcción de una infraestructura de movilidad de más de 17 km para ciclistas y peatones en interacción directa con el río, bajo criterios de conectividad, recreación y apropiación, que promuevan la preservación del cuerpo de agua. El diseño paisajístico del entorno contempla la siembra de más de 5 mil nuevos árboles a lo largo del río. El eje se articula a la conexión física peatonal con la primera planta de tratamiento para suministro de agua – Planta Vitelma, patrimonio arquitectónico de la ciudad.

Tabla 18 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Fucha



Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Lineal Hídrico Río Tunjuelo

El parque lineal del río Tunjuelo tiene enormes retos. Atraviesa sectores de la ciudad con altos déficits de espacios públicos y baja calidad ambiental, pero tiene la ventaja de aún contar con amplios espacios no ocupados pertenecientes a la ronda del río, que una vez sean acotados y delimitados por la autoridad ambiental, permitirán identificar áreas de intervención bajo parámetros acordes a los objetivos ambientales del área.

El río Tunjuelo atraviesa porciones de ciudad con enormes diferencias entre sí, algunos con características aún muy rurales, otros con fuertes actividades industriales y de bodegaje, y otros más residenciales. La intervención del río debe propender por responder a las necesidades más evidentes del entorno, garantizando generar continuidades no sólo longitudinales sino también entablando conexiones transversales que permitan tejer ambos costados del río.

La baja consolidación de ciertos tramos del río es una oportunidad para que en torno al río Tunjuelo se consolide un parque lineal hídrico que proporcione más amplios espacios naturales y mayores alternativas de espacios de encuentro. Se proponen los siguientes tramos, que en todo caso podrán ajustarse en el marco de las intervenciones específicas:

Tramo 1 - Desde la Quebrada Chiguaza hasta la Avenida Gaitán Cortés

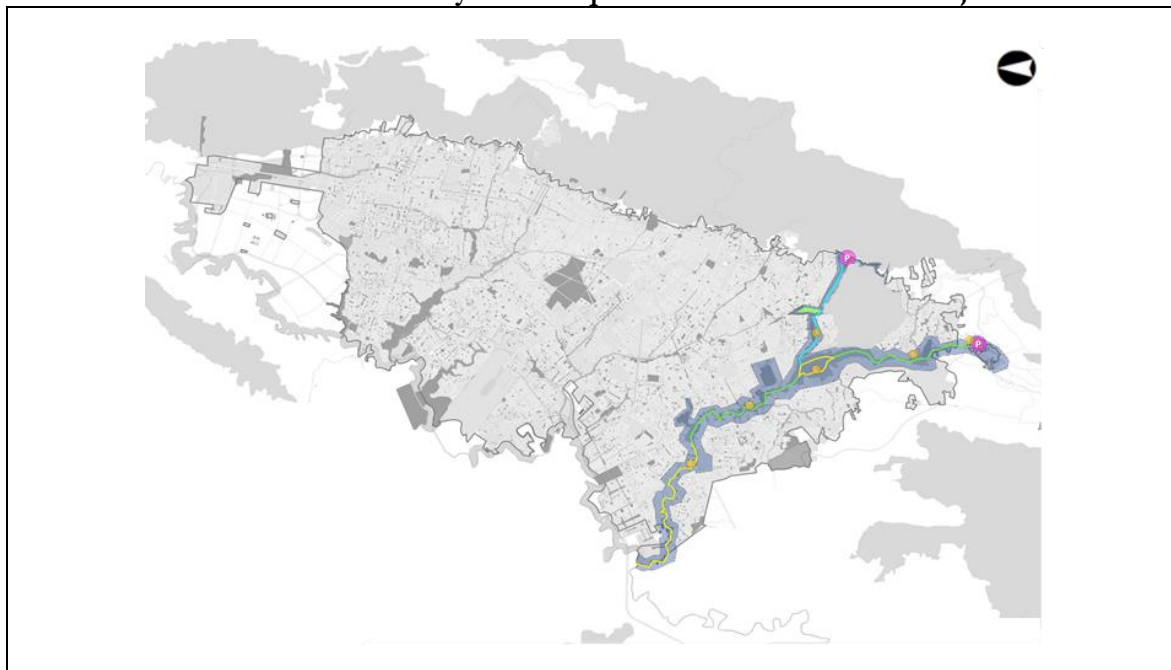
Tramo 2 - Desde la Avenida Gaitán Cortés hasta el Parque Clarelandia

Tramo 3 - Desde el Parque Clarelandia hasta el Río Bogotá

En este sentido, el río Tunjuelo constituye una enorme oportunidad para atender el déficit de espacios naturales y públicos en el sur de la ciudad, y ofrecer a una enorme porción de la población bogotana espacios incluyentes y atractivos que mejoren sus condiciones de vida.

Se contempla fundamentalmente la recuperación del cuerpo hídrico mediante la corrección situaciones adversas existentes tales como conexiones erradas, vertimientos inadecuados y escombros, y en la medida de lo posible plantear alternativas ante las ocupaciones ilegales. En complemento, el proyecto debe conllevar la revitalización de los bordes del río con el manejo e incremento de las coberturas vegetales, la habilitación de nuevos espacios públicos de encuentro y permanencia mediante senderos, juegos infantiles y espacios de contemplación, la articulación con el entorno y la apropiación por parte de la comunidad.

Tabla 19 Trazado Proyecto Parque Lineal Hídrico Río Tunjuelo



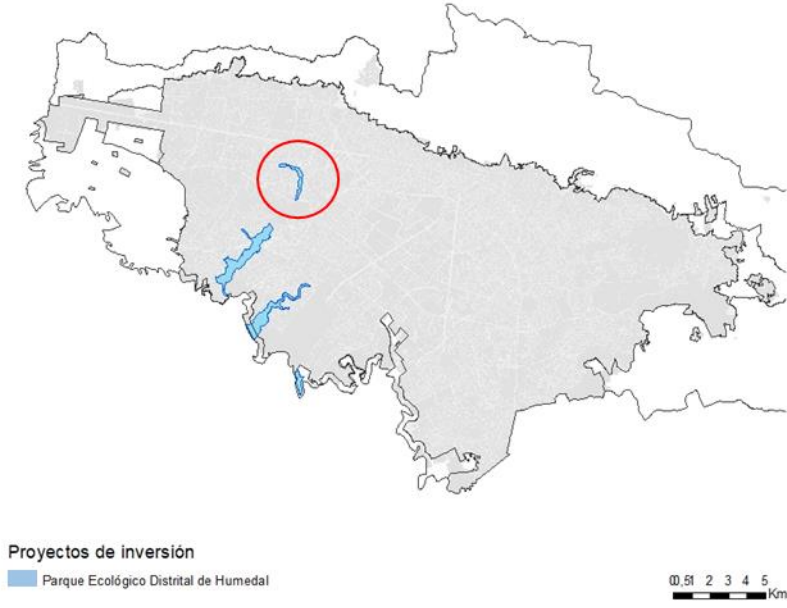
Costo estimado	Área de uso público	Longitud del circuito
80.506 millones	74 has	11 km

Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Ecológico Distrital de Humedal Córdoba

El proyecto integra la función del humedal como reservorio y corredor de biodiversidad, con la de servir de articulador de espacios para la recreación y pedagogía ambiental. Además, genera accesibilidad y conectividad entre la Av. Boyacá, la Av. Suba, la Calle 116 y la Calle 127. Se contempla la elaboración de un diseño participativo del corredor ambiental y los diseños arquitectónicos-urbanos, paisajísticos y técnicos de los senderos. Todo esto en el marco de las prescripciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental adoptado mediante Resolución 1504 de 2008.

Tabla 20 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Córdoba

		
Costo estimado	Área de uso público	Longitud del circuito
20.951 millones	40,5 has	5,5 km

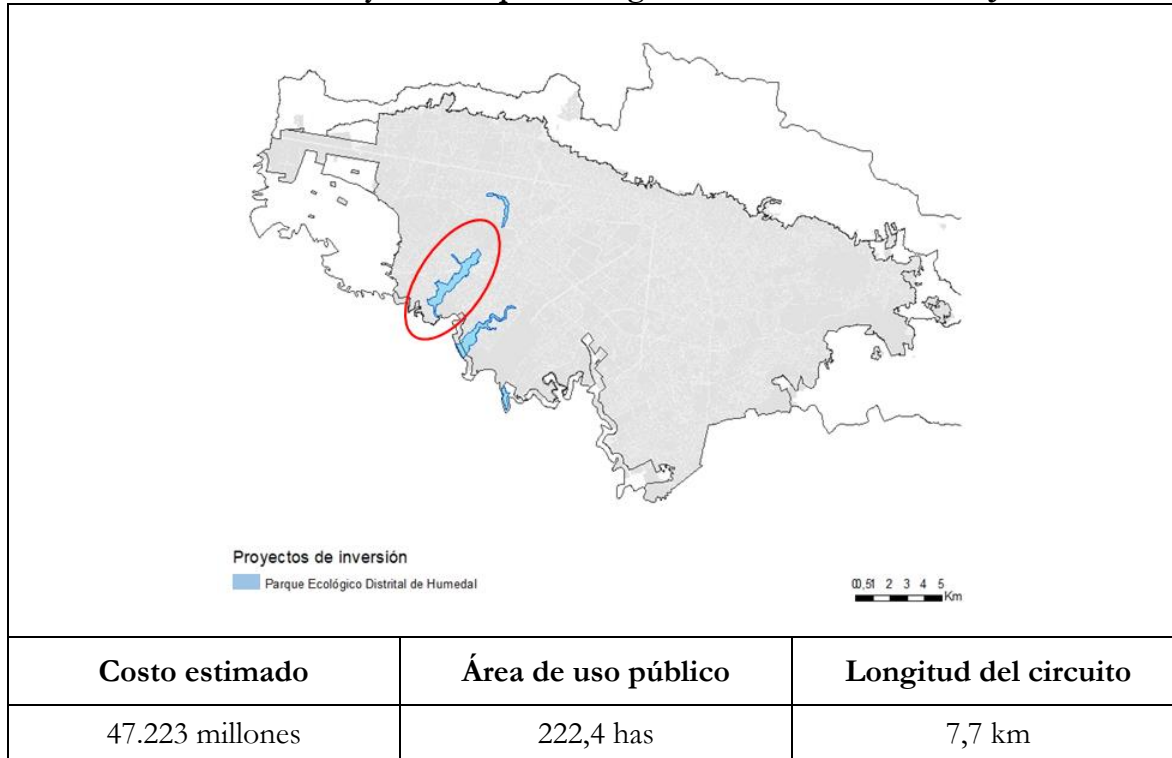
Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Ecológico Distrital de Humedal Juan Amarillo

El proyecto contempla la recuperación integral y participativa del humedal, mejorar el funcionamiento del sistema hídrico, articular el ecosistema con el entorno, promover el reconocimiento y la apropiación social del territorio, permitir el desarrollo de nuevas actividades recreo-deportivas, senderos para peatones y bicicletas, miradores, zonas de contemplación, entre

otros. También contempla la conexión peatonal y de bicicletas entre los barrios de Santa Cecilia – Lisboa (Suba) con la Ciudadela Colsubsidio (Engativá) por medio de una estructura elevada.

Tabla 21 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Juan Amarillo

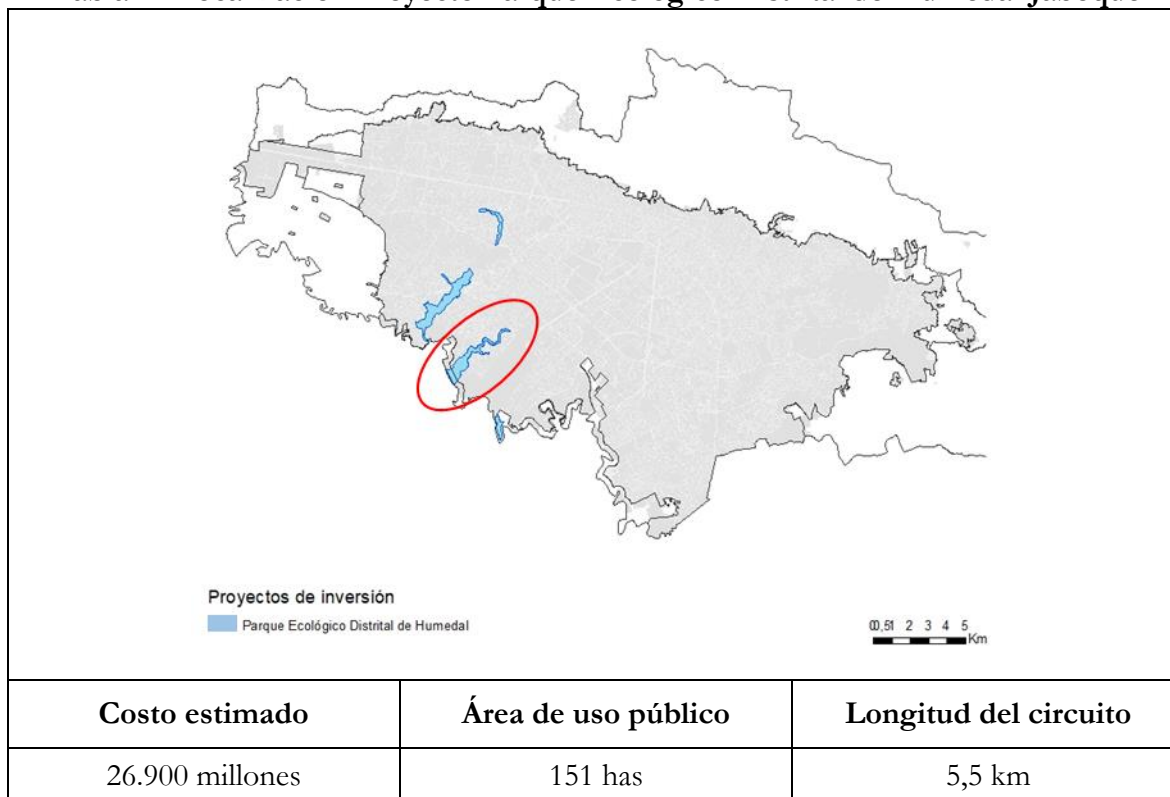


Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Parque Ecológico Distrital de Humedal Jaboque

Es un punto de enlace en la generación de nuevos espacios urbanos que permitan la integración de espacios como el Parque La Florida, el Humedal Juan Amarillo y el Canal Carmelo, generando un circuito. El proyecto busca generar una conectividad en el humedal a través de senderos peatonales y para bicicletas, creando espacios de transición con el entorno construido para la contemplación y la educación ambiental.

Tabla 22 Localización Proyecto Parque Ecológico Distrital de Humedal Jaboque



Fuente: DTS Circuito Ambiental – EAAB. 2018.

Las normas e índices de diseño se concretarán en el instrumento sea Plan de Manejo de Áreas Protegidas o Proyecto Específico que ordene cada área según aplique. Para ello, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, las reglamentaciones y disposiciones que adopten las entidades responsables.

5.1.6. Otros parques Lineales Hídricos

Las intervenciones a realizar en los parques lineales hídricos se definen en los proyectos específicos. Se contemplan diseños e intervenciones integrales que propendan por la protección y defensa de los cuerpos de agua y la conectividad ecológica al tiempo que generen espacios de permanencia y circulación para el encuentro de la ciudadanía. Se contemplan los siguientes proyectos de parques lineales hídricos:

- Parque Lineal Hídrico Canal Albina
- Parque Lineal Hídrico Canal Boyacá - Canal San Francisco
- Parque Lineal Hídrico Canal Comuneros
- Parque Lineal Hídrico Canal Cundinamarca
- Parque Lineal Hídrico Canal Molinos
- Parque Lineal Hídrico Canal Río Negro
- Parque Lineal Hídrico Quebrada Yomasa

5.1.7. Instrumentos de Planeamiento

Las normas e índices de diseño se concretarán en el instrumento sea Plan de Manejo de Áreas Protegidas o Proyecto Específico que ordene cada área según aplique. Para ello, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, las reglamentaciones y disposiciones que adopten las entidades responsables.

5.1.8. Indicadores financiación

Los recursos para la ejecución de las obras tendientes a la consolidación de los proyectos contemplados para el Circuito Ambiental provendrán principalmente de los recursos de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, y en general, del presupuesto distrital.

De manera complementaria, se podrán destinar recursos provenientes del Fondo de Compensaciones de Espacio Público, siempre que se trate de la adquisición de predios o construcción de las obras.

5.1.9. Cifras de los proyectos

Los proyectos del Circuito Ambiental en conjunto suman un área de intervención de aproximadamente 300,64 has hectáreas para áreas de uso público y se estima que el costo sea de \$ 2.170.270 millones de pesos. La programación de ejecución de los proyectos se deja a disposición del programa de ejecución que incorpore cada Plan de Desarrollo de las próximas administraciones.

Tabla 23 Cifras Proyectos del Circuito Ambiental

PROYECTOS	Área de uso público	Longitud	Costo estimado
Sendero de Las Mariposas	30,3 has	111 km	327.138 millones
Parques Ecológicos Distritales de Humedal	442,51 has	18,7 km	109.901 millones
Parques Lineales Hídricos	300,64 has	65 km	1.733.231 millones

Fuente: Fichas Proyectos EAEP. TEP, SDP. 2019.

5.2. Proyectos del Sistema de Movilidad

5.2.1. Infraestructuras del Sistema de Transporte

La estructura actual del transporte público de pasajeros se encuentra basada en el componente masivo urbano regional, el cual es un sistema tronco-alimentado. Este sistema, incluyendo la integración con el sistema Metro y con el componente zonal del SITP, se adecua al modelo de ciudad mejorando la accesibilidad del territorio, para lograr una mayor integración funcional,

económica y social del territorio. Esto implica que toda la población, viva donde viva, sin importar su nivel socioeconómico, deberá tener las mismas oportunidades de desplazarse en la ciudad a niveles razonables de costo y tiempo. Para esto, es indispensable un subsistema de transporte público que sea competitivo frente a los modos de transporte individual y asequible a las poblaciones de menores recursos.

Para efectos de la ejecución del POT, a continuación, se presenta la relación de proyectos del subsistema de transporte:

Tabla 24 Subsistema de Transporte – proyectos de Corto Plazo.

PROYECTOS DE TRANSPORTE	TIPO	DESCRIPCION	LONGITUD (Km)	PERFIL
1	Troncal	Conexión operativa troncales CL 26 y NQS	3,5	V-0, V-1
2	Troncal	Ext. Troncal Autopista Norte	4,96	V-0A
3	Troncal	Ext. Troncal Caracas Sur	6,47	V-2
4	Troncal	Ext. Troncal 80	2,98	V-1
5	Troncal	Troncal Carrera 68	16,92	V-1, V-2
6	Troncal	Troncal Carrera 7	16,92	V-1, V-2, V-3
7	Troncal	Troncal Boyacá (Fase 1)	9,16	V-1
8	Troncal	Troncal Cali (Fase 1)	16,65	V-1
9	Férreo	Regiotram	46,40	N/A
10	Férreo	Metro Línea 1	23,69	N/A

Fuente: SDP, 2018

Tabla 25 Subsistema de Transporte – proyectos de Mediano Plazo.

PROYECTO TRANSPORTE	TIPO	DESCRIPCION	LONGITUD (Km)	PERFIL
11	Troncal	Troncal 1 de Mayo	1,06	V-2
12	Troncal	Troncal Calle 63	14,33	V-1, V-2, V-3
13	Troncal	Troncal Boyacá (Fase 2)	29,58	V-1
14	Troncal	Ext. Troncal Américas (Fase 2)	2,63	V-0
15	Troncal	Troncal Guaymaral Fase 2	1,81	V-1
16	Troncal	Troncal Calle 13	10,93	V-1
17	Troncal	Troncal Calle 170	9,53	V-1
18	Troncal	Ext. Troncal Calle 26	0,68	V-0
19	Troncal	Troncal Cali (Fase 2)	7,19	V-1

Fuente: SDP, 2018

Tabla 26 Subsistema de Transporte – Proyectos de Largo Plazo.

PROYECTOS DE TRANSPORTE	TIPO	DESCRIPCION	LONGITUD (Km)	PERFIL
20	Troncal	Troncal ALO	29,18	V-0
21	Troncal	Troncal Polo	6,18	V-1
22	Troncal	Troncal Villavicencio	11,09	V-2
23	Troncal	Troncal Guaymaral Fase 3	3,29	V-2
24	Troncal	Troncal Calle 127	13,45	V1-V-2
25	Troncal	Troncal Boyacá (Fase 3)	4,70	V-1
26	Troncal	Ext. Troncal Américas (Fase 3)	2,00	V-0
27	Troncal	Troncal Cali (Fase 3)	7,00	V-3
28	Troncal	Troncal Carrera 9	9,23	V-2E
29	Troncal	Troncal Corredor Férreo del Sur	9,07	V-1E
30	Férreo	Metro Línea 2	5,07	N/A
31	Férreo	Metro Línea 3	11,79	N/A
32	Cable	San Cristóbal	3,45	N/A
33	Cable	Santa Cecilia	1,35	N/A
34	Cable	Entre Nubes	3,1	N/A

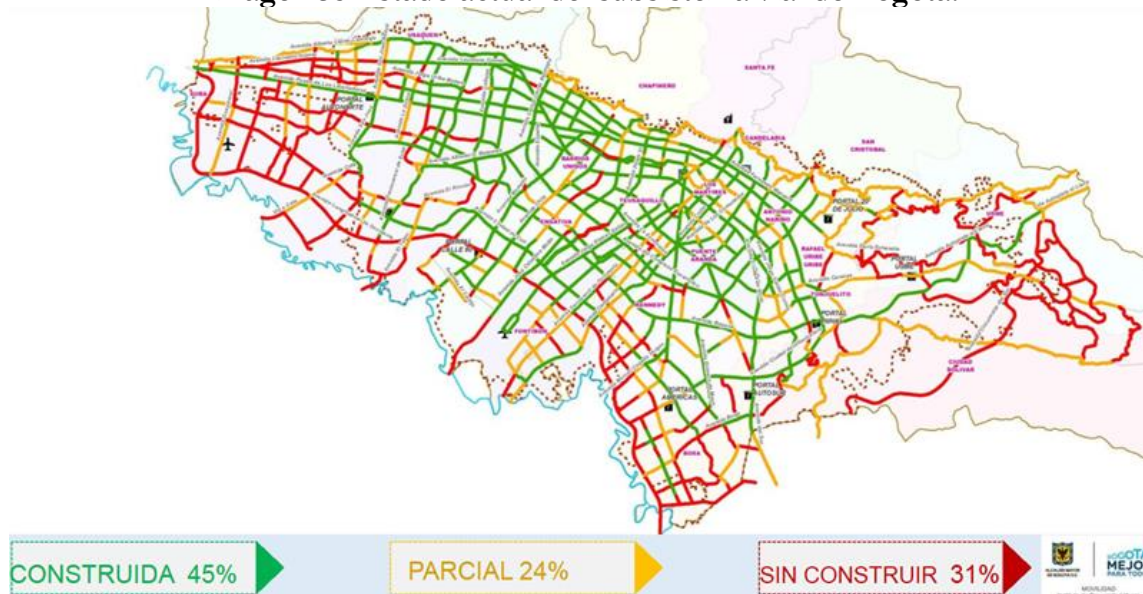
Fuente: SDP, 2018

5.2.2. Infraestructuras del Sistema Vial

El subsistema vial forma parte del sistema de movilidad como aquel que compone la red de infraestructura y permite la circulación de los ciudadanos en los diferentes modos de transporte terrestre. Dentro del POT, el enfoque estratégico del subsistema vial se encamina a proveer de infraestructura el ámbito urbano, rural y de alcance regional para lograr optimizar el tiempo de desplazamiento y aumentar las velocidades mediante la conexión de las mallas viales con el objetivo de responder apropiadamente a las necesidades de desplazamiento de todos los usuarios y mejorar el nivel de movilidad del Distrito Capital.

Una de las grandes falencias de la ciudad consiste en el atraso de su sistema de movilidad, particularmente el subsistema vial. Casi una tercera parte de la red vial proyectada está sin construir. Esta condición crea grandes desigualdades, particularmente en los bordes urbanos, donde se presenta un mayor déficit en este tema.

Imagen 58 Estado actual del subsistema vial de Bogotá.



Fuente: SDP, 2018

El subsistema vial se orienta a la consolidación de calles completas, entendidas como aquellas que responden a las necesidades de todos los usuarios, donde el espacio público se distribuye de manera equitativa entre los diferentes modos de transporte, garantizando seguridad y accesibilidad. Al ser un elemento imprescindible en el espacio público incluye, no solo la formulación de nuevas secciones viales, sino todas las determinaciones relacionadas con el diseño y calidad que debe tener dicho espacio. También incluye las determinaciones técnicas necesarias para que estos espacios tengan un excelente desempeño y funcionalidad, de acuerdo con el entorno urbano, tipo de vía, jerarquía y sistema de transporte.

El subsistema vial además es un componente importante del espacio público, por lo tanto, posee la función de consolidar calles con las determinaciones relacionadas con el diseño y la organización de todos sus componentes estructurales para garantizar la accesibilidad y el desplazamiento de todos los ciudadanos, dadas sus condiciones de movilidad.

Para efectos de la ejecución del POT, a continuación, se presenta la relación de proyectos viales:

Tabla 27 Proyectos Viales de Corto Plazo.

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	LONGITUD (KM)	PERFIL	CORREDOR CICLO-INFRAESTRUCTURA
1	ALO - Sur	10,0	V-0	SI
2	Autopista Norte	7,5	V-0	
3	Av. Alsacia	3,7	V-1E, V-2, V-3	SI
4	Av. Bosa Occidente	2,9	V-2	SI
5	Av. Boyacá	7,2	V-1	SI
6	Av. Cali - Sur	3,0	V-1	SI
7	Av. Calle 63	4,2	V-1	SI
8	Av. Cota	5,0	V-1, V-2	SI
9	Av. de los Cerros	14,4	V-3	
10	Av. El Rincón	3,0	V-1	SI
11	Av. El Tabor	4,3	V-1	SI
12	Av. Ferrocarril Occidente	6,8	V-1	SI
13	Av. Guaymaral (Tramo 1)	2,3	V-1	SI
14	Av. Kr 9	4,9	V-1E	
15	Av. Polo (Tramo 1)	3,9	V-1	
16	Av. San Antonio	1,7	V-3	SI
17	Av. Santa Bárbara	2,5	V-3	
18	Av. Sirena	3,0	V-2	SI
19	Av. Tibabita	2,0	V-3	
20	Av. Tintal	6,4	V-3	SI
21	Av. Transv.Suba (Tramo 1)	2,5	V-2	
22	Av. Villavicencio	1,6	V-2	SI

Fuente: SDP, 2018

Tabla 28 Proyectos Viales de mediano Plazo.

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	LONGITUD (KM)	PERFIL	CORREDOR CICLO-INFRAESTRUCTURA
23	ALO - Norte	25,7	V-0, V-2	SI
24	Av. Bolivia	1,0	V-3	
25	Av. Calle 24	6,5	V-3	
26	Av. Calle 245	0,5	V-3	
27	Av. Circunvalar Sur	21,0	V-3	
28	Av. Constitución	1,3	V-3	
29	Av. Ferrocarril Sur	4,3	V-1	SI
30	Av. Kr 66	3,9	V-1E	
31	Av. Kr 7	5,6	V-2	
32	Av. La Calera	4,7	V-4	SI
33	Av. Las Villas	2,8	V-3	
34	Av. Manuel Cepeda	2,0	V-0	SI
35	Av. Mariscal Sucre	3,5	V-3	
36	Av. San José	5,7	V-1	SI
37	Variante Río - Chía	1,3	V-1	

Fuente: SDP, 2018

Tabla 29 Proyectos Viales de Largo Plazo.

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	LONGITUD (KM)	PERFIL	CORREDOR CICLO-INFRAESTRUCTURA
38	Av. Agoberto Mejía	4,0	V-3	
39	Av. Arrayanes	5,4	V-3	
40	Av. Bosa Oriente	3,4	V-3	
41	Av. Cali - Norte	8,6	V-3	
42	Av. Calle 215	0,8	V-3	
43	Av. Carrera 77	2,5	V-3	
44	Av. Centenario	7,9	V-1	SI
45	Av. del Río	5,8	V-2	
46	Av. Guacamaya	1,5	V-1	
47	Av. Guaymaral (tramo 2)	3,1	V-2	
48	Av. Jardín	3,1	V-3	
49	Av. Polo (Tramo 2)	5,7	V-2	
50	Av. Trans. Suba (Tramo 2)	1,7	V-2	
51	Intersección Av. Cali - Av. Ferrocarril		V-1 X V-1E	
52	Intersección Av. Boyacá - Av. Rincón		V-1 X V-1	
53	Intersección Av. Medellín - ALO		V-1 X V-0	
54	Intersección Av. Medellín - Av. Calle 76		V-1 X V-3	

Fuente: SDP, 2018

5.2.3. Proyecto Estructurante Cicloalameda Quinto Centenario

La Cicloalameda Quinto Centenario se considera un proyecto de referencia en términos de movilidad activa, aspecto que lo convierte en un modelo de sostenibilidad urbana que genera numerosos beneficios para los ciudadanos de Bogotá. De ahí que se conciba como una vía estructurante de la red ciclista de la ciudad, la cual se encuentra vinculada de manera estrecha con la reducción de los efectos del cambio climático, mediante la reducción de emisiones de CO₂ que se deriva del cambio de medios de transporte de los vehículos motorizados a los no motorizados, así como de la transformación del espacio público de acuerdo con las nuevas demandas de los modos de transporte no motorizados.

La incorporación del proyecto Cicloalameda Quinto Centenario en el marco de la visión estratégica de la red de ciclo-infraestructura prevista para los próximos 12 años se enfoca principalmente en los usuarios. En primer lugar, concentra los esfuerzos en la valoración de las necesidades de los ciclistas, y en segundo, resulta del aprendizaje de la implementación de la infraestructura destinada a los ciclistas de la ciudad. En efecto, con el desarrollo del proyecto se busca establecer criterios suficientes para el mejoramiento de las especificaciones de diseño, basados en altos estándares de calidad que permitan atender la demanda creciente de ciclistas.

Así las cosas, Quinto Centenario constituye un proyecto diferencial encaminado a convertirse en un hito de las redes de ciclo rutas en América Latina, dotado de un alto nivel de calidad en cuanto a ciclo infraestructura, espacio público y renovación urbana.

El proyecto refleja, así, la visión de una Bogotá sostenible: la ciudad en la cual el papel del ciclista y el peatón serán protagonistas.

5.2.4. Antecedentes

Cicloalameda Quinto Centenario es un proyecto estratégico que crea una hoja de ruta a partir del año 2016. Mediante el convenio de cooperación firmado entre Cities Finance Facility (CFF) y la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, se han planteado las fases previas a la inversión y de estudios necesarios para su ejecución. Dentro de este contexto, se han llevado a cabo los siguientes procesos:

- Desarrollo de las fases correspondientes a Idea y Perfil (2017), realizadas con el rigor técnico requerido, según las pautas de una firma holandesa de expertos en el tema (planeación de proyectos de ciclo-infraestructura).
- Se definieron los términos de referencia, a la vez que se contrataron los estudios de pre-factibilidad y factibilidad, con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, integrando dentro del mismo proceso los lineamientos del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.
- En línea con los requerimientos y salvaguardas de carácter medioambiental, social y económico, paralelamente se están desarrollando estudios enfocados en temas sociales y ambientales.

5.2.5. Objetivos

Los objetivos generales del proyecto se enfocan en 4 componentes, a saber: transporte, movilidad, infraestructura urbana y ámbito socioeconómico.

4.1. Transporte

- Generación de nuevos viajes
- Creación de espacios para el intercambio de modos de transporte

4.2. Movilidad

- Mejoramiento de las condiciones de movilidad y de tiempo en los desplazamientos
- Construcción de una red troncal para ciclistas

4.3. Infraestructura urbana

- Construcción de un gran corredor verde
- Articulación con otros proyectos de transporte urbano

4.4. Ámbito socioeconómico

- Desarrollo de actividades productivas
- Reducción de los índices de contaminación
- Mejoramiento de la salud de las personas

En resumen, Cicloalameda Quinto Centenario es la materialización de un modelo de ciudad donde los modos de transporte activos tienen la prioridad en el sistema de movilidad. Se trata, pues, de un proyecto centrado en las personas en lugar de en los vehículos.

5.2.6. Justificación

Desde la fase de formulación de la Cicloalameda, se concibió la idea de crear un proyecto de movilidad ciclista que tenga un impacto urbanístico, ecológico, social y económico a escala metropolitana. De ahí que abarque cerca de 25 kilómetros, atravesando la ciudad en el sentido norte-sur a través de una gran variedad de perfiles viales enfocados en los ciclistas y peatones.

El diseño del corredor se basa, así, en la visión de los espacios verdes reconocibles e incluyentes. El resultado es un proyecto que rebasa en gran medida las infraestructuras convencionales para la movilidad, convirtiéndose en un elemento que promueve la renovación urbana y la construcción de espacios públicos de calidad, y con ello mejora las condiciones socioeconómicas de la población, los tiempos de desplazamiento, entre otros.

El diseño debe ser ambientalmente amigable, puesto que en la definición de su trazado les concede prioridad a las calles secundarias, proponiendo un separador verde al lado de la ciclo-ruta, lo cual mejora la calidad del aire y con ello la salud de los ciclistas. Este, además funciona como drenaje de la ciclo-ruta (Sistema de Drenaje Sostenible - SUDS).

En este sentido, cabe señalar que el proyecto apunta a que los materiales de la ciclo-ruta sean permeables con el fin de que no aumenten los volúmenes actuales de escorrentía ni la temperatura de las vías actuales; ambas estrategias orientadas a mitigar los efectos del cambio climático.

Entre las principales características de la Cicloalameda están que sea coherente, es decir, fácilmente identificable por parte de los usuarios y vecinos; reconocible gracias a su color, además de incluir señalización especial para identificar la ruta y las intersecciones que dan prioridad a los ciclistas, tanto en las vías principales como las secundarias. Adicionalmente, es innovador dado el ancho de la ciclo-ruta, que, a diferencia de la mayoría de los corredores actuales en Bogotá, busca incorporar nuevos elementos como refugios para la lluvia, zonas de reparación y mantenimiento y contadores ciclistas.

Otro tema importante es que es seguro, ya que propone intersecciones al mismo nivel de las vías de los ciclistas. También mejora las condiciones de seguridad de ciertas áreas mediante la instalación de artefactos de iluminación adecuados, proyectos de renovación urbana de uso mixto y la construcción de espacios públicos a lo largo del corredor.

Por último, el corredor es incluyente gracias a sus especificaciones técnicas de diseño (anchos, mobiliario especial, luminarias), las cuales hacen que este espacio sea más amigable para las personas mayores, los niños y las mujeres. En términos socioeconómicos también es inclusivo, pues conecta sectores de bajos recursos con las centralidades de la ciudad, al tiempo que facilita oportunidades de negocio relacionadas con el uso de la bicicleta (comercialización de bicicletas, reparación y mantenimiento, estacionamientos privados, alquiler de bicicletas, etc.), o incluso procesos de renovación urbana (cafés, restaurantes, comercio, etc.).

Ahora bien, los requisitos para rutas rápidas para la bicicleta son:

Tabla 30 Requisitos para las rutas rápidas de bicicletas

Requisito	Característica	Elemento de diseño
1 Coherencia	La cicloinfraestructura forma una unidad coherente y está conectada con los diferentes orígenes y destinos de los ciclistas	- Asfalto continuo en color - Continuidad en intersecciones - Aplicación de pompeyanos - Señalización vertical
2 Directividad	La cicloinfraestructura ofrece al ciclista rutas directas, sin desvíos ni demoras	- Mínimo de curvas en intersecciones - Trazado lo más directo posible - Ciclorutas anchas para minimizar la congestión - Prioridad en cruces con vías laterales - Prioridad en semáforos
3 Seguridad vial	La cicloinfraestructura garantiza la seguridad vial de los ciclistas y otros usuarios de la vía, por ejemplo, segrega automóviles y ciclistas	- Separador verde de 2.00 m. - Uso de pompeyanos - Tráfico calmado en ciclocalles
4 Confort	La cicloinfraestructura permite al ciclista circular con fluidez y de manera confortable, por ejemplo, sobre un piso liso con un mínimo de desniveles.	- Ciclorutas y ciclocalles con asfalto liso - Intersecciones a nivel donde sea posible (minimizar ciclopuentes)
5 Atractividad	La cicloinfraestructura está diseñada, equipada, iluminada y protegida y es atractiva para su uso y garantiza la seguridad personal	- Iluminación clara y estéticamente atractiva - Separador verde (protección del sol y la lluvia)
6 Integración espacial	La cicloinfraestructura está integrada con su contexto espacial	Posibles adaptaciones del diseño en lugares emblemáticos e históricos para crear un diseño integrado y más estético
7 Experiencia de usuarios	La cicloinfraestructura ofrece al ciclista (y a vecinos y peatones) una experiencia positiva	- Cicloruta por el parque de la estación de La Sabana - Cruzar la carrera 30 en un puente atractivo con una vista espectacular
8 Valor socioeconómico	La cicloinfraestructura genera un valor adicional para su entorno en términos sociales y económicos	Bares, tiendas y restaurantes a lo largo de la alameda

Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

5.2.7. Propuesta Urbanística

5.2.7.1. Áreas de Intervención

En función de los criterios de diseño y análisis del entorno, a continuación, se relacionan las zonas (polígonos) del proyecto 5C, codificadas a partir de alternativas de trazado de la fase de pre-factibilidad:

- Zona 1:**

Avenida Boyacá (Calle 56A Sur)- Avenida Carrera 24 - Avenida Primero de Mayo (Calle 22S) - Carrera 24 - Calle 4S - Transversal 22 - Avenida Calle 1 - Transversal 22 - Calle 1F - Transversal 20 - Calle 3 - Carrera 19 - Avenida Calle 19 - Carrera 18A - Diagonal 22 C Bis - Carrera 19B - Avenida Calle 28 - Carrera 20 - Calle 36 - Carrera 20 - Avenida Calle 28 - Carrera 19B - Calle 22 - Carrera 22 - Calle 17 - Carrera 25 - Avenida Calle 13 - Carrera 24 - Calle 4S - Diagonal 13Bis S - Carrera 24F Bis - Calle 17A S - Carrera 24G - Calle 27S - Avenida Carrera 24

- **Zona 2:**

Carrera 20 - Calle 36 - Carrera 16 - Diagonal 44 Bis - Transversal 16 Bis - Diagonal 46A - Carrera 16 - Calle 67 - Carrera 15 - Calle 71A - Carrera 20 - Avenida Calle 72 - Carrera 20C - Calle 77 - Avenida Carrera 24 - Avenida Carrera 30 - Avenida Carrera 24 - Transversal 22A - Carrera 21 - Calle 49 - transversal 21 - Diagonal 45D - Carrera 20 - Calle 36.

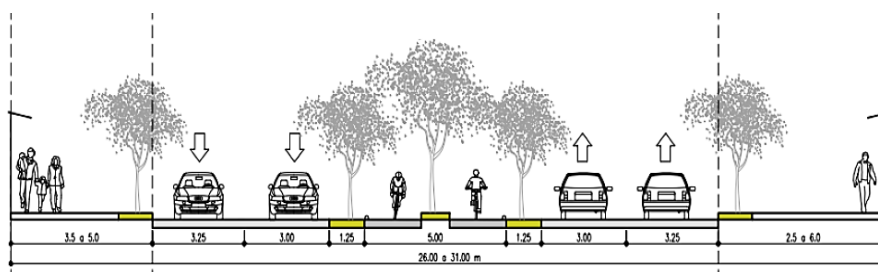
- **Zona 3:**

Calle 66B - Avenida Carrera 30 - Calle 91 - Carrera 49 - Avenida Calle 100 - Carrera 50 - Calle 108 - Canal Molinos - Avenida Carrera 55 - Canal Córdoba Avenida Calle 170 - Canal Córdoba - Avenida Carrera 55 - Canal Molinos Carrera 53 - Avenida Calle 100 - Carrera 49 - Calle 91 - Avenida Carrera 30 - Calle 66B.

5.2.7.2. Tipologías de secciones viales

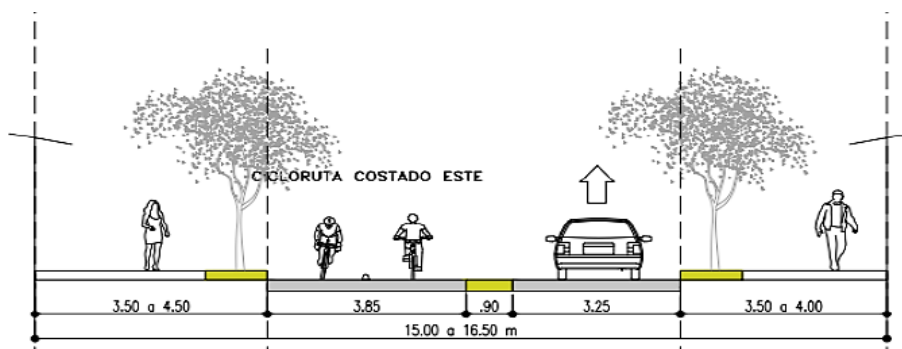
A partir de las zonas antes descritas, se definen las secciones viales tipo que se implementarán a lo largo del trazado.

Imagen 59 Perfil ciclo-ruta lateral



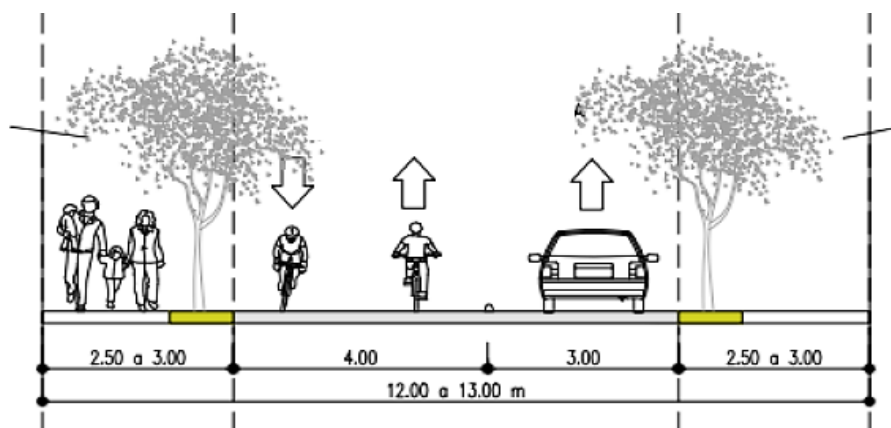
Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

Imagen 60 Perfil ciclo-ruta lateral



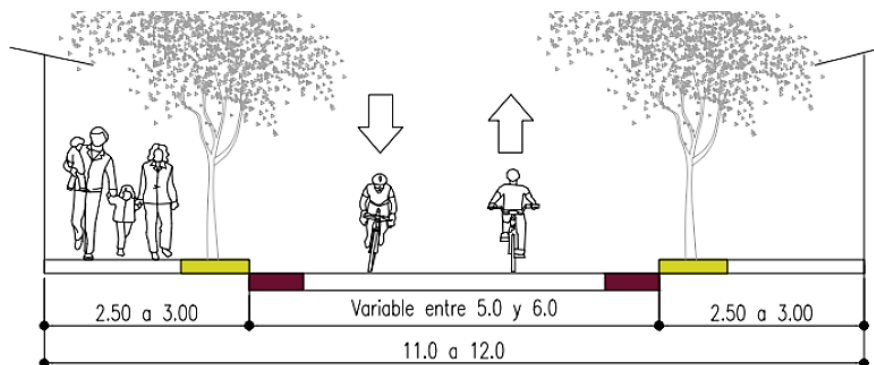
Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

Imagen 61 Perfil ciclo-ruta lateral



Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

Imagen 62 Perfil ciclo-ruta compartida



Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

5.2.7.3. Transporte

- **Generación y atracción de nuevos viajes**

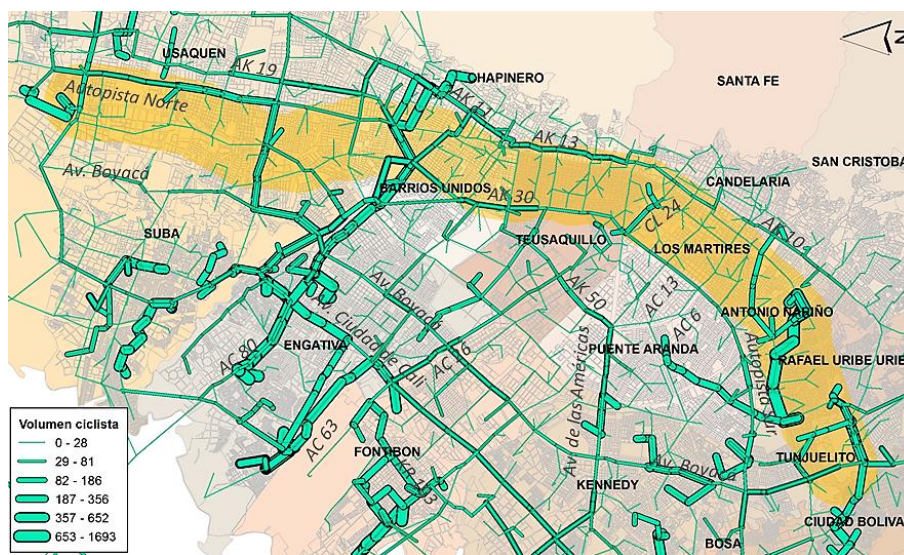
La Secretaría Distrital de Movilidad – SDM cuenta con un modelo de bicicletas, que permite conocer las vías de mayor volumen ciclista en la hora pico del día, de acuerdo con la encuesta de movilidad realizada en 2015. En esta se observa que, la localidad de Usaquén dispone de una infraestructura exclusiva para ciclistas, que conecta oriente y occidente entre las avenidas Boyacá y Suba; sin embargo, la conexión norte-sur sólo es posible a través de estas vías.

Por su parte, el corredor Autopista Norte - Avenida NQS - Autopista Sur facilita la conexión de los ciclistas con la zona de influencia del proyecto. No obstante, este corredor no lo frecuentan muchos de ellos, lo cual se relaciona con la comodidad del recorrido: el gran número de ascensos

y descensos que deben realizarse, así como los limitados radios de giro, reducen la velocidad haciendo la bicicleta menos rápida frente a otros modos de transporte.

En vista de lo anterior, se busca construir una ruta continua, cómoda y segura para quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte, e incluso para motivar a quienes todavía no la usan.

Imagen 63 Volumen de ciclistas a lo largo de los corredores



Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

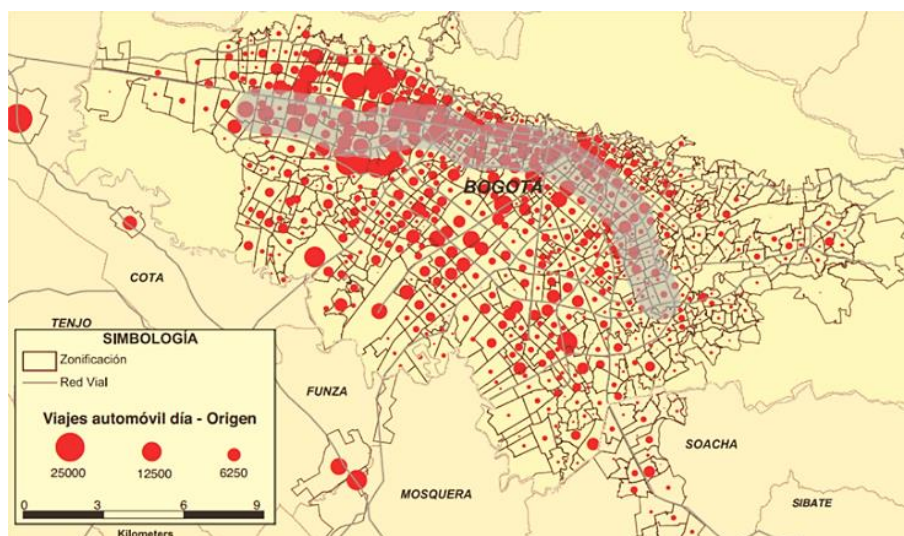
Por todo y lo anterior, se calculan aproximadamente 22.768 viajes sobre el corredor. Aun así, la población beneficiada de manera directa serían los residentes de las localidades ubicadas dentro de la zona de influencia, los cuales ascienden los 2.5 millones de personas.

- **Oportunidad de cambio de modo de transporte**

Existen mediciones de la Encuesta de Movilidad que datan sobre el uso del vehículo particular (bicicletas y carros) y su respectiva distribución dentro de la ciudad. En primer lugar, se observa que, las localidades con mayor capacidad de adquisición son Usaquén, Suba, Barrios Unidos, Chapinero y Teusaquillo. También resultan llamativas aquellas zonas donde, aunque se disponen de bicicletas, no se generan tantos viajes. Este es el caso de las localidades de Santa Fe, La Candelaria y Los Mártires, las cuales presentan una amplia cobertura dentro del proyecto.

En este sentido, la Cicloalameda busca motivar un cambio de comportamiento en las localidades donde más se originan viajes en automóvil, con el fin de transferírseles a la bicicleta. Ello contribuiría a reducir la contaminación producida por las emisiones de combustibles.

Imagen 64 Origen de viajes en automóvil



Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

- **Intermodalidad**

Si bien la red actual de ciclo-parqueaderos está asociada al sistema de transporte masivo Transmilenio, a través del contrato de consultoría SDM 2016-1253 se buscó obtener las cifras correspondientes a la oferta y demanda actual de ciclo-parqueaderos, y proyectarlas a un horizonte de doce (12) años, así como definir la estructura y priorización de implementación de la red de ciclo-parqueaderos.

En el escenario actual, se cuantificó que la oferta real de ciclo-parqueaderos es de un total aproximado de 17.000 plazas para el parqueo de bicicletas. Estos cupos se reparten entre las 16 ciclo-estaciones del sistema Transmilenio, los 4 Puntos de Encuentro administrados por el IPES, el mobiliario urbano (M100, M101, parqueo en vía y cuidado informal) y los parqueaderos de gran operación (parqueaderos públicos fuera de vía, en centros comerciales y en universidades).

Al cruzar la oferta de cupos de parqueo de bicicletas identificada con la localización y los destinos de los viajes en bicicleta, se encuentra que existen otras áreas de la ciudad que demandan la presencia de ciclo-parqueaderos. Es justamente ahí donde el proyecto busca generar infraestructura suficiente no solamente para las bicicletas, sino que desde el ámbito urbano se disponga de cupos de parqueo para bicicletas, promoviendo el intercambio modal y otorgando una mayor integralidad al sistema de transporte público de la ciudad.

5.2.7.4. Movilidad

- **Mejores tiempos y recorridos de desplazamiento**

La Cicloalameda será una ruta rápida, que facilitará a los ciclistas rodar con mayor comodidad, seguridad y en poco tiempo, gracias a las determinantes de diseño como el ancho, el color, el

separador verde y las intersecciones elevadas, así como los conceptos nuevos para América Latina como la ciclo-calle.

La suma de estas condiciones incentivará a los ciclistas a recorrer distancias relativamente largas (8 a 15 kilómetros). En Bogotá, la longitud promedio de viajes en bicicleta es de 6 kilómetros para hombres y 4 kilómetros para mujeres. Hay ciclistas que usan la bicicleta para viajes de hasta 15 kilómetros, pero es una fracción pequeña de la población ciclista.

En resumen, la Cicloalameda será la primera ruta rápida para bicicletas, con un alto nivel de calidad y que logre vincular las mejores prácticas mundiales de planeación y diseño.

- **Ruta troncal ciclista**

El concepto de Cicloalameda parte de la idea de no construir otra ciclo-ruta en Bogotá, sino el de generar una ruta troncal para la red de ciclo-rutas de la ciudad, con alta capacidad y una forma continua.

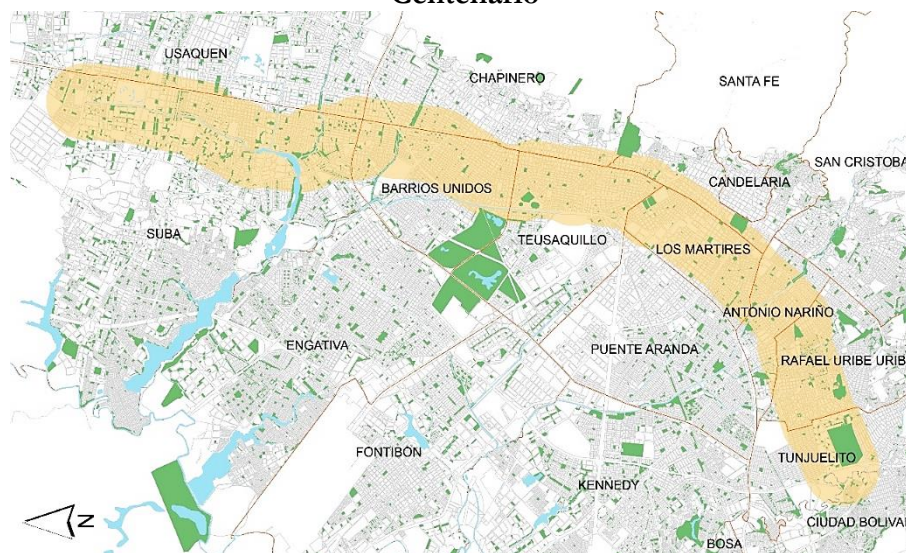
El trazado principal busca conectar las ciclo-rutas de alta intensidad de uso como la de la calle 80, y el corredor ciclista de la avenida Primero de Mayo que cuenta con un volumen ciclista de hasta 1.600 usuarios en la hora pico. Adicionalmente, pretende conectar 8 ciclo-rutas localizadas sobre vías arteriales con una afluencia menor pero significativa (calle 56 sur, calle 1ra sur, calle 13, calle 26, carrera 30, calle 127 y calle 170). Finalmente, el proyecto se convertirá en la vía arterial más importante para conectar los destinos provenientes del sur hacia el nororiente y centro de la ciudad.

5.2.7.5. Ámbito urbano

- **Corredor verde**

La Cicloalameda es un corredor de 25 kilómetros de distancia, que sirve para crear conexiones con la Estructura Ecológica Principal - EEP de la ciudad y mejorar las condiciones de los ciclistas. Además, por medio suyo será posible mejorar la calidad del espacio público y mitigar los efectos del cambio climático.

Imagen 65 Estructura Ecológica Principal – EEP en el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario



Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

- **Articulación con proyectos urbanos y de transporte**

Actualmente, en la ciudad se están desarrollando una serie de proyectos tanto urbanos como de transporte, los cuales integrarán los corredores destinados a los ciclistas, debido a lo cual su articulación es vital para la movilidad de los bici-usuarios.

Entre estos proyectos se encuentran planes de Renovación Urbana - RU, 16 de ellos dentro del área del proyecto. Uno de las más importantes, La Sabana, permitiría la recuperación de la zona aledaña a la antigua estación del tren de La Sabana, que al igual que la Cicloalameda tendría un alto potencial turístico y recreativo, transformando las dinámicas actuales del sector.

Los proyectos Metro y Transmicable permitirán el desarrollo de la intermodalidad. Además, conectarán transversalmente 5 de las alamedas y parques lineales (actualmente en proceso de estudio), entre las que se encuentran los proyectos para el humedal Córdoba, y los ríos Fucha y Tunjuelito.

5.2.7.6. **Ámbito socioeconómico**

- **Equidad**

Si bien Bogotá es pionera en el desarrollo de ciclo-infraestructuras a nivel de América Latina, la configuración espacial del territorio y las prioridades administrativas no han permitido que se reparta de manera equitativa la oferta de ciclo-rutas a lo largo de toda la ciudad. Este es el caso de localidades de Rafael Uribe Uribe y Antonio Nariño, las cuales no superan los 5 kilómetros de infraestructura, siendo necesario aumentar su conectividad y construir una infraestructura que beneficie a los habitantes de todos los estratos socioeconómicos.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2015, el uso de la bicicleta en mujeres es 3 veces menor que en los hombres; y, aunque la mayoría de viajes los realizan las personas de estratos 2 y 3, se ha venido presentando un incremento significativo en los 4 y 5. Estos datos refuerzan la idea de que la bicicleta se está consolidando como un modo de transporte competitivo, el cual debe brindar las condiciones necesarias en materia de seguridad para que más mujeres opten por desplazarse en este medio.

- **Desarrollo socioeconómico**

La Cicloalameda se convertiría en un entorno atractivo para los negocios que satisfagan las necesidades del número creciente de ciclistas en la ciudad.

- **Reducción de la contaminación**

Con el cambio modal se reduce la contaminación y las emisiones de CO₂. Además, gracias al tipo de trazado y diseño los ciclistas disfrutarán de una mejor calidad del aire en la mayoría de las ciclo-rutas existentes.

5.2.7.7. Gestión del proyecto

- **Costos estimados**

El proyecto ha sido concebido como un proyecto integral de renovación del espacio público y movilidad no motorizada. Sin embargo, la espina dorsal del proyecto es el hecho de ser una ciclo-ruta rápida, verde y de alta calidad, que promueve el uso de la bicicleta en todas sus formas.

El escenario actual es ambicioso, pues pretende renovar el perfil de la vía mediante la construcción de nuevos andenes, mobiliario urbano e iluminación, y la subterización de redes de servicios públicos. Su valor corresponde a \$ 223.000 millones de pesos (USD 74 millones aproximadamente en 2017), en una longitud de 25.45 kilómetros. Esta cifra incluye obra, interventoría de obra, costo de estudios y diseño, e interventoría de estudios y diseños.

- **Cronograma**

Tabla 31 Cronograma del proyecto

Fase	2018				2019				2020				2021				2022			
Prefactibilidad y factibilidad																				
Estudios y diseños																				
Construcción tramo funcional 1																				
Construcción tramo funcional 2																				
Construcción tramo funcional 3																				

Fuente: Documento Técnico de Soporte – DTS para el proyecto Cicloalameda Quinto Centenario.
Secretaría de Política Sectorial –Secretaría Distrital de Movilidad. 2018

5.2.8. Resumen de Indicadores

Tabla 32 Indicadores del Sistema de Movilidad.

Indicadores	Corto plazo	Mediano	Largo
Total de kilómetros proyectados Troncales	77,56 km	77,74 km	95,19 km
Total de kilómetros proyectados Vías Férreas (metro y regiotram)	70,09 km	9,61 km (Línea 2 metro)	16,89 km (Línea 3)
Total de kilómetros proyectados Cables	0 km	0 km	7,9 km
Total de kilómetros proyectados Vías	102,8 km	89,8 km	53,5 km

Fuente: SDM, 2018

6. Proyectos Detonantes

Esta tipología de proyectos genera impactos en áreas deficitarias y procesos complementarios de desarrollo urbanístico en los entornos donde se ubican. Responden a la demanda de equipamientos sociales y de espacio público. También se aplican a las áreas estratégicas de oportunidad económica definidas en el marco del programa Ámbitos Estratégicos de Escala Zonal.

6.1. Parque Metropolitanos

El propósito de los parques metropolitanos es generar espacio público que atienda las necesidades de la población distrital y consolide una oferta de parques diversos, suficiente y distribuida de manera equilibrada, estableciendo relaciones de complementariedad funcional, los cuales deben aportar a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad y a incrementar la resiliencia del distrito, frente a los efectos del cambio climático. Son espacios abiertos que cubren una superficie superior a 10 hectáreas, y su área de influencia abarca todo el territorio del distrito. Su función es brindar una amplia oferta ambiental y de actividades recreativas, deportivas, culturales y complementarias.

Las intervenciones a realizar se definirán en el marco del Plan Director de cada parque, respondiendo a las necesidades del sector de acuerdo con las normas del presente POT. Se contemplan los siguientes proyectos de parques metropolitanos:

- Parque Metropolitano Simón Bolívar – Centro Bolivariano
- Parque Metropolitano Taller el Ensueño
- Parque Metropolitano Cerro Seco
- Parque Metropolitano Vitelma
- Parque Metropolitano Guaymaral

- Parque Metropolitano AOPP S1 - Sector 1-Barrancas Oriental I
- Parque Metropolitano AOPP S2 - Sector 2-Barrancas Oriental II
- Parque Metropolitano AOPP S3 - Sector 3-Barrancas Oriental III
- Parque Metropolitano AOPP S4 - Sector 4-Bosque los Pinos
- Parque Metropolitano AOPP S5 - Sector 5-San Gabriel Norte
- Parque Metropolitano AOPP S6 - Sector 6-Santa Ana
- Parque Metropolitano AOPP S7 - Sector 7-Seminario
- Parque Metropolitano AOPP S8 - Sector 8-El Refugio
- Parque Metropolitano AOPP S9 - Sector 9-Ingemar Oriental
- Parque Metropolitano AOPP S10 - Sector 10-Parque Nacional Oriental
- Parque Metropolitano AOPP S11 - Sector 11-Bosque Izquierdo
- Parque Metropolitano AOPP S12 - Sector 12-Parque Nacional Oriental
- Parque Metropolitano AOPP S13 - Sector 13-Aguas Claras
- Parque Metropolitano AOPP S14 - Sector 14-Altos del Zuque
- Parque Metropolitano AOPP S16 - Sector 16-Chiguaza Urbano
- Parque Metropolitano AOPP S17 - Sector 17-Chiguaza Rural
- Parque Metropolitano AOPP S18 - Sector 18- Tibaque
- Parque Metropolitano AOPP S19 - Sector 19-Las Violetas
- Parque Metropolitano AOPP S20 - Sector 20-Otros
- Parque Metropolitano AOPP S20 - Sector 20-San Isidro Patios

6.1.1. Instrumentos de Planeamiento

El detalle de las intervenciones estará condicionado a las definiciones específicas de los Planes Directores que se ordenen para cada parque, de acuerdo a las necesidades del sector de la ciudad, teniendo en consideración los siguientes elementos: circulaciones peatonales y en bicicleta, espacios de permanencia, instalaciones recreativas y deportivas, diseño paisajístico y cobertura vegetal, elementos complementarios de mobiliario y dotación, ciclo parqueaderos, y servicios complementarios.

6.2. Parques Zonales

Los parques zonales, son espacios abiertos que cubren una superficie entre 1 y 10 hectáreas y su área de influencia abarca el ámbito de la localidad. Su función es brindar una amplia oferta ambiental y de actividades recreativas y deportivas que complemente la oferta de los parques vecinales.

Las intervenciones puntuales a realizar en los parques, se definirán en el marco del proyecto específico, respondiendo a las necesidades del sector. En general, para los parques metropolitanos se contempla:

- Diseño paisajístico y cobertura vegetal
- Circulaciones peatonales
- Ciclorrutas (estructura y pavimento)
- Instalaciones recreativas y deportivas
- Espacios de permanencia

- Mobiliario y dotación
- Ciclo parqueaderos
- Servicios complementarios

Las intervenciones a realizar se definirán en el marco del proyecto específico de cada parque zonal, respondiendo a las necesidades del sector, de acuerdo con las normas del presente POT. Se contemplan los siguientes proyectos.

- Parque Zonal Bonanza
- Parque Zonal Arboleda Santa Teresita
- Parque Zonal la Reconciliación
- Parque Zonal Veraguas (predio fiscal)
- Parque Zonal la Estrella
- Parque Zonal Centro Usme
- Parque Zonal Egipto
- Parque Zonal Hacienda los Molinos

6.3. Parques de Protección

Las intervenciones a realizar en los parques de protección se precisan en los proyectos específicos que elaboren las entidades responsables. Se orientan a habilitar espacios de permanencia y circulación compatibles con la función principal del área, sea la mitigación del riesgo o la prestación de servicios públicos domiciliarios. Se contemplan los siguientes proyectos de parques de protección:

- Parque de Protección Altos de la Estancia
- Parque de Protección Bella Flor
- Parque de Protección Cedritos
- Parque de Protección Cordillera Sur
- Parque de Protección Guacamayas I
- Parque de Protección Los Laches
- Parque de Protección San José de Marylan
- Parque de Protección en AOOP – Sector 15-Altos del Zipa-Corinto
- Parque de Protección Yopal Pedregal
- Parque de Protección Cantarrana
- Parque de Protección Gibraltar
- Parque de Protección San José de Usme
- Parque de Protección San Vicente
- Parque de Protección Tanque el Volador

6.4. Parques Rurales

Se busca ordenar las actividades que se desarrollan en el suelo rural de Bogotá relacionadas al turismo de naturaleza, para hacerlas compatibles con los objetivos de conservación de las áreas. Lo anterior, mediante la adecuación de infraestructuras afines a la capacidad de carga del espacio. Se contemplan los siguientes proyectos:

- Parque de Protección Cordillera Sur Parque Ecológico La Regadera – Chisacá. Busca desarrollar una infraestructura de servicios que permita un adecuado uso público de las áreas contiguas a los embalses para el disfrute de la ciudadanía interconectando los ecosistemas estratégicos de la Estructura Ambiental y de Espacio Público. El proyecto tiene definido el desarrollo de senderos y zonas verdes perimetrales a los embalses, para lo cual como estrategia se tiene previsto la reutilización de la infraestructura existente en el embalse, así como el trabajo y desarrollo con un enfoque integral con la comunidad para lograr la concientización a la población de la importancia del embalse, el agua y el paisaje.
- Laguna Chisacá (Parque Nacional Natural Sumapaz): Busca dar un manejo adecuado a los recorridos con fines ecoturísticos que se realizan en el Parque, replanteando las capacidades de carga. Se propone generar una infraestructura de senderos acorde a las características y objetivos del área que permita su adecuado disfrute. Se priorizan los siguientes senderos: Los gigantes del glaciar; conquistando el sol; La mirada oculta de las lagunas; la huella del silencio; Un encuentro con el páramo de Sumapaz; La senda de los pioneros; una ventana abierta al páramo.

6.5. Nodos de Equipamientos de Escala Urbana y Metropolitana¹¹

6.5.1. Descripción y Objetivos

La estrategia territorial del sistema de equipamientos busca equilibrar la relación entre la demanda poblacional de servicios y la oferta existente, con el fin de reducir los altos déficit de algunas zonas de la ciudad. Adicionalmente, se pretende articular mejor las decisiones sectoriales con el fin de contar con mecanismos de gestión de suelo acordados y generar sinergias para compartir servicios y funciones en una sola pieza de territorio. Uno de los componentes de la estrategia consiste en fomentar nodos de equipamientos para crear áreas especializadas vinculadas al tejido económico de la ciudad, los cuales se identifican en el Anexo No 3 del Libro 2 del DTS “Fichas de Nodos Urbanos y Metropolitanos”. Se plantea igualmente un desarrollo normativo que brinde incentivos para obtener áreas dotacionales reestructuradas que respondan a las demandas futuras y que generen calidad urbana a las áreas deficitarias de la ciudad.

Los nodos se entienden como proyectos urbanos integrales, articulados por el sistema de espacio público y movilidad, compuestos por dos redes: la red urbana y la local. La primera contempla la implantación de equipamientos de escala urbana y metropolitana, que permitan aumentar la cobertura de servicios dirigidos a toda la población y el acceso de todos los ciudadanos a este tipo de servicios. La red local busca garantizar la cobertura de los servicios sociales a escala local. La red urbana define 20 nodos a saber:

1. Entre Ríos – Malta

Se plantea la transformación de suelo destinado a cárcel, la articulación de equipamientos alrededor de elementos de estructura ecológica y la reconfiguración de oferta de servicios privada

¹¹ Ver Anexo No 3 del Libro 2 “Fichas de Nodos Urbanos y Metropolitanos”

vinculando otros equipamientos. Se busca también consolidar y/o ampliar los equipamientos Fundación Universitaria Cafam y Teatro de Bellas Artes de Bogotá – Cafam Floresta (iniciativas privadas).

2. Simón Bolívar

Se busca el aprovechamiento de suelo no utilizado, especialmente el asociado a sector educación, recreación y deporte e integración social, y la densificación de equipamientos privados. Se contempla la posible ampliación y/o consolidación de los equipamientos Instituto Técnico Francisco José de Caldas, Centro de Bienestar Social Bosque Popular, Unidad de Sanidad Policía Nacional – Dipon, Universidad Libre (iniciativa privada), e Instituto Técnico Industrial Centro Don Bosco (iniciativa privada).

3. Juan Amarillo – Bachué

Se plantea el aprovechamiento de suelo público de equipamientos y parques vecinales de las urbanizaciones Bachué y Luis Carlos Galán, junto con el desarrollo de equipamientos culturales. También, ampliar y/o consolidar el equipamiento Instituto Tomás Iriarte.

4. Torquigua – Jaboque

Se plantea el desarrollo de suelo dotacional y aprovechamiento de suelo de infraestructura educativa, además del desarrollo en superficie de equipamiento y en subsuelo de patios. Contempla la ampliación y/o consolidación del Colegio Distrital Colsubsidio Torquigua Concesión.

5. La Gaitana

Dentro del ámbito del nodo se considera la compra de suelo para la Avenida El Tabor. Se plantea el aprovechamiento de suelo público de equipamientos y parque zonal la Gaitana, la recualificación de un escenario deportivo (Coliseo La Gaitana) y el traslado de Fuerte Ambiental de Carabineros – Fuerte Norte La Gaitana. Incluye la ampliación o consolidación de la Fundación Batuta Centro Orquestal La Gaitana y el Jardín Infantil C.V. Nuevos Timanquitos, y la reconfiguración del CAMI la Gaitana.

6. Vereda Suba Cerros

Se plantea la compra de suelo para el desarrollo de equipamientos recreativos y culturales, y de salud. Contará un complejo deportivo especial, una biblioteca multifuncional urbana y un centro atención prioritaria en salud CAPS. También, se plantea la construcción de salas de atención al usuario, casa de justicia y/o centro de convivencia.

7. Servitá

Se plantea el aprovechamiento de suelo no utilizado, especialmente el asociado a sector educación, salud y deporte, y la densificación y/o adaptación de equipamientos públicos. Se busca la ampliación o consolidación de los equipamientos: Estadio Servitá (recualificación y ampliación), Biblioteca Distrital Servitá Simón Bolívar, Unidad Primaria de Atención Servitá,

Hospital de Usaquén I Nivel E.S.E. (conversión y ampliación a CAPS), Hospital Simón Bolívar III Nivel E.S.E, y Gimnasio Campestre (iniciativa privada).

8. Corabastos

Se plantea la compra de suelo – renovación urbana (Borde barrio el Amparo) y el aprovechamiento de suelo público (INEM – Coliseo Cañizares, Plaza de las Flores, Parque Cayetano Cañizales), junto con la articulación de equipamientos alrededor de elementos de estructura ecológica. Contempla la ampliación o consolidación del Polideportivo y Coliseo Cayetano Cañizares y el Centro de Abastos de Bogotá – Corabastos (iniciativa privada).

9. Ciudadela El Porvenir

Se propone la reconfiguración y aprovechamiento del Parque El Porvenir, junto con el desarrollo de equipamientos de cultura e infraestructura de apoyo social y la ampliación o consolidación del Centro de Desarrollo Comunitario Bosa El Porvenir.

10. Ciudadela El Recreo

Se plantea la reconfiguración y aprovechamiento del Parque El Recreo, el desarrollo de equipamientos culturales, de salud (Hospital de Bosa) e infraestructuras de apoyo social.

11. Campo Verde

Se plantea la utilización de suelo público para el desarrollo de un colegio y un Centro Cultural Recreativo y Deportivo, e infraestructuras de apoyo social.

12. Timiza

Se plantea la reconfiguración y aprovechamiento del Parque Timiza (aprovechamiento de suelo público no utilizado) y la reconfiguración y ampliación del Estadio la Paz, del Colegio Distrital Francisco de Miranda, y del Colegio Santa Luisa (iniciativa privada).

13. Carimagua

Se plantea la reconfiguración y aprovechamiento del Parque Carimagua I, y el aprovechamiento de suelo público no utilizado, junto con la construcción de equipamientos culturales y deportivos y de salud.

14. Sierra Morena

Se plantea el aprovechamiento de suelo público no utilizado y adicionalmente una compra de suelo para el desarrollo de equipamientos deportivos y culturales. Contempla la ampliación o consolidación del CAPS (reconfiguración del UPA Sierra Morena), del Colegio Distrital CEDID Ciudad Bolívar y del Jardín Infantil Cartagena de Indias.

15. El Redentor

Se plantea el aprovechamiento de suelo público no utilizado y la articulación de equipamientos alrededor de elementos de estructura ecológica. También la reconfiguración de suelo público y vinculación de equipamiento privado. Así mismo, la ampliación o consolidación del Centro de Reeducción para Adolescentes El Redentor y del Liceo Campestre Cafam (iniciativa privada).

16. Santa Lucía

Se plantea el aprovechamiento de suelo público no utilizado y la construcción de un equipamiento de escala urbana de atención al ciudadano. Contempla la ampliación o consolidación del Colegio Distrital CAFAM Santa Lucía.

17. Primero de Mayo

Se plantea el aprovechamiento de suelo público no utilizado y el traslado del Batallón de Mantenimiento José María Rosillo, junto con la ampliación o consolidación del Colegio Distrital José Félix Restrepo y del Velódromo y Coliseo Primera de Mayo.

18. Guacamayas

Se plantea el aprovechamiento de suelo público no utilizado y la reconfiguración y aprovechamiento del Parque la Victoria. Contempla la ampliación o consolidación del CAPS (reconfiguración de Unidad Prioritaria de Atención La Victoria), el Hospital La Victoria, el Colegio Distrital Juan Evangelista Gómez, y el Coliseo, Velódromo, Piscina, y la reconfiguración de equipamientos de integración social.

19. Tres Quebradas

Se pretende la utilización de suelo público y articulación de equipamientos alrededor de elementos de estructura ecológica. Se proyecta la construcción de equipamientos deportivos y culturales.

6.5.5. Resumen de Indicadores

Tabla 33 Indicadores Nodos de Equipamientos

	Nodo	Valor Millones de pesos	Area total (ha)
1	Entre Ríos - Malta	107.064	19
2	Simón Bolívar	368.648	150
3	Juan Amarillo - Bachué	76.356	6
4	Torquigua - Jaboque	161.786	13
5	La Gaitana	124.225	10
6	Vereda Suba Cerros	53.408	11
7	Servitá	168.826	22
8	Corabastos	236.292	86
9	Ciudadela El Porvenir	76.027	28
10	Ciudadela El Recreo	231.553	12
11	Campo Verde	161.316	6
12	Gran Britalia	98.559	12
13	Timiza	135.692	41
14	Carimagua	55.859	3
15	Sierra Morena	143.323	30
16	El Redentor	116.160	38
17	Santa Lucía	139.911	15
18	Primero de Mayo	92.849	13
19	Guacamayas	119.368	10
20	Tres Quebradas	75.668	22

Fuente: SDP, 2018

7. Programas

El presente Plan establece dos tipos de programas: Programas de Urbanismo Estratégico y Programas de Urbanismo Básico. Estos programas se articularon con los programas y líneas estratégicas del POMCA de la siguiente manera:

En la categoría de Programas de Urbanismo Estratégico, en la política de Ecoeficiencia, el programa de Rehabilitación Ecológica de la Estructura Ecológica Principal, se articula con los Programas de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá y Ecosistemas Estratégicos y Sostenibilidad del Territorio en la Cuenca, en las Líneas Estratégicas de Administración de los recursos naturales y Recuperación y Mantenimiento de áreas degradadas y/o potrerizadas.

En la categoría de Programas de Urbanismo Básico, en la política de Ecoeficiencia, el programa de Arborización en suelo urbano, se articula con el Programa de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá, en la Línea Estratégica Administración de los recursos naturales.

En la categoría de Programas de Urbanismo Básico, en la política de Equidad, el programa Territorios Campesinos Resilientes, Equitativos y Sostenibles se articula con los Programas de Gobernanza y Gestión Pública del Agua en la cuenca del Río Bogotá y Ecosistemas Estratégicos y Sostenibilidad del Territorio en la Cuenca, en las Líneas Estratégicas de Administración de los recursos naturales y Recuperación y Mantenimiento de áreas degradadas y/o potrerizadas.

En la categoría de Programas de Urbanismo Básico, en la política de Competitividad, el programa Turismo de Naturaleza, se articula con el Programa de Orientación Ambiental Productiva, en la Línea Estratégica Desarrollo de alternativas rurales para la economía campesina.

La descripción y los contenidos específicos de cada uno de estos programas se presenta de manera detallada en el anexo 07 – Proyectos y Programas, que hace parte integral del Proyecto de Acuerdo.

Libro 3. Contenidos para la Gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

DT.14

Documento Técnico 14.

Institucionalidad y participación para la gestión del POT

1. Institucionalidad para la Gestión del POT

1.1. Diagnóstico

Marco Institucional para la gestión del POT

A lo largo de los ejercicios de diagnóstico y preparación de este POT, se identificó una evidente falta de continuidad en la priorización de recursos para el programa de ejecución de obras. Este problema se descompone en dos causas principales: i) la falta de instrumentos para ejecutar la obligatoriedad a la que se refiere el artículo 18 de la ley 388 de 1997, y; ii) la falta de instrumentos para que la SDP ejerza su función de coordinación de los planes de acción de los sectores distritales a la que se refiere el artículo 15 del acuerdo 12 de 1994.

Adicionalmente, se observó un bajo grado de incorporación y articulación de los programas y proyectos estratégicos del POT en los instrumentos de planeación de corto plazo como los planes de desarrollo distrital y locales y sus instrumentos derivados, el plan plurianual de inversiones, los planes operativos anuales de inversiones, los planes de acción sectoriales y los proyectos de inversión que los desarrollan.

Tampoco existe un mecanismo de planeación y gestión multisectorial de carácter vinculante, para establecer compromisos a nivel de acciones y recursos en función de actuaciones urbanas integrales definidas en el POT. Más allá de lo estipulado en los decretos 619 de 2000 y 190 de 2004, y sin perjuicio de las normas que conforman el sistema de planeación nacional y distrital, no se cuenta con un instrumento en cuyo marco, distintos sectores comprometan acciones y recursos sobre una misma pieza del territorio en forma sincronizada y armónica.

Se identificó también que los programas y proyectos estratégicos del POT carecen de un esquema de gerencia específica en el marco del cual se integren y armonicen los ajustes de orden institucional, de programación de inversiones y de los instrumentos de seguimiento a nivel distrital y local, en función de una gestión más eficaz.

A nivel de la gestión de las localidades, se identificó que la configuración de las actuales alcaldías locales no responde a los contextos altamente heterogéneos que las conforman. Así mismo es claro que estas presentan capacidades igualmente desiguales. Esta heterogeneidad no se refleja solo en las condiciones e índices socio económicos y de calidad de vida de cada circunscripción local, sino en sus capacidades de administración y gestión.

En particular, los problemas para la gestión de las funciones de control urbano por parte de las localidades provienen principalmente de un deficiente desarrollo normativo a partir de la

promulgación del Nuevo Código de Policía, y de un deficiente desarrollo del marco de funciones, competencias y capacidades para ejercer dichas funciones entre entidades del distrito.

1.2. Justificación

Atendiendo a los antecedentes presentados, y elaborando particularmente sobre los elementos esenciales de este diagnóstico, el nuevo POT formula una serie de propuestas que buscan mejorar el entorno institucional de la gobernabilidad del POT para atender eficazmente las demandas de la sociedad y para traducirlas eficientemente en hechos concretos que mejoren la calidad de vida.

Gobernar el ordenamiento territorial de Bogotá implica: tomar decisiones transparentes y sustentadas; implementar instrumentos efectivos para ejecutarlas; contar con una institucionalidad capacitada para ofrecer resultados concretos; programar y optimizar los recursos necesarios para alcanzar metas claras; contar con datos confiables que permitan medir los propósitos del POT y rendir cuentas; e involucrar a la ciudadanía en la elaboración, seguimiento, control social y evaluación de las normas e instrumentos de planeación, así como fomentar la organización social para tal efecto.

La gobernabilidad se complementa con la gobernanza en la medida que es necesario contar con formas de organización que interactúen en función del bienestar general, que garanticen la legitimidad de las decisiones sobre asuntos críticos que generen impactos a escala regional, distrital o local, y que ejerzan control desde el sector privado y las organizaciones comunitarias para la solución constructiva de problemas territoriales.

Para la gestión eficaz de un urbanismo armónico y sostenible se reconoce que una de las condiciones incluíbles para el logro de los objetivos es la articulación entre:

- Los instrumentos de planeación, el seguimiento a los mismos y la programación financiera, por medio de un modelo que integre la continuidad en la priorización de las inversiones, articulando los proyectos estratégicos del POT, los Planes de Desarrollo Distrital y los Planes de Desarrollo Local.
- Esquemas de convergencia multisectorial que permitan una gerencia eficiente de los proyectos y programar del POT, para una gestión integral y no parcial de las actuaciones urbanas integrales, dotando a la administración distrital con mejores herramientas para la transformación efectiva del territorio y la consolidación del modelo de ciudad.
- El fortalecimiento de espacios de participación ciudadana y rendición de cuentas del orden distrital y local fortalecidos.

A continuación, se desarrollan las propuestas concretas a partir de las cuales se formula un marco institucional adecuado para una gestión eficiente y coordinada de las actuaciones públicas y privadas, dirigidas a ejecutar proyectos y programas estratégicos que garanticen la consolidación del modelo de ciudad del POT.

1.3. Institucionalidad para la Gestión del POT

La estrategia para la gestión del POT consiste en el fortalecimiento de la gobernabilidad, mediante la generación de instancias y mecanismos institucionales del orden distrital que permitan la adecuada coordinación de los programas y proyectos con el programa de ejecución del Plan Distrital de Desarrollo y el presupuesto distrital.

1.3.1. Instancias para la priorización y continuidad en el ejercicio presupuestal de las inversiones del programa de ejecución del POT

1.3.1.1. Consejo de Gobierno

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, el Consejo de Gobierno debe velar por el cumplimiento de las decisiones que se adopten en el plan y coordinar a todos los sectores de la administración distrital para llevar a cabo las actuaciones previstas.

1.3.1.2. Centro de Gobierno

En desarrollo de los artículos 18 y 21 de la Ley 388 de 1997, se propone una instancia de coordinación entre la autoridad distrital de planeación y la autoridad distrital de hacienda para priorizar una sección de las inversiones del Distrito, que dé continuidad a la financiación y ejecución de los programas y proyectos estratégicos del POT.

Dicha instancia de coordinación llevará a cabo, en el marco de las competencias asignadas a la SDP y a la SDH en el Acuerdo 12 de 1994 y en el Decreto 714 de 1996, una jerarquización de los contenidos del Plan Plurianual de Inversiones, el Plan Operativo Anual de Inversiones y los Planes de Acción, de manera que el programa de gobierno sea armónico con las orientaciones y opciones del POT y su programa de ejecución de obras.

Imagen 67 Proceso de programación presupuestal



Fuente: SDP, 2018

El objetivo del mecanismo de centro de gobierno es vincular la visión estratégica de corto, mediano y largo plazo del POT, con el plan de inversiones de los sucesivos planes de desarrollo distrital y los planes de acción de cada sector y entidad distrital.

De acuerdo con este objetivo, el funcionamiento del mecanismo de centro de gobierno opera articulando las restricciones del marco fiscal de mediano plazo y los distintos insumos de planeación (programa de gobierno, diagnósticos territoriales, sectoriales y poblacionales, el POT, planes maestros, entre otros) con el conjunto de instrumentos financieros del sistema presupuestal que recogen las iniciativas programáticas de los planes de desarrollo (imagen x). Así mismo, el mecanismo de centro de gobierno opera tanto al principio de cada periodo de gobierno cuando se elabora el plan de desarrollo, como cada año durante el proceso de programación presupuestal (imagen xx).

El centro de gobierno conformado por la Secretaría Distrital de Planeación Distrital y la Secretaría Distrital de Hacienda, debe entregar un conjunto de inversiones sectoriales que den continuidad al programa de ejecución del POT, incorporadas en el plan plurianual de inversiones y los planes de acción de los sectores distritales, y que, en ningún caso, abarque la totalidad del techo fiscal definido para cada sector.

Así mismo, la priorización del programa de ejecución del POT se trabaja a lo largo del ciclo del proceso de programación presupuestal anual, de manera que se propenda por la máxima apropiación de los proyectos y programas estratégicos del POT por parte de las entidades distritales, y la apropiación de las decisiones priorizadas por parte del CONFIS y el Consejo de Gobierno.

De igual forma el Centro de Gobierno debe emitir los lineamientos para ajustar la inversión de los fondos de desarrollo local, de tal forma que dichas intervenciones complementen la ejecución de las AUI. El objetivo de la propuesta de este POT en relación con las líneas de inversión local es determinar de forma explícita a las alcaldías locales, las actuaciones urbanas integrales definidas por el POT que se desarrollen en la jurisdicción de las respectivas localidades para que estas tengan elementos de articulación claros e inequívocos con el programa de ejecución del POT cuando programen sus planes de acción.

Para esto, los lineamientos de política de que trata el artículo 8 del Decreto 372 de 2010, que reglamenta el proceso presupuestal de los Fondos de Desarrollo Local, deben informar las actuaciones urbanas integrales que se llevarán a cabo en cada localidad y deben definir las directrices sectoriales específicas para que las localidades incorporen proyectos acordes con esas actuaciones en sus planes operativos anuales de inversión.

De esta manera, se busca que, desde la adopción de las líneas de inversión local, las inversiones de los FDL se concentren en temas estratégicos que generen impacto para las localidades; se mejore la capacidad de ejecución de las inversiones locales; se evite la duplicidad de inversiones del ámbito local y distrital; se facilite la participación de la ciudadanía a partir de la definición de inversiones prioritarias; se mejore la capacidad de respuesta en la entrega de bienes o servicios y

se promueva e implemente una mayor concurrencia con todos los sectores administrativos del Distrito.

Ahora bien, los mecanismos específicos para orientar desde el POT la contribución y complementariedad específica de la inversión de los Fondos de Desarrollo Local, están contenidos en el decreto 372 de 2010, de la siguiente manera:

- Lineamientos de política para las líneas de inversión local, artículo 8 del decreto 372 de 2010, las cuales constituyen herramientas de carácter vinculante y que señalan las inversiones específicas que podrán adelantar las Alcaldías Locales con recursos de los Fondos de Desarrollo Local. Estas líneas son comunicadas por el CONFIS y fijadas mediante circular de la SDP por un periodo igual a la vigencia del Plan de Desarrollo Distrital.
- Banco Local de Programas y Proyectos, artículo 13 del Decreto 372 de 2010, en el cual se hará el registro y seguimiento a los proyectos que incorporen acciones en el marco de las actuaciones urbanas integrales priorizadas de POT.
- Matriz de Productos, Metas y Resultados, artículo 14 del Decreto 372 de 2010, la cual integra información sobre los objetivos, metas e indicadores.

A lo largo del proceso presupuestal de los Fondos de Desarrollo Local, la SDP es la entidad responsable de entregar asistencia técnica y asesoría para que en los Planes de Desarrollo Local, los Planes Operativos Anuales, el Banco Local de programas y proyectos y la matriz de productos, metas y resultados se incorporen proyectos de inversión local que contribuyan a la gestión de los proyectos y los programas estratégicos del POT

1.3.1.3. Gerencia de Proyectos

Con el fin coordinar las acciones necesarias para la ejecución de los proyectos del POT, se crearán las gerencias de proyectos como instancias técnicas para la administración, coordinación y armonización de actuaciones públicas y privadas, y para la generación de información para el sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación del POT. Dichas gerencias estarán en principio a cargo de la Secretaría Distrital de Planeación y tendrán interlocución directa con los actores públicos y privados que intervengan en cada proyecto.

Las funciones generales de las gerencias de programas y proyectos del POT abarcarán:

- Administrar el proceso general de ordenamiento de cada proyecto o programa.
- Coordinar la programación de acciones multisectoriales en los instrumentos de planeación del distrito, de los distintos actores públicos involucrados en un proyecto o programa, como, por ejemplo, IDU, TM, IDRD, SDM, ESP y TIC, entre otras
- Sincronizar las actuaciones, compromisos o inversiones privadas con las de naturaleza pública para una gestión armónica entre las entidades del distrito y los actores privados.
- Contar con DTS de los proyectos actualizados a la evolución de la ejecución de los mismos.
- Presentar informes semestrales al Consejo de Gobierno sobre el progreso de los proyectos y programas en términos del avance en los esquemas fiduciarios, la elaboración

de marcos normativos e instrumentos de planificación y de gestión, el avance en la ejecución de la inversión distrital y los cuellos de botella para la toma de decisiones por parte de esta instancia. Para esto, contarán con el apoyo de las instancias encargadas del seguimiento a POT, a Plan de Desarrollo Distrital y a Planes de Desarrollo Local, para el control de la gestión de sus respectivos proyectos o programas. Las oficinas que gestionan estas herramientas de seguimiento concurrirán con los gerentes de proyectos estratégicos de POT, generando reportes de seguimiento en una periodicidad definida, acorde con la agenda definida ante el Consejo de Gobierno.

- Presentar ante el Centro de Gobierno las necesidades de priorización de inversiones para cada periodo de gobierno con base en una valoración de la ejecución presente y las necesidades futuras para la continuidad de los proyectos.

Articular las actuaciones públicas y privadas en las piezas del territorio definidas por los proyectos del POT.

1.3.1.4. Ejecutores del POT

Son actores tanto de naturaleza pública como privada, que ejecutan obras públicas e intervenciones urbanas que concretan el desarrollo, la cualificación o la consolidación del territorio. Los gestores de proyectos son ejecutores de recursos, con experticia técnica y sectorial, que convierten las inversiones programadas desde el centro de gobierno en soportes urbanos para la materialización de elementos concretos en la ejecución de proyectos y programas del POT.

Dada su naturaleza sectorial, sus intervenciones deben estar coordinadas por la figura de las gerencias de manera que se garantice la integralidad de la actuación urbana y los objetivos determinados en el POT y el DTS del proyecto.

En el caso de los gestores de proyectos de naturaleza privada estos actuarán en el marco de instrumentos como los esquemas fiduciarios o las alianzas público privadas. Estos instrumentos, en todos los casos, necesitan cumplir con una serie de requisitos y condiciones previas de carácter técnico, ambiental, jurídico y normativo, tanto de parte de la administración distrital como de parte de los privados para lograr que se materialicen acuerdos y se concreten ejecuciones de obras y desarrollos inmobiliarios o urbanos. Así mismo, complementariamente con el desarrollo de estos esquemas, se deben gestionar actuaciones o desarrollos normativos de carácter eminentemente público. Por esta razón se resalta la necesidad de que estos gestores privados trabajen bajo la órbita de una gerencia que esté en capacidad de hacer esta coordinación.

1.3.2. Mecanismos para la priorización y continuidad en el ejercicio presupuestal de las inversiones del programa de ejecución del POT

1.3.2.1. Concepto previo de la Secretaría Distrital de Planeación sobre proyectos de inversión sectoriales

Para garantizar que los proyectos de inversión de las entidades del distrito están formulados de acuerdo con las características técnicas y financieras de los proyectos y programas estratégicos del POT, se propone crear en la SDP una función de previo concepto para proyectos POT.

Esta leyenda o marca es determinada por la Subsecretaría de Planeación de la Inversión (mediante consultas con las demás subsecretarías y direcciones de la SDP) en el momento del registro de los proyectos de inversión por parte de las entidades del distrito. En particular, cuando la información de los proyectos cargados al banco de programas y proyectos de inversión del distrito por las entidades no está bien definida, respecto de las directrices del POT y sus DTS de soporte. Dicho concepto es necesario para que la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda Distrital apruebe las operaciones presupuestales en el presupuesto de gastos de inversión.

Esta función es necesaria para la adecuada articulación y focalización de las inversiones distritales con las prioridades señaladas en el POT. Así mismo, otorga herramientas vinculantes al Centro de Gobierno para verificar la incorporación de las prioridades abordadas en las mesas de trabajo con los sectores previo a la incorporación del ante proyecto de presupuesto en SEGPLAN y PREDIS (o las herramientas tecnológicas que disponga el distrito para ello). De esta manera se alinean las aspiraciones de articular los instrumentos financieros del plan de desarrollo con el POT y de estos con las especificaciones técnicas de los programas y proyectos del POT.

En consonancia con la propuesta de instaurar esta función, las Secretarías de Hacienda y Planeación Distrital deben desarrollar los instrumentos y capacidades necesarias para implementarla. Así mismo, se debe reflejar en los distintos sistemas de información del proceso de programación, ejecución y seguimiento presupuestal.

1.3.2.2. Documentos Técnicos de Soporte

Con el fin de servir de insumo para el seguimiento a la correcta ejecución de las intervenciones contempladas en el POT, cada proyecto estratégico, detonante y estructurante contará con un documento técnico de soporte que contenga el desarrollo, la descripción y la aplicación de los distintos procesos técnicos empleados para las viabilidades de la ejecución de dichos proyectos. Incluirán también la planeación, los planos generales, los instrumentos de gestión y financiamiento, el programa de ejecución y cronograma del propio proyecto, y el conjunto de indicadores necesarios para hacer el seguimiento de los objetivos y metas establecidos. Es responsabilidad de las gerencias de proyecto, hacer la actualización constante de los documentos.

1.3.2.3. Sistema de seguimiento y evaluación y rendición de cuentas

El Sistema de Monitoreo, Seguimiento y Evaluación, corresponde al expediente distrital y está compuesto por diferentes herramientas informáticas, documentos técnicos de soporte de indicadores, e información territorial. Tiene como objetivo dar cuenta del cumplimiento de los objetivos, políticas y estrategias definidas en el POT, así como de su programa de ejecución, fuentes de financiamiento e instrumentos.

Una de las herramientas tecnológicas que compone el sistema es el SEGPLAN (sistema de seguimiento al plan distrital de desarrollo). Esta herramienta tiene más de 17 años de creada y apoya la función de coordinar el seguimiento al plan de acción de los planes de desarrollo distrital y locales, en cumplimiento de las metas programadas para el periodo de gobierno de una administración. Este sistema, funciona con base en la información registrada periódicamente por

las entidades y alcaldías locales con la cual se obtienen reportes de avance de los proyectos de inversión de las entidades, sectores administrativos o alcaldías locales y del plan de desarrollo, por estructura del mismo (Pilar/Eje, Programa, Meta).

Uno de los objetivos de contar con un nuevo SEGPLAN es adecuar la herramienta a las nuevas realidades del distrito en términos de abarcar dentro de su órbita los distintos marcos de planeación de la ciudad y lograr congruencia entre ellos: ya sean los planes de desarrollo distrital y local, el POT y sus distintos instrumentos, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, o las políticas públicas distritales y sus planes de acción. De esta forma, el nuevo SEGPLAN permitirá hacer seguimiento integral al progreso de la inversión pública, enmarcada en los distintos planes, programas y proyectos que dan cuenta de la transformación de la ciudad y de acuerdo a la planificación específica de cada administración.

Para ello, las nuevas funcionalidades del sistema permitirán desde el proceso de inscripción y registro de los proyectos en el banco de programas y proyectos, hacer visibles aquellas acciones e inversiones de las entidades distritales y de las alcaldías locales que contribuyen en forma total o parcial a nivel de sus actividades, metas y recursos, a una actuación urbana integral definida en el programa de ejecución del POT. Así mismo, en el módulo de reportes, el sistema ofrecerá una serie de productos adaptados a las necesidades específicas de monitoreo a los distintos marcos de planificación dentro de los cuales se encuentra el POT. Así las cosas, la SDP contará con una estructura institucional y tecnológica consistente con el propósito de visibilizar los proyectos del POT y hacer seguimiento periódico de su progreso que contribuya a una gestión más eficiente y coordinada de las actuaciones públicas que promueven la consolidación del modelo de ciudad.

Con relación a la rendición de cuentas de la Administración Distrital, establecida en el Acuerdo 380 de 2009, se incorporará un capítulo especial sobre el avance en la ejecución del POT, que incluya el objetivo de cada proyecto, sus respectivos programas, el nivel de cumplimiento, las acciones proyectadas y los recursos financieros invertidos para su ejecución.

2. Participación del POT

La evaluación de los procesos de participación asociados al ordenamiento territorial de Bogotá deja un saldo positivo. Han sido un procesos que, ante todo, han sido pedagógicos, en medio de los cuales las poblaciones activas de todas las localidades han aumentado su conocimiento sobre el territorio distrital, han avanzado en comprender el alcance y los propósitos del plan, y han realizado aportes valiosos para caracterizar de forma diferenciada el territorio distrital y para tomar algunas decisiones sobre el tipo de normas que convienen a sectores determinados o sobre los tipos de obras públicas requeridas para resolver problemas urbanos específicos.

En este sentido, se ha cumplido con los propósitos que ha propuesto el marco legal actual del ordenamiento territorial (Art. 22. L. 388/97), se han realizado procesos participativos tanto a escala de las localidades como de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) postuladas en el año 2000 (Art. 447. D.D. 619/00) como unidades reconocidas de barrios o conjuntos de barrios dentro de los límites de las 19 localidades urbanas de Bogotá.

En los últimos 18 años se han presentado cinco grandes procesos de participación asociados al ordenamiento territorial: i) los que dieron origen a la primera versión del POT (D.D. 619/00),

los cuales fueron complementados por medio de procesos participativos asociados a los instrumentos derivados de planeamientos (UPZs, Planes Maestros, Planes Zonales, etc.); ii) los que fueron realizados alrededor del año 2003 con el fin de formular una primera revisión del POT (D.D. 469/03, compilación mediante el (D.D. 190/04); iii) los que fueron realizados alrededor del año 2010, con el fin de avanzar en una nueva propuesta para la revisión extraordinaria de algunos temas; iv) los que fueron realizados alrededor del año 2013 con el fin de validar la formulación de la modificación extraordinaria de las normas urbanísticas del POT (suspendido D.D. 364/13); y v) los procesos participativos iniciados en el año 2016 con el fin de participar a las comunidades bogotanas la revisión ordinaria del POT en curso.

Un breve balance del marco legal que ha dado soporte al más reciente proceso de participación, así como de los resultados parciales obtenidos por la SDP en los procesos que concluyeron en el POT vigente a la fecha, se presenta a continuación.

2.1. Diagnóstico

El conjunto de las estrategias de participación implementadas durante los últimos 18 años, da cuenta de una amplia divulgación de información técnica sobre asuntos territoriales que, con los años, permitió cualificar la interacción entre el gobierno distrital y la población en general, formando líderes y abriendo canales de comunicación que han permitido mejorar la calidad de las decisiones territoriales y precisar su implementación de acuerdo con los intereses particulares de cada comunidad.

Si bien estos procedimientos dan evidencia de un largo aprendizaje tanto para los diseñadores de políticas territoriales y los formuladores de proyectos de gran escala como para la ciudadanía en general, no siempre los resultados permitieron concluir con actos administrativos adoptados o con intervenciones concretas sobre el territorio. No obstante, el aspecto más crítico de algunos de los instrumentos de planeamiento dentro de la gobernabilidad territorial no tiene que ver con los procedimientos de adopción ni con la participación ciudadana, sino con su misma concepción y con su capacidad real de transformación de los elementos que conforman el sistema urbano (SDP, 2018).

Debido a la cantidad de intereses que confluyen en los POT, la Ley 388 de 1997 además de promover y garantizar en su elaboración la concertación entre los intereses sociales, económicos y urbanísticos, mediante la participación de los pobladores y sus organizaciones, establece un procedimiento especial para su aprobación que propende por salvaguardar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución con relación a la protección del ambiente, la participación ciudadana, la autonomía de las entidades territoriales, la transparencia, la función social de la propiedad privada y el derecho a la vida digna (SDP, 2018).

Así las cosas, los artículos 23 y siguientes de la Ley 388 de 1997 reglamentados por los artículos 2.2.2.1.2.4.1 y siguientes del Decreto Nacional 1077 de 2015, establecen una secuencia de etapas que deben surtir dentro del proceso de etapa Preliminar, Formulación, Adopción, Ejecución y Seguimiento de los planes de ordenamiento territorial, que además de garantizar la protección de derechos y principios propios del estado social de derecho y la participación ciudadana, permiten la articulación de desarrollos temáticos del plan, que se enuncian así: i) etapa Preliminar, ii) etapa de Diagnóstico, iii) etapa de Formulación, iv) etapa de Concertación y Consulta, v) etapa de Aprobación y Adopción y vi) etapa de Seguimiento y Evaluación (SDP, 2018).

Aprendizajes:

- El diseño de estrategias de participación contribuye a pensar la participación en una lógica de proceso y a lograr la eficacia material del derecho a la participación, en este sentido no se agota en un sólo espacio o encuentro, ni se centra en un objetivo, sino que cubre las posibilidades de un proceso participativo del que se pueda referir su incidencia.
- Se ampliaron espacios de participación para abordar la discusión pública de algunos instrumentos de planeamiento de la ciudad, principalmente, para la reglamentación de las UPZ, permitiendo así mayor democratización de la gestión y la acción pública.
- Aumentaron las calidades de la participación por parte de la ciudadanía y la capacidad de diálogo entre la administración y la ciudadanía.
- La organización de la ciudadanía y la estructuración de propuestas ha ampliado la posibilidad de incidencia en la toma de decisiones.
- Se consolidaron núcleos de participación ciudadana en las UPZ, como espacio de interlocución y consulta entre entidades y actores sociales que permitan desarrollar mecanismos de articulación social a la gestión institucional sobre aspectos de ordenamiento territorial.
- La aplicación del POT se constituye como un proceso de acciones con responsabilidad compartida entre la administración Distrital, las administraciones locales y la ciudadanía, en el cual a la entidad de Planeación del Distrito le corresponde fijar directrices, políticas y estrategias en materia de planeación. A las Alcaldías Locales les corresponde la aplicación, seguimiento y evaluación de las normas e instrumentos de planeación a través de mecanismos que propicien, incentiven y permitan la participación ciudadana en estos procesos. A la ciudadanía le corresponde participar activamente en la elaboración, seguimiento, control social y evaluación de las normas e instrumentos de planeación, así como fomentar la organización social para tal efecto.

Retos:

- Si bien, resaltamos que la información es un derecho, que evidencia junto con el de la participación el principio de indivisibilidad de los derechos, no es suficiente para garantizar el ejercicio del derecho a la participación, su goce efectivo, en tanto los espacios de participación no tengan una eficacia material para todo el ciclo de las políticas territoriales.
- Facilitar el acceso a la información y en la aplicación de un componente pedagógico que permita la comprensión de esta, considerando a la vez que todo ejercicio de participación es en sí mismo pedagógico. En otras palabras, es necesario avanzar en estrategias de participación con un fuerte componente pedagógico para que la información, continúe siendo un componente esencial y sea entregada con comprensión que contribuya a la cualificación de los actores del proceso, toda vez que esto permite mejorar la capacidad de interlocución y maximizar las posibilidades reales de incidencia en las decisiones que se adoptan en los procesos e instrumentos de planeación.
- Se requiere de la ciudadanía fortalecer el interés en cualificarse, organizarse y estructurar propuestas, como premisa para avanzar en procesos participativos que impliquen la deliberación y concertación, sobre la base de una institucionalidad que de soporte a estos procesos.

- Reorientar el rol de la Entidad de planeación del distrito como coordinadora del Sistema de Planeación.
- Propiciar la articulación entre las instancias de participación ciudadana de los diferentes escenarios territoriales en la elaboración, gestión, seguimiento, control social y evaluación de las normas e instrumentos de planeación.
- Articular los consejos de planeación local con las instancias de participación de la sociedad civil de la escala distrital que trabajan en el tema del ordenamiento territorial.

- Participación en el POT

La participación ciudadana es un derecho fundamental reconocido constitucionalmente en Colombia, en donde el Estado tiene la responsabilidad de generar mecanismos y ofrecer espacios de interlocución que garanticen la intervención de la ciudadanía en el diagnóstico, formulación, implementación, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, en los procesos de planeación y la gestión pública.

En este sentido, el Distrito Capital ha avanzado en la formulación de una política de participación mediante la ampliación de espacios e instancias de carácter cívico e interinstitucional en los niveles distrital, sectorial y local, permitiendo a la ciudadanía en todos los momentos de su ciclo vital y en su diversidad étnica, sexual y cultural, reconocerse como sujetos de derechos, así como exigir y contribuir a la garantía, protección y restitución de los mismos.

Teniendo como base la Constitución de 1991, la Ley 152 de 1994 (Ley Orgánica de Planeación) y la Ley 388 de 1997 principalmente, para la formulación y primera revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá se adelantaron procesos de participación, con distintos niveles de profundidad. A continuación, presentamos algunas premisas y aprendizajes registrados de la participación en el Ordenamiento Territorial:

1. Plan de Ordenamiento Territorial: 2000

El proceso de participación para el POT Bogotá 2000 se centró especialmente en los análisis y estudios que realizaron grupos académicos y de expertos, con el objeto de proponer una visión de ciudad. Se realizó la difusión pública de tal visión y una consulta tanto a las autoridades e instancias locales y distritales de planeación como a gremios económicos, organizaciones sociales y asociaciones públicas y privadas. La metodología implementada en esa consulta fue a través de reuniones, foros, seminarios, mesas de trabajo y el despliegue de varias herramientas de comunicación y publicidad a través de boletines y ruedas de prensa, plegables y exposiciones permanentes e itinerantes sobre los diversos temas que abordó el POT.

Según la información disponible, ese proceso logró realizar 305 actividades entre exposiciones y reuniones de trabajo, teleconferencias, seminarios o foros; boletines y ruedas de prensa; exposiciones permanentes e itinerantes y entrega masiva de plegables informativos. Aunque no se informa el número de participantes, el proceso dejó aproximadamente 1.500 aportes ciudadanos e involucró a más o menos 889 organizaciones entre instituciones públicas y asociaciones privadas o civiles.

Junto con este ejercicio de consulta y socialización ciudadana, el Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD), desarrolló un ejercicio de debate ciudadano en 19 localidades, del

cual obtuvo elementos para la elaboración de un concepto favorable al Proyecto de Acuerdo del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (DAPD, 2000).

2. *Primera revisión: 2003*

La revisión estructural que la administración de entonces adelantó, se soportó en un examen minucioso de los desarrollos normativos y urbanos que durante dos años tuvo el POT, cuyos resultados fueron divulgados, socializados y discutidos con las instancias y autoridades de planeación y participación distrital y local, los órganos de control de la ciudad, algunos gremios económicos y vecinos de las localidades a quienes se les convocó a diferentes reuniones públicas, mesas de trabajo y otras actividades locales.

El ejercicio estuvo acompañado de ruedas de prensa y entrevistas a medios de comunicación que versaron sobre aspectos básicos de la nueva visión estructural del POT que la Administración Mockus consideró como necesaria para la ciudad. Los reportes de este proceso indican que se realizaron en todo el periodo alrededor de 50 actividades que vincularon aproximadamente 2.587 participantes y un documento de recomendaciones del CTPD, que soportó la expedición del decreto 469 de 2003 (DAPD, 2003).

El diseño, formulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente de Bogotá, constituyó el primer ejercicio participativo de gran escala de la ciudad y su entorno rural en relación con la adopción de una visión común del territorio distrital, de la implementación de una estrategia para su ocupación y ordenamiento físico, de la adopción de un marco regulatorio sobre los aprovechamientos urbanos, y de la implementación de medios de planeamiento diseñados para intervenir la ciudad por escalas (SDP, 2018).

Adicionalmente, como parte de la aplicación del POT vigente, el ejercicio de participación de las decisiones territoriales, se destacó particularmente el largo y amplio proceso de adopción de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), por medio de las cuales las comunidades de toda la ciudad fueron consultadas sobre los tipos de decisiones que planteó la Administración Distrital en relación con la adopción de las normas urbanísticas y, en el caso particular de las UPZ que abarcaban barrios de origen informal, sobre los elementos estructurantes por medio de los cuales estos territorios deberían ser integrados al desarrollo general de la ciudad. Así mismo, se realizaron ejercicios de participación ciudadana para lo referente a la reglamentación de las UPR. (SDP, 2018).

Por otro lado, para el ejercicio de Revisión general del POT que se adelanta actualmente, la participación ciudadana acoge lo que se encuentra estipulado en los artículos 4, 22 y 24 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 153 del Decreto 190 de 2004, en los cuales se prevé la realización de convocatorias públicas con el fin de exponer los documentos básicos del POT para recibir observaciones y recomendaciones.

De igual manera, las actividades que se adelanten tendrán en cuenta los derechos de la ciudadanía y las obligaciones del Estado en materia de participación, de acuerdo con lo señalado en la Ley Estatutaria 1757 de 2015 “por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática”, así como, lo reglamentado por los Decretos Distritales 448 de 2007 y 503 de 2011, en donde se define un sistema y una política pública de participación ciudadana para Bogotá.

Es de resaltar que el proceso participativo ha establecido que la información, debate público, construcción de iniciativas y los diferentes aportes ciudadanos que se obtengan de parte de la ciudadanía y la sociedad civil deberán fundamentarse y guardar concordancia con la función social y ecológica de la propiedad, la función pública de la planeación, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de derechos, deberes, cargas y beneficios, lo anterior en virtud de los artículos 2, 4 y 8 de la Ley 388 de 1997.

2.2. Implementación participación POT

El desarrollo de la participación ciudadana consiste en construir, en concertación con las autoridades e instancias distritales y locales de planeación y la ciudadanía escenarios participativos con la finalidad de dar a conocer la puesta en marcha de los instrumentos de planeación o sus ajustes e informar, consultar o concertar aspectos generales o específicos de los instrumentos de planeación, de acuerdo con los alcances definidos por la Constitución y las leyes colombianas.

En este sentido se propone la participación como principio general del POT, de manera que, para cada una de las actuaciones urbanas, tal como lo indica la Ley 388, se generen espacios de participación ciudadana en relación con la aplicación de la normativa territorial que incentive los procesos de convivencia y las condiciones para el adecuado control de aplicación de la misma.

Así mismo, que la participación de la ciudadanía se desarrolle en las diferentes etapas del ciclo de revisión e implementación del POT:

- **Participación ciudadana en la etapa preliminar a las revisiones del POT.** Las instancias distritales y locales de planeación apoyarán la identificación de los recursos necesarios, así como la definición de los territorios para ejecutar las actividades de participación, de las etapas siguientes a la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial; en mesas de trabajo, con la coordinación de la Secretaría Distrital de Planeación, el apoyo y la orientación de las autoridades locales y distritales de planeación y de participación.
- **Participación ciudadana en la etapa de diagnóstico de la revisión del POT.** Las instancias distritales y locales de planeación, con la coordinación de la Secretaría Distrital de Planeación, el apoyo y la orientación de las autoridades locales y distritales de planeación y de participación, apoyarán la convocatoria y movilización de la ciudadanía, con el objetivo que ésta aporte su visión regional, urbana y rural del distrito, en los territorios y con la metodología definida con el fin de identificar las bases para la construcción social del territorio y la redefinición de su ordenamiento.
- **Participación ciudadana en la etapa de formulación de la revisión del POT.** Las instancias distritales y locales de planeación y la ciudadanía en general, podrán contrastar que la información aportada en la etapa de diagnóstico y contenida en la propuesta de formulación del POT, presentada por la Administración, corresponda a las particularidades propias de los territorios definidos en el marco de la revisión del POT. En este sentido la ciudadanía en general, podrá realizar los aportes necesarios para que la propuesta de formulación del POT, antes de su aprobación por las autoridades

competentes, sea lo más cercana a su realidad territorial, teniendo en cuenta los canales y la metodología definida para tal fin.

- **Participación ciudadana en la etapa de implementación del POT.** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación, en coordinación con las autoridades locales y distritales de planeación y de participación, generará y garantizará los espacios de participación ciudadana para los instrumentos y proyectos de ordenamiento territorial, durante la implementación del POT, de acuerdo a la metodología definida por la Secretaría Distrital de Planeación para tal fin.
- **Participación ciudadana en las etapas seguimiento y evaluación del POT.** Sin detrimento de las funciones asignadas al Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial de Bogotá, la ciudadanía en general podrá informar y ser informada sobre el estado actual, los avances o dificultades de las acciones realizadas por la Administración Distrital en el marco de los instrumentos y proyectos del POT, de manera permanente y durante su vigencia.

Así mismo, la ciudadanía podrá dar y recibir explicaciones y aclaraciones, sobre dichas actuaciones, por medio de los canales dispuestos por las autoridades locales y distritales de planeación y de participación en coordinación con la Secretaría Distrital de Planeación, y los mecanismos de participación ciudadana establecidos en las normas vigentes para tal fin.

El proceso completo de participación implica la consulta de las siguientes autoridades:

- Autoridades distritales de participación:
 - a. El Concejo de Bogotá.
 - b. Alcalde (sa) Mayor.
 - c. El Consejo de Gobierno Distrital.
 - d. La Secretaría de Gobierno.
 - e. IDPAC.
 - f. Las secretarías de despacho.
- Autoridades locales de participación:
 - a. La Junta Administradora Local.
 - b. El Alcalde Local.
 - c. El Consejo Local de Gobierno.
 - d. La Comisión Local Intersectorial de Participación.
- Autoridades de planeación distrital:
 - a. Alcalde Mayor.
 - b. Consejo de Gobierno Distrital.
 - c. Secretaría de Planeación Distrital.
 - d. Las Secretarías, Departamentos Administrativos u oficinas especializadas del Distrito.
- Autoridades de planeación local:
 - a. Alcalde Local
 - b. Junta Administradora Local.

- Instancias de planeación distrital:
 1. Comisión Intersectorial de Planeación (CIP).
 2. Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD).

- Instancias de planeación local:
 1. Comisión Local Intersectorial de Participación (CLIP).
 2. Consejo de Planeación Local (CPL).

Libro 3. Contenidos para la Gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

Documento Técnico 15.

Instrumentos de Planeamiento

DT.15

Instrumentos del Planeamiento

1. Sistemas de planeamiento, gestión y financiamiento

Es el conjunto de instrumentos por medio de los cuales se desarrollan los principios, objetivos, políticas y estrategias del POT, que se interrelacionan para ejecutar las actuaciones, programas y proyectos que materializarán el modelo de ocupación del territorio.

El sistema está compuesto por: i) Instrumentos de Planeamiento, ii) Instrumentos de Gestión y iii) Fuentes e Instrumentos de Financiación.

El objetivo del sistema es lograr articular los diferentes instrumentos para lograr un adecuado ordenamiento del territorio, facilitar las relaciones entre el sector público y privado a través de la distribución equitativa de las cargas y los beneficios, orientar y priorizar los recursos y acciones del distrito con la finalidad de desarrollar los programas y proyectos del POT para mejorar la calidad de vida de las personas.

La necesidad de crear el sistema de planeamiento, gestión y financiamiento se fundamenta en lo concluido en el diagnóstico del POT, que evidenció que la falta de articulación de los instrumentos dificultó la intervención ordenada y efectiva de la administración y de los particulares en el territorio. En efecto, en el Decreto Distrital 190 de 2004 se establecieron una serie de instrumentos de planeamiento de manera segregada cuya aplicación no resultó del todo satisfactoria, debido a que no había articulación entre estos y los demás instrumentos de gestión y financiamiento, lo cual generó dificultades para materializar los objetivos, programas y proyectos del POT.

Así las cosas, el sistema de planeamiento, gestión y financiamiento propuesto en la presente revisión general tiene por objeto superar las problemáticas identificadas en el diagnóstico y, por consiguiente, propiciar que las decisiones urbanísticas que se adopten en los instrumentos resulten de conjugar especificaciones y componentes técnicos en materia urbanística de manera equilibrada e integral, que -en conjunto- configuran las actuaciones sobre el territorio y que constituyen la base para la gestión y la manera de definir las condiciones de inversión y financiamiento que permitan su ejecución.

El sistema de planeamiento, gestión y financiamiento parte de reconocer que el POT no puede regular cada detalle del territorio -imposibilidad jurídica, técnica y práctica-, por lo que se requiere de instrumentos con la finalidad de adoptar la normativa específica para determinadas porciones

del territorio, exigiendo en todo caso concordancia y sistematicidad entre lo contenido en los instrumentos, el modelo de ordenamiento y los parámetros generales contenidos en el POT.

En otras palabras, si bien las decisiones que se adopten en los instrumentos que se desarrollen en el POT cuentan con un margen de flexibilidad, también es cierto que han de cumplir las determinaciones generales establecidas en el POT.

Habiendo explicado la finalidad principal del sistema de instrumentos, es pertinente mencionar que, aunado a lo anterior, es un objetivo de la presente revisión que exista un engranaje entre el sistema de instrumentos y los programas y proyectos del POT, constituyendo los primeros las herramientas con las que se concretarán los segundos.

En consecuencia, el sistema de instrumentos está diseñado para permitir que la formulación de los proyectos cuente con herramientas -de planeamiento, gestión y financiamiento- que resulten más adecuadas y eficientes para su ejecución, según se trate de proyectos estratégicos, estructurantes o detonantes. En este sentido, no se incorporan formulas rígidas para la aplicación de instrumentos, sino que por el contrario se presentan opciones ordenadas para escoger aquel que resulte más eficiente en relación con el proyecto en particular.

En este punto es importante anotar que la Ley 388 de 1997 no limitó la creación de instrumentos que desarrollen y complementen el POT, reconociendo tácitamente que se trata de una decisión en el marco de la autonomía de los entes territoriales, por lo que la presente revisión del POT desarrolla otros instrumentos diferentes a los enunciados en el marco normativo nacional vigente y deja abierta la posibilidad de crear otros, lo que permite contar con una caja de herramientas para concretar los objetivos, las políticas y las estrategias del POT.

En este orden de ideas, el sistema de instrumentos de planeamiento, gestión y financiamiento se sustenta en dos principios fundamentales que recogen lo hasta aquí expuesto:

- **Concordancia y sistematicidad:** La formulación, adopción, aplicación e interpretación de los instrumentos deben siempre y en todos los casos desarrollar el modelo de ordenamiento territorial consagrado en el POT así como las normas urbanísticas estructurales. Las decisiones que se adopten en los diferentes tipos de instrumentos deben guardar relación de coherencia sistémica entre sí y con el POT.
- **Eficacia:** Los instrumentos deben ser formulados, adoptados, aplicados e interpretados de manera que se logre su efecto útil, a saber, la concreción del modelo de ocupación del territorio.

2. Instrumentos de Planeamiento – Definición y contexto general

Son todos aquellos actos administrativos expedidos por la Administración Distrital que desarrollan y complementan el Plan de Ordenamiento Territorial con el objeto de ordenar sectores específicos, complementando o precisando las normas urbanísticas contenidas en el presente Plan, estableciendo su interrelación con instrumentos de gestión y financiación y previendo, cuando su naturaleza lo requiera, mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del desarrollo urbano. Deben ser expedidos con fundamento

en las normas contenidas en el presente Plan y, cuando aplique, en los decretos reglamentarios de los tratamientos urbanísticos.

Los instrumentos de planeamiento determinan y asignan las normas aplicables, de conformidad con las reglas y excepciones a las normas urbanísticas generales previstas en el presente Plan, deberán sustentarse en estudios técnicos que señalen su conveniencia en armonía con las potencialidades del suelo y las estructuras del territorio, especialmente en términos ambientales, de espacio público, servicios públicos, movilidad, patrimonio, usos y equipamientos.

Las actuaciones urbanísticas y obras públicas que se desarrollen en el territorio deberán atender, además, los parámetros establecidos en las cartillas, manuales y normas técnicas que sean necesarios para la implementación y ejecución del presente Plan.

La definición, clasificación y articulación de los instrumentos de planeamiento se realiza con el propósito de solucionar las problemáticas advertidas en el diagnóstico, que identificó debilidades en la gobernabilidad e institucionalidad, asociadas a la adopción y ejecución de estos instrumentos, puesto que no fueron previstos esquemas adecuados para su implementación y seguimiento, y en algunos casos recursos para su ejecución. En efecto, no todos los instrumentos de planeamiento contenidos en el POT vigente han resultado útiles ni efectivos para la intervención física del territorio, resultando compleja su articulación con las decisiones del POT.

Adicionalmente, el POT debe precisar el alcance, ámbito y contenido de los instrumentos de planeamiento, de forma que sea fácilmente identificable el tipo de programa, proyecto o actuación al que le será aplicable, sin que lo anterior impida que se puedan utilizar en otro tipo de programas, proyectos o actuaciones, ni limite la posibilidad de formular otro tipo de instrumentos que atiendan a las dinámicas cambiantes del desarrollo territorial.

Los instrumentos de planeamiento se jerarquizan para garantizar su articulación y su prevalencia, de acuerdo con sus alcances, su escala de aplicación y su ámbito de decisión, en coherencia con la estrategia normativa diseñada para la aplicación de las normas urbanísticas contenidas en este Plan, de la siguiente manera:

1. Son instrumentos de primer nivel los siguientes: Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes Distritales de Interés Cultural; Plan de Manejo para Áreas Protegidas del Orden Distrital; Lineamientos ambientales para corredores ecológicos; Plan de Movilidad; Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC; Plan Maestro de Equipamientos Sociales y Plan Maestro de Equipamientos Básicos y Plan de Ordenamiento Zonal.
2. Son instrumentos de segundo nivel: Plan Estratégico Territorial; Plan Parcial; y Unidad de Planificación Rural.
3. Son instrumentos de tercer nivel: Plan de Mitigación de Impactos; Plan Especial de Equipamientos; Plan Director de Parques Metropolitanos; Legalización Urbanística; y Formalización Urbanística.

A continuación, se explicará en detalle cada uno de los instrumentos de planeamiento, así como lo referente a los requisitos técnicos asociados a su formulación.

2.1. Instrumentos de Planeamiento – Especificidades

2.1.1. Primer Nivel

2.1.1.1. Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural Distritales (PEMP Distrital)

El artículo 2.3.1.3 del Decreto Nacional 1080 de 2015 señala que le compete a los municipios o distritos la formulación de los PEMP para los bienes del grupo urbano y los monumentos en espacio público localizados en su territorio. En desarrollo de este precepto la presente revisión general incorpora los PEMP distritales para lograr el adecuado manejo y sostenibilidad de los BIC distritales.

El PEMP Distrital es el instrumento para la gestión del patrimonio cultural distrital, mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural del ámbito Distrital - BIC o los bienes que pretendan declararse como tales. El PEMP Distrital aplicará en las condiciones establecidas en el artículo 2.4.1.1.3 del Decreto Nacional 1080 de 2015.

Los PEMP Distritales prevalecen sobre los contenidos en las fichas reglamentarias y cualquier otro instrumento de planeamiento, en caso de que existan. Los Bienes de Interés Cultural del Orden Distrital podrán adoptar PEMP Distrital, para su formulación se debe dar cumplimiento a las condiciones establecidas en la Ley 1185 de 2008, el Decreto Nacional 1080 de 2015, el Decreto Distrital 070 de 2015 o las normas que las adicionen, modifiquen, reglamenten o sustituyan, y tener en cuenta los aspectos que se señalan a continuación:

1. El área afectada y la zona de influencia.
2. Las normas urbanísticas aplicables al área afectada y su zona de influencia de acuerdo con el nivel permitido de intervención.
3. Las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural, los planes preexistentes y su entorno socio-cultural, partiendo de la conservación de sus valores, la mitigación de sus riesgos y el aprovechamiento de sus potencialidades.
4. Las condiciones de manejo y el plan de divulgación, que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de los inmuebles a los que aplica el PEMP Distrital.
5. Las acciones de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.
6. Las condiciones físicas, de mantenimiento y de conservación de los bienes.
7. Los mecanismos o determinantes que permitan la recuperación y sostenibilidad de los bienes.
8. Las condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación de los bienes por parte de la comunidad, con el fin de garantizar su conservación y transmisión a las futuras generaciones.

Para los bienes del Grupo Arquitectónico, la formulación del PEMP Distrital corresponde al propietario y su aprobación corresponde a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. En dicha formulación podrá concurrir el tercero solicitante de la declaratoria. Para los

bienes del Grupo Urbano y los Monumentos en Espacio Público, la formulación del PEMPD corresponde a la a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y la aprobación la Administración Distrital mediante decreto.

2.1.1.2. Planes de Manejo de Áreas Protegidas y Conectores Ecológicos

Es el instrumento adoptado por la autoridad ambiental competente, que orienta la gestión de conservación de las áreas protegidas del orden distrital mediante la definición de estrategias y acciones de preservación, restauración, rehabilitación y uso sostenible, armonizando los objetivos de conservación con las demás funciones que cumple cada área dentro de la Estructura Ambiental y de Espacio Público.

Los Planes de Manejo para Áreas Protegidas del Orden Distrital podrán ser formulados de oficio por la autoridad ambiental competente o por las comunidades interesadas, con el apoyo de las entidades que tienen competencias sobre estos territorios. En el caso de Áreas Protegidas del Orden Distrital la autoridad ambiental competente para su formulación y adopción es la Secretaría Distrital de Ambiente o la entidad que haga sus veces. Tratándose de Áreas Protegidas del Orden Distrital ubicadas en suelo rural o de expansión urbana, la formulación y adopción estará a cargo de la Secretaría Distrital de Ambiente como gestor ambiental del Distrito o la entidad que haga sus veces previo concepto expedido por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca como autoridad ambiental competente en el suelo rural. En caso de áreas cuyos límites se encuentren en la jurisdicción de varias autoridades ambientales se deberá adoptar una resolución conjunta para la adopción del plan de manejo respectivo.

Los Planes de Manejo de Áreas Protegidas del Orden Distrital deberán contener como mínimo lo siguiente:

1. Delimitación del área protegida a escala 1:10.000.
2. Componente de diagnóstico: incluye los inventarios biológicos pertinentes, así como la evaluación y la zonificación de los valores de conservación, del potencial de restauración y de la capacidad de carga para el uso público.
3. Componente de ordenamiento: define la zonificación, condiciones de los usos, actividades, elementos complementarios, las áreas destinadas a la función de permanencia y de circulación, las condiciones generales de paisajismo, en caso de requerirse la precisión de los perfiles de naturalidad y los índices de construcción y ocupación. Para lo anterior, se deberá tener en cuenta la capacidad de carga y las condiciones específicas descritas en el componente de diagnóstico del área. En caso de que existan áreas de importancia estratégica para conservación de recursos hídricos, se deberá incorporar su manejo en la zonificación respectiva.
4. Componente de participación: contiene la estrategia y metodología definida para el trabajo con las comunidades para la identificación de acciones de restauración ecológica, delimitación de elementos de alto valor ecosistémico y socialización de la propuesta de Plan de Manejo, como también la descripción del proceso de participación y el análisis de las propuestas comunitarias.
5. Componente estratégico: identifica las prioridades dentro de cada una de las líneas de acción: investigación, participación, uso público sostenible, preservación, restauración y dotación.

6. Cronograma de ejecución: incluye metas y plazos para la gestión del suelo, restauración ecológica, dotación y mobiliario.
7. Fuentes de financiación: incluye la estimación del aporte potencial de diferentes actores del sector público y privado, pago de servicios ambientales, los mecanismos de captación e inversión de recursos y las determinaciones sobre las inversiones públicas que se puedan efectuar con el respectivo cronograma de ejecución.

Los Corredores Ecológicos podrán contar con Planes de Manejo cuando sea necesario por razones de conservación y protección. En los casos en que la Autoridad Ambiental considere necesario adoptar el Plan de Manejo, aplicarán las condiciones y contenidos del presente artículo. Los Planes de Manejo Ambiental del Complejo de Humedales Urbanos de Bogotá también se regirán por las condiciones y contenidos del presente artículo.

De igual manera, deberán tener en cuenta lo siguiente:

- La vigencia del Plan de Manejo de las Áreas Protegidas del Orden Distrital se determinará al momento de su adopción conforme con el cronograma de ejecución. En el mismo plan se establecerán las condiciones para su revisión o modificación.
- Los Planes de Manejo de las Áreas Protegidas del Orden Distrital podrán ser formulados de manera individual o para varias Áreas Protegidas del Orden Distrital y Corredores Ecológicos cuando estén agrupados y sean contiguos. El Conjunto de Humedales del Río deberá regirse por un Plan de Manejo el cual deberá estar articulado con el Acuerdo CAR 37 de 2018.
- Una vez adoptado el Plan de Manejo de las Áreas Protegidas del Orden Distrital, la autoridad ambiental competente deberá suministrar a la Secretaría Distrital de Planeación la información para que se incorporen a la cartografía oficial del Distrito.
- Los procesos de mejoramiento de vivienda unifamiliar rural aislada y construcción de infraestructura, mejoramiento elementos complementarios existentes y equipamientos rurales podrán seguir ejecutándose aun cuando no se hayan formulado los Plan de Manejo de las Áreas Protegidas del Orden Distrital.
- Las decisiones que se tomen para el manejo de humedales compartidos estarán en el marco de la comisión conjunta creada en la Resolución Conjunta CAR-SDA 3712 de 2011.

2.1.1.3. Lineamientos ambientales para Corredores Ecológicos

Es el instrumento adoptado por la autoridad ambiental competente, que orienta el diseño y el manejo de los Corredores Ecológicos que no requieran de Plan de Manejo, para incrementar su función de conectividad biológica y prestación de servicios ecosistémicos, en armonía con las demás áreas de la Estructura Ambiental y de Espacio Público.

Su adopción corresponde a las autoridades ambientales de acuerdo con lo determinado en el artículo de planes de manejo de áreas protegidas del orden distrital y su contenido mínimo es el siguiente:

1. Componente de diagnóstico: incluye los inventarios biológicos pertinentes, así como la evaluación y la zonificación de los valores de conservación, del potencial de restauración y de la capacidad de carga para el uso público.
2. Componente de ordenamiento: condiciones de los usos, actividades, elementos complementarios, las áreas destinadas a la función de permanencia y de circulación, los índices de construcción y ocupación de ser necesario, en caso de requerirse la precisión de los perfiles de naturalidad y acotamiento de rondas, en caso de requerirse.
3. Componente de participación: contiene la estrategia y metodología definida para el trabajo con las comunidades para las identificación de acciones de restauración ecológica, delimitación de elementos de alto valor ecosistémico y socialización de la propuesta de Plan de Manejo, como también la descripción del proceso de participación y el análisis de las propuestas comunitarias.
4. Componente estratégico: identifica las prioridades dentro de cada una de las líneas de acción: Investigación, participación, uso público sostenible, preservación, restauración y dotación.
5. Fuentes de financiación: incluye la estimación del aporte potencial de diferentes actores del sector público y privado, pago de servicios ambientales, los mecanismos de captación e inversión de recursos y las determinaciones sobre las inversiones públicas que se puedan efectuar con el respectivo cronograma de ejecución.

2.1.1.4. Plan de Movilidad

Es un instrumento de planeamiento de primer nivel que tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá D.C. en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizada y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro.

El Plan de Movilidad podrá definir directrices sobre la planificación, gestión, construcción y operación de los sistemas y la infraestructura de transporte, los objetivos y metas que en materia de movilidad se requieren alcanzar, así como las estrategias, programas y proyectos por ejecutar y un mecanismo de seguimiento y evaluación. También deberá contener lo determinado en la Ley 1083 de 2006, el Acuerdo 732 de 2018 o las normas que los modifiquen, sustituyan o adicionen.

La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, deberá actualizar y armonizar el Decreto Distrital 319 de 2006 dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de adopción del presente Plan. Una vez adoptado, el desarrollo del sistema de movilidad y de la infraestructura de transporte estará supeditado al Plan de Movilidad en aquellos aspectos le sean reglamentados.

2.1.1.5. Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC

Es el instrumento mediante el cual se coordinan y armonizan los proyectos e inversiones de los sistemas de servicios públicos domiciliarios y tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC, tanto en la zona urbana como en la rural, para lograr la consolidación del modelo de ocupación del territorio, asegurar los procesos de densificación, renovación y expansión establecidos en presente Plan, de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, y garantizar la prestación de dichos servicios en bordes urbano o en zonas rurales, en términos de acceso, oportunidad, permanencia y calidad.

El Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC contendrá como mínimo:

1. Armonización de políticas, objetivos, estrategias, proyectos de inversión sectorial e indicadores, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las metas de corto, mediano y largo plazo de las empresas de servicios públicos domiciliarios y las TIC, en coherencia con las decisiones adoptadas en el presente Plan.
2. Articulación de proyectos de los prestadores de servicios públicos domiciliarios y TIC que se encuentren estipulados en el presente Plan, con los planes de inversión de las empresas.
3. Definición y análisis de la cobertura de los servicios públicos domiciliarios y las TIC, incluyendo la implementación de nuevas tecnologías orientadas a alcanzar los objetivos de Ciudad inteligente.
4. Implementación de acciones de ordenamiento, aprovechamiento, regularización y soterramiento de las redes de servicios públicos.
5. Mecanismos de seguimiento, evaluación y ajuste del Plan Maestro Integral de Servicios Públicos y TIC.
6. Cartografía de soporte.

La Secretaría Distrital del Planeación será la entidad encargada de coordinar la formulación del Plan Maestro Integral de Servicios Públicos Domiciliarios y TIC, con la Secretaría Distrital del Hábitat y las empresas de servicios públicos domiciliarios y de las tecnologías de la información y las comunicaciones, correspondiendo su adopción a la Administración Distrital mediante decreto, en un plazo no mayor a 1 año contado a partir de la entrada en vigencia del presente plan.

2.1.1.6. Plan Maestro de Equipamientos sociales

Es el instrumento que desarrolla la estrategia territorial y de gestión del Sistema de Equipamientos, pública y privada, clasificados como sociales. Busca orientar la priorización en la programación de inversión pública en el corto, mediano y largo plazo, alinear las actuaciones y mecanismos necesarios para reducir los déficits que presenta el Distrito Capital, tanto en la zona urbana como rural, de conformidad con las demandas sociales, la inequidad o las brechas de desigualdad de género, el equilibrio de la oferta y la incorporación de esquemas de asociación.

2.1.1.7. Plan Maestro de Equipamientos Básicos

Es el instrumento que desarrolla la estrategia territorial y de gestión del Sistema de Equipamientos, pública y privada, clasificados como básicos. Busca orientar la priorización en

la programación de inversión pública en el corto, mediano y largo plazo, alinear las actuaciones y mecanismos necesarios para atender las demandas del Distrito Capital, tanto en la zona urbana como rural, de conformidad con el equilibrio de la oferta, la incorporación de esquemas de asociación.

2.1.1.8. Formulación de los Planes Maestros de Equipamientos Sociales y Básicos

La Secretaría Distrital de Planeación es la entidad encargada de formular y adoptar los planes maestros de equipamientos sociales y básicos, en articulación con las entidades responsables de cada sector, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Así mismo, la Secretaría Distrital de Planeación es la entidad responsable del seguimiento y evaluación de este instrumento. La vigencia de los planes maestros será la misma del Plan de Ordenamiento Territorial, y las condiciones para su revisión y modificación se establecerán en los actos que los adopten.

2.1.1.9. Alcance y contenido mínimo de los Planes Maestros de equipamientos sociales y básicos.

El alcance y contenido mínimo de los planes maestros de equipamientos sociales y básicos son los siguientes:

1. Criterios para la priorización de recursos y definición de herramientas para la gestión, financiación, seguimiento y control de los proyectos e intervenciones requeridos para la implementación del Sistema de Equipamientos, en el marco de los programas y proyectos del POT.
2. Proyecciones de reducción de déficit de equipamientos y la definición de los estándares para cada sector que permitirán su reducción.
3. Articulación de los proyectos e intervenciones de los sectores con el conjunto de nodos de equipamientos, los equipamientos multifuncionales, las agrupaciones de equipamientos y los equipamientos individuales y temporales, para todo el territorio distrital.

Los planes maestros de equipamientos sociales y básicos podrán reglamentar los aspectos específicos de organización espacial, aspectos de accesibilidad de los equipamientos que reglamentan, de acuerdo con lo que establece el presente Plan, las normas técnicas y lineamientos asociados a cada uno de los sectores de equipamientos.

2.1.1.10. Plan de Ordenamiento Zonal – POZ

Es el instrumento de planeamiento que define, ajusta y precisa las condiciones de ordenamiento de porciones de terreno en suelo urbano o de expansión, con la finalidad de asegurar el uso racional y eficiente del suelo, promover el crecimiento compacto y sostenible, facilitando la dotación de las infraestructuras requeridas para soportar las dinámicas urbanas, en concordancia

con los principios y objetivos del ordenamiento. El POZ deberá incluir sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios.

El POZ contendrá como mínimo:

1. Las condiciones para el desarrollo de acciones y actuaciones urbanísticas de iniciativa pública, privada o mediante esquemas mixtos de asociación, según corresponda.
2. El conjunto de acciones y decisiones de carácter técnico, jurídico y financiero, orientadas a la ejecución del proyecto, mediante esquemas que aseguren la coordinación intersectorial e interinstitucional de las entidades distritales.
3. La identificación de las cargas urbanísticas y los elementos asociados a la estructura urbana general propuesta y existente que se localice dentro su ámbito de aplicación. En lo relacionado con los mecanismos de reparto de cargas y beneficios, establecerá las metodologías, instrumentos y demás mecanismos que lo concreten. Estas cargas deberán ser recuperadas mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial, cumplimiento, compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios.
4. Las condiciones para la dotación y construcción de los espacios públicos garantizando el cumplimiento la meta de espacio público.
5. Análisis de movilidad mediante el cual se evalúe la capacidad de la infraestructura propuesta en función de la demanda esperada, así como la conectividad y accesibilidad del proyecto.
6. Las normas para las zonas de manejo diferenciado para la ejecución de las actuaciones urbanísticas, en caso que aplique.
7. Las normas urbanísticas propias en materia de edificabilidad, volumetría, usos del suelo y cargas urbanísticas.
8. Los incentivos para facilitar y acelerar procesos de concertación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras u otros mecanismos para garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios.

Los asuntos ambientales de los Planes de Ordenamiento Zonal cuyo ámbito de aplicación se encuentre en suelo de expansión urbana, previo a su adopción, deberán ser concertados con la autoridad ambiental y su concertación constituirá las determinantes ambientales de que trata el artículo 2.2.4.1.1.6 del Decreto Nacional 1077 de 2015, con base en las cuales se adelantarán las concertaciones ambientales de los Planes Parciales con la autoridad ambiental correspondiente.

2.1.1.11. Procedimiento para la formulación del Plan de Ordenamiento Zonal

El procedimiento para la formulación del Plan de Ordenamiento Zonal se compone de cuatro etapas: diagnóstico, formulación, participación y adopción.

El diagnóstico y formulación del POZ estará, de oficio o a petición de parte, a cargo de la Secretaría Distrital de Planeación o la entidad que haga sus veces. Sin perjuicio de lo anterior, terceros podrán celebrar convenios con la Secretaría Distrital de Planeación o la entidad que haga sus veces para la formulación del Planes de Ordenamiento Zonal asumiendo el costo de este e incorporándolo al reparto equitativo de cargas y beneficios. Su adopción se efectuará mediante decreto de la Administración Distrital. En el evento en que los Planes de Ordenamiento Zonal se desarrollen mediante planes parciales, el Plan de Ordenamiento Zonal constituirá determinante para su formulación.

2.1.2. Segundo Nivel

2.1.2.1. Planes Estratégicos Territoriales - PET

En los términos del artículo 13° de la Ley 388 de 1997, los Planes de Ordenamiento Territorial tienen un componente urbano en el que se prevén las normas urbanísticas generales, estructurales y complementarias de que trata el artículo 15 de la misma ley.

Según el numeral 2 del artículo 15 de la Ley 388 de 1997, las normas urbanísticas generales, "son aquellas que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones. "

La misma disposición establece que hacen parte de las normas urbanísticas generales,

“(…) 2.7 El señalamiento de las excepciones a estas normas para operaciones como macroproyectos o actuaciones urbanísticas en áreas con tratamientos de conservación, renovación o mejoramiento integral para las cuales se contemplen normas específicas a adoptar y concertar, en su oportunidad, con los propietarios y comunidades interesadas, estableciendo los parámetros, procedimientos y requisitos que deben cumplirse en tales casos excepcionales.”

El artículo 36 de la Ley 388 de 1997 define las actuaciones urbanísticas y establece que dichas actuaciones “(…) comprenden procedimientos de gestión y formas de ejecución que son orientadas por el componente urbano del plan de ordenamiento y deben quedar explícitamente reguladas por normas urbanísticas expedidas de acuerdo con los contenidos y criterios de prevalencia establecidos en los artículos 13, 15, 16 y 17 de la presente Ley.”

Con base en las anteriores consideraciones, el Plan Estratégico Territorial – PET es aquel que tiene por objeto facilitar el desarrollo de proyectos territoriales estratégicos de cualificación, estructurantes siempre y cuando se encuentren asociados a la Estructura Funcional y de Soporte y detonantes, mediante la determinación de condiciones excepcionales a las normas urbanísticas generales aplicables al sector normativo donde se localice el proyecto, siempre que se cumplan con las siguientes condiciones:

1. El proyecto podrá estar localizado en cualquier tratamiento urbanístico, con excepción del tratamiento urbanístico de desarrollo.
2. El ámbito del proyecto no podrá superar el área del sector normativo en donde se localice.
3. Integrar varios componentes de la acción sectorial que impacten la estructura espacial del Distrito Capital y que produzcan un efecto favorable y permanente desde el punto de vista ambiental, social, económico y urbanístico.
4. Articular elementos de las tres estructuras del territorio.

Para la formulación de los Planes Estratégicos Territoriales el interesado deberá:

- a) Presentar ante la Secretaría Distrital de Planeación la descripción general del proyecto cumpliendo con los requisitos determinados en el presente artículo y con base en un análisis mediante el cual se demuestre que el desarrollo del proyecto, dadas sus condiciones y propósitos, no es viable con ninguno de los instrumentos que se determinan en el presente Capítulo.
- b) La Secretaría Distrital de Planeación pondrá en consideración del Consejo de Gobierno la descripción general del proyecto, para que este emita sus consideraciones y recomendaciones y determine la viabilidad o no de continuar con el proceso de formulación.
- c) Si el Consejo de Gobierno determina la viabilidad de proyecto, el mismo deberá ser formulado por el interesado ante la Secretaría Distrital de Planeación. La formulación establecerá las acciones para la coordinación interinstitucional que permita la ejecución del proyecto y su cronograma, así como las condiciones para adelantar las actuaciones tendientes al licenciamiento urbanístico del área correspondiente a su ámbito de aplicación, sin que sea requisito la formulación previa de otro tipo de instrumentos de planeamiento. También establecerá las medidas de mitigación de acuerdo con el uso que se plantee, de conformidad con el presente Plan y/o generar las que se requieran para su correcto funcionamiento.
- d) El PET será adoptado mediante Decreto de la Administración Distrital.

El PET como instrumento de planeamiento deberá contener como mínimo:

1. Los índices de ocupación y construcción aplicables al proyecto. La edificabilidad no estará sujeta a las condiciones establecidas para el tratamiento urbanístico en donde se localice.
2. Cesiones urbanísticas.
3. La asignación del área de actividad y los usos del suelo, a partir de las necesidades del proyecto específico.
4. Definición de las acciones de mitigación que deberán cumplir los usos que se propongan.
5. Las normas volumétricas y arquitectónicas.
6. La exigencia de estacionamientos y medidas mitigación para el adecuado funcionamiento del uso con base en estudio de tránsito.
7. El esquema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
8. La articulación con los instrumentos de gestión y financiación.

De igual manera, los Planes Estratégicos Territoriales se desarrollan mediante Licencias Urbanísticas y para establecer el reparto deberán atender las definiciones de cargas generales y locales determinadas en el presente Plan. Todos los predios que concluyan la ejecución del PET quedarán sujetos al Tratamiento Urbanístico de Consolidación en la Modalidad de Norma Original C3.

2.1.2.2. Plan Parcial

Es el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones del presente Plan para las áreas determinadas del suelo urbano y de expansión urbana señaladas en el Plano No. 46 “Predelimitaciones Planes Parciales”, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística. Mediante los planes parciales se establece el aprovechamiento de los espacios privados, con la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión y construcción y dotación de equipamientos,

espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos en su ámbito de planificación.

Los planes parciales podrán precisar la cartografía, norma de usos y edificabilidad, los trazados de los sistemas de movilidad, con base en un estudio de tránsito, y espacio público y la delimitación del ámbito de planificación determinados en el presente Plan, con sustento en estudios técnicos y jurídicos que se presenten con su formulación.

De igual manera debe considerarse:

- El procedimiento de adopción de los planes parciales será el contenido en la Ley 388 de 1997 y el Decreto Nacional 1077 de 2015 o la norma que los modifique, derogue o sustituya, con las precisiones que para el efecto se realicen en las normas distritales.
- El contenido de los planes parciales para las áreas sujetas al Tratamiento Urbanístico de Desarrollo y de Renovación Urbana es el determinado en los artículos 19 de la Ley 388 de 1997 y 2.2.4.1.4.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen.
- Para las áreas sujetas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana, además se incluirán los siguientes aspectos: i) un estudio de títulos de los predios y la estrategia para su saneamiento, ii) cronograma de gestión y ejecución del Plan Parcial y ii) un Plan de Gestión Social que propenda por la permanencia de los actores y actividades presentes en el ámbito de planificación.
- Conforme con el parágrafo 2 del artículo 27 de la Ley 388 de 1997 con la aprobación del Plan Parcial se deberán definir y resolver todos los impactos de la operación, sin que se requiera para su ejecución o desarrollo la aprobación de instrumentos de planificación complementarios.

2.1.2.3. Áreas de Manejo Diferenciado en los planes parciales

Son aquellas áreas incluidas al interior de la delimitación de un Plan Parcial que pueden tener un manejo especial, según cada caso específico, tales como:

1. Asentamientos de origen informal que sean objeto de legalización o legalizados y las zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas.
2. Los bienes de interés cultural.
3. Los espacios públicos, componentes de la Estructura Ecológica Principal y los equipamientos existentes en el caso que tengan la condición de permanencia definida en el presente Plan.
4. La infraestructura de la red vial, férrea y del sistema de transporte público de pasajeros.
5. Los inmuebles que, a la entrada en vigencia del presente Plan, hayan sido afectados en los términos del artículo 37 de la Ley 9a de 1989 y aquellas que la hubieran modificado, adicionado o sustituido.
6. Los inmuebles previamente adquiridos por las entidades competentes para adelantar obras de infraestructura del plan vial, parques, obras de infraestructura de servicios públicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos.

7. Las zonas declaradas como de alto riesgo no mitigable o suelo de protección por riesgo, identificadas en el plan de ordenamiento territorial, en los instrumentos que lo desarrollen o en el mismo plan parcial.
8. Las edificaciones que se definan en la formulación como relevantes de mantener, independientemente de su valor patrimonial.

El manejo especial de estas áreas o predios depende del papel que tengan, total o parcialmente, dentro del esquema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial. Las áreas de manejo diferenciado pueden:

- a) Ser excluidas del reparto de cargas y beneficios urbanísticos.
- b) Ser parte del reparto como cargas urbanísticas.
- c) Ser parte del reparto como beneficios urbanísticos.
- d) Tener un esquema de reparto de cargas y beneficios diferente al del resto del Plan Parcial.

Las áreas de manejo diferenciado podrán ser objeto de la aplicación de cualquiera de los mecanismos e instrumentos de gestión y financiación definidos en la Ley 388 de 1997 y en el presente Plan.

2.1.2.4. Unidad de Planificación Rural –UPR–

Es el instrumento de planificación de escala intermedia que desarrolla y complementa las normas contenidas en el presente Plan para sectores del suelo rural, las cuales buscan generar condiciones de ordenamiento para contener las dinámicas y presiones urbanas y escenarios de transición entre el suelo urbano y el suelo rural, con el fin de determinar mecanismos que faciliten el control de la presión por urbanización de estas áreas asegurando la vinculación de los actores locales y el desarrollo de prácticas agroecológicas como estrategias de contención de borde en el marco del Acuerdo 605 de 2015; así como el fortalecimiento de la equidad social y de género, especialmente fomentado las medidas de la Ley 731 de 2002 y reduciendo las brechas entre la ciudad y el campo.

Las Unidades de Planificación Rural del Distrito Capital son las que señalan a continuación, de acuerdo con su vocación:

1. Valle de Quiba (Localidad de Ciudad Bolívar): su vocación es dotacional y de integración urbano rural, mediante la cual se deberán formular las normas complementarias que aporten al ordenamiento territorial del sur de Bogotá DC, de manera que permita responder a las demandas de suelo para equipamientos y a la complementación de la oferta de espacio público tanto para las comunidades rurales y urbanas, contribuyendo a contener o evitar la expansión urbana y mitigar los efectos de la urbanización informal.
2. Mochuelo (Localidad de Ciudad Bolívar): su vocación es innovación, ecoeficiencia y sostenibilidad, mediante la cual se deberán formular las normas complementarias que viabilicen el desarrollo de esta área caracterizada por la producción limpia, la generación de energía alternativa y el manejo adecuado de residuos. En ella deberá plantearse una zona de amortiguación ambiental a lo largo del límite con el Relleno Sanitario Doña Juana y con la zona urbana Mochuelo Bajo con posibilidades para desarrollos agroindustriales. Esta UPR constituye la base de los usos posmineros y los lineamientos para los Planes de Manejo,

Recuperación y Restauración Ambiental PMRRA y Planes de Recuperación y Restauración PRR.

3. Soches, Uval y Requilina (Localidad de Usme): su vocación es innovación, producción y transformación agroecológica, mediante la cual se deberá formular la norma complementaria que genere los incentivos necesarios para desarrollar un área de mayor aprovechamiento y transformación de los productos agropecuarios de la ruralidad del Distrito, soportada en áreas de producción agroecológica, equipamientos rurales, espacio público y edificaciones que presten servicios comerciales, sociales, educativos y de turismo a toda la comunidad urbano - rural del Distrito Capital.

Las Unidades de Planificación Rural Valle de Quiba, Mochuelo y Soches, Uval, y Requilina se encuentran delimitadas en el Plano No. 52 “Unidades de Planificación Rural”.

Las Unidades de Planificación Rural pueden ser formuladas por la Secretaría Distrital de Planeación directamente o las comunidades rurales y campesinas interesadas, con el apoyo de las entidades que tienen competencias en el área rural y serán adoptadas de conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional 1077 de 2015, mediante decreto de la Administración Distrital, previa concertación con la autoridad ambiental competente, en un plazo no mayor a 12 meses.

De igual manera debe tener en cuenta:

- En la UPR se deberán definir los usos posmineros y los lineamientos para los Planes de Manejo, Recuperación y Restauración Ambiental aplicados a áreas con actividades mineras, con base en las disposiciones del artículo 72 del presente Plan.
- Los límites de las Unidades de Planificación Rural podrán ser detallados con el objeto de mejorar la escala, sin desconocer los criterios señalados en el Decreto Nacional 1077 de 2015.
- Las Unidades de Planificación Rural además de los contenidos determinados en el Decreto Nacional 1077 de 2015 podrán contener un análisis de clases agrológicas de acuerdo con lo determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

2.1.3. Tercer Nivel

2.1.3.1. Plan de Mitigación de Impactos (Comercio y Servicios)

El Plan de Mitigación de Impactos es el instrumento de planeamiento mediante el cual se estudian los impactos urbanísticos y ambientales de los proyectos con uso de Comercio y Servicios Generales –CSG-, que debido a las condiciones urbanísticas especiales requieren contar con medidas específicas de mitigación y de mayor intensidad a las previstas en el presente Plan, las cuales serán a cargo del interesado, cuando se cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

1. Proyectos de obra nueva con un área total neta del uso igual o mayor a 10.000 M2

2. Ampliaciones en el uso con un área neta de uso igual o mayor a 5.000 M2. Esta condición también aplica cuando la sumatoria de las ampliaciones que se tramiten a partir del presente Plan sea igual o mayor a 5.000 M2, incluyendo cuando se cuente, previamente, con un Plan de Implantación.

El Plan de Mitigación de Impactos será adoptado por la Secretaría Distrital de Planeación y deberá contener la norma de usos y edificabilidad aplicables, las acciones de mitigación en materia de movilidad definidas con base en un estudio de tránsito, los compromisos y obligaciones para el titular, el cronograma de ejecución de las obras y la obligación de obtener las licencias urbanísticas correspondientes. Las obligaciones de mitigación deberán quedar contenidas en la respectiva licencia.

No se podrán solicitar licencias urbanísticas para los usos de Comercio y Servicios Generales – CSG- que cumplan con las condiciones de que trata el presente artículo, sin la previa adopción del plan de mitigación de impactos.

La Administración Distrital en un plazo no mayor a 6 meses adoptará mediante decreto el procedimiento para el trámite, estudio y aprobación de los planes de mitigación de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente artículo, como requisito para estudiar y resolver las solicitudes.

2.1.3.2. Plan Especial de Equipamientos – PEE

Es el instrumento que permite determinar las acciones especiales de mitigación de impactos que requieren los equipamientos nuevos o existentes que generen un alto impacto por su escala, función urbana, carácter expansivo y/o mezcla de usos.

Los PEE se consideran requisitos de la norma urbanística y se deberán obtener para desarrollar los siguientes proyectos:

1. Proyectos de obra nueva con un área total neta del uso igual o mayor a 30.000 m2
2. Equipamientos existentes con un área total neta del uso igual o mayor a 5.000 m2, que no cuentan con licencia de construcción aprobada para el uso dotacional.
3. Ampliaciones en el uso con un área neta de uso igual o mayor a 5.000 m2. Esta condición también aplica cuando la sumatoria de las ampliaciones que se tramiten a partir del presente Plan sea igual o mayor a 5.000 M2, incluyendo cuando previamente se cuente con un Plan de Regularización y Manejo o Plan de Implantación.
4. Proyectos de capacidad rural 2, nuevos o existentes, de acuerdo con lo definido por el artículo 487 del presente Plan.
5. Los equipamientos existentes que no puedan ser objeto de reconocimiento en los términos del artículo 2.2.6.4.1.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015, porque en el sector donde se localiza no se permite el uso o por la imposibilidad de cumplir con las acciones de mitigación

señaladas en el presente Plan, con la finalidad de permitir que se continúe desarrollando el uso existente.

6. Proyectos de nuevos de equipamientos de escala metropolitana de Culto – CU1 - y Deportivo y recreativo – DE1-.
7. Proyectos dotacionales nuevos o existentes en los siguientes casos:
 - 7.1. Nodos Urbanos de equipamientos públicos, privados o mixtos asociados a la tipología T20. En el marco del desarrollo de los nodos de equipamientos, a través del instrumento se podrá modificar el tratamiento y área de actividad de los predios incluidos al interior de la pre-delimitación contenida en el Plano No 18 “Estructura Social y Económica”.
 - 7.2. Agrupaciones especializadas de equipamientos con carácter extensivo correspondiente a las tipologías T15, salvo cuando cumplan con la condición determinada en el numeral 6 del artículo 343 del presente Plan.
 - 7.3. Agrupaciones de diferentes equipamientos, que voluntariamente deseen adelantar acciones conjuntas de mitigación de impactos urbanísticos.

El Plan de Especial de Equipamientos será adoptado por la Secretaría Distrital de Planeación y deberá contener la norma de usos y edificabilidad aplicables, las acciones de mitigación en materia de movilidad definidas con base en un estudio de tránsito, los compromisos y obligaciones para el titular, el cronograma de ejecución de las obras y la obligación de obtener las licencias urbanísticas correspondientes. Las obligaciones de mitigación deberán quedar contenidas en la respectiva licencia.

No se podrán solicitar licencias urbanísticas para los usos a que se refiere el presente artículo, sin la previa adopción del plan especial de equipamientos.

Adicional a lo anterior, se debe tener en cuenta:

- La Administración Distrital en un plazo no mayor a 6 meses adoptará mediante decreto el procedimiento vigente para el trámite, estudio y aprobación de los Planes Especiales de Equipamientos de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente artículo, como requisito para estudiar y resolver las solicitudes.
- Los Planes Especiales de Equipamientos podrán modificar las reservas viales que se encuentren dentro del ámbito del instrumento garantizando la conexión vehicular con las demás vías arteriales colindantes, con previo concepto favorable del Instituto de Desarrollo Urbano.

2.1.3.3. Planes Directores de parques Metropolitanos

Es el instrumento de planeamiento mediante el cual se establece el ordenamiento de los parques metropolitanos, en términos de su descripción, elementos, correspondencia con la Estructura

Ecológica Principal y los sistemas generales, usos, circulaciones, índices de diseño, cerramientos, accesibilidad vehicular y peatonal y lineamientos ambientales y paisajísticos.

Los planes directores tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

1. El Plan Director no podrá, modificar la clasificación del suelo, ni las determinaciones y demás normas urbanísticas adoptadas en el presente Plan, ni variar la destinación del espacio público como bien de uso público. Además, deberán dar estricto cumplimiento a los porcentajes de los índices de diseño establecidos en el presente Plan para dichos parques.
2. Toda vez que el Plan Director es un instrumento de planeamiento, este podrá formularse y adoptarse para Parques Metropolitanos existentes o proyectados aun cuando no haya anuencia de los propietarios de los predios que conforman el parque. En estos casos en el Plan Director quedarán consignadas las acciones, instrumentos y mecanismos para la gestión del suelo.
3. El Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte será la entidad encargada de formular y gestionar los Planes Directores y la Secretaría Distrital de Planeación es la entidad encargada de adoptarlos mediante resolución.
4. En los casos en que el Parque Metropolitano sea generado en el proceso de desarrollo por urbanización, la formulación del Plan Director será responsabilidad del urbanizador, quien deberá tramitar ante la Secretaría Distrital de Planeación el proyecto, en cumplimiento de las normas contenidas en el presente Plan y del procedimiento que para el efecto defina la Administración Distrital. Igualmente será responsabilidad del urbanizador la construcción y dotación del parque, en cumplimiento de los compromisos consignados en el Plan Director.
5. Los Planes Directores de parques que se encuentren en planes parciales podrán tramitarse en conjunto con dicho instrumento.
6. Hasta tanto se apruebe el respectivo Plan Director, únicamente se podrán desarrollar obras de mitigación de riesgos, de adecuación básica y relativas a la Estructura Funcional y de Soporte, previo concepto del Instituto de Recreación y Deporte y de la Secretaría Distrital de Planeación.
7. Los Planes Directores que se adopten en el marco del presente Plan tendrán la vigencia que se establezca en el acto que los adopte.
8. Cuando se generen modificaciones a la estructura vial, accesos vehiculares o se propongan estacionamientos en sótanos se deberá contar con un estudio de movilidad.

La Administración Distrital en un plazo no mayor a 6 meses actualizará mediante decreto distrital el procedimiento vigente para el trámite, estudio y aprobación de planes directores de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente artículo.

2.1.3.4. Legalización urbanística de Asentamientos Humanos

La legalización es el instrumento mediante el cual se reconoce, si a ello hubiere lugar, la existencia de un asentamiento humano no planificado constituido por viviendas de interés social, se aprueban los planos, se expide la reglamentación urbanística y se definen las acciones para su mejoramiento; lo anterior sin perjuicio de la responsabilidad penal, civil y administrativa de los comprometidos.

La legalización urbanística implica la incorporación al perímetro urbano y de servicios públicos de los predios objeto de la legalización. El acto administrativo mediante el cual se aprueba la legalización hará las veces de licencia de urbanización, con base en el cual se tramitarán las licencias de construcción de los predios incluidos o el reconocimiento de las edificaciones existentes.

La Secretaría Distrital de Planeación es la encargada de adoptar, mediante resolución, la legalización urbanística, de conformidad con el estudio urbano zonal que se efectué, mediante la cual se podrá asignar tratamientos urbanísticos diferentes al de mejoramiento integral, con su correspondiente norma, de acuerdo con la caracterización y grado de consolidación que presente.

Los predios ubicados en suelo rural y de expansión urbana, requieren contar, previo a la legalización urbanística, con orden expresa de la Administración Distrital. En los casos de planes parciales que se adopten en suelo de expansión urbana a partir de la entrada en vigencia del presente Plan, en los cuales existan asentamientos humanos no planificados que se definan previamente como área de manejo diferenciado, se adelantará el trámite de legalización urbanística, en cuyo caso, no se requerirá de la orden del Alcalde Mayor. Los Sectores identificados como “Áreas susceptibles de legalización” en el Plano No. 4 “Clasificación del Suelo del Distrito Capital” tampoco requerirán de orden del Alcalde Mayor.

La legalización se rige por lo dispuesto en el Decreto Nacional 1077 de 2015, o la norma que los modifique, derogue o sustituya y los Decreto Distrital 476 de 2015 y 800 de 2018 y las normas que los modifiquen, sustituyan o adicionen.

La legalización no conlleva ningún pronunciamiento sobre el derecho de propiedad, posesión o tenencia de los predios incluidos dentro del ámbito de aplicación, sus efectos inciden en el mejoramiento de servicios públicos y comunales y en la definición de las normas correspondientes al ordenamiento físico del sector.

No procede la legalización urbanística en los siguientes casos:

- Los predios o la parte de ellos que se encuentren ubicados en suelos de protección.
- Aquellos sectores de la Ciudad sobre los cuales se haya expedido licencia de urbanización.

Los sectores que cambiaron la categoría de suelo de protección podrán hacer parte de procesos de legalización urbanística.

2.1.3.5. Servicios públicos en la Legalización Urbanística de Asentamientos Humanos

En tanto se adopte la legalización urbanística y con el objetivo de garantizar los derechos fundamentales de los ocupantes de los asentamientos, los prestadores de servicios públicos, pueden proveerlos de manera provisional, siempre y cuando no se encuentren en suelo de protección.

Para el caso de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado o aseo en el suelo urbano se podrán prestar mediante el esquema diferencial de que trata el Decreto Nacional 1077 de 2015, adicionado por el Decreto Nacional 1272 de 2017 o las normas que los modifiquen, deroguen o sustituyan

2.1.3.6. Espacio público en asentamientos humanos no planificados.

El espacio público en los asentamientos humanos no planificados está conformado por el espacio público efectivo de que trata el presente Plan determinado en la Estructura Ambiental y de Espacio Público.

Durante el proceso de legalización urbanística deberán tenerse en cuenta las siguientes acciones:

1. Para parques y zonas verdes:

- 1.1 Determinar en el estudio urbano zonal los déficits de espacio público e identificar las áreas potenciales para zonas verdes. Como parte del espacio público efectivo se podrán contabilizar los suelos declarados como de riesgo mitigable.
- 1.2 Adquirir y dotar áreas para disminuir el déficit de espacio público, a través del programa de mejoramiento del soporte urbano en asentamientos humanos no planificados.
- 1.3 Definir las cesiones públicas para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas por parte del urbanizador o propietario.

2. Para vías:

- 2.1 Se reconocerán las áreas de circulación existentes tales como vías vehiculares, peatonales, escaleras, y senderos, que garanticen la accesibilidad a los predios. Cuando dichas áreas no cuenten con las medidas mínimas para la instalación de las redes de servicios públicos tendrán el carácter de bienes privados.
- 2.2 La Administración Distrital podrá adquirir los corredores viales de transporte a fin de ampliar sus perfiles, previa evaluación de la viabilidad técnica, jurídica y financiera.

Además, deberá considerar lo siguiente:

- Para todos los efectos legales, cuando el urbanizador responsable o la comunidad interesada en la legalización, según el caso, pueda realizar las cesiones de las áreas públicas, las zonas definidas como de uso público quedarán afectas a este fin específico con el solo señalamiento que de ellas se haga en el plano respectivo, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado. Dichas zonas podrán ser reubicadas y

redistribuidas, con las consiguientes desafectaciones al uso público, antes de la escrituración y del registro ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, siempre que no se vulnere el interés colectivo ni los derechos de terceros, de acuerdo con los criterios para la reubicación, redistribución o compensación determinados por la Administración Distrital.

-
- El titular responsable del trámite, urbanizador responsable y/o propietario deberá adelantar las gestiones correspondientes para la entrega material definitiva de los bienes destinados al uso público aprobados con la legalización a la autoridad competente.
-
- En los casos en que la Administración Distrital no logre identificar al propietario y/o urbanizador, no tenga certeza de su domicilio, ni del de sus causahabientes o no se hagan parte del proceso de legalización, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público deberá adelantar las acciones que tengan como fin la declaratoria de propiedad pública o la prescripción adquisitiva del dominio sobre los predios destinados a espacio público.

2.1.3.7. Formalización Urbanística.

Es el instrumento de planeamiento mediante el cual se ajustan las condiciones urbanísticas, normativas y de estructura predial en los siguientes casos:

1. Desarrollos legalizados con ocupación o modificación permanente al espacio público aprobado en el acto administrativo de legalización. En este caso, además de reconocer las ocupaciones o modificaciones en el espacio público, se podrán vincular a la formalización nuevas áreas que se encuentren fuera del ámbito de la legalización, de conformidad con los soportes técnicos y jurídicos respectivos, generando las compensaciones a que haya lugar.
2. Urbanizaciones habitadas, ubicadas en estratos 1 y 2 con licencia urbanística vencida no ejecutada o cuando lo aprobado en la licencia respectiva difiere completamente de la situación de hecho.

El procedimiento para aplicar la formalización urbanística será reglamentado por la Administración Distrital mediante Decreto en un plazo no mayor a 12 meses contados a partir de la expedición del presente Plan. En el mismo se determinará los lineamientos para la modificación de las condiciones urbanísticas, normativas, asignación de tratamiento, de estructura predial, los planos urbanísticos, vinculación del propietario, promotor o en su defecto a la comunidad, a fin de determinar el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas que se deriven del mismo. El procedimiento establecerá las condiciones para la compensación en dinero a los fondos establecidos en el presente Plan o por otros espacios públicos y la incorporación efectiva del espacio público al inventario de patrimonio inmobiliario.

La formalización urbanística asigna el tratamiento urbanístico correspondiente de acuerdo con las condiciones urbanísticas identificadas en el estudio urbano zonal.

La formalización urbanística se adoptará mediante resolución expedida por la Secretaría Distrital de Planeación, la cual contendrá los nuevos planos urbanísticos y establecerá la norma urbanística y las acciones a desarrollar dentro del tratamiento correspondiente.

2.1.3.8. Improcedencia de la Formalización Urbanística

No procede la formalización urbanística en aquellos desarrollos y/o urbanizaciones donde se presente alguna de las siguientes situaciones:

1. En los desarrollos en los que únicamente se hayan alterado las áreas privadas sin la correspondiente licencia.
2. En las urbanizaciones desarrolladas por el extinto Instituto de Crédito Territorial, la Caja de Vivienda Militar y/o la Caja de Vivienda Popular.
3. En los casos en que la totalidad cesiones públicas de un desarrollo se encuentren tituladas al Distrito Capital.
4. En los casos que la totalidad de los predios ocupados de un desarrollo se encuentren sobre una zona de reserva de la malla vial arterial o intermedia o de redes de servicios públicos domiciliarios.
5. Cuando la totalidad de los predios ocupados de un desarrollo se encuentren sobre áreas afectadas por la malla vial arterial o intermedia o redes de servicios públicos domiciliarios.
6. Cuando la alteración del espacio público sea aparente, producto de una sobreposición cartográfica del plano de legalización del desarrollo con otros planos y que la alteración pueda ser resuelta mediante precisión cartográfica.

Cuando el desarrollo se encuentre parcialmente en las condiciones enunciadas en los numerales 3 y 4, se podrá adelantar el procedimiento de formalización.

2.1.3.9. Intervención de la administración pública en el trámite de formalización urbanística

La administración distrital gestionará, liderará y coordinará los trámites de formalización urbanística para lo cual:

1. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público adelantará, dentro del año siguiente a la adopción de la correspondiente formalización urbanística, todas las acciones y actuaciones necesarias para la entrega efectiva del espacio público formalizado a favor del Distrito Capital.
2. Los programas de urbanismo estratégico y básico podrán intervenir con acciones de mejoramiento los barrios formalizados, sin perjuicio de que se adelante las acciones legales en contra del urbanizador responsable que omitió o alteró el cumplimiento estricto de la licencia urbanística con el fin de que responda por los recursos invertidos.

3. La SDP y SDHT priorizarán o promoverán procesos de formalización por localidades, UPZ o barrios, articulándose con los programas de urbanismo estratégico y básico.

2.1.3.10. Estudio Urbano Zonal en la Legalización y Formalización Urbanística.

Es el soporte técnico que fundamenta la reglamentación adoptada en el marco de la legalización urbanística o de la formalización urbanística, según corresponda.

El estudio determina las condiciones urbanísticas de un sector en una escala zonal y formular una propuesta integral normativa, teniendo en cuenta las estructuras del territorio, la gestión del riesgo, la norma urbana dispuesta, proyectos estratégicos, estructurantes o detonantes formulados y los demás instrumentos que incidan en el ordenamiento territorial del sector.

El estudio urbano zonal y hace parte integral del proyecto de reglamentación urbanística de los instrumentos de legalización y formalización urbanística. Se constituye en insumo para la intervención de los programas de urbanismo estratégico y básico en asentamientos no planificados, así como los demás proyectos determinados en el POT.

Los contenidos del estudio urbano zonal serán, entre otros, los siguientes:

1. Delimitación: tendrá en cuenta determinantes de carácter ambiental, urbano, socioeconómico y demás componentes de las estructuras del territorio que permitan definir una unidad territorial, en la cual se localicen de forma concentrada desarrollos objeto de legalización o formalización.
2. Diagnóstico: deberá contener un análisis de cada una de las estructuras del territorio, condiciones de riesgo, uso del suelo y edificabilidad existente, programas, proyectos e instrumentos a implementarse en el sector, a fin de determinar potenciales y déficits en el área.
3. Formulación Normativa y de Mejoramiento de la Estructura Urbana: determina la propuesta urbanística integral de acuerdo con el diagnóstico.

Los resultados del estudio urbano zonal serán objeto de un proceso de participación con los actores institucionales vinculados a los instrumentos de Legalización y Formalización Urbanística.

Los alcances y demás precisiones técnicas sobre dicho estudio quedaran establecidas en el decreto reglamentario de los instrumentos de legalización y formalización urbanística.

Libro 3. Contenidos para la Gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

DT.16

Documento Técnico 16.

Instrumentos de Gestión del Suelo

Instrumentos de Gestión del Suelo

1. Definición y Contexto General.

Son aquellos instrumentos que complementan y permiten la operatividad del presente Plan y de los instrumentos de planeamiento, con el propósito de viabilizar el desarrollo de proyectos y programas, proveer suelo para la atención de la demanda de vivienda y generar los equipamientos e infraestructuras necesarias para soportar el crecimiento urbano. Así mismo, los instrumentos de gestión sirven generalmente para articular el POT y sus instrumentos de planeamiento reglamentarios, con los instrumentos y mecanismos de financiación.

Así las cosas, la normativa nacional, al reglamentar los instrumentos de gestión de forma amplia, permite que el régimen aplicable, así como los tipos de instrumentos sean definidos y precisados por las entidades territoriales -en este caso el Distrito Capital-, con fundamento en la autonomía otorgada desde la Constitución Política en temas referentes al ordenamiento territorial.

En este contexto, la estructuración de los instrumentos de gestión del suelo que en esta revisión del POT se plantea, responde a las problemáticas que han sido identificadas entorno a su actual aplicación. Sobre este punto, es pertinente destacar que en el diagnóstico realizado para el actual proceso de revisión se evidenció que los instrumentos de gestión de suelo quedaron ligados a requisitos rígidos y trámites engorrosos, con términos indefinidos, lo que ralentizó la ejecución del POT (Decreto Distrital 190 de 20014) en detrimento de la competitividad.

En vista de lo anterior, en la presente revisión general se regulan los instrumentos de gestión, con los cuales se espera brindar operatividad y eficiencia en su ejecución, para que tanto los ciudadanos como la administración encuentren en ellos alternativas adecuadas para gestionar suelo para el desarrollo urbano.

Los contenidos de los componentes no son taxativos, por cuanto la ley al enunciarlos señala que son mínimos, dejando abierta la posibilidad de incluir nuevos temas en los diferentes componentes. No obstante, se advierte que los temas que se pretendan incluir deben ajustarse a las finalidades y objeto de cada componente.

Teniendo en cuenta que los instrumentos de gestión son considerados como normas estructurales y con la finalidad de no repetir contenidos en el componente urbano y rural, en virtud de la autonomía territorial, la presente revisión general señalara los instrumentos de gestión dentro del componente general, de manera que su señalamiento coincida con la organización de las normas estructurales y brinde herramientas que permitan cumplir con las

políticas, objetivos y estrategias generales que concreten el modelo de ordenamiento y la conveniente utilización del suelo urbano, de expansión urbana y rural.

Con el diseño de estos instrumentos se busca garantizar que su posterior aplicación dé cumplimiento a los principios dispuestos en el artículo 2 de la Ley 388 de 1997, a saber: i) La función social y ecológica de la propiedad; ii) la prevalencia del interés general sobre el particular; y iii) la distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

En efecto, en desarrollo de los principios citados, se planea que la formulación y ejecución de los instrumentos de gestión permita la concreción de la visión, principios, políticas, objetivos y estrategias del POT. Esto, al propiciar el desarrollo sostenible del territorio y la obtención de los predios necesarios para la construcción de vivienda, equipamientos, infraestructura y espacio público que garanticen la atención de la demanda existente, lo que en últimas permite la construcción de una ciudad equitativa, competitiva y ecoeficiente.

Tras estas precisiones, y sin perjuicio que durante la ejecución del POT se adopten instrumentos o mecanismos adicionales, a continuación, se enuncian los instrumentos de gestión que se incorporan a la presente revisión general:

1. Instrumentos para garantizar el reparto equitativo de las cargas y de los beneficios derivados del ordenamiento urbano:
 - 1.1. Unidad de actuación urbanística.
 - 1.2. Unidad de gestión.
 - 1.3. Plan manzana.
2. Instrumentos para intervenir la morfología urbana y la estructura predial, generando formas asociativas entre propietarios:
 - 2.1. Reajuste de tierras.
 - 2.2. Integración inmobiliaria.
 - 2.3. Cooperación entre partícipes.
3. Instrumentos para facilitar la adquisición de inmuebles requeridos para el desarrollo de acciones y actuaciones urbanísticas:
 - 3.1. Anuncio del proyecto.
 - 3.2. Derecho de preferencia.
 - 3.3. Declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria.
 - 3.4. Reservas para la ejecución de obras públicas
 - 3.5. Afectaciones para la ejecución de obras públicas.
 - 3.6. Enajenación voluntaria o expropiación administrativa y judicial.
 - 3.7. Concurrencia de terceros en los procesos de adquisición de inmuebles.
 - 3.8. Cesión de inmuebles entre entidades públicas.
 - 3.9. Cesión gratuita de franjas de terreno.
 - 3.10. Entrega de cesiones públicas obligatorias anticipadas.

2. Instrumentos de Gestión – Especificidades

2.1. Instrumentos para garantizar el reparto equitativo de las cargas y de los beneficios derivados del ordenamiento urbano.

2.1.1. Unidad de Actuación Urbanística

Es el instrumento que facilita la gestión asociada de propietarios de predios de varios inmuebles que conforman un área de terreno delimitada en un Plan Parcial, la cual debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas, facilitar la dotación con cargo a sus propietarios para la ejecución de infraestructura de transporte, servicios públicos, equipamientos colectivos y otras cargas urbanísticas mediante el reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Los propietarios de los predios que conforman la unidad de actuación urbanística deberán constituir una entidad gestora la cual garantizará el desarrollo conjunto de la unidad. En todo caso, los predios que la conforman estarán afectados al cumplimiento de las cargas y al pago de los gastos de urbanización.

La ejecución de la unidad de actuación iniciará una vez se definan las bases para la actuación, mediante el voto favorable de los propietarios que representen el cincuenta y uno por ciento (51%) del área comprometida, conformando para el efecto una entidad gestora que se encargue de liderar la urbanización o construcción de la unidad de planeamiento y de cumplir con las obligaciones urbanísticas a que haya lugar. Los inmuebles de los propietarios renuentes serán objeto de los procesos de enajenación voluntaria y expropiación por parte de las entidades distritales competentes quienes entrarán a formar parte de la entidad gestora de la actuación, sin perjuicio de que puedan transferir sus derechos a la misma. En todo caso, los inmuebles expropiados entrarán a formar parte de la entidad gestora de la actuación y los recursos para su adquisición podrán provenir de ésta.

El procedimiento para la delimitación y desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística es el contenido en los artículos 44 y siguientes de Ley 388 de 1997, con la reglamentación establecida para el efecto en el Decreto Nacional 1077 de 2015.

2.1.2. Unidad de Gestión

La Unidad de Gestión es aquella conformada por uno o varios predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística que, según lo definido en el respectivo plan parcial, pueden ser susceptible de una única licencia de urbanización o aprobación de proyecto urbanístico general, para ejecutar las obras de urbanización del o los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando se garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de acuerdo con lo previsto en el Plan Parcial. De no poder obtenerse una única licencia de urbanización, deberá iniciarse el trámite de delimitación de la respectiva unidad de actuación urbanística.

2.1.3. Plan Manzana

Es el instrumento aplicable a manzanas que contengan Bienes Inmuebles de Interés Cultural con Niveles Permitidos de Intervención 1, 2 y 3, el cual permite compensar la carga urbanística derivada de la conservación del BIC.

Mediante el Plan Manzana se permite potenciar el aprovechamiento de los predios que lo conforman, mediante una mayor ocupación y/o una mayor edificabilidad, siempre y cuando se integre el BIC al desarrollo del proyecto y se garantice su conservación.

La Administración Distrital en el decreto reglamentario del tratamiento de conservación reglamentará las condiciones de aplicabilidad del Plan Manzana.

La adopción de los Planes Manzana puede estar contenida en instrumentos de planeamiento como Planes Especiales de Manejo y Protección Distrital, Planes Parciales y Fichas Reglamentarias para los Sectores de Interés Cultural. En el caso que exista un Plan Especial de Manejo y Protección adoptado se deberán respetar las determinantes urbanísticas allí definidas.

2.1.4. Otros Instrumentos para garantizar el reparto de cargas

En desarrollo del principio de igualdad de la ciudadanía ante las normas, las normas urbanísticas que desarrollen el presente Plan podrán establecer instrumentos y mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados.

2.2. Instrumentos para intervenir la morfología urbana y la estructura predial, generando formas asociativas entre propietarios.

2.2.1. Reajuste de Tierras

Es el instrumento mediante el cual se interviene la estructura predial de áreas no desarrolladas en suelo de expansión urbana o en suelos urbanos sujetos a la adopción previa de un Plan Parcial, mediante el englobe y subdivisión de lotes de terreno para que responda a las necesidades de la ciudad, generando una nueva configuración del globo de terreno, facilitando la dotación de obras de infraestructura urbana, propiciando una gestión asociada entre los propietarios que garantice una justa distribución de las cargas y los beneficios.

2.2.2. Integración Inmobiliaria

Es el instrumento mediante el cual se ajusta la organización predial de inmuebles a los que les ha sido asignado el tratamiento de renovación sujetos a la adopción previa de un Plan Parcial, para garantizar una equitativa distribución de cargas y beneficios en la urbanización y construcción de estos.

2.2.3. Cooperación entre partícipes

Es el instrumento que, en el marco de una Unidad de Actuación Urbanística, resuelve la distribución de la cesión de los terrenos y el coste de las obras de urbanización cuando no se requiera una nueva configuración predial, mediante la definición de compensaciones en dinero, intensidades de uso en proporción a las cesiones y participación en las demás cargas o transferencias de derechos de desarrollo y construcción, según lo determine el plan parcial correspondiente.

2.3. Instrumentos para facilitar la adquisición de inmueble y predios requeridos para el desarrollo de acciones y actuaciones urbanísticas.

2.3.1. Anuncio del proyecto

Las entidades competentes para adquirir por enajenación voluntaria o decretar la expropiación de inmuebles para la ejecución de proyectos u obras de utilidad pública o interés social, harán el anuncio del respectivo programa, proyecto u obra, mediante acto administrativo de carácter general que deberá publicarse en los términos del artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. El anuncio del proyecto también será procedente para la ejecución de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social desarrollados mediante la concurrencia de terceros.

De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, con el anuncio del proyecto se descontará del avalúo comercial de adquisición, el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto, programa u obra, salvo aquellos casos en que los propietarios hubieren pagado la participación en plusvalía por obra pública o la contribución de valorización, según sea del caso. Para el efecto, se elaborarán avalúos de referencia en los cuales se debe tener en cuenta las condiciones físicas, jurídicas y económicas del suelo al momento del anuncio del proyecto, de acuerdo con la normativa vigente.

El contenido del anuncio del proyecto corresponde al establecido para el efecto en el Decreto Nacional 1077 de 2015.

2.3.2. Derecho de Preferencia.

Las entidades competentes para adelantar procesos de expropiación podrán establecer a su favor el derecho de preferencia en la enajenación de los inmuebles que cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 73 de la Ley 9 de 1989.

La inscripción de la resolución que determina la utilización del derecho de preferencia, así como el procedimiento para establecer el precio, las condiciones de pago y de la oferta, se realizará de conformidad con lo establecido en el artículo 74 y siguientes de la Ley 9 de 1989 o por las normas que los modifiquen, deroguen o sustituyan.

2.3.3. Declaración de desarrollo prioritario y declaratoria de construcción prioritaria

La declaratoria de desarrollo prioritario impone a los propietarios de los predios urbanizables no urbanizados la obligación de ejecutar obras de urbanización sobre los mismos, so pena de ser objeto de proceso de enajenación forzosa en pública subasta.

Por su parte, la declaratoria de construcción prioritaria impone a los propietarios de los predios urbanizados no edificados la obligación de ejecutar obras de construcción sobre los mismos, so pena de ser objeto de proceso de enajenación forzosa en pública subasta.

Esta declaratoria también será procedente para las edificaciones que sean de propiedad pública distrital o de propiedad privada abandonadas, subutilizadas o no utilizadas en más de un 60% de su área construida cubierta que no sean habilitadas y destinadas a usos lícitos.

Corresponde a la Secretaría Distrital del Hábitat identificar los predios objeto de desarrollo y construcción prioritaria, localizada al interior del perímetro urbano y en el suelo de expansión del Distrito Capital, de conformidad con lo señalado en los artículos 52 y siguiente de la Ley 388 de 1997, adicionado por el artículo 64 de la Ley 1537 de 2012. De igual manera, deberá adelantar el proceso de enajenación forzosa o de la expropiación administrativa de que trata el artículo 56 de la Ley 388 de 1997.

Tratándose de Unidades de Actuación Urbanística, estas podrán someterse al desarrollo y construcción prioritaria siempre y cuando dicha condición se prevea expresamente por la Administración Distrital al momento de la delimitación de la Unidad de Actuación Urbanística, en cuyo caso el proceso de enajenación forzosa en pública subasta se sujetará a los plazos estipulados en el artículo 53 de la Ley 388 de 1997 y estará a cargo de la Secretaría Distrital del Hábitat.

Para la inclusión de predios en declaratorias de desarrollo o construcción prioritaria deberá realizarse de manera previa el análisis jurídico, económico y financiero necesario para garantizar que, al cumplirse el término de la declaratoria, los inmuebles podrán efectivamente ser objeto de enajenación forzosa. El análisis jurídico, económico y financiero deberá elaborarse en específico para cada predio que pretenda incluirse en una declaratoria.

2.3.4. Reservas para la ejecución de obras públicas

Las zonas de reserva es la identificación cartográfica de un área del territorio Distrital que de conformidad con el presente Plan de Ordenamiento o con cualquiera de los instrumentos que lo desarrollen o complementen, se considera necesarias para la localización y futura construcción de obras, proyectos e infraestructura de soporte de las estructuras del territorio. La reserva es indicativa para el proceso de planeación de la Ciudad. La entidad que pretenda la construcción de la obra, proyecto o infraestructura deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación la adopción de la respectiva reserva.

La adopción de una reserva no será requisito previo para la imposición de una futura afectación, como tampoco es requerida para adelantar los procesos de adquisición predial, de declaratoria

de utilidad pública, declaratoria de condiciones de urgencia, anuncio de proyecto o de cualquier otro instrumento de planeamiento y/o gestión de suelo.

Sobre los predios donde se hayan adoptado zonas de reserva, se podrán solicitar licencias de urbanización y construcción, en sus diferentes modalidades, exclusivamente para uso comercio y servicios, con una altura máxima de 3 pisos, cumpliendo con las normas del tratamiento urbanístico que aplique.

2.3.5. Afectaciones para la ejecución de obras públicas

Es un mecanismo mediante el cual se limita o impide la obtención de licencias de urbanización, de parcelación, de construcción, por causa de una obra pública o por protección ambiental.

En lo no previsto expresamente en el presente Plan, el proceso de imposición de afectaciones se regirá por la Ley 9 de 1989 y las disposiciones que regulan los procedimientos administrativos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

La iniciación del proceso de imposición de una afectación se llevará a cabo por la entidad competente, una vez adoptada la decisión administrativa de acometer la obra, el programa o el proyecto que la justifique.

Las resoluciones que impongan afectaciones contendrán, al menos, lo siguiente:

1. El nombre de la entidad que impone la afectación.
2. La denominación de la obra pública, programa o proyecto que ocasiona la afectación, o la indicación de que se trata de protección ecológica o ambiental, o si se ocasiona en virtud de ambas causas.
3. La identificación del inmueble afectado por el número de su folio de matrícula inmobiliaria y cédula catastral, la cual, si no existiere, será creada por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, en cumplimiento de las normas catastrales, para la imposición de la afectación.
4. La delimitación precisa de la parte del inmueble cuando la afectación sea parcial.
5. La adopción de la planimetría relacionada con la afectación.

Las resoluciones que impongan afectaciones deberán ser notificadas en la forma prevista en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Contra las resoluciones que impongan afectaciones sólo procede el recurso de reposición. Contra las demás providencias dictadas durante la actuación administrativa no proceden recursos.

En firme la resolución que contiene la afectación se registrará en las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos competentes, a solicitud de la entidad que la haya impuesto.

Las entidades que impongan afectaciones, celebrarán los contratos de que trata el penúltimo inciso del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989, teniendo en cuenta que las compensaciones por causa de la afectación estarán limitadas a la reparación justa, por el período comprendido entre el momento en que se inscriba la afectación y la fecha en que se adquiera la zona afectada, o se levante la afectación, o pierda efecto, siempre que se urbanice, parcele o construya dentro del plazo de vigencia de la respectiva licencia o permiso. En general la compensación estará

condicionada a la ocurrencia real del perjuicio originado en la afectación y estará limitado en su cuantía por el contrato según la tasación del perjuicio a que se refiere el artículo 122 de la Ley 388 de 1997. El contrato al que se hace referencia se denominará "Contrato de Compensación por Causa de Afectaciones".

Las entidades públicas del orden distrital procurarán que se adquieran oportunamente las áreas afectadas y que se hagan las previsiones presupuestales necesarias para el pago de precio de adquisición y para el pago del valor de las compensaciones a que haya lugar.

Sin perjuicio de la compensación que pudiere haber conforme a lo previsto anteriormente, las afectaciones podrán ser levantadas mediante la revocatoria directa de los actos de imposición respectivos, siempre que se determine que la zona, inmueble o parte del mismo objeto de la restricción, no es necesaria para la ejecución del proyecto, o cuando la obra, programa o proyecto no se vaya a realizar.

2.3.6. Enajenación Voluntaria o Expropiación administrativa y judicial

El Distrito Capital es competente para adquirir por enajenación voluntaria, o mediante el procedimiento de expropiación, los inmuebles que requiera para el cumplimiento de los fines previstos en el artículo 58 de la Ley 388 de 1997 y demás disposiciones que contengan motivos de utilidad pública. También son competentes para adquirir inmuebles en el Distrito Capital, los establecimientos públicos distritales, las empresas industriales y comerciales del Distrito y las sociedades de economía mixta asimiladas a las anteriores, cuando vayan a desarrollar alguna o algunas de las actividades previstas en las normas referidas.

El objeto específico para la adquisición de uno o más inmuebles por parte de una entidad competente, lo constituye la obra, el programa, el proyecto o la actuación que la entidad se propone ejecutar en desarrollo del artículo 58 de la Ley 388 de 1997, sin necesidad de que exista un acto jurídico específico que así lo declare o lo identifique.

Se autoriza a las entidades competentes para adelantar procesos adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria y expropiación, para declarar las especiales condiciones de urgencia, de conformidad con lo determinado por el artículo 64 de la Ley 388 de 1997.

El trámite para adquirir por enajenación voluntaria o mediante el procedimiento de expropiación deberá sujetarse a lo establecido en la Ley 9 de 1989, modificada por la Ley 388 de 1997 y por lo establecido en los decretos reglamentarios o aquellas normas que los complementen, modifique o sustituya.

Las entidades facultadas para decretar la expropiación deberán invocar todos los motivos de utilidad pública necesarios que garanticen el desarrollo integral de los inmuebles.

Si como producto de la intervención de obras públicas se generan traslados de grupos poblacionales de estratos 1 y 2, las entidades a cargo de la intervención deberán diseñar los planes y programas necesarios para lograr la restitución de los derechos, la compensación de los impactos y la restauración de los medios de vida de las Unidades Sociales existentes antes del traslado.

2.3.7. Condiciones para la concurrencia de terceros en los procesos de adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria y expropiación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 61-A de la Ley 388 de 1997, para efectos de la adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria y expropiación judicial y administrativa, los recursos para el pago del precio de adquisición o precio indemnizatorio de los inmuebles pueden provenir de terceros, cuando el motivo de utilidad pública e interés social que se invoque corresponda a los literales c) o l) del artículo 58 de la Ley 388 de 1997 o al artículo 8 del Decreto 4821 de 2010, y se trate de actuaciones desarrolladas directamente por particulares o mediante formas mixtas de asociación entre el sector público y el sector privado para la ejecución de:

1. Programas y proyectos de renovación urbana, de conformidad con los objetivos y usos del suelo establecidos en los planes de ordenamiento territorial;
2. Unidades de actuación urbanística, conforme lo previsto en el artículo 44 de la Ley 388 de 1997;
3. Actuaciones urbanas integrales formuladas de acuerdo con las directrices de las políticas y estrategias del respectivo plan de ordenamiento territorial, según lo previsto en los artículos 113 y siguientes de la Ley 388 de 1997;

Las condiciones para la concurrencia de terceros corresponden a las establecidas en la Ley 388 de 1997 y el Decreto Nacional 1077 de 2015 o las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las condiciones para la concurrencia de terceros corresponden a las establecidas en la Ley 388 de 1997 y el Decreto Nacional 1077 de 2015 o las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan. El Instituto de Desarrollo Urbano, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbana y las demás entidades competentes podrán utilizar las condiciones para concurrencia de terceros.

Conforme a lo previsto en el artículo 65 de la Ley 388 de 1997, los motivos de utilidad pública enunciados en el presente decreto tendrán condición de urgencia que en su momento será declaradas por la instancia o autoridad competente conforme a la naturaleza de los motivos de utilidad pública o interés social de que se trate.

La expropiación en razón de ejecución de proyectos de renovación urbana de que trata el artículo 61A de la Ley 388 de 1997, será aplicada en el marco de las disposiciones legales vigentes y se utilizará por las entidades expresamente facultados para ello, con el cumplimiento de las siguientes reglas:

- a) Cuando el interesado acredite como mínimo la titularidad del derecho de dominio y/o la vinculación de propietarios de predios y/o inmuebles equivalentes al sesenta por ciento (60%) de la totalidad de la manzana. Cuando se trate de proyectos sujetos a integración por manzana, sesenta por ciento (60%) será equivalente al área de las manzanas, sin contar el área de espacio público objeto de la integración.
- b) Cuando el interesado acredite como mínimo la titularidad del derecho de dominio y/o la vinculación de propietarios de predios y/o inmuebles equivalentes al setenta por ciento (70%) del área necesaria del área original mínima de que trata el Anexo 16 “Cuadros normativos por tratamiento urbanístico”.

- c) Cuando el interesado acredite como mínimo la titularidad del derecho de dominio y/o la vinculación de propietarios de predios y/o inmuebles equivalentes al setenta por ciento (70%) del área restante de la manzana de conformidad las normas de predios colindantes establecidas en los numerales 3 y 4 del Anexo 16.
- d) En cualquiera de los 3 casos descritos anteriormente, cuando existan edificaciones, conjuntos o agrupaciones sometidos al régimen de propiedad horizontal que hagan parte del porcentaje del área mínima de que tratan los literales anteriores, se podrá hacer uso de la expropiación a favor de terceros, siempre y cuando el interesado acredite la titularidad del derecho de dominio y/o la vinculación de propietarios de predios y/o inmuebles equivalentes al setenta por ciento (70%) de los coeficientes de copropiedad de cada una de las propiedades horizontales.
- e) Las reglas antes determinadas podrán variar cuando se trate de predios a los que les aplique el tratamiento de renovación urbana Corredores de Alta Capacidad del Sistema Metro - RU1M.

2.3.8. Cesión de inmuebles entre entidades públicas

Las entidades públicas del orden distrital identificarán los inmuebles de su propiedad que no requieran para el desarrollo de sus funciones; que no tengan vocación para la construcción de vivienda de interés social y que no se encuentren dentro de los planes de enajenación onerosa, con la finalidad de ser transferidos a título gratuito a otras entidades públicas que los requieran para el cumplimiento de sus funciones de acuerdo con sus necesidades.

Los inmuebles que tengan vocación para la construcción o desarrollo de proyectos de vivienda de interés social o prioritaria deberán ser transferidos a título gratuito a las entidades distritales encargadas de desarrollar este tipo de proyectos.

Las entidades públicas distritales interesadas en adquirir los inmuebles fiscales o la porción de ellos, podrán requerir su entrega a las entidades propietarias previa identificación, cabida y linderos del inmueble. Para tal efecto, las entidades públicas propietarias procederán a la respectiva transferencia a título gratuito dentro de un término máximo de tres (3) meses siguientes al requerimiento formulado por la entidad interesada, atendiendo al orden de recibo de la solicitud.

La entidad receptora del inmueble responderá por el debido uso de los bienes transferidos.

2.3.9. Cesión voluntaria a título gratuito de franjas de terreno.

Los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra.

La cesión a que se refiere este artículo cuando se refiera a proyectos de relacionados con el sistema de movilidad no generará gastos de notariado y registro, conforme con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que lo modifique o sustituya

2.3.10. Entrega de cesiones públicas obligatorias anticipadas

Los titulares de los predios que contengan suelos requeridos para la ejecución de obras públicas por parte del Distrito Capital que estén previstos en el presente Plan y los instrumentos que lo desarrollen y complementen, podrán efectuar la cesión anticipada de estos suelos al Distrito.

El correspondiente instrumento de planeamiento definirá las condiciones específicas para su contabilización dentro del respectivo reparto de cargas y beneficios.

Se faculta al IDU para recibir a título gratuito zonas de cesión para la malla vial que este a su cargo, de proyectos contenidos en el Plan Distrital de Desarrollo y en el Plan de Inversión de la Entidad.

El trámite para efectuar la entrega de cesiones públicas obligatorias anticipadas se efectuará conforme con lo determinado por el Decreto Distrital 545 de 2016 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

Libro 3. Contenidos para la Gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

Documento Técnico 17. Instrumentos de Financiamiento

DT.17

Instrumentos de Financiamiento.

El POT objeto de revisión estableció 11 instrumentos de financiamiento asociados al ordenamiento territorial, de los cuales se aplicaron y reglamentaron el 45%; estos deberían financiar una tercera parte del POT, sin embargo, estos recursos fueron insuficientes.

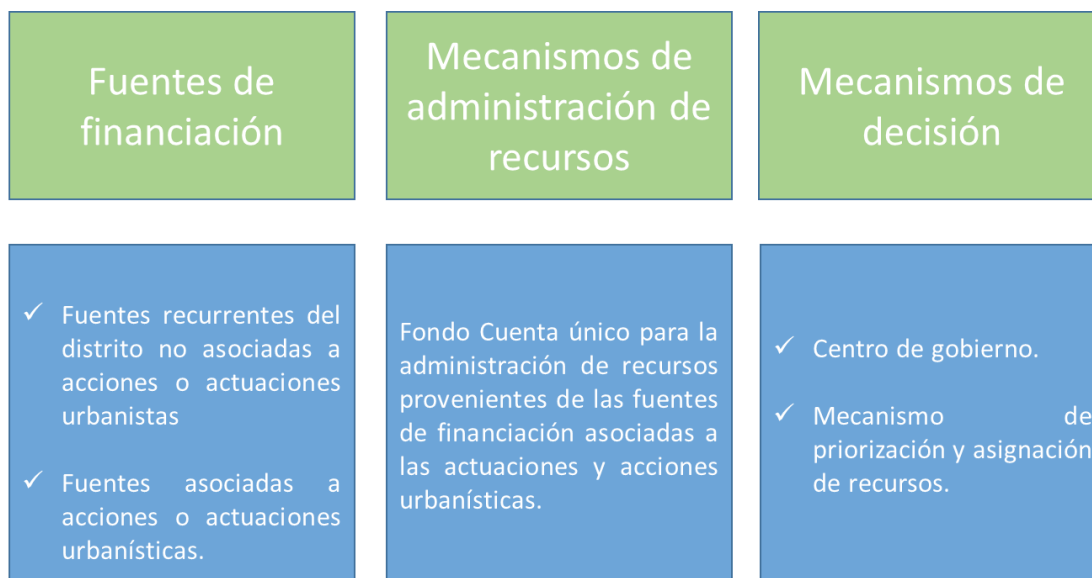
Por otra parte, se evidenció una desarticulación entre la priorización de los Planes Distritales de Desarrollo - PDD y el Programa de Ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, al no verse reflejados los proyectos del POT en los PDD.

La experiencia de lo sucedido en los POT vigente, presenta la necesidad de estructurar un sistema de financiamiento, que no solo determine los instrumentos de financiamiento, sino los mecanismos necesarios para administrar, priorizar y canalizar la inversión pública y los recursos asociados a acciones o actuaciones urbanísticas, encaminado a garantizar el desarrollo y ejecución del POT.

Dado lo expuesto anteriormente, se requiere alinear y coordinar el conjunto de normas y herramientas que permiten desarrollar los objetivos, las estrategias y las actuaciones, programas y proyectos del programa de ejecución del POT. En este sentido el sistema de financiación del Plan de Ordenamiento Territorial busca combinar y potencializar diversas fuentes de financiación y adecuar las condiciones institucionales por medio de las cuales se administran, se gestionan, se orientan y se invierten los recursos con que cuenta el desarrollo territorial.

Con el fin de contribuir al fortalecimiento de la gestión y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, así como a la materialización de los principios del ordenamiento territorial en la presente modificación se crea y desarrolla el sistema de financiación el cual se entiende como el conjunto de normas que determinan las fuentes de financiación y los mecanismos que permitan orientar y priorizar los recursos con los que contará el Distrito Capital para desarrollar los objetivos, las estrategias, las actuaciones, los programas y los proyectos contenidos en el POT. El siguiente esquema muestra los objetivos específicos sobre los cuales se fundamenta la propuesta.

Imagen 68 Componentes del Sistema de Financiamiento



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, Dirección de Economía Urbana, SDP-DEU

Cabe señalar que, las acciones urbanísticas pueden ser financiadas por recursos generales provenientes de la administración distrital, los cuales deben orientarse con base en los programas de ejecución de los planes de desarrollo del Distrito Capital.

A continuación, se describe de manera general el planteamiento del sistema de financiamiento presentado en la imagen anterior:

1. Fuentes de Financiación

Constituyen las fuentes de financiación los medios a través de los cuales se obtendrán los recursos dinerarios o en especie para alcanzar las metas propuestas en los objetivos, estrategias, actuaciones, programas y proyectos del programa de ejecución del presente Plan. Dentro de estos se encuentran las fuentes recurrentes del distrito no asociadas a acciones o actuaciones urbanistas y las fuentes asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas.

1.1. Fuentes de financiación no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas.

Son recursos de presupuesto del Distrito Capital, percibidos por este en razón a sus funciones y competencias y que pueden ser destinados a financiar programas y proyectos del programa de ejecución de este Plan.

Cada entidad del distrito definirá anualmente los gastos asociados al POT que incluirán en el presupuesto de cada vigencia. La armonización del POT con los planes de desarrollo distritales, las metas fiscales de mediano y largo plazo y los presupuestos anuales del sector público Distrital, velarán por el cumplimiento del decreto ley 1421 de 1993 y de las leyes 152 de 1994, 358 de

1997, 388 de 1997, 617 de 2000, 819 de 2003 y 1483 de 2011 y sus respectivas normas reglamentarias

1.1.1. Mecanismos de orientación y priorización de la inversión de los recursos provenientes de las fuentes de financiación no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas.

La Secretaría Distrital de Planeación y cada entidad definirán, dentro de los doce (12) meses a la entrada en vigencia del presente Plan, la metodología y los mecanismos que orienten y prioricen los recursos provenientes de las fuentes de financiación no asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas bajo el marco del denominado Centro de Gobierno.

1.2. Fuentes de financiación asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas.

Son los recursos que procuran el cumplimiento del principio del reparto equitativo de cargas y beneficios. Se encuentran asociados directamente al desarrollo territorial y provienen de los instrumentos de financiación asociados a acciones y actuaciones urbanísticas.

Sin perjuicio de los instrumentos de financiación que se señalan a continuación, la Administración Distrital podrá establecer otros tales como herramientas de captura de valor, venta o subasta de norma urbanística que garanticen los fines señalados en el presente artículo.

1.2.1. Instrumentos de financiación asociados a las acciones y actuaciones urbanísticas.

Son instrumentos que permiten la consecución de recursos para ejecutar los programas y proyectos y las diversas acciones y actuaciones urbanísticas previstas en el presente Plan, teniendo como principio orientador el reparto equitativo de cargas y beneficios. Son instrumentos de financiación, entre otros, los siguientes: Participación en el efecto plusvalía, contribución por valorización, pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad, derechos adicionales de construcción y desarrollo y sus títulos representativos, transferencia de derechos de construcción y desarrollo, aprovechamiento económico del espacio público, ingresos tributarios futuros - ITF, bonos y pagarés de reforma urbana y compensaciones ambientales.

Adicionalmente, se podrán utilizar todos aquellos instrumentos que establezcan la Ley y el Distrito Capital.

1.2.1.1. Reglamentación de los instrumentos de financiación asociados a las acciones y actuaciones urbanísticas.

Para efectos de la financiación del desarrollo territorial, la Administración Distrital reglamentará o propondrá las modificaciones correspondientes al Concejo Distrital en aquellos casos para los que se requiere de su aprobación.

1.2.1.2. Participación en el efecto plusvalía

La plusvalía es el aumento en el valor del suelo generado por las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo, se aplicará de conformidad con lo previsto en los artículos 73 y subsiguientes de la Ley 388 de 1997 y las normas que la modifiquen, deroguen o sustituyan, así como aquellas que la reglamentan a nivel Distrital. Las zonas beneficiarias de la participación en el efecto plusvalía se encuentran identificadas en el Plano No. 48 “Zonas Beneficiarias de la Participación en Plusvalía”.

Para la generación de la obligación tributaria de la participación en la plusvalía deberán presentarse alguno de los hechos generadores determinados en el artículo 74 de la Ley 388 de 1997, siempre que los mayores aprovechamientos no deriven de la asunción de cargas urbanísticas. El englobe de predios no constituye hecho generador de plusvalía.

1.2.1.3. Contribución por valorización.

El tributo denominado contribución especial de valorización es un instrumento de financiación del desarrollo urbano consistente en el gravamen real y obligatorio ordenado el Distrito Capital, destinado a la construcción de una obra, un plan o un conjunto de obras de interés público y social o la recuperación o rehabilitación de las mismas en los términos del inciso 2 del artículo 157 del Decreto Ley 1421 de 1993 que se impone a los propietarios o poseedores de inmuebles ubicados en suelos urbanos, rurales y de expansión urbana que se benefician como consecuencia de la realización de las obras. Las condiciones para su aplicación serán las contenidas en el Acuerdo 7 de 1987 o las normas que lo desarrollen, modifiquen, deroguen o sustituyan.

1.2.1.4. Pagos o compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad.

Es el instrumento para el cumplimiento, en dinero o suelo, de las cargas urbanísticas derivadas del presente Plan, los decretos reglamentarios de los tratamientos urbanísticos o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, generando como contraprestación derechos de construcción y desarrollo. Tiene como objetivo generar equilibrios entre los beneficios que se otorgan y las necesidades de soportes urbanos del sector específico. En cada instrumento se establecerán las condiciones para el pago o compensación de cargas urbanísticas.

En los decretos reglamentarios se establecerá la priorización para la compensación de suelos de que trata el presente artículo

1.2.1.5. Transferencia de derechos de construcción y desarrollo.

La transferencia de derechos de construcción y desarrollo es un mecanismo de compensación en virtud del cual se permite trasladar el potencial de construcción de un predio o inmueble que por razones ambientales, históricas o arquitectónicas tenga limitada su transformación, a un predio o zona receptora definida en el presente Plan o en los instrumentos que lo desarrollen o complementen.

1.2.1.6. Compensaciones de suelo por edificabilidad

Los suelos con limitaciones para su desarrollo como consecuencia de cargas derivadas del ordenamiento por razones ambientales o urbanísticas, podrán ser considerados como generadores de derechos de construcción y desarrollo para efectos de ser compensados como consecuencia de las limitaciones impuestas. Estas compensaciones se regularán de la siguiente manera:

1. Las áreas generadoras corresponden a las zonas limitadas por razones ambientales o urbanísticas, en los términos establecidos en este POT. No forman parte de estas áreas aquellos elementos que ya hayan sido adquiridos por las entidades Distritales, ni las rondas de los cuerpos de agua.
2. El predio generador de los derechos de construcción y desarrollo debe ser transferido libre de construcciones al Distrito Capital, con el objeto de que sea incorporado al Sistema Distrital de Gestión del Espacio Público o para su destinación a la ejecución de la obra establecida en la correspondiente reserva.
3. Las áreas receptoras de derechos de construcción y desarrollo se localizan en sectores bajo los tratamientos de desarrollo y de renovación urbana.

1.2.1.7. Derecho de construcción y desarrollo

Para efectos de la aplicación de los anteriores numerales, los derechos de construcción y desarrollo podrán ser otorgados mediante el incremento en los índices de edificabilidad o potencial de desarrollo, representado en el aumento de cualquiera de las siguientes formas de medición:

1. De los metros cuadrados edificables.
2. De los índices de ocupación y construcción.
3. Aquellas que defina la reglamentación específica de los Actuaciones Urbanas Integrales definidas en el presente Plan de Ordenamiento Territorial.

Los derechos de construcción y desarrollo pueden ser representados en títulos valores de acuerdo con la reglamentación nacional aplicable.

1.2.1.8. Derechos adicionales de construcción y desarrollo y sus títulos representativos

Es el instrumento alternativo para hacer efectiva de forma anticipada la participación en la plusvalía generada con las acciones urbanísticas adoptadas por el Distrito Capital, de conformidad con lo establecido en los artículos 88 y 89 de la Ley 388 de 1997.

Mediante este mecanismo se definen unos aprovechamientos adicionales expresados en derechos de construcción y desarrollo, representados en títulos transables en el mercado de valores en los términos de las normas que regulan la materia.

1.2.1.9. Aprovechamiento económico del espacio público

Las entidades administradoras de espacio público determinadas en el Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público, podrán entregar a terceros la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público mediante contrato o acto administrativo motivado. En ningún caso estos instrumentos jurídicos, generarán derechos reales y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular.

Las actividades objeto de aprovechamiento económico en el espacio público son las determinadas en el Decreto Distrital 552 de 2018 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

La Administración podrá pactar una retribución económica como contraprestación por la utilización y explotación temporal de un bien de uso público que será destinada para su administración, mantenimiento, mejoramiento o preservación.

La Defensoría del Espacio Público, previo concepto de la Comisión Intersectorial del Espacio Público, aprobará Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial – DEMOS, mediante los cuales se promuevan iniciativas privadas complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en territorios delimitados, que tengan por objeto el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de la ciudad. Esta figura jurídica pretende generar una sinergia entre la sociedad civil y la Administración Distrital se vinculen al cuidado y sostenibilidad del espacio público, a través de formas asociativas sin ánimo de lucro. Las Áreas de Desarrollo Naranja y las Zonas de Interés Turístico – ZIT-, tendrán prioridad para la implementación de DEMOS.

Las entidades administradoras del espacio público podrán determinar beneficios por el aprovechamiento económico del espacio público en las Áreas de Desarrollo Naranja y las Zonas de Interés Turístico – ZIT, bien sea mediante descuentos en la retribución económica definida, en su duración máxima o los demás que defina la entidad competente.

1.2.1.10. Ingresos Tributarios Futuros – ITF

La Administración Distrital podrá utilizar recursos provenientes del mayor valor que se recaude de los ingresos tributarios generados por la ejecución de proyectos estratégicos, de conformidad con la normatividad que regule la materia.

1.2.1.11. Bonos y pagarés de reforma urbana

Los bonos serán títulos a la orden libremente negociables, denominados en moneda nacional, y los pagarés serán títulos de deuda pública, sin garantía de la Nación, que podrá utilizar el Distrito como instrumentos de financiamiento de las acciones urbanísticas definidas en el presente Plan. El plazo, pagos, actualización, exigibilidad y beneficios serán reglamentados por la administración en concordancia con las autorizaciones otorgadas por el Concejo Distrital para los procesos de endeudamiento requeridos.

1.2.1.12. Fondos

Se mantienen los Fondos Compensatorio de Cesiones a cargo del Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRD, Compensatorio de Parquaderos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano IDU y el fondo-cuenta para el Cumplimiento o Compensación de Cargas Urbanísticas por Edificabilidad.

La distribución de los recursos entre los diferentes fondos se hará de acuerdo con las disposiciones que dieron su origen. La Administración Distrital podrá modificar la reglamentación de los fondos para ajustar su funcionamiento a las disposiciones establecidas en el presente Plan.

El Fondo Cuenta para el cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad recibirá además de los ingresos señalados en el artículo 8 del Acuerdo Distrital 682 de 2017, los recursos provenientes de las fuentes de financiación asociadas a las actuaciones o acciones urbanísticas.

La inversión de los recursos recaudados por estas fuentes será priorizada y destinada a la ejecución de programas y proyectos del presente Plan, de acuerdo con los criterios que para el efecto defina la Secretaría Distrital de Planeación con base en reglas del programa de ejecución del presente Plan.

Los recursos de los Fondos podrán organizarse mediante subcuentas que garanticen la implementación de los programas y proyectos del presente Plan y la separación de los diferentes recursos.

La utilización de recursos provenientes de compensación de cargas de Equipamientos Públicos se realizará de acuerdo a criterios de prioridad y distribución equitativa que así establezcan los Planes Maestros de Equipamientos Sociales y Básicos

1.2.1.13. Fondo Cuenta para el Sistema Integrado de Transporte Público

Se crea el Fondo Cuenta para el Sistema Integrado de Transporte Público, como cuenta una cuenta especial adscrita a la Secretaría Distrital de Hacienda, sin personería jurídica, ni patrimonio autónomo, ni autonomía administrativa. Los ingresos de este fondo serán los provenientes del cumplimiento o compensación de las cargas derivadas de acciones o actuaciones urbanísticas de renovación urbana localizadas al interior de los “Polígonos Estaciones de la Línea Metro de Bogotá” y del “Área de influencia del Sistema Metro” determinados en el Plano No. 43 “Tratamientos Urbanísticos”, incluyendo las rentas y rendimientos financieros que se generen con el cumplimiento o compensación de dichas cargas.

Los recursos del fondo se destinarán exclusivamente a la financiación de programas y/o proyectos requeridos para la sostenibilidad, construcción y operación del Sistema Integrado de Transporte Público. Las entidades a cargo de la ejecución de los recursos de este Fondo serán la Empresa Metro de Bogotá S.A y Transmilenio S.A.

Facúltase al Alcalde Mayor de Bogotá, para que en un término no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Plan, reglamente el funcionamiento y administración del fondo, así como las condiciones de asignación y distribución.

1.2.1.14. Formas de pago de las fuentes de financiación asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas

Los recursos generados por los instrumentos asociados a acciones o actuaciones urbanísticas podrán pagarse en recursos dinerarios o en especie según corresponda. La forma de pago estará determinada por su eficacia y eficiencia, y de acuerdo a las prioridades de la Ciudad en los términos que definan el programa de ejecución y los decretos reglamentarios.

Parágrafo. Los pagos dinerarios o en especie provenientes de la aplicación de los instrumentos de financiación asociados a las acciones o actuaciones urbanísticas se efectuarán de acuerdo con la reglamentación específica aplicable a cada uno de los instrumentos.

La Administración Distrital priorizará las inversiones de dichos recursos de acuerdo con las decisiones que para el efecto adopte el Centro de Gobierno.

1.2.1.15. Asociaciones Público Privadas

Es un instrumento que promueve la ejecución de proyectos que incluyen esquemas de vinculación de capital privado que se materializan en un contrato entre la administración distrital y una persona natural o jurídica del sector privado. Tienen por objeto financiar la construcción, reparación, mejoramiento de infraestructura y las actuaciones urbanísticas en el marco del presente Plan según las disposiciones establecidas en la Ley 1508 de 2012 y las normas que la reglamenten, modifiquen, deroguen o sustituyan.

Libro 3. Contenidos para la Gestión

Título 2. Estrategia para la gestión del POT

DT.18

Documento Técnico 18.

Participación en el Efecto Plusvalía

Participación en el Efecto Plusvalía

La plusvalía es el aumento en el valor del suelo generado por las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo, se aplicará de conformidad con lo previsto en los artículos 73 y subsiguientes de la Ley 388 de 1997 y las normas que la modifiquen, deroguen o sustituyan, así como aquellas que la reglamentan a nivel Distrital.

Así, la participación en plusvalía establecida en el artículo 73 de la Ley 388 de 1997 se refiere a los beneficios causados a un predio o inmueble con ocasión de acciones urbanísticas del Estado que regulan la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento. Establece el artículo en mención lo siguiente:

“Artículo 73º.- Noción. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 82 de la Constitución Política, las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento, generan beneficios que dan derecho a las entidades públicas a participar en las plusvalías resultantes de dichas acciones. Esta participación se destinará a la defensa y fomento del interés común a través de acciones y operaciones encaminadas a distribuir y sufragar equitativamente los costos del desarrollo urbano, así como al mejoramiento del espacio público y, en general, de la calidad urbanística del territorio municipal o distrital.

Los concejos municipales y distritales establecerán mediante acuerdos de carácter general, las normas para la aplicación de la participación en la plusvalía en sus respectivos territorios.”

Dada su especial condición, la participación sólo afecta a un grupo específico de personas, propietarios o poseedores del suelo, que reciben un beneficio económico con ocasión de una acción urbanística del estado, la cual se refiere, conforme con el artículo 8º de la Ley 388 de 1997, a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

Las acciones urbanísticas, en determinadas situaciones, concretan hechos generadores de la participación en plusvalía, que conforme con el artículo 73º de la Ley 388 de 1997, pueden generar beneficios a un predio o inmueble al regularse la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento. Los hechos generadores de la participación en plusvalía, conforme con artículo 74º de la ley ibidem, corresponden a:

“(…) las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas según lo establecido en el artículo 8 de esta Ley, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de

acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el respectivo Plan de Ordenamiento o en los instrumentos que lo desarrollen. Son hechos generadores los siguientes:

- 1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.*
- 2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.*
- 3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez.*

En el mismo plan de ordenamiento territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, se especificarán y delimitarán las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en este artículo, las cuales serán tenidas en cuenta, sea en conjunto o cada una por separado, para determinar el efecto de la plusvalía o los derechos adicionales de construcción y desarrollo, cuando fuere del caso.

Parágrafo. - *Para los efectos de esta Ley, los conceptos urbanísticos de cambio de uso, aprovechamiento del suelo, e índices de ocupación y de construcción serán reglamentados por el Gobierno Nacional."*

De acuerdo con la norma en mención, la configuración de un hecho generador, depende de una decisión contenida en una acción urbanística mediante la que se incorpore suelo rural a suelo de expansión, que autorice específicamente a destinar el predio o inmueble a un uso más rentable o que incremente el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen.

Justamente las acciones urbanísticas, en determinadas situaciones, concretan hechos generadores de la participación en plusvalía, que conforme con el artículo 73 de la Ley 388 de 1997, pueden generar beneficios a un predio o inmueble al regularse la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento.

Empero, no en todos los casos la autorización de un mayor aprovechamiento urbanístico conlleva la utilización de la participación en plusvalía como un instrumento para la movilización y recuperación de plusvalías urbanas.

En efecto, en la estructura de la Ley 388 de 1997 se establecen una serie de principios que deben orientar su consecución y que enmarcan el ejercicio del derecho de propiedad en el interés de la colectividad¹², fundamentando los mecanismos de recuperación de plusvalías, bien sea a través de:

- (i) regulaciones ¹³ urbanísticas que permiten actuaciones como la parcelación, urbanización y la edificación de inmuebles, las compensaciones, los derechos de construcción y desarrollo, el reajuste de tierras, la integración inmobiliaria o;

¹² Ibid. Estos principios son: (i) la función social y ecológica de la propiedad; (ii) la prevalencia del interés general sobre el particular y (iii) la distribución equitativa de las cargas y los beneficios

¹³ Tales como bonificaciones por zonificación, bonos de densidad, zonificación inclusiva, venta de derechos sobre edificios o suelo creado, certificados de derechos potenciales de construcción, transferencia de derechos de construcción, reparto equitativo de cargas y beneficios, entre otros.

- (ii) mediante tributos urbanos como lo son la participación en plusvalía, el impuesto predial o la contribución en valorización.

La noción de la participación en plusvalía establecida en el artículo 73 de la Ley 388 de 1997 se refiere a los beneficios causados a un predio o inmueble con ocasión de acciones urbanísticas del Estado que regula la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento.

Por las razones expuestas, la naturaleza de la participación en plusvalía, según se ha definido en la jurisprudencia de la Corte Constitucional¹ y del Consejo de Estado², busca que los beneficios que recibe un propietario de un bien inmueble no sean sólo de estos, sino que del mismo participe la ciudadanía en general, de forma equilibrada. Esto en la medida en que los ingresos conseguidos por la participación en la plusvalía se destinen a la protección del interés común, al espacio público y, en general, al mejoramiento urbano del municipio o distrito.

Consecuente con lo anterior, a nivel distrital se expidió el Acuerdo Distrital 118 de 2003, modificado por los Acuerdos Distritales 352 de 2008 y 682 de 2017, los cuales fueron compilados en el Decreto Distrital 790 de 2017. Posteriormente, se expide el Decreto Distrital 803 de 2018, que define los lineamientos y las competencias para regular la operatividad del cálculo y liquidación de la participación del efecto plusvalía, en el cual se asigna a la Unidad administrativa Especial de Catastro Distrital (UEACD) la competencia para realizar el cálculo y liquidación del efecto plusvalía y a la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) efectuar la liquidación del valor a pagar por concepto de la participación en la plusvalía, con fundamento en la solicitud realizada por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP–, o la entidad u organismo que adopte decisiones administrativas que contengan acciones urbanísticas que configuren hechos generadores de la participación en la plusvalía.

Así, de conformidad con lo determinado en el artículo 2 del Acuerdo 682 de 2017, compilado en el artículo 4 del Decreto Distrital 790 de 2017, se constituyen hechos generadores de la participación en plusvalía en los siguientes eventos:

“Artículo 4º. Hechos generadores. *Constituyen hechos generadores de la participación en la plusvalía las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se establezca formalmente en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, en los siguientes casos:*

- 1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.*
- 2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.*
- 3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez, para áreas clasificadas con los tratamientos de desarrollo, renovación urbana y consolidación.*

Parágrafo: *En el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen se especificarán y delimitarán las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en este artículo, las cuales serán tenidas en cuenta, sea en conjunto o cada una por separado, para determinar el efecto de la plusvalía o los derechos adicionales de construcción y desarrollo, cuando fuere del caso.*

(Acuerdo 118 de 2003. Art. 3, modificado por el Art. 13 del Acuerdo 352 de 2008, modificado por el Art. 2 del Acuerdo 682 de 2017)”

Teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Planeación dentro de la Administración Distrital es la entidad encargada de formular, orientar y coordinar las políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural para garantizar el equilibrio ambiental en el Distrito Capital, los instrumentos de planeamiento que se adoptan y que definen las normas urbanas configuran acciones urbanísticas que pueden generar plusvalías, a continuación se presenta el análisis preliminar de las condiciones a tener en cuenta en las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en la Ley 388 de 1997 y la presente revisión del POT, conforme con las disposiciones establecidas a nivel distrital sobre la materia.

Debe indicarse que el análisis es preliminar, en tanto que la cartografía que identifica las zonas o subzonas beneficiarias de las acciones urbanísticas es indicativa, de tal suerte que la identificación concreta de las áreas y de las condiciones puntualmente aplicables se hará en el marco del procedimiento establecido para el efecto en el artículo 5 del Decreto Distrital 803 de 2018, el cual expresamente establece lo siguiente:

“Artículo 5º.- Remisión de la reglamentación urbanística para la determinación del efecto plusvalía. *Con la solicitud de que trata el artículo anterior, la Alcaldía Mayor a través de la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-, o la entidad u organismo que adopte decisiones administrativas de esta naturaleza, anexará copia de la documentación prevista en el parágrafo 1 del artículo 2.2.5.1.5 del Decreto Nacional 1077 de 2015, o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, así:*

5.1. Copia de la reglamentación urbanística aplicable o existente en la zona o subzona beneficiaria de la participación en la plusvalía con anterioridad a la expedición del Plan de Ordenamiento Territorial o de los instrumentos que lo desarrollen.

5.2. Copia de las normas urbanísticas vigentes de las zonas o subzonas beneficiarias de las acciones urbanísticas generadoras de la participación en plusvalía con la cartografía correspondiente donde se delimiten las zonas o subzonas beneficiarias.

5.3. Cartografía en la que se identifique las zonas o subzonas beneficiarias de la acción urbanística.

5.4. Estudio comparativo de norma que sirvió de sustento para la determinación del correspondiente hecho generador de la participación en plusvalía.”

Análisis de Hechos Generadores de la Participación en Plusvalía

Con el fin de determinar si con ocasión de la adopción de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá D.C se presentan acciones urbanísticas que configuren hechos generadores de la participación en plusvalía, se presenta a continuación el estudio técnico normativo realizado para establecer la existencia de zonas con hechos generadores de plusvalía.

Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el párrafo 4 del artículo 3 del Acuerdo 682 de 2017, no son sujetos del cobro de la participación en plusvalías derivadas por cualquier hecho generador de la misma, los patrimonios autónomos en los cuales las entidades distritales identificadas en el párrafo en mención ostenten la calidad de fideicomitente o beneficiario.

1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana

La Ley 388 de 1997 establece en su artículo 75 que cuando se incorpore suelo rural al de expansión urbana, el efecto plusvalía se estimará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. Se establecerá el precio comercial de los terrenos en cada una de las zonas o subzonas beneficiarias, con características geoeconómicas homogéneas, antes de la acción urbanística generadora de la plusvalía. Esta determinación se hará una vez se expida el acto administrativo que define la nueva clasificación del suelo correspondiente.
2. Una vez se apruebe el plan parcial o las normas específicas de las zonas o subzonas beneficiarias, mediante las cuales se asignen usos, intensidades y zonificación, se determinará el nuevo precio comercial de los terrenos comprendidos en las correspondientes zonas o subzonas, como equivalente al precio por metro cuadrado de terrenos con características similares de zonificación, uso, intensidad de uso y localización. Este precio se denominará nuevo precio de referencia.
3. El mayor valor generado por metro cuadrado se estimará como la diferencia entre el nuevo precio de referencia y el precio comercial antes de la acción urbanística al tenor de lo establecido en los numerales 1 y 2. El efecto total de la plusvalía, para cada predio individual, será igual al mayor valor por metro cuadrado multiplicado por el total de la superficie objeto de la participación en la plusvalía.

Por su parte, el artículo 25 de la Resolución 620 de 2008, reglamenta que, para establecer el efecto de plusvalía por cambio en la clasificación del suelo, debe observarse el siguiente procedimiento:

1. El precio comercial de los terrenos en cada una de las zonas o subzonas beneficiarias con características geoeconómicas homogéneas, antes de la acción urbanística generadora de la plusvalía, se determinará teniendo en cuenta las condiciones jurídicas, físicas y económicas vigentes antes de la adopción del plan de ordenamiento territorial. Para la estimación del valor comercial deberá emplearse el método de mercado y/o de renta. Este valor se denominará precio de referencia (P1).

2. Una vez se apruebe el plan parcial o las normas específicas de las zonas beneficiarias, mediante las cuales se asignen usos, intensidades y zonificación se determinará el nuevo precio comercial de los terrenos comprendidos en las correspondientes zonas o subzonas como equivalente al precio por m² de terrenos con características similares de zonificación, uso, intensidad de uso y localización. Este valor se determinará haciendo uso del método (técnica) residual y el método de comparación o de mercado. Este valor se denominará nuevo precio de referencia (P2).
3. El mayor valor generado por m², se estimará como la diferencia entre el nuevo precio de referencia (P2) y el precio comercial antes de la acción urbanística (P1), ajustado a valor presente aplicando el IPC a la fecha de adopción del plan parcial o de las normas específicas de las zonas o subzonas beneficiarias.
4. El efecto total de la plusvalía, para cada predio individual, será igual al mayor valor por metro cuadrado multiplicado por el total de la superficie objeto de la participación en la plusvalía.

En cuanto a la identificación de los hechos generadores, tanto el artículo 3 del Acuerdo 118 de 2003, como las modificaciones efectuadas por el artículo 2 del Acuerdo 682 de 2017, compilados en el Decreto Distrital 790 de 2017, son expresos en establecer que el hecho generador de la participación en plusvalía está constituido por las “*autorizaciones específicas*” que permitan destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien a incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, en los casos reglamentados para el efecto en cada uno de dichas disposiciones.

Respecto del alcance de estas “*autorizaciones específicas*” para la ciudad de Bogotá, la Sección Cuarta del Consejo de Estado ha precisado lo siguiente¹⁴:

“[...] el nacimiento de la obligación tributaria se concreta con la decisión de la Administración de autorizar a determinado predio el aprovechamiento del beneficio urbanístico contemplado en el POT y las normas que lo instrumentan”¹⁵.

En efecto, cuando la norma alude a una “autorización específica” debe entenderse que el acto debe facultar para algo determinado, particular, concreto, delimitado y definido.

Con base en lo aducido, la Sección ha señalado que esa clase de autorización no es solo la contemplada en el POT y las normas que lo adoptan, pues tales actos administrativos establecen de manera general las zonas o subzonas que se beneficiarán con la acción urbanística, sino un acto subjetivo que plasme la autorización al particular para los efectos urbanísticos indicados.¹⁶

¹⁴ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta. Sentencia de 25 de septiembre de 2017, exp. 21596, C.P. Stella Jeannette Carvajal Basto.

¹⁵ Ibidem

¹⁶ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta. Sentencia de 26 de febrero de 2015, expediente 19526, C.P. Dr. Jorge Octavio Ramírez Ramírez.

Igualmente ha puntualizado que en la determinación normativa del supuesto de hecho de la participación en la plusvalía se estableció “la autorización específica” como una referencia temporal que permite determinar el momento en que se perfecciona el hecho que da lugar al nacimiento de la obligación tributaria.¹⁷” (Subrayado fuera de texto original)

Por lo anterior, el hecho generador de la participación en plusvalía se concreta por la acción urbanística conformada por el Plan de Ordenamiento Territorial – POT, sus decretos reglamentarios, junto con la autorización particular de la Administración para destinar el inmueble a un uso más rentable, o para incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada.

Bajo este contexto, de conformidad con el artículo 32 Ley 388 de 1997 el suelo de expansión urbana esta:

“(…) Constituido por la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del plan de ordenamiento, según lo determinen los Programas de Ejecución. La determinación de este suelo se ajustará a las previsiones de crecimiento de la ciudad y a la posibilidad de dotación con infraestructura para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos domiciliarios, áreas libres, y parques y equipamiento colectivo de interés público o social. Dentro de la categoría de suelo de expansión podrán incluirse áreas de desarrollo concertado, a través de procesos que definan la conveniencia y las condiciones para su desarrollo mediante su adecuación y habilitación urbanística a cargo de sus propietarios, pero cuyo desarrollo estará condicionado a la adecuación previa de las áreas programadas.” (Subrayado fuera del texto original)

De igual manera, establece el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto Nacional 1077 de 2015 lo siguiente:

“ARTÍCULO 2.2.2.1.4.1.6 Actuaciones urbanísticas en suelo de expansión urbana. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 388 de 1997, el suelo de expansión únicamente podrá ser objeto de urbanización y construcción previa adopción del respectivo plan parcial.

Mientras no se aprueben los respectivos planes parciales, en las zonas de expansión urbana solo se permitirá el desarrollo de usos agrícolas y forestales. En ningún caso se permitirá el desarrollo de parcelaciones rurales para vivienda campestre. (…).”

Coherente con estas disposiciones, el proyecto de Plan establece en su artículo 28 lo siguiente:

CONSEJO DE ESTADO. Sección Cuarta. 250002327000 2008 - 00049 02 [19402] Ponente: Dra. Martha Teresa Briceño de Valencia.

CONSEJO DE ESTADO. Sección Cuarta. 250002337000 2012 - 00370 01 [21001] Ponente: Dr. Jorge Octavio Ramírez

CONSEJO DE ESTADO. Sección Cuarta. 250002327000 2011-00273-01 (20596)

CONSEJO DE ESTADO. Sección Cuarta. Radicación número: 25000-23-37-000-2012-00381-01(21941)

Consejero Ponente: Julio Roberto Piza Rodríguez

CONSEJO DE ESTADO. Sección Cuarta. Radicación número: 25000-23-37-000-2012-00505-01(21065)

¹⁷ Ibidem.

“(…) Suelo de Expansión Urbana: está constituido por la porción del territorio Distrital, que se habilitará para usos urbanos durante la vigencia del presente Plan, según lo determinen los programas de ejecución. También hacen parte esta clase de suelo, los suelos clasificados como de expansión urbana en el Decreto Distrital 190 de 2004, que no cuentan con planes parciales adoptados a la fecha de entrada en vigencia del presente Plan.

El suelo de expansión urbana está conformado por 5.841,80 Ha, equivalentes al 3.57 % del área total del Distrito, de las cuales 2.506,02 Ha corresponden a la categoría de suelo de protección.

(...)

Parágrafo 4. *Mientras no se aprueben los respectivos planes parciales en el suelo de expansión urbana solo se permiten los usos establecidos para el Área de Producción Agrícola y Ganadera y de Explotación de Recursos Naturales determinada en el Componente Rural, salvo los usos de minería que no estén en las áreas compatibles y los usos agroindustriales los cuales no podrán ser desarrollados.*

No obstante lo anterior, en cualquier momento podrán realizarse las obras correspondientes a la infraestructura de los sistemas generales o estructurantes, así como las obras de infraestructura del sistema de movilidad y sistemas de servicios públicos domiciliarios que deban ejecutar las entidades del nivel central o descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, departamental, distrital, las empresas industriales y comerciales del Estado y las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios.”

Acorde con lo expuesto anteriormente, tratándose de suelos de expansión urbana la incorporación al perímetro urbano se concreta con el respectivo plan parcial, de tal suerte que es dicho instrumento el que concreta los hechos generadores relacionados con la participación en el efecto plusvalía.

Por consiguiente, será en el proceso de adopción del respectivo Plan Parcial en donde se identificará las condiciones aplicables al hecho generador, conforme con lo establecido en el artículo 5 del Decreto Distrital 803 de 2018.

2. Análisis de zonas con hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo

Con el fin de determinar el establecimiento de los hechos generadores de plusvalía y dado que se encuentran situaciones diferentes en lo que respecta a los predios sin desarrollar, los predios identificados con el área de actividad dotacional y las áreas restantes consolidadas, el análisis de la participación en plusvalía se elaboró de manera separada en relación con estos tres grupos siguiéndose las siguientes metodologías:

2.1. Predios sin desarrollar

Se realiza el análisis de usos permitidos en el tratamiento urbanístico de desarrollo en área de actividad AAR4 y AAM5, para determinar hecho generador de plusvalía.

Del análisis preliminar se encuentra que en el área de actividad residencial AAR4 propuesta por la revisión general del POT de Bogotá D.C., se homologa con el área de actividad Área Urbana Integral – Zona Residencial del Decreto 327 de 2004. Eso quiere decir que la mayoría de usos permitidos en el área de actividad AAR4 son los permitidos en el área de actividad Área Urbana Integral – Zona Residencial.

No obstante, se encuentra los siguientes:

- En el área de actividad residencial AAR4 se permite como complementario, el uso de servicios de logística con código SL1, que corresponde a espacios destinados a concentrar, almacenar y facilitar las labores de fraccionamiento, consolidación de cargas y preparación de mercancías, así como las actividades complementarias al transporte con una superficie de hasta 2000m² de área neta de uso, el cual no está permitido en la zona de actividad integral – zona residencial del Decreto 327 de 2004.
- En el área de actividad residencial AAR4 se permite como complementario, el uso dotacional correspondiente a equipamientos sociales del sector de integración y bienestar social los cuales agrupa las edificaciones destinadas al bienestar social de los habitantes y que se relacionan directamente con el área de actividad residencial, con código IB2 de escala zonal que refiere a centros de atención integral y centros de atención especializada con áreas de tratamiento de paciente interno, corresponden a jardines infantiles, sala cunas, guarderías, centros de atención para las personas mayores, cuya área neta del uso debe ser mayor a 750 M² y menor a 5.000 m², que es un uso restringido en el área de actividad Área Urbana Integral – Zona Residencial del Decreto 327 de 2004.
- En el área de actividad residencial AAR4 se permite como complementario, el uso dotacional correspondiente a equipamientos sociales del sector de participación social e igualdad de oportunidades, los cuales son áreas, instalaciones y edificaciones de participación ciudadana y para el uso de las comunidades, en donde se desarrollan actividades institucionales y democráticas, en todo caso no asociadas al área comunal privada Edificaciones y áreas destinadas para el uso de comunidades y la participación ciudadana con código PA1 y escala urbana cuya área neta del uso debe ser igual o mayor a 500 m², que es un uso restringido en la zona de actividad integral – zona residencial del Decreto 327 de 2004.

El área de actividad múltiple AAM5 propuesta por la revisión general del POT de Bogotá D.C., se homologa con el área de actividad Área Urbana Integral – Zona Múltiple del Decreto 327 de 2004. Eso quiere decir que la mayoría de usos permitidos en el área de actividad AAM5 son los permitidos en el área de actividad Área Urbana Integral – Zona Múltiple.

En el área de actividad múltiple AAM5 se permite como restringidos, los usos de servicios de alto impacto correspondientes a bodegas de reciclaje con códigos SAI2A, SAI2B y SAI2C, los usos de servicios de alto impacto correspondientes a casinos y juegos de suerte y azar con código SAI3, los cuales son usos no permitidos en la zona de actividad integral – zona múltiple del Decreto 327 de 2004.

2.1.1. Predios identificados con el área de actividad dotacional

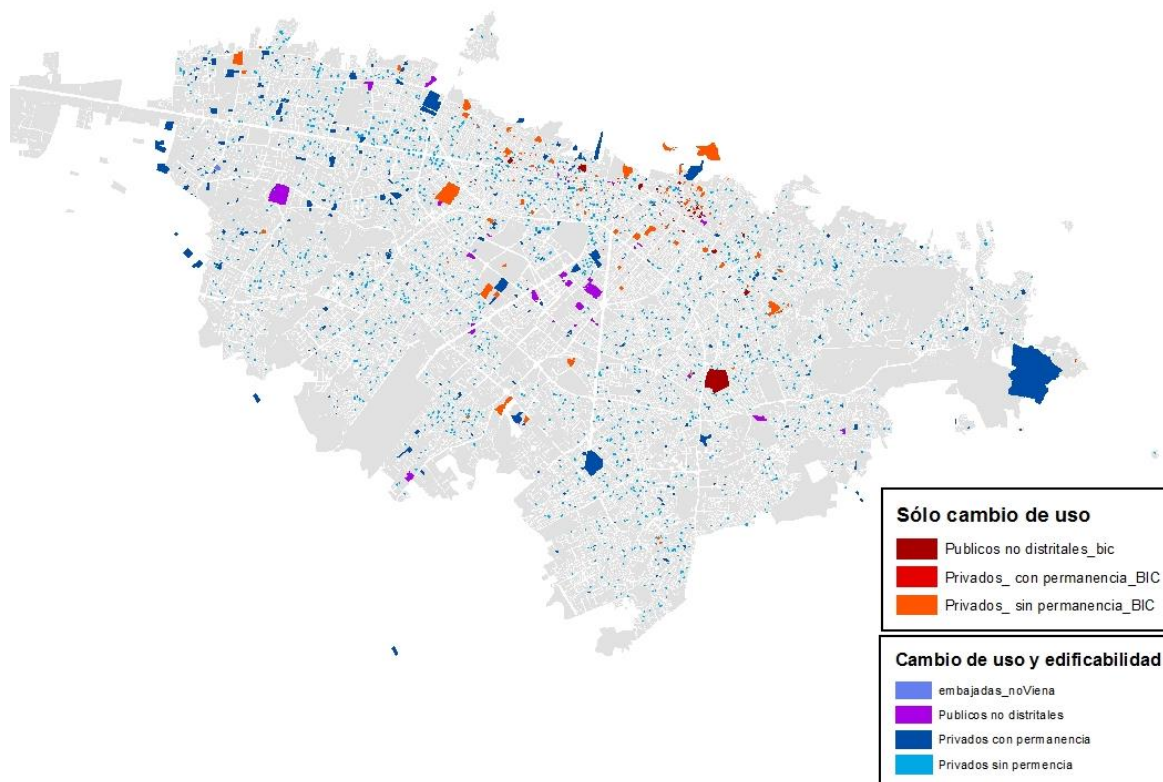
Para los predios con condición de permanencia determinados por el artículo 344 del Decreto Distrital 190 de 2004, para los cuales se levanta dicha condición, con la adopción de la revisión POT se configura un hecho generador de plusvalía por modificación en el régimen de usos, al permitírseles desarrollar usos diferentes al dotacional y de acuerdo con el área de actividad en donde se localicen, se pueden presentar las siguientes situaciones:

- Por levantamiento de la condición de permanencia, al cambiar las condiciones para su aplicación.
- Por la aplicación de la mezcla de usos determinada en el artículo 345.
- Por la segregación de un predio con condición de permanencia del uso dotacional.

En todos los casos, la norma anterior correspondería únicamente a los usos dotacionales permitidos por área de actividad, y la norma a comparar con la revisión del POT serían todos los demás usos permitidos en el área de actividad.

La aplicación de ambos hechos generadores es verificada cartográficamente, como se representa a continuación:

Imagen 69 Identificación cartográfica preliminar de áreas con uso dotacional que aplican hechos generadores de la participación en plusvalía



Fuente: SDP, 2019

2.1.1.1. Identificación de la aplicación de los hechos generadores

Dado que se hace necesario establecer los hechos generadores de la participación en plusvalía, se toma en consideración lo definido artículo 74 de la Ley 388 de 1997: “(...) *en el mismo plan de ordenamiento territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, se especificarán y delimitarán las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en este artículo, las cuales serán tenidas en cuenta, sea en conjunto o cada una por separado, para la determinar el efecto plusvalía (...)*”

En ese sentido se consideran como herramientas para identificar los hechos generadores de plusvalía los siguientes:

Tabla 34 Herramientas para identificar hechos generadores de plusvalía

Condición	Momento de identificación	Herramienta de identificación de hecho generador
Hecho generador: Autorización de mayor aprovechamiento en edificabilidad		
Dotacionales nuevos o existentes <u>no</u> sometidos a instrumento de planeación	Licenciamiento	Diferencial entre edificabilidad plan maestro o Decreto 120 de 2018 vs edificabilidad definida en propuesta POT
Dotacionales nuevos o existentes sometidos a instrumento de planeación	Formulación de instrumento	<u>Estudio de SDP</u> : Diferencial entre edificabilidad plan maestro o Decreto 120 de 2018 vs edificabilidad definida en propuesta POT
Segregación a través de la aplicación del Art. 345	Formulación de plan parcial	<u>Estudio de SDP</u> : Comparación norma de consolidación vigente vs potencial de edificabilidad adicional propuesta POT
Hecho generador: modificación de régimen de usos del suelo		
Levantamiento de condición de permanencia-proyectos <u>no</u> sometidos a instrumento de planeación	Licenciamiento	Diferencial de valor de suelo dotacional vs valor de suelo de otros usos
Levantamiento de condición de permanencia-proyectos sometidos a instrumento de planeación	Formulación de instrumento	<u>Estudio de SDP</u> : Diferencial de valor de suelo dotacional vs valor de suelo de otros usos
Mezcla de uso de suelo en dotacionales <u>no</u> sometidos a instrumento de planeación	Licenciamiento	Diferencial de valor de suelo dotacional vs valor de suelo de otros usos

Condición	Momento de identificación	Herramienta de identificación de hecho generador
Mezcla de uso de suelo en dotacionales sometidos a instrumento de planeación	Formulación de instrumento	<u>Estudio de SDP</u> : Diferencial de valor de suelo dotacional vs valor de suelo de otros usos
Segregación a través de la aplicación del Art. 345	Formulación de plan parcial	<u>Estudio de SDP</u> : Diferencial de valor de suelo dotacional vs valor de suelo de otros usos
Múltiples hechos generadores y/o condiciones especiales		
Dotacionales localizados en el Centro Histórico	Revisión por parte de IDPC o ente gestor del PEMP del Centro Histórico	<u>Estudio de IDPC</u> : Verificación de condiciones que constituyen hecho generador de acuerdo a lo definido en el PEMP del Centro Histórico.
Representaciones diplomáticas de que trata el artículo 1, literal i de la Convención de Viena.	Licenciamiento	<u>Estudio de SDP</u> : por solicitud del interesado

Fuente: SDP- DPMC, 2019

2.1.2. Áreas Consolidadas

Para determinar el hecho generador de la participación en plusvalía en estas áreas se realizó un cruce entre las Áreas de Actividad determinadas por sector normativo en cada una de las Unidades de Planeamiento Zonal y las Áreas de Actividad definidas en la propuesta normativa de revisión del POT.

Paso seguido se realizó un filtro en el que se eliminaron aquellas zonas sujetas a las siguientes condiciones:

1. Zonas identificadas en la propuesta normativa de revisión de POT con el Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de Redesarrollo identificadas con los códigos RU3 y RU4, por cuanto se trata de zonas sujetas a la aprobación previa de un Plan Parcial de Renovación Urbana en el que se determinarán de acuerdo con los usos asignados en el instrumento la identificación de hechos generadores de la participación en plusvalía.
2. Los sectores identificados con el Tratamiento Urbanístico de Consolidación C3, dado que se trata de predios en donde se mantienen las normas que dieron origen a la urbanización junto con sus modificaciones y no se asignan usos adicionales ya que al determinar el régimen de usos aplicable se realiza una homologación en relación con las normas originales.
3. Predios identificados como sujetos al Tratamiento Urbanístico de Desarrollo identificadas en la propuesta normativa con el área de actividad M4/M5 o sujetas a planes parciales de desarrollo.

4. Los predios señalados en la propuesta normativa de revisión de POT con el área de Actividad Dotacional D1 o D2 y equipamientos (EE-CH).

Tomando como base la información anterior, y teniendo en cuenta que del total de UPZ de la ciudad solo 94 se encuentran reglamentadas bajo el marco normativo de POT y el área restante se encuentra aún bajo el régimen del Acuerdo 6 de 1990 de conformidad con lo establecido en el artículo 478 del Decreto Distrital 190 de 2004 *“Régimen de Transición”*, se realizó un cruce de información entre las áreas de actividad de la propuesta normativa respecto a las áreas de actividad por sector normativo determinadas en cada una de las UPZ reglamentadas y con la información de áreas de actividad establecidas en el Acuerdo 6 de 1990 en las áreas sujetas al régimen de transición.

Del ejercicio anterior, se consolidó un total de 144 cruces de áreas de actividad que se analizaron de la siguiente manera:

1. Para las zonas con UPZ reglamentada bajo el marco normativo del POT se tomaron en cuenta las definiciones establecidas en el proyecto de acuerdo, el cuadro Anexo No. 1 del Decreto Distrital 190 de 2004 *“CUADRO GENERAL INDICATIVO DE USOS PERMITIDOS Y LOCALIZACION SEGÚN ÁREA DE ACTIVIDAD”* versus la homologación de áreas de actividad definida en el Anexo No. 9 de la propuesta normativa, así como los usos permitidos en el Cuadro Anexo No. 8 *“USOS DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN”* (Ver tabla 1 *“Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Decreto Distrital 190 de 2004 vs. Propuesta normativa”*).
2. Para las zonas sin UPZ reglamentada bajo el marco normativo del POT, es decir, aquellas zonas en donde la norma aplicable es el marco normativo del Acuerdo 6 de 1990 o las normas con las cuales se desarrollaron las urbanizaciones, se tomaron las definiciones de área de actividad establecidas en los Decretos Distritales 735 de 1993 y 736 de 1993 y sus modificaciones o el área de actividad determinada en el acto administrativo que dio origen a la urbanización o al área legalizada versus los usos permitidos en el Cuadro Anexo No. 8 *“USOS DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN”* (Ver tabla *“Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Acuerdo 6 de 1990 vs. Propuesta normativa”*).

Es importante mencionar que para efectos de definir el hecho generador en el escenario del Acuerdo 6 de 1990 se realizó el comparativo de norma tomando como referencia el polígono de reglamentación más restrictivo en el escenario del Acuerdo citado, es decir, se realizó el análisis respecto a los polígonos de las áreas de actividad residencial, múltiple e industrial con códigos de uso RE 01, RG 01, M 01 e I 01, dado que si el comparativo respecto a estos polígonos no presentaban cambios en el régimen de usos se puede concluir que en polígonos con un grado de usos más amplio tampoco se presenta dicho cambio normativo.

Finalmente, en las tablas 2 y 3 se detalla el resultado del análisis realizado definiéndose las zonas en las que se configura hecho generador por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo, así como los usos adicionales que conducen a dicha conclusión.

Tabla 35 Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Decreto Distrital 190 de 2004 versus Propuesta normativa

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
103	I2	RESIDENCIAL CON ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA VIVIENDA	INDUSTRIAL LOCALIDAD DE FONTIBÓN	SI	PRINCIPALES: IM ^e IG SL2 y SL3
201	I2	INDUSTRIAL	INDUSTRIAL LOCALIDAD DE FONTIBÓN	NO	
602	I2	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	INDUSTRIAL LOCALIDAD DE FONTIBÓN	NO	
201	I3	INDUSTRIAL	INDUSTRIAL LOCALIDAD DE FONTIBÓN Y PUENTE ARANDA	NO	
408	I3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIES	INDUSTRIAL LOCALIDAD DE FONTIBÓN Y PUENTE ARANDA	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		COMERCIA LES			
602	I3	AREA URBANA INTEGRAL ZONA MULTIPLE	INDUSTRI AL LOCALID AD DE FONTIBÓ N Y PUENTE ARANDA	NO	
102	I4	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	INDUSTRI AL DISPERSA	SI	PRINCIPALES: IA, IP, IM e IG SL1, SL2 y SL3
103	I4	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	INDUSTRI AL DISPERSA	SI	PRINCIPALES: IM e IG SL2 y SL3
201	I4	INDUSTRIA L	INDUSTRI AL DISPERSA	NO	
406	I4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	INDUSTRI AL DISPERSA	NO	
601	I4	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL	INDUSTRI AL DISPERSA	SI	PRINCIPALES: IA, IP, IM e IG SO1 y SO2 SL1, SL2 Y SL3

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
602	I4	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	INDUSTRI AL DISPERSA	NO	
603	I4	URBANA INTEGRAL ZONA INDUSTRIA L Y DE SERVICIOS	INDUSTRI AL DISPERSA	NO	
101	M1	RESIDENCI AL NETA	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	SI	
102	M1	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP
103	M1	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP
201	M1	INDUSTRIA L	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
301	M1	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS COLECTIV OS	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 SO 2 P PSL1 y SL2 P COMPLEMENTAR IOS: IA y IP

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
302	M1	DOTACION AL ZONA DE SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 SO 2 P PSL1 y SL2 P COMPLEMENTAR IOS: IA y IP
401	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
402	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES E INDUSTRIA LES	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
403	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
404	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS AL AUTOMÓVI L	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
405	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		CUALIFICA DO			
406	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
408	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIE S COMERCIA LES	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
409	M1	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS DE ALTO IMPACTO	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
501	M1	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	
502	M1	CENTRAL ZONA NÚCLEOS FUNDACIO NALES	MÚLTIPLE AGLOMER ACIONES COMERCI ALES	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
601	M1	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCIAL	MÚLTIPLE AGLOMERACIONES COMERCIALES	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
101	M2	RESIDENCIAL NETA	MÚLTIPLE CORREDORES URBANOS DE MOVILIDAD	SI	PRINCIPALES: SC2 y CS3 SO1 y SO2 SAR1 y SAR2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
102	M2	RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDORES URBANOS DE MOVILIDAD	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
103	M2	RESIDENCIAL CON ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA VIVIENDA	MÚLTIPLE CORREDORES URBANOS DE MOVILIDAD	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
401	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARIALES	MÚLTIPLE CORREDORES URBANOS DE MOVILIDAD	NO	
402	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARIALES	MÚLTIPLE CORREDORES URBANOS DE	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		ALES E INDUSTRIA LES	MOVILID AD		
403	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
405	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO CUALIFICA DO	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
406	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
408	M2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIE S COMERCIA LES	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
501	M2	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
502	M2	CENTRAL ZONA NÚCLEOS FUNDACIO NALES	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
601	M2	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA y IP
602	M2	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	MÚLTIPLE CORREDO RES URBANOS DE MOVILID AD	NO	
101	M3	RESIDENCI AL NETA	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	SI	PRINCIPALES: SC2, CS3, CS4, CS5 y CS6 SO1 y SO2 SAR1 y SAR2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
102	M3	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	SI	PRINCIPALES: SO2 P SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
103	M3	RESIDENCIAL CON ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA VIVIENDA	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
201	M3	INDUSTRIAL	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	NO	
301	M3	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 y SO 2 PSL1 y SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
302	M3	DOTACION AL ZONA DE SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 y SO 2 PSL1 y SL2 COMPLEMENTARIOS: IA y IP
401	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARIALES	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	NO	
404	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS AL AUTOMÓVIL	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGICOS DE RENOVACIÓN	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
405	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO CUALIFICA DO	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	NO	
406	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	NO	
407	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO PESADO	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	NO	
408	M3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIE S COMERCIA LES	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	NO	
501	M3	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	SI	PRINCIPALES: CS4, CS5 y CS6 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
502	M3	CENTRAL ZONA NÚCLEOS FUNDACIO NALES	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	SI	PRINCIPALES: CS4, CS5 y CS6 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
601	M3	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	SI	PRINCIPALES: CS5 y CS6 SO1 y SO2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
602	M3	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉ GICOS DE RENOVAC IÓN	NO	
101	M4	RESIDENCI AL NETA	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPO RTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: SC2, CS3, CS4, CS5 y CS6 SO1 y SO2 SAR1 y SAR2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
102	M4	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPO RTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
103	M4	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPO RTE PÚBLICO Y	SI	PRINCIPALES: SO2 SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA y IP

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ	POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
				REDESAR ROLLO		
201	M4	INDUSTRIA L		MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
301	M4	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS COLECTIV OS		MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 SO 2 PSL1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA y IP
302	M4	DOTACION AL ZONA DE SERVICIOS URBANOS BÁSICOS		MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 SO 2 PSL1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: IA y IP
303	M4	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS DEPORTIV		MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE	SI	PRINCIPALES: CS1, CS2, CS3 SO 1 SO 2 PSL1 y SL2 COMPLEMENTAR

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		OS Y RECREATIV OS	PÚBLICO Y REDESAR ROLLO		IOS: IA y IP
401	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
402	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES E INDUSTRIA LES	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
403	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
404	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS AL	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPOR TE	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		AUTOMÓVI L	PÚBLICO Y REDESAR ROLLO		
405	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO CUALIFICA DO	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
406	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
407	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO PESADO	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
408	M4	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIE	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		S COMERCIA LES	PÚBLICO Y REDESAR ROLLO		
501	M4	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS4, CS5 y CS6 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
502	M4	CENTRAL ZONA NÚCLEOS FUNDACION ALES	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS4, CS5 y CS6 COMPLEMENTAR IOS: IA, IP e IM
601	M4	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCIAL	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS5 y CS6 SO1 y SO2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: Industria IA, IP e IM
602	M4	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
			PÚBLICO Y REDESAR ROLLO		
603	M4	URBANA INTEGRAL ZONA INDUSTRIA L Y DE SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	NO	
604	M4	AREA URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	MÚLTIPLE CORREDO RES DE RU CON TRANSPORTE PÚBLICO Y REDESAR ROLLO	SI	PRINCIPALES: CS5 y CS6 SO1 y SO2 ST1, ST2 y ST3 SL 1 y SL2 COMPLEMENTAR IOS: Industria IA, IP e IM
101	R1	RESIDENCIAL NETA	RESIDENCIAL NETO	NO	
102	R1	RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	RESIDENCIAL NETO	NO	
103	R1	RESIDENCIAL CON ACTIVIDAD ECONÓMICA	RESIDENCIAL NETO	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		A EN LA VIVIENDA			
301	R1	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS COLECTIV OS	RESIDENC IAL NETO	NO	
601	R1	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL	RESIDENC IAL NETO	NO	
101	R2	RESIDENCI AL NETA	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	COMPLEMENTAR IOS: SO1 SL1
102	R2	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
103	R2	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
104	R2	RESIDENCI AL NETA	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
201	R2	INDUSTRIA L	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	COMPLEMENTAR IOS: SO1 SL1

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
301	R2	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS COLECTIV OS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	SI	PRINCIPALES: R1, R2 y R3 COMPLEMENTAR IOS: CS1, CS2 SAR1 y SAR2 ST1 SO 1 SL1
302	R2	DOTACION AL ZONA DE SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	SI	PRINCIPALES: R1, R2 y R3 COMPLEMENTAR IOS: CS1, CS2 SAR1 y SAR2 ST1 SO 1 SL1
303	R2	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS DEPORTIV OS Y RECREATIV OS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	SI	PRINCIPALES: R1, R2 y R3 COMPLEMENTAR IOS: CS1, CS2 SAR1 y SAR2 ST1 SO 1 SL1
401	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
402	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES E INDUSTRIA LES	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
403	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
405	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO CUALIFICA DO	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
406	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
408	R2	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE GRANDES SUPERFICIE S COMERCIA LES	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
501	R2	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
502	R2	CENTRAL ZONA NÚCLEOS FUNDACIO NALES	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
601	R2	URBANA INTEGRAL ZONA	RESIDENC IAL	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
		RESIDENCI AL	PREDOMI NANTE		
602	R2	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
604	R2	AREA URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	RESIDENC IAL PREDOMI NANTE	NO	
101	R3	RESIDENCI AL NETA	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	COMPLEMENTAR IOS: CS2 SAR1 y SAR2 ST1 y ST2 IA SO1 SL1 y SL2
102	R3	RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	COMPLEMENTAR IOS: IA
103	R3	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA UPZ POT-	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
201	R3	INDUSTRIA L	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
301	R3	DOTACION AL ZONA DE EQUIPAMIE NTOS COLECTIV OS	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	SI	PRINCIPALES: R1, R2 y R3 COMPLEMENTAR IOS: CS1, CS2 SAR1 y SAR2 ST1 SO 1 SL1
302	R3	DOTACION AL ZONA DE SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	SI	PRINCIPALES: R1, R2 y R3 COMPLEMENTAR IOS: CS1, CS2 SAR1 y SAR2 ST1 SO 1 SL1
401	R3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS EMPRESARI ALES	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
404	R3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE SERVICIOS AL AUTOMÓVI L	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	

CODIGO O AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
405	R3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO CUALIFICA DO	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
406	R3	COMERCIO Y SERVICIOS ZONA DE COMERCIO AGLOMERA DO	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
501	R3	CENTRAL ZONA CENTRO TRADICION AL	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
502	R3	ZONA NUCLEOS FUNDACIO NALES	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
601	R3	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
602	R3	URBANA INTEGRAL ZONA MÚLTIPLE	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	

CODIGO AA UPZ	CODIGO AA REVISIO N POT	AA POT- UPZ	AA REVISIO N POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALES
603	R3	URBANA INTEGRAL ZONA INDUSTRIA L Y DE SERVICIOS	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	
604	R3	URBANA INTEGRAL ZONA RESIDENCI AL CON ZONAS DELIMITA DAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	RESIDENC IAL CON ACTIVIDA D ECONÓMI CA EN LA VIVIENDA	NO	

*La codificación utilizada en la casilla “*USOS ADICIONALES*”, corresponde a la categorización establecida en el Cuadro Anexo No. 8 “*USOS DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN*”.

** AA: Área de Actividad.

Fuente: SDP – DNU, 2019

Tabla 36 Determinación de hechos generadores de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo escenario Acuerdo 6 de 1990 vs. Propuesta normativa

CODIGO AA ACDO 6	CODIGO AA REVISIO N POT	AA ACDO 6	AA REVISION POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALE S
M	I2	MULTIPLE	INDUSTRIA L LOCALIDA D DE FONTIBÓN	NO	
M	M1	MULTIPLE	MÚLTIPLE AGLOMERA CIONES COMERCIA LES	NO	

CODIGO AA ACDO 6	CODIGO AA REVISIO N POT	AA ACDO 6	AA REVISION POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALE S
M	M3	MULTIPLE	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGI COS DE RENOVACI ÓN	NO	
M	M4	MULTIPLE	MÚLTIPLE CORREDOR ES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y REDESARR O LLO	NO	
M	R2	MULTIPLE	RESIDENCI AL PREDOMIN ANTE	NO	
M	R3	MULTIPLE	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	NO	
RG	I2	RESIDENCI AL GENERAL	INDUSTRIA L LOCALIDA D DE FONTIBÓN	SI	PRINCIPALES: INDUSTRIA
	M1	RESIDENCI AL GENERAL	MÚLTIPLE AGLOMERA CIONES COMERCIA LES	SI	PRINCIPALES: SL1, SL2
	M4	RESIDENCI AL GENERAL	MÚLTIPLE CORREDOR ES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y	SI	PRINCIPALES: SL1, SL2 y SL3

CODIGO AA ACDO 6	CODIGO AA REVISIO N POT	AA ACDO 6	AA REVISION POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALE S
			REDESARR O LLO		
	R2	RESIDENCI AL GENERAL	RESIDENCI AL PREDOMIN ANTE	NO	
	R3	RESIDENCI AL GENERAL	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	NO	
ZID	I2	INDUSTRIA L	INDUSTRIA L LOCALIDA D DE FONTIBÓN	NO	
	I4	INDUSTRIA L	INDUSTRIA L DISPERSA	NO	
	M1	INDUSTRIA L	MÚLTIPLE AGLOMERA CIONES COMERCIA LES	NO	
	M3	INDUSTRIA L	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGI COS DE RENOVACI ÓN	NO	
	M4	INDUSTRIA L	MÚLTIPLE CORREDOR ES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y	NO	

CODIGO AA ACDO 6	CODIGO AA REVISIO N POT	AA ACDO 6	AA REVISION POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALE S
			REDESARR O LLO		
	R2	INDUSTRIA L	RESIDENCI AL PREDOMIN ANTE	SI	PRINCIPALES: VIVIENDA
	R3	INDUSTRIA L	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	SI	PRINCIPALES: VIVIENDA
	M1	RESIDENCI AL GENERAL	MÚLTIPLE AGLOMERA CIONES COMERCIA LES	NO	
	M2	MÚLTIPLE	MÚLTIPLE CORREDOR ES URBANOS DE MOVILIDA D	NO	PRINCIPALES: CS3 SAR1 y SAR2 ST1, ST2 y ST3 SO1 y SO2 SL1 y SL2
	M3	MÚLTIPLE	MÚLTIPLE SECTORES ESTRATÉGI COS DE RENOVACI ÓN	NO	
	M4	RESIDENCI AL	MÚLTIPLE CORREDOR ES DE RU CON TRANSPOR TE PÚBLICO Y	SI	PRINCIPALES: ST1, ST2, ST3 y ST4 SO 1 y 2 SL1, SL2 y SL3 COMPLEMEN TARIOS: INDUSTRIA

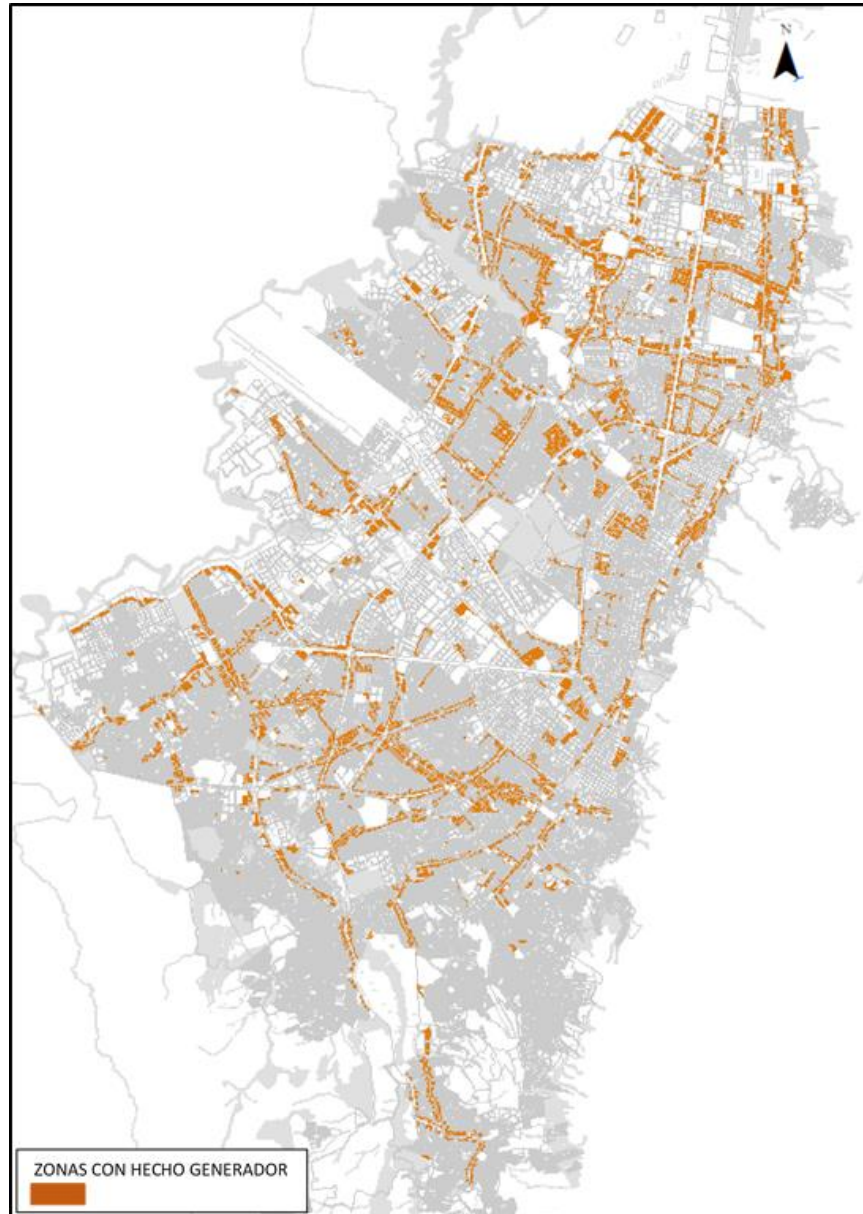
CODIGO AA ACDO 6	CODIGO AA REVISIO N POT	AA ACDO 6	AA REVISION POT	HECHO GENERAD OR	USOS ADICIONALE S
			REDESARR O LLO		
	R2	RESIDENCI AL	RESIDENCI AL PREDOMIN A NTE	NO	
	R3	RESIDENCI AL	RESIDENCI AL CON ACTIVIDAD ECONÓMIC A EN LA VIVIENDA	NO	

*La codificación utilizada en la casilla “*USOS ADICIONALES*”, corresponde a la categorización establecida en el Cuadro Anexo No. 8 “*USOS DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN*”.

** AA: Área de Actividad.

Fuente: SDP – DNU, 2019

Imagen 70 Zonas generadoras de la participación en plusvalía por el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo



Fuente: SDP, 2019

3. Análisis de hechos generadores por asignación de una mayor edificabilidad

Con el fin de determinar el establecimiento de los hechos generadores de plusvalía y dado que se encuentran situaciones diferentes en cada uno de los Tratamientos Urbanísticos, el análisis de la participación en plusvalía se elaboró de manera separada en relación con cada uno de los Tratamientos siguiéndose las siguientes metodologías:

3.1. Tratamiento de Desarrollo - Generación de plusvalía en Tratamiento de Desarrollo por Aumento de Edificabilidad

El artículo 74 de la Ley 388 de 1998 determina que constituyen hechos generadores de la participación de plusvalía, las decisiones administrativas que consideren una *“autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez”*. Por tanto, se hizo un ejercicio normativo, en el que se comparó la norma actual bajo el Decreto Distrital 190 de 2004, y la norma propuesta. Es importante mencionar, que para los predios que se desarrollen bajo la modalidad de D1 - Plan Parcial, o través de los Actuaciones Urbanas Integrales, dichos instrumentos definirán si existe hecho generador, como se indicó previamente, por lo cual, el ejercicio se realizó únicamente a los predios bajo la modalidad D2.

En el ejercicio comparativo se determinó que todos los predios considerados en el Mapa No. 28 *“Índices de Desarrollo”* del Decreto Distrital 190 de 2004 como Rangos 4A (equivalente a predios en Cerros de Suba a partir de 2.650 m.s.n.m), 4B (equivalente a los predios en Cerros de Suba desde 2570 a 2.650 m.s.n.m.) y 4C, constituyen hecho generador de plusvalía, dado que en la norma propuesta determinó un mayor índice de ocupación y construcción y por ende un mayor aprovechamiento.

Tabla 37 Edificabilidad en los Cerros de Suba desde a partir de 2.650 m.s.n.m. – Rango 4A Decreto Distrital 190 de 2004

CONDICIONES	EDIFICABILIDAD DD 190/2004		EDIFICABILIDAD PROPUESTA
	Sin Plan Parcial	Con Plan Parcial	
Índice de ocupación	0,05	0,1 sobre ANU	0,18 sobre ANU
Altura máxima	2 pisos		3 pisos

Fuente: DPP – SDP. 2019

Tabla 38 Edificabilidad en los Cerros de Suba desde 2570 a 2.650 m.s.n.m. – Rango 4B

CONDICIONES	EDIFICABILIDAD DD 190/2004		EDIFICABILIDAD PROPUESTA
	Sin Plan Parcial	Con Plan Parcial	
Índice de ocupación	0,10 sobre ANU	0,15 sobre ANU	0,20 sobre ANU
Altura máxima	5 pisos		6 pisos

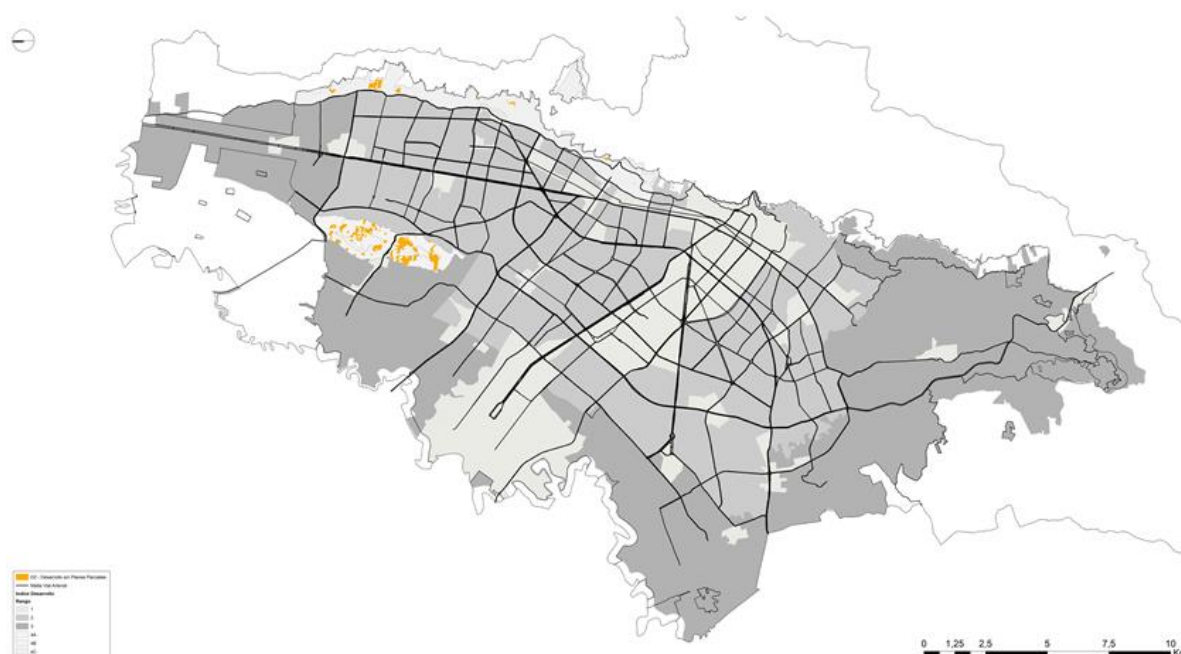
Fuente: DPP – SDP. 2019

Tabla 39 Edificabilidad en los Cerros Orientales – Rango 4C

CONDICIONES	EDIFICABILIDAD DD 190/2004		EDIFICABILIDAD PROPUESTA
	Sin Plan Parcial	Con Plan Parcial	
Índice de ocupación	0,10 sobre ANU	0,15 sobre ANU	Resultante
Índice de Construcción	0,50 sobre ANU	0,80 sobre ANU	Mínima de 2,00 sobre ANU

Fuente: DPP – SDP. 2019

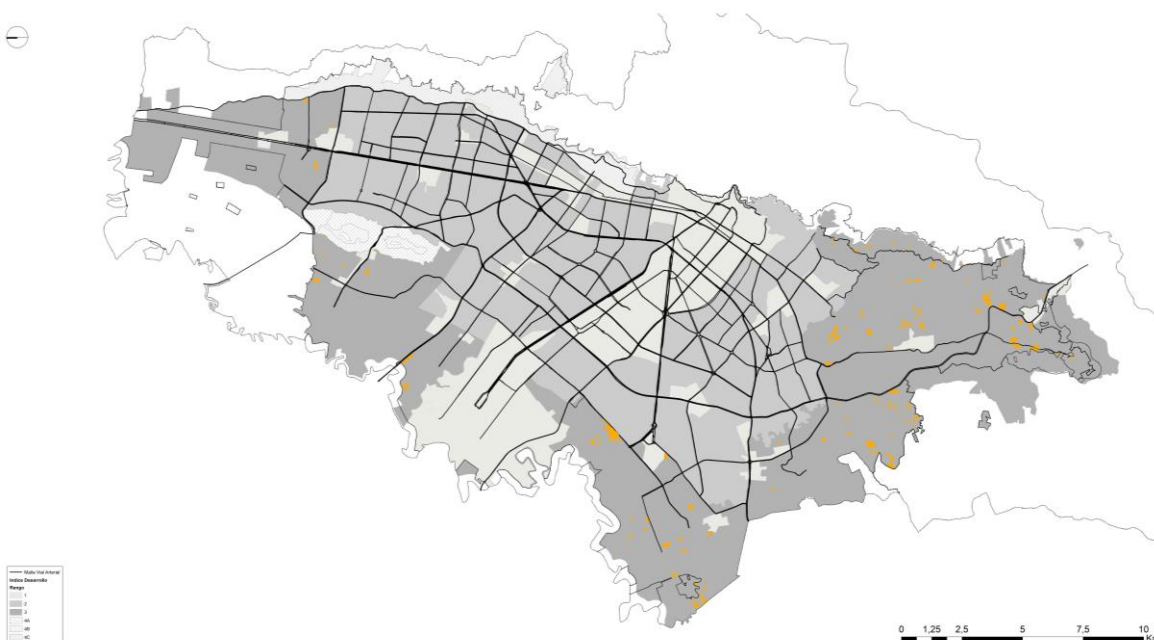
Imagen 71 Predios en modalidad D2 en los que se identificó hecho generador en Cerros de Suba y Cerros Orientales



Fuente: DPP – SDP. 2019

De la misma manera, se compararon aquellos predios de la modalidad D2, que se encontraban determinados como Rango 3 en el Mapa No. 28 “*Índices de Desarrollo*” del Decreto Distrital 190 de 2004. El índice máximo de construcción para éstos es de 1,75 sobre Área Neta Urbanizable. La norma propuesta para predios Tratamiento de Desarrollo, en condiciones generales, plantea un índice mínimo en el de 2,00. Por tanto, en los predios antes mencionados, también se constituye hecho generador por plusvalía, por aumento en el índice de construcción.

Imagen 72 Predios modalidad D2 determinados como Rango 3 en el Decreto Distrital 190 de 2004

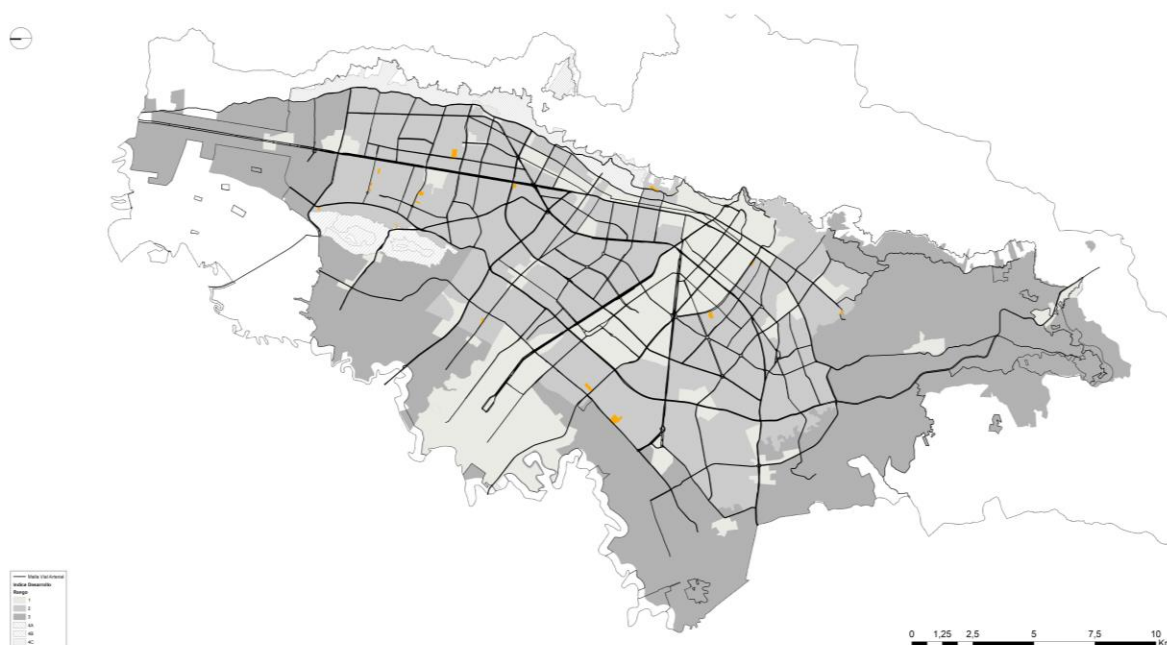


Fuente: DPP – SDP, 2019

Los predios sobre corredores en Tratamiento de Desarrollo a los cuales cumplen con los criterios de asignación de Renovación Urbana en la modalidad de RU1 y RU1-M, generan plusvalía dado que el índice máximo permitido para los predios en el Tratamiento de Desarrollo en el Decreto Distrital 190 de 2004 es 2,75. Los predios sobre los corredores de movilidad en a los cuales les aplican los criterios de asignación de Renovación Urbana en la modalidad de RU1 y RU1-M, tienen un índice de máximo de construcción de 5,0 a 9,0 dependiendo de su área. Por ende, son superiores al índice permitido en la norma vigente.

Por último, se realizó una comparación entre los predios que cuentan con Rango 2 en el Mapa No. 28 “*Índices de Desarrollo*” del Decreto Distrital 190 de 2004, cuyo índice máximo de construcción es 2,00 sobre Área Neta Urbanizable, contra los predios sobre malla vial arterial en condiciones generales. Dichos predios según la norma propuesta tendrán un índice de 2,50, por lo cual también generan plusvalía.

Imagen 73 Predios modalidad D2 determinados como Rango 2 en el Decreto Distrital 190 de 2004 sobre malla vial arterial en condiciones generales



Fuente: DPP – SDP, 2019

Es importante aclarar que el ejercicio se realizó sobre los predios identificados como Tratamiento de Desarrollo. Es posible que se encuentren predios identificados de manera inicial en otros tratamientos urbanísticos; pero que al momento del licenciamiento se identifique que pertenecen al Tratamiento de Desarrollo. En dicho caso se deberá elevar consulta a la Secretaría Distrital de Planeación, para que se adelante el respectivo estudio de generación de plusvalía.

3.2. Asociadas al Sistema de Equipamientos

Se considera que al determinar una edificabilidad superior (expresada en $IC = 5$ y $IO=0.7$), los dotacionales son susceptibles del cobro de la participación en plusvalía al tener un mayor aprovechamiento del suelo.

Para efectos del cálculo de la participación en plusvalía correspondiente al uso dotacional, se considera que se debe tomar como base de cálculo la edificabilidad que le era aplicable al predio objeto de estudio, de acuerdo al Plan Maestro vigente previa la adopción de este Acuerdo y/o la edificabilidad definida en el cuadro del Artículo 7 del Decreto Distrital 120 de 2018.

Los potenciales de la norma anterior son diferentes dependiendo del tipo de equipamiento, de la siguiente manera:

Tabla 40 Comparación de índices para dotacionales en suelo urbano

	Norma Anterior							General – NORMA PROPUESTA	
	Cesiones	Equip. Educación				Equi p. Salud	Equi p. SDJ		Dec 120 2018*
		Exist.		Nuevos					
		MI	Cons	MI	C - Des				
I. O	0,5	0,75	0,7	0,75	0,62	0,7	0,62	0,7	0,7
I. C	1,4	Resultante – toca modelar				3,5	3,5	3,5	5,0

*Los equipamientos para los cuales los Planes Maestros no definieron índices y por lo cual se aplica la norma del cuadro del artículo 7 del Decreto 120 de 2018, son: Educación Superior, Bienestar Social, Cultura, Recreación y Deporte, Abastecimiento, Cementerios y Servicios Funerarios, Administración Pública.

Fuente: SDP- DPMC

Se considera así mismo que este hecho generador es aplicable a predios consolidados que se segreguen de un predio con condición de permanencia al uso dotacional. Como resultado de esta facultad, en los casos en los cuales el predio a segregar se encuentre consolidado, se configura un hecho generador por un mayor aprovechamiento en edificabilidad para el área que se segrega. Para estos casos, la norma anterior a comparar sería la norma de la consolidación, y la norma con la modificación POT serían los potenciales que así establezca el tratamiento que le es aplicable en función de lo definido en el plan.

3.3. Tratamiento de Consolidación

3.3.1. Consolidación básica C1

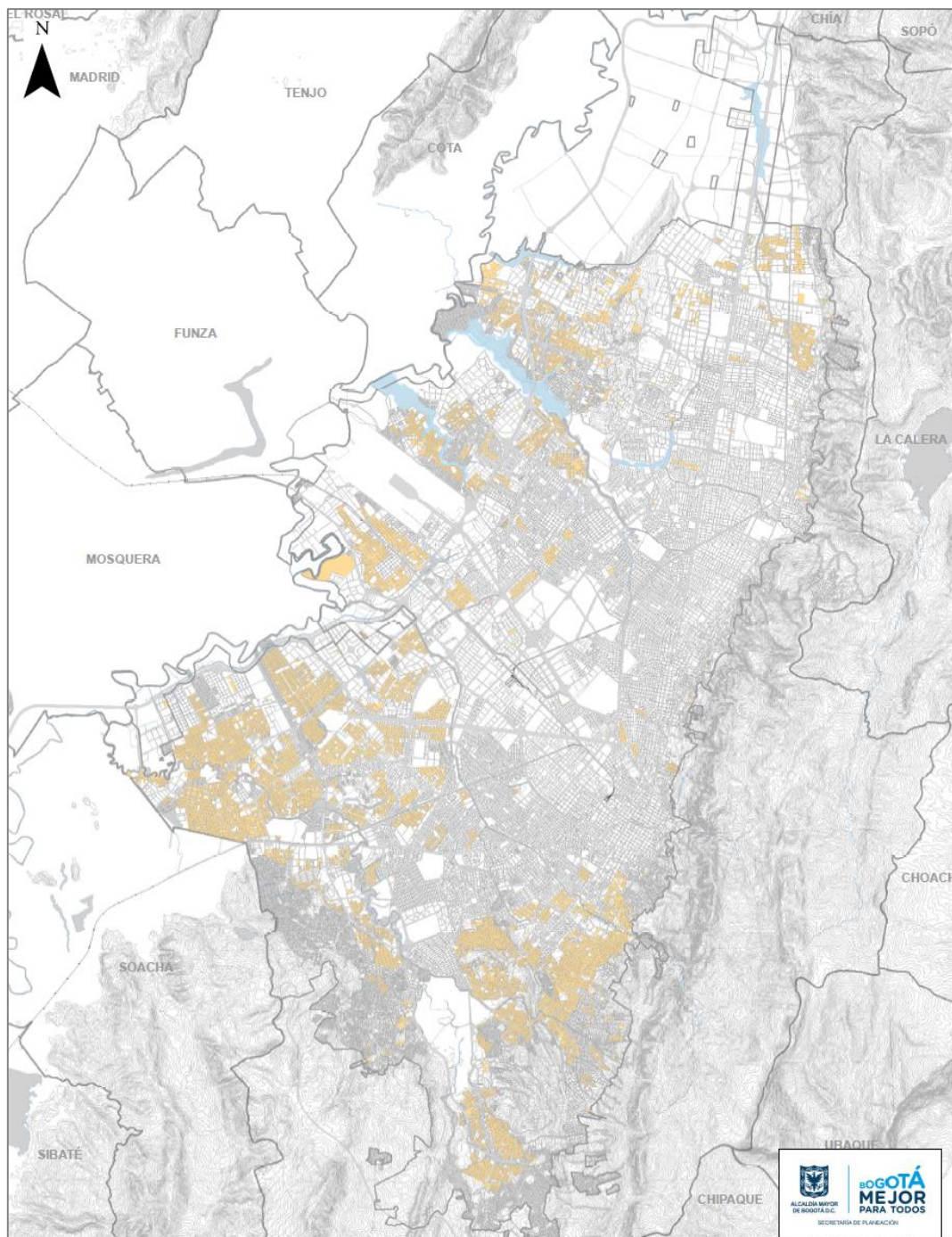
La verificación de hechos generadores de plusvalía para sectores bajo la modalidad básica de consolidación C1, parte de considerar urbanizaciones en la modalidad de consolidación urbanística de los decretos reglamentarios de las UPZ. Esto debido a que tales consolidaciones remiten a la norma original que permitió su desarrollo, así como a posteriores modificaciones de tal norma.

Tales urbanizaciones se dividen principalmente en dos grupos: urbanizaciones de loteo individual sin agrupación de conjunto, y urbanizaciones bajo la figura de agrupación. Las primeras, conforme clasificación de la propuesta del presente plan, se asocian a las tipologías T2, T3, T4, T5, T6 y T7. Las segundas, se agrupan en las tipologías T8 y T9.

La verificación del presente soporte para esta modalidad de consolidación parte de considerar las segundas, esto debido a que preliminarmente se tiene como precepto que varias de esas urbanizaciones en su norma original permiten sólo 2 pisos, y la propuesta de la modalidad C1

para las tipologías T8 (conjunto por manzana) y T9 (conjunto de supermanzana) es de 3 pisos, por tanto, en una primera impresión se estaría produciendo hecho generador. Sin embargo, era necesario generar tal comprobación, lo cual implicó revisar cada una de las urbanizaciones bajo consolidación urbanística en las tipologías mencionadas.

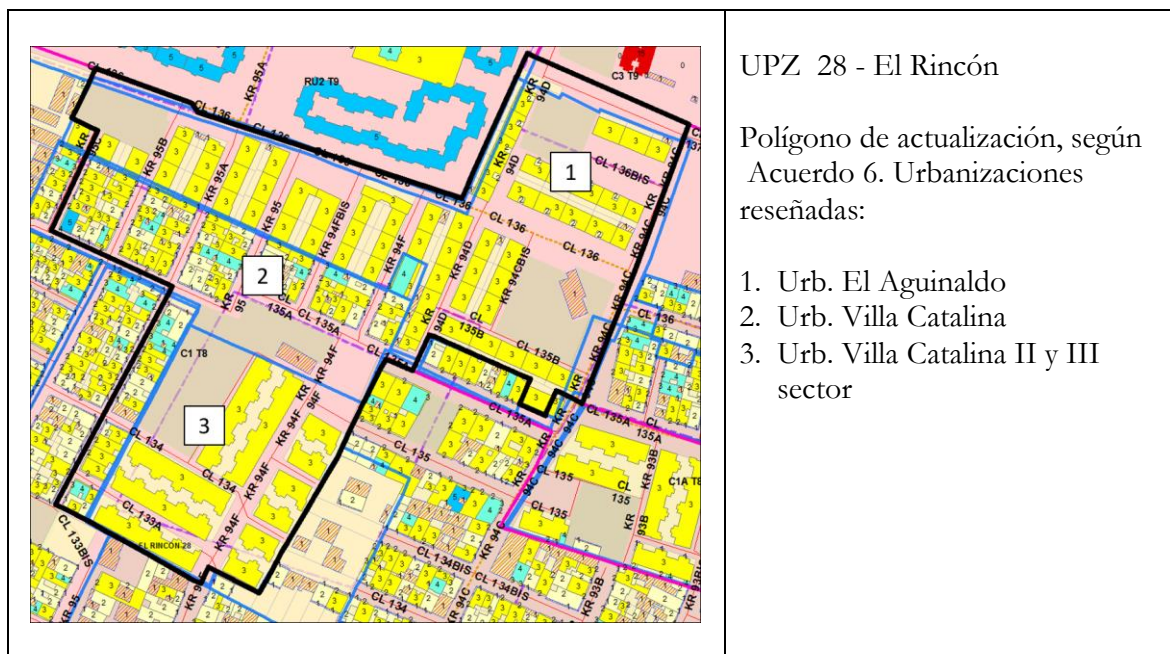
Imagen 74 Predios en consolidación básica C1



Fuente: SDP, 2019

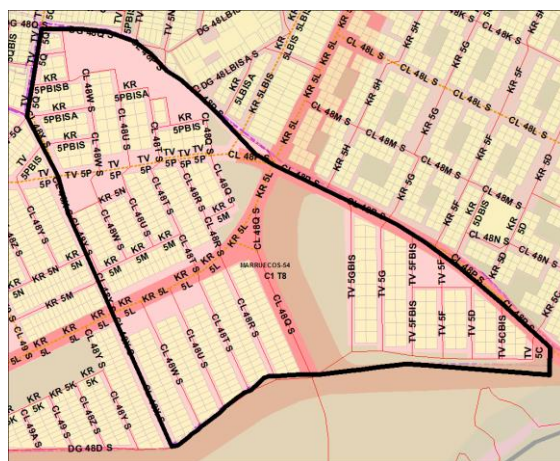
3.3.1.1. Predios en C1 sin hecho generador de plusvalía

Como se indicó, se realiza el filtro de urbanizaciones en tipologías T8 y T9, bajo la modalidad C1. Se encontraron un total de aproximadamente 69 urbanizaciones, dentro de las cuales se hizo un muestreo de las más representativas, encontrándose dentro de las seleccionadas, que las mismas no producen hecho generador de plusvalía, bien sea porque la norma original les permite 3 pisos o porque bajo las normas del Acuerdo 6 se encuentran incluidas en el decreto 735 de 1993, reglamentario del tratamiento de actualización, que permite los mismos 3 pisos. A continuación, se presentan algunos ejemplos de estas urbanizaciones:





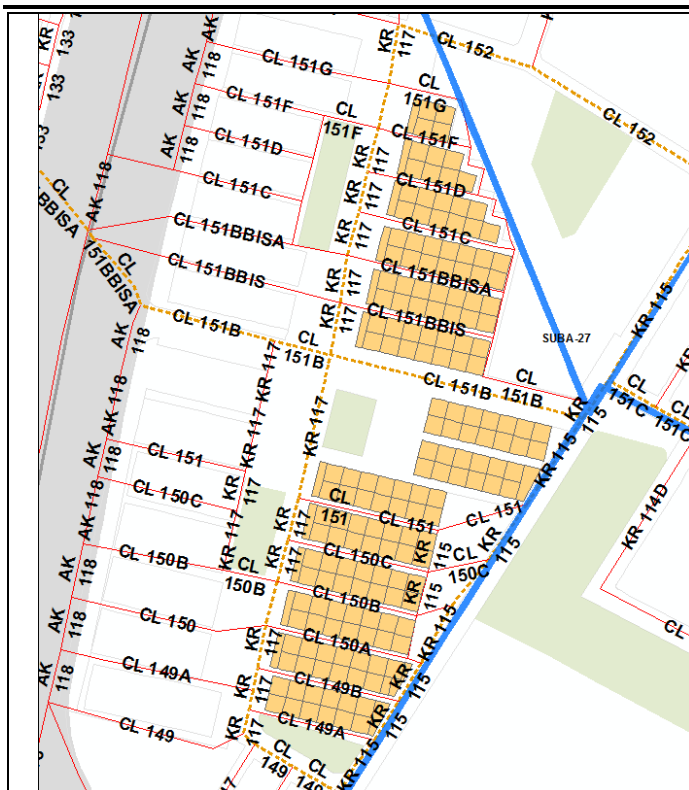
La norma original remite a la Resolución 374 de 1986, en la cual se indica que la altura máxima es igual a 3 pisos, sin altillo.



La norma original remite a la Resolución 165 de 1985, en la cual se indica que la altura máxima es igual a 3 pisos.

Alturas:
De 1 a 3 pisos sin sobrepasar los 9.00 metros de altura a partir del nivel de andén

311

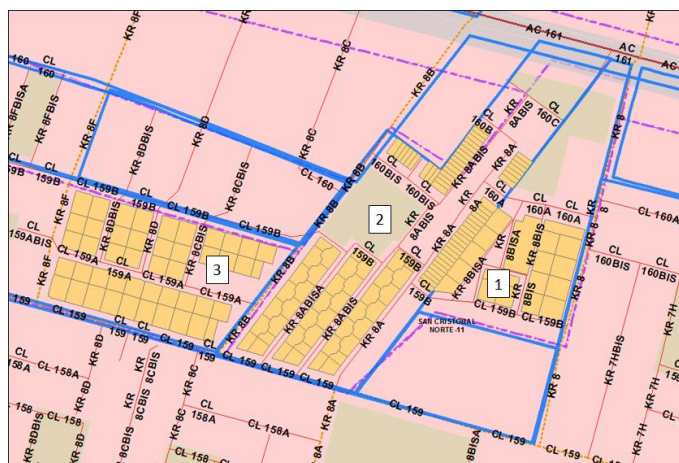


UPZ 27 – Suba

Polígono Acuerdo 6, Conservación Urbanística – CN.

Urb. "Compartir Suba" Barrio Rincón de Santa Inés.

La norma original remite a la Resolución 576 de 1988, en la cual se indica que la altura máxima para vivienda unifamiliar, bifamiliar o trifamiliar es igual a 3 pisos.



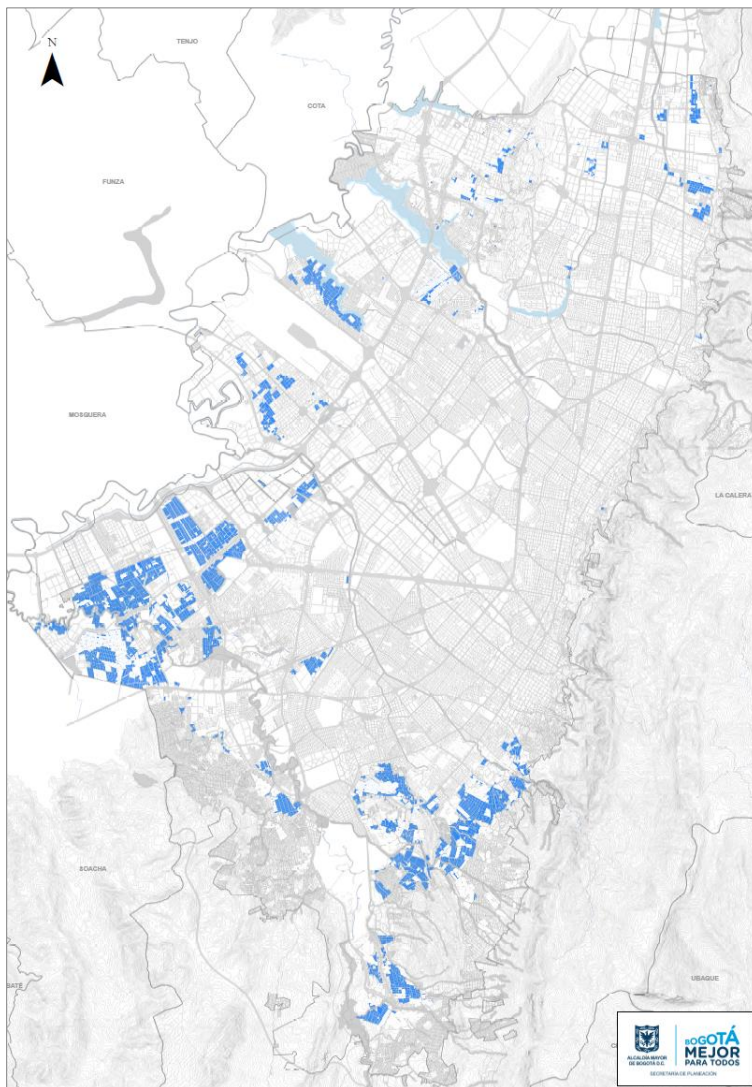
UPZ 28 - El Rincón

Polígono Acuerdo 6, Conservación Urbanística – CN.

1. Urb. Los Sauces Norte. Res. 625 de 1992 – 3 pisos
2. Urb. San José de Barrancas. Res. 265 de 1985. -3 Pisos
3. Urb. Cabañas del Norte. Res. 1466 de 1994. – 3 pisos

3.3.1.2. Predios en modalidad C1 con normas de Mejoramiento Integral en UPZ

Imagen 75 Predios en modalidad C1 con normas de Mejoramiento Integral en UPZ

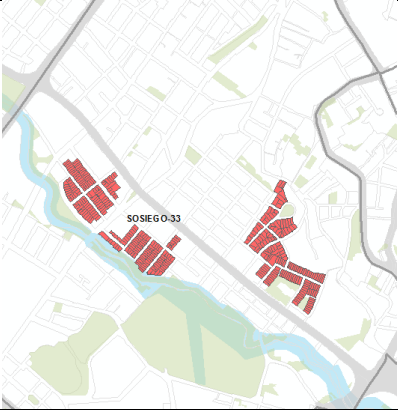
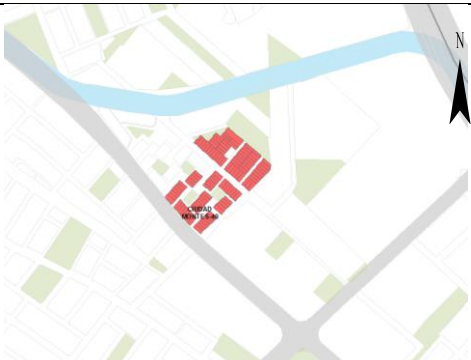


Fuente: SDP, 2019

Los predios que en la UPZ cuentan con norma de mejoramiento integral en la modalidad complementaria tienen bajo la modalidad C1, las mismas condiciones de edificabilidad, en cuanto pueden alcanzar 3 pisos, y bajo condiciones especiales, 5 pisos como altura máxima. Estos predios por tanto, no producen hecho generador de plusvalía. Adicionalmente en la imagen anterior se muestran predios de la UPZ Fontibón, que bajo las normas del Acuerdo 6, pueden lograr 3 pisos más el piso no habitable.

3.3.1.3. Predios en modalidad C1 que en la UPZ son Consolidación Urbanística con ficha

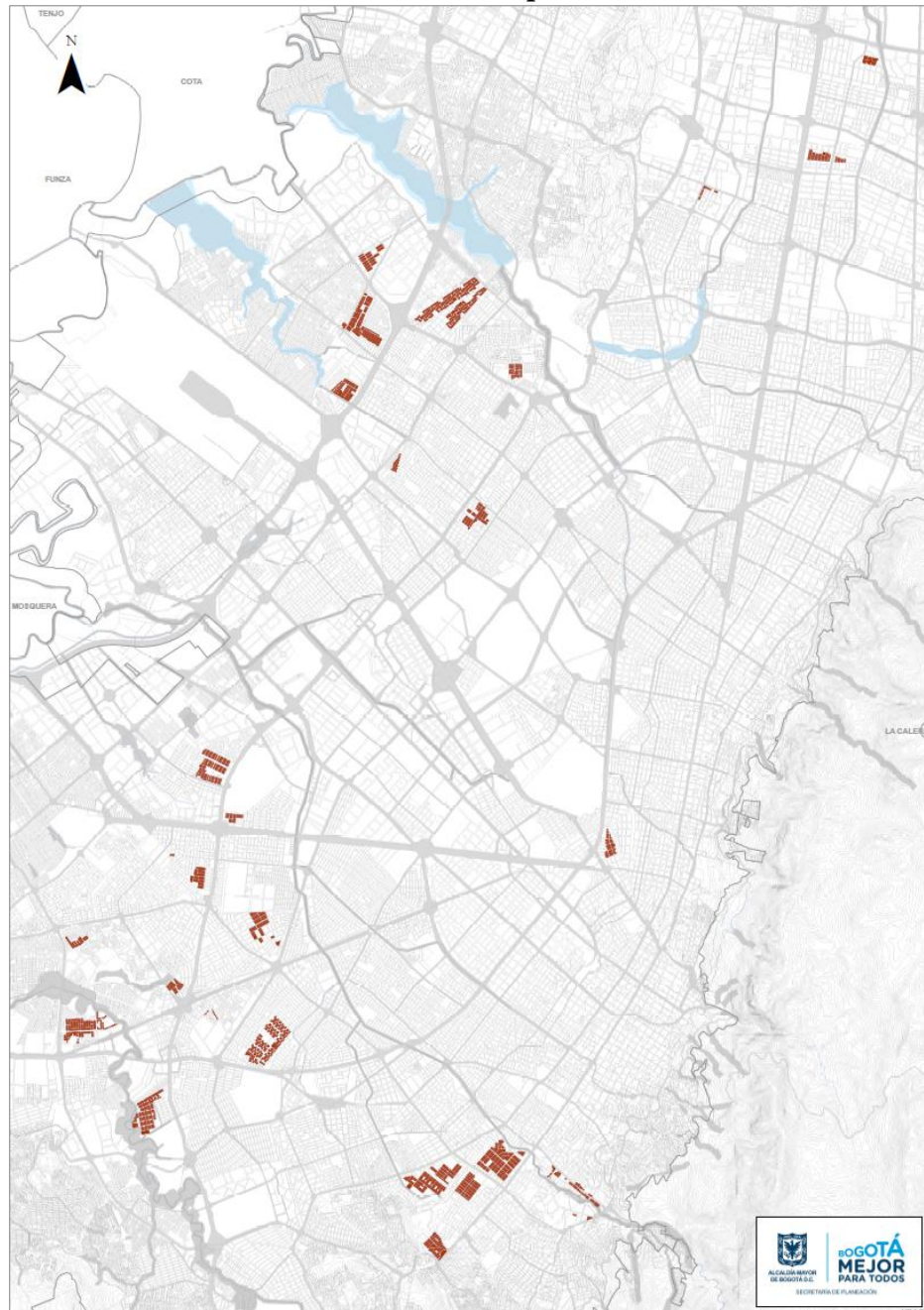
Se toman los predios de la modalidad C1 que se encuentran clasificados como Consolidación en la modalidad Urbanística en la UPZ y presentan ficha normativa con un máximo de 2 pisos. Al tener tal condición normativa (altura máxima de 2 pisos), y la propuesta del plan asignarle como C1 una altura básica de 3 pisos y bajo condiciones especiales altura de 5 pisos, tales predios producen hecho generador de plusvalía. A continuación, se muestran tales zonas:

UPZ 33 - Sosiego	UPZ 46 - Castilla
	
UPZ 44 - Américas	UPZ 40 - Ciudad Montes
	
UPZ 29 - Minuto de Dios	UPZ 20 - La Alhambra



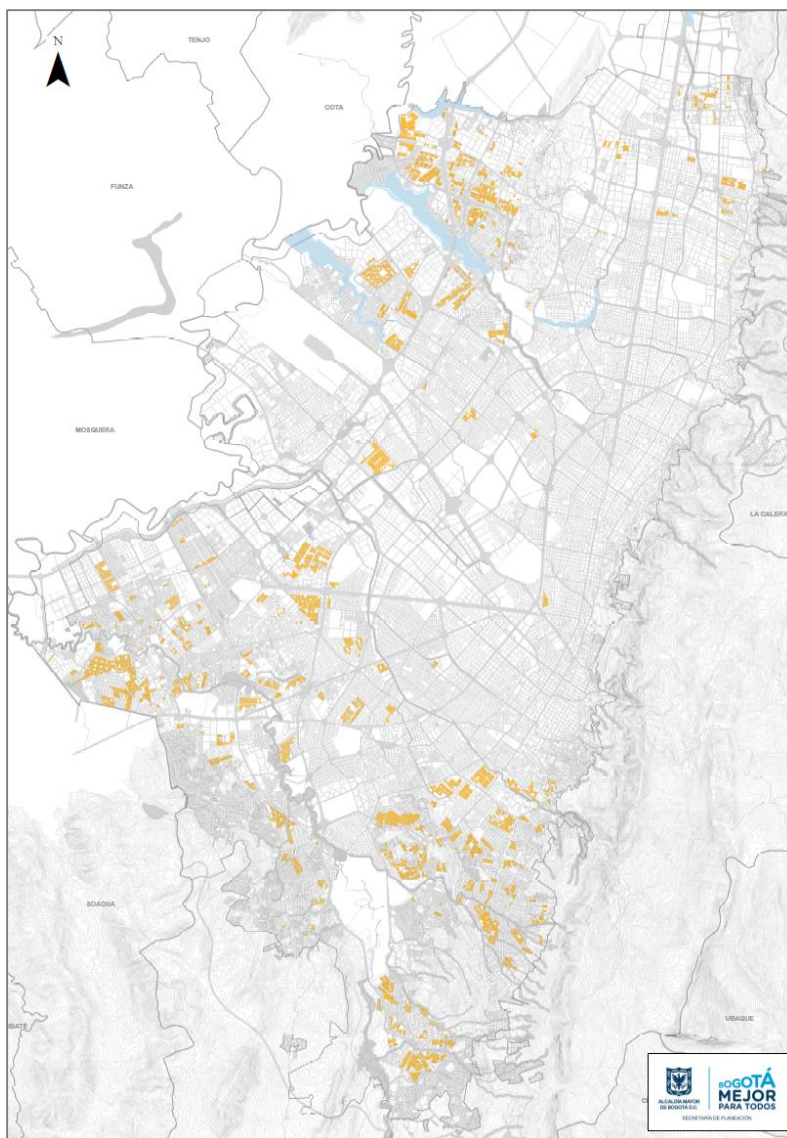
Adicionalmente a estos predios, se toman aquellos que en la modalidad C1 se encuentran clasificados como Consolidación en la modalidad Urbanística en la UPZ y presentan ficha normativa con un máximo de 3 pisos. Al tener tal condición normativa (altura máxima de 3 pisos), y la propuesta del plan asignarle como C1 una altura básica de 3 pisos y bajo condiciones especiales altura de 5 pisos, algunos de esos predios producen hecho generador de plusvalía. A continuación, se muestran tales zonas:

Imagen 76 Predios en tratamiento de Consolidación Urbanística, con ficha y altura máxima de 3 pisos



Los predios que se muestran a continuación reseñan los predios bajo la modalidad C1 con hecho generador de plusvalía por aprovechamiento de edificabilidad:

Imagen 77 Zonas C1, con hecho generador de plusvalía



Fuente: SDP, 2019

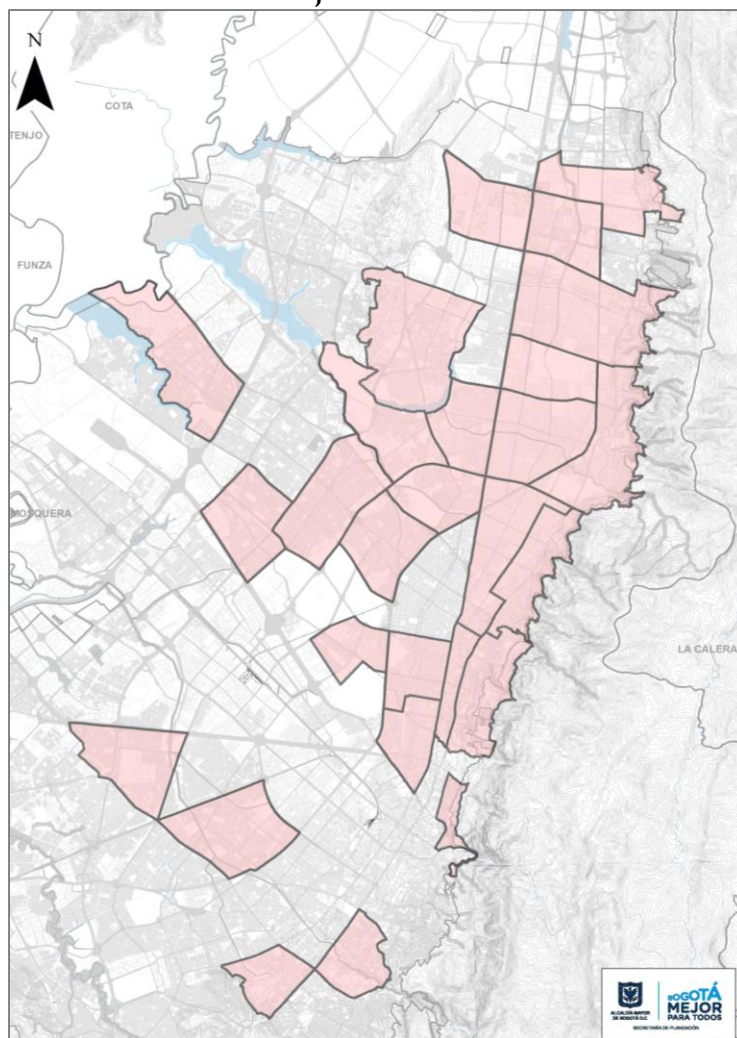
Por último, no deben ser sujetos del cobro de participación en plusvalías derivadas por cualquier hecho generador, los predios que previo a la entrada en vigor del presente plan, se localicen en el tratamiento de mejoramiento integral en la modalidad reestructurante, que cuenten con actos de legalización y a los cuales se le asigna el tratamiento de consolidación en la modalidad básica C-1 por el presente Plan.

3.3.2. Consolidación Máxima C2

La verificación de hechos generadores de plusvalía para sectores, en la modalidad máxima de consolidación C2, parte de considerar las fichas de edificabilidad del sector normativo actual para cada una de las UPZ, esto con el fin de compararlas con la edificabilidad propuestas en el tratamiento. De las UPZ con modalidad máxima de consolidación C2, se sustrajeron aquellas con déficit de espacio público según el indicador de EP, en consecuencia, las UPZ deficitarias toman las condiciones normativas y volumétricas de la consolidación básica C1.

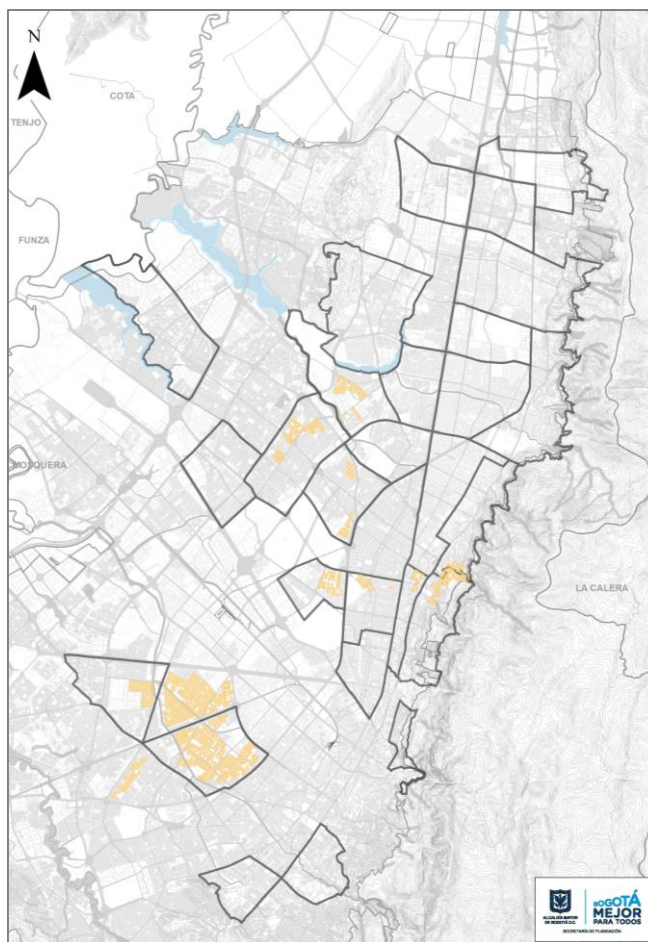
Para esta modalidad de consolidación se toman únicamente las UPZ excedentarias con modalidad de consolidación máxima C2, según Indicador de EP del DT10 Anexo No. 05 denominado “Espacio Público Efectivo por UPZ”. Adicionalmente por cada una de estas UPZ se filtraron y descartaron los Sectores Normativos que se encontraban con un porcentaje remanente crítico menor al 15 % de alcantarillado, debido a que tales sectores quedan con la misma norma anterior a la entrada en vigor del plan.

Imagen 78 UPZ excedentarias bajo modalidad de consolidación máxima C2



Fuente: SDP, 2019

Imagen 79 Predios con porcentaje remanente crítico menor al 15 % de alcantarillado en C2



Fuente: SDP, 2019

A tales sectores normativos se le asocian las tipologías T2, T3, T4, T5, T6 y T7 con modalidades de trazado según el ámbito de aplicación de la consolidación máxima, permitiendo definir las zonas donde se permite superar alturas básicas y llegar a alturas medias teniendo en cuenta principalmente las condiciones del espacio público efectivo por habitante, la norma anterior a la entrada en vigencia del plan, la capacidad predial, la relación del perfil vial y la altura máxima posible (relación 1:1.3).

Para la verificación del presente documento, se parte de evidenciar que todos los sectores en modalidad C2 de UPZ excedentarias cuentan con 1 piso adicional de uso (hoy piso no habitable), que puede ser empleado para área neta de uso, así sea sólo en un porcentaje, que igual incrementa el área de construcción. Adicionalmente como incentivo, estos predios pueden alcanzar 1 piso más, si el 50% de la fachada se destina para usos comerciales y/o dotacionales en AAR2 y adicionalmente pueden alcanzar otros 2 pisos, si existe un área mínima de 800 m². Por tanto, en una primera apuesta normativa por mayor aprovechamiento de edificabilidad, se estaría produciendo hecho generador.

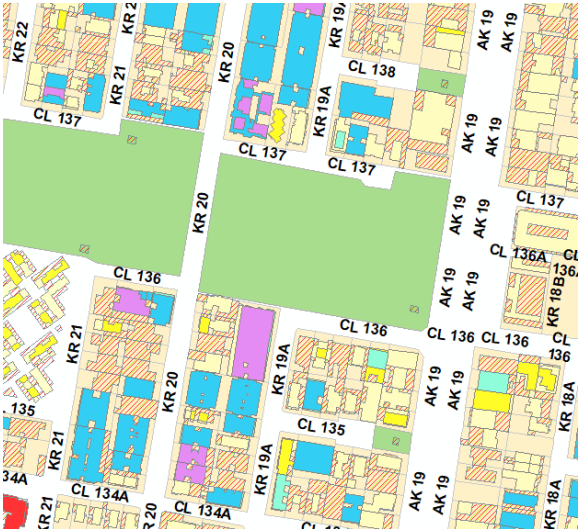
No obstante, se hizo necesario generar una tabla comparativa de la norma vigente anterior a la adopción del plan con la norma propuesta de consolidación, lo cual implicó revisar cada subsector normativo, altura de la ficha de UPZ, altura propuesta, tratamiento de UPZ, sector normativo propuesto, área de actividad propuesta, índice de construcción de la ficha de UPZ, así como el índice de construcción resultante de la correcta aplicación volumétrica de la norma propuesta para el tratamiento de consolidación C2. A continuación una imagen parcial de la tabla comparativa. Al final como anexo de este documento, se presenta la tabla completa por UPZ y sector normativo.

Tabla 41 Tabla comparativa – Análisis de hechos generadores por sectores normativos

Código UPZ	NOMBRE UPZ	INDICADOR DE ESPACIO PÚBLICO PARA HABITANT ACTUAL	UPZ EXCEDENTARIA	SECTOR NORMATIVO UPZ REGlamental	SECTOR NORMATIVO PROPUESTO	ALTURA PREDOMINANTE CONSTRUCCIÓN ACTUAL	ALTURA SEGÚN RELACIÓN 1:1.3		ALTURA NORMA VIGENTE	ALTURA PROPUESTA	SUBCATEGORÍA	PLUSVALÍA	JUSTIFICACIÓN	TRATAMIENTO ACTUAL	I.C. NORMA ACTUAL	ÁREA DE ACTIVIDAD	* PREDIOS ENGRUPE
							ALTURAS	ALT. PREDOM.									
10	LAURIEE	14,34	SI	10-D	TRS-T2	3	5	5	3-6	4-6		SI	Altura base de la norma actual menor a la altura base de la norma	CU	2,00 - 2,50	R2	
				10-O	TRS-T3	3	5	5	3-6	5-7		SI	Predios con frente a la calle 163, perfil vial de 35 m. Posibilidad de englobe y altura constructiva actual menor a propuesta.	CU	2,00 - 2,50	R2	
				10-L		4	5	5	4	5-7					2,50		
				10-M		4	7	7	5	5-7					3,50		
11	SAN CRISTOBAL NORTE	1,89	NO	SIN C2													
12	TOBERIN	6,22	SI	12-B-2B	TRS-T3	1-3	5	5	5	5-7		SI	Predios con frente al ac 161 con perfil vial mayor 25 m, además con frente a esp. público de permanencia	CCP/CDM	2,68	-	
				3I	TRS-T4	1-2	7	7	2	5-7		SI	Altura consolidados subterráneos en la zona de 2 pisos, altura en la zona propuesta base de 3	CU	1,50	R2	
				3A	TRS-T6	5	5	5	5	5-7-8		SI	Predios con frente esp. de permanencia mayor a 16 m, además del predio adyacente en R2	CU	3,50	R2	

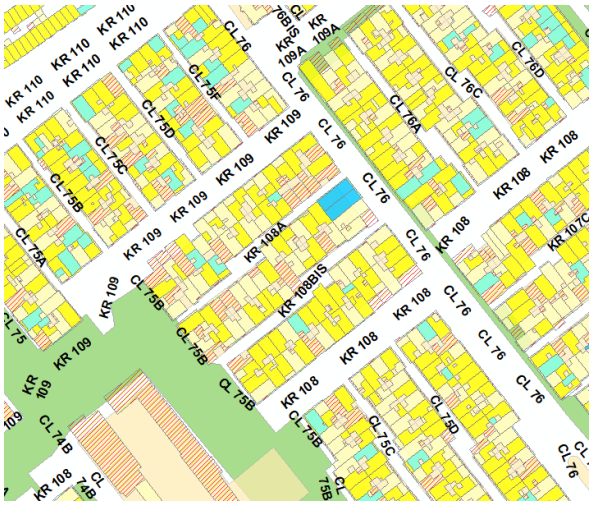
Fuente: SDP, 2019

Como se indica en la tabla, por cada sector normativo se analizan las condiciones generales de los predios que tienen la posibilidad de producir un hecho generador, bien sea por tener frente a un determinado ancho de perfil vial o frente a un espacio público de permanencia o por ostentar las condiciones adicionales anteriormente descritas. A continuación, se presentan algunos ejemplos del análisis definido en la tabla, mostrando zonas donde se produce o no un posible hecho generador de plusvalía.

	UPZ 13 - LOS CEDROS CONDICIONES UPZ SECTOR NORMATIVO Sector normativo UPZ reglamentaria: 8A Altura norma UPZ: 4+1NH Tratamiento UPZ: Consolidación con densificación moderada. IC: 2,50 PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD Sector normativo: TRS-T3 Altura Propuesta: 5-7 Área de actividad: AAR2 Predios con frente a espacio público de permanencia mayor a 16 metros sobre la CL 136, pueden alcanzar una altura de 7 pisos siempre que cuenten con frente predial mínimo de 14 metros. Adicionalmente 1 piso más por estar en el área de actividad AAR2. Tales predios <u>producen hecho generador</u> de plusvalía.
--	---

	UPZ 88 - EL REFUGIO CONDICIONES UPZ SECTOR NORMATIVO Sector normativo UPZ reglamentaria: 4D Altura norma UPZ: 8+1NH-10+NH-12+1NH Tratamiento UPZ: Consolidación con cambio de patrón. IC: 3,50 – 4,50 PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD Sector normativo: TRS-T7 Altura Propuesta: 9-11-13 Área de actividad: AAR2 Pedios con frente vial mayor a 16 metros sobre la AC 85, pueden alcanzar una altura de 13 pisos siempre que cuenten con frente predial mínimo de 24 metros. Adicionalmente 1 piso más por estar en el área de actividad AAR2. Tales predios producen hecho generador de plusvalía.
--	---

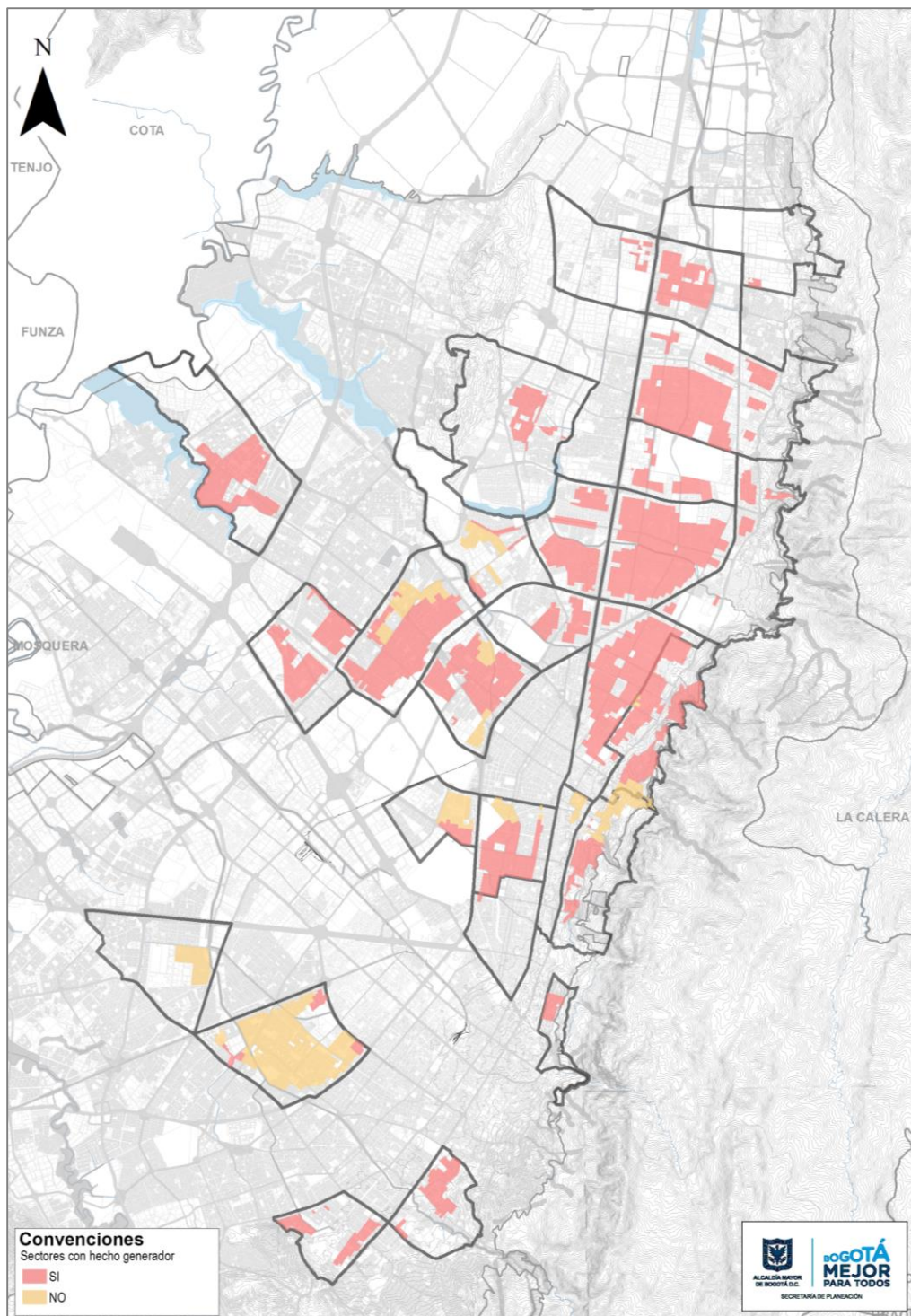
323

	UPZ – 73 GARCES NAVAS CONDICIONES UPZ SECTOR NORMATIVO Sector normativo UPZ reglamentaria: 3A Altura norma UPZ: 3+1NH Tratamiento UPZ: Consolidación con densificación moderada. IC: 2,30 PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD Sector normativo: TRC-T2 Altura Propuesta: 4-6 Área de actividad: R3 Los predios tienen frente a vía menor a 10 metros sobre la KR 108 A y KR 108 BIS, por lo mismo sólo pueden alcanzar una altura máxima de 3 pisos. Preliminarmente tales predios no producen hecho generador de plusvalía.
--	--

Por tanto y conforme al análisis adelantado, los predios que se muestran a continuación reseñan los predios bajo la modalidad C2 que pueden producir o no hecho generador de plusvalía por aprovechamiento de edificabilidad:

3.3.2.1. Sectores con hecho generador de plusvalía en la modalidad máxima de consolidación C2

Imagen 80 Sectores con hecho generador de plusvalía en la modalidad máxima de consolidación C2



Fuente: SDP, 2019

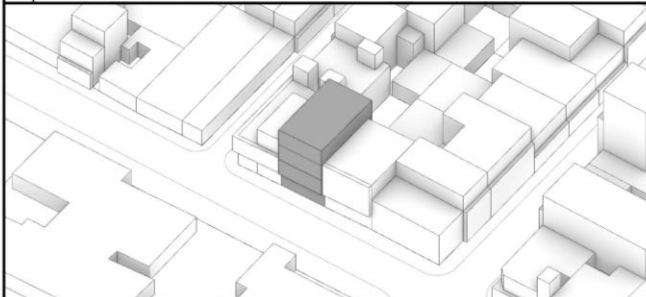
Como soporte adicional a la información cartográfica, se generaron fichas donde se modelaron las condiciones del sector normativo según ficha de UPZ, comparándolas con las condiciones de la propuesta de edificabilidad para C2. Como se evidencia a continuación, los índices de construcción (I.C) resultantes de la norma propuesta son mayores a los índices de construcción (I.C) resultantes de la norma actual. De acuerdo con esta determinante tales predios producen hecho generador de plusvalía.

UPZ 24 NIZA

TRC - T2 - C2

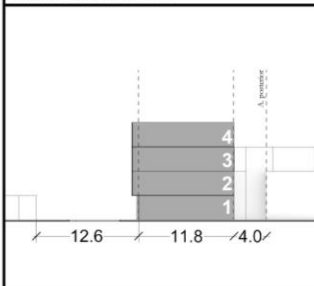
CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:

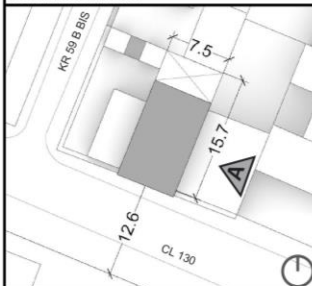


Indicador EPE existente en la UPZ: 8,10

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



Tratamiento urbanístico actual:
Consolidación con densificación moderada

Edificabilidad actual de la UPZ:

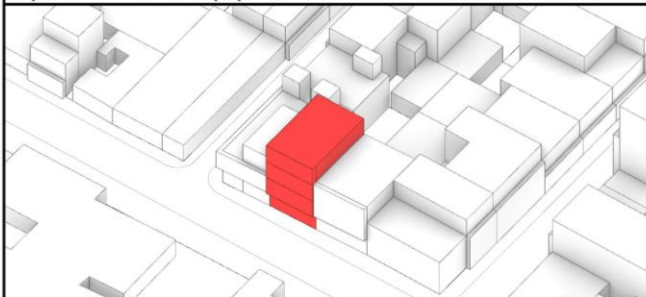
Número de pisos permitido:	3 + 1NH
Índice de construcción	2,15
Índice de ocupación	0,75

Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana:	2 PISOS
Capacidad predial predominante:	7,5X15
Frente predominante del predio (mts):	7,5
Con antejardín:	NO
Profundidad de antejardín (mts):	0

FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2
Número de pisos permitido: 4

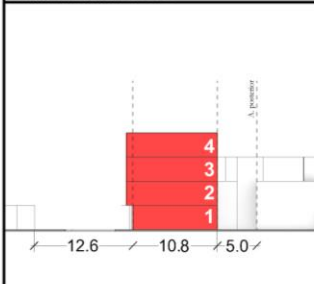
Cumplimiento de condiciones:

Con frente a EP:	NO
Con frente a vía $\geq$ 16 metros:	NO
Con frente del predio $\geq$ 14 metros:	NO
Con primer piso activo (otros usos):	SI

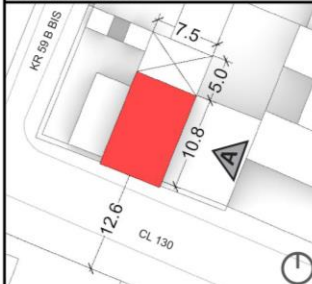
Resultado obtenido:

Área Actividad	R3
Posibilidad de englobe:	NO
Dimensión predial propuesta (mts):	7,5X15,7
Dimensión aislamiento posterior (mts):	5
Dimensión aislamiento lateral (mts):	0
Dimensión patio (mts):	0
Dimensión sobre ancho de andén (mts):	0
Dimensión voladizo (mts):	0,80
Altura por piso (mts):	3
Número de pisos propuesto:	4
Área total del predio (m2):	181,1
Área construida en primer piso (m2):	80,6
Área total construida (m2):	340,4
Área neta vendible	306
Índice de construcción:	2,59
Índice de ocupación:	0,68

Alzado modelación A-A'



Planta modelación

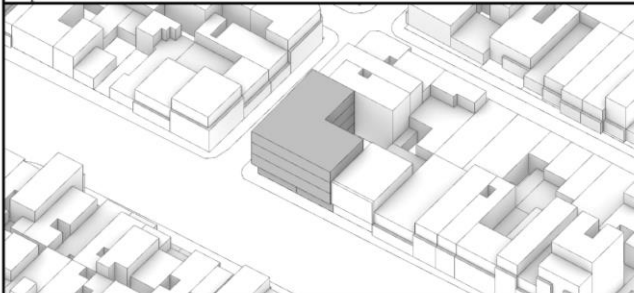


UPZ 36 SAN JOSÉ

TRS - T2 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



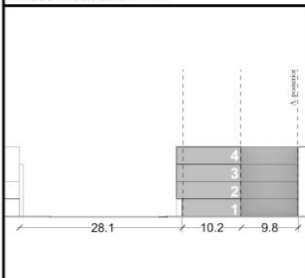
Indicador EPE existente en la UPZ: 7,59

Tratamiento urbanístico actual:
Consolidación Urbanística

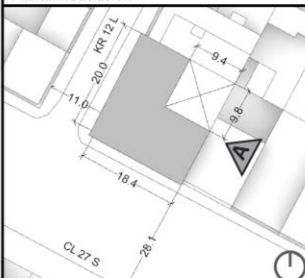
Edificabilidad actual de la UPZ:	
Número de pisos permitido:	4
Índice de construcción:	2,80
Índice de ocupación:	0,75

Caracterización actual del sector:	
Altura predominante por manzana:	3 PISOS
Capacidad predial predominante:	10X20
Frente predominante del predio (mts):	10
Con antejardín:	NO
Profundidad de antejardín (mts):	0

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:

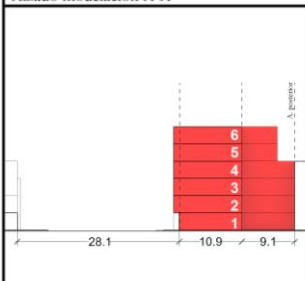


Tratamiento urbanístico propuesto: C2
Número de pisos permitido: 6

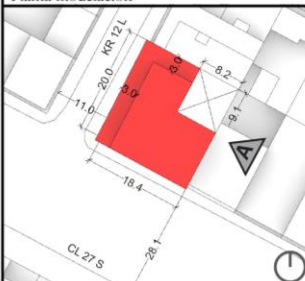
Cumplimiento de condiciones:	
Con frente a EP:	NO
Con frente a vía $\geq$ a 16 metros:	SI
Con frente del predio $\geq$ 14 metros:	SI
Con primer piso activo (otros usos):	SI

Resultado obtenido:	
Área Actividad	R3
Posibilidad de englobe:	SI
Dimensión predial propuesta (mts):	18X20
Dimensión aislamiento posterior (mts):	8
Dimensión aislamiento lateral (mts):	3
Dimensión patio (mts):	9X8
Dimensión sobre ancho de andén (mts):	0
Dimensión voladizo (mts):	1.00
Altura por piso (mts):	3
Número de pisos propuesto:	6
Área total del predio (m2):	370,4
Área construida en primer piso (m2):	295,7
Área total construida (m2):	1.773
Área neta vendible	1.596
Índice de construcción:	4,31
Índice de ocupación:	0,80

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



UPZ 13 LOS CEDROS

TRS - T3 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



Indicador EPE existente en la UPZ: 5,62

Tratamiento urbanístico actual:

Consolidación Urbanística

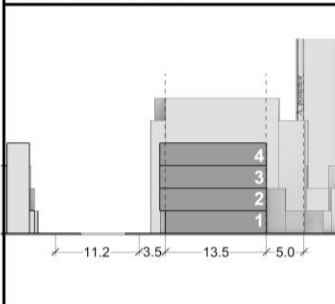
Edificabilidad actual de la UPZ:

Número de pisos permitido:	4
Índice de construcción	2,50
Índice de ocupación	0,61

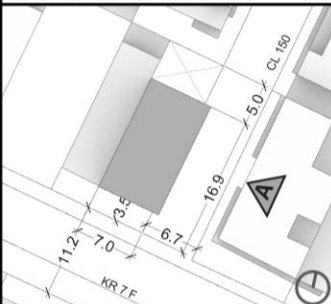
Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana:	2 PISOS
Capacidad predial predominante:	10X22
Frente predominante del predio (mts):	10
Con antejardín:	SI
Profundidad de antejardín (mts):	3,5

Alzado modelación A-A'

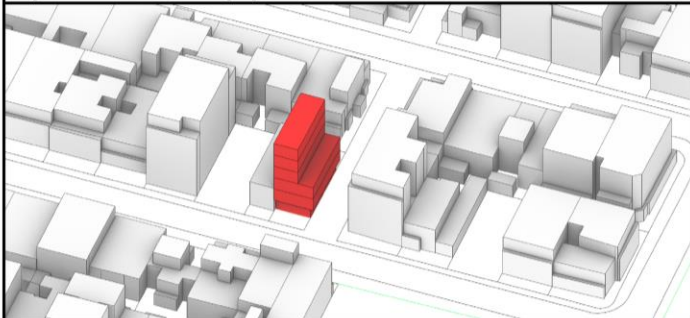


Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2

Número de pisos permitido: 5

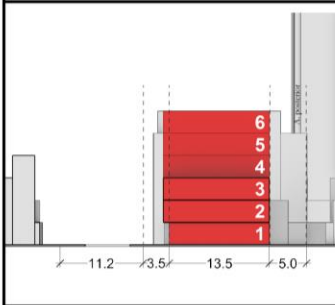
Cumplimiento de condiciones:

Con frente a EP:	NO
Con frente a vía $\geq$ a 16 metros:	NO
Con frente del predio $\geq$ 14 metros:	NO
Con primer piso activo (otros usos):	SI

Resultado obtenido:

Área Actividad	R2
Posibilidad de englobe:	NO
Dimensión predial propuesta (mts):	7X21,9
Dimensión aislamiento posterior (mts):	5
Dimensión aislamiento lateral (mts):	3
Dimensión patio (mts):	7X5
Dimensión sobre ancho de andén (mts):	3,5
Dimensión voladizo (mts):	0,80
Altura por piso (mts):	3
Número de pisos propuesto:	6
Área total del predio (m2):	153,7
Área construida en primer piso (m2):	94,3
Área total construida (m2):	522,2
Área neta vendible	470
Índice de construcción:	3,06
Índice de ocupación:	0,61

Alzado modelación A-A'



Planta modelación

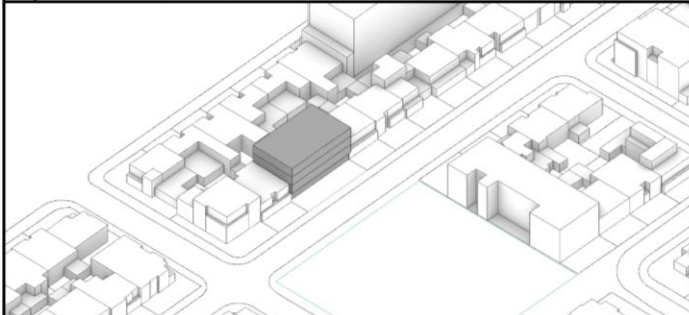


UPZ 20 LA ALHAMBRA

TRS - T3 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



Indicador EPE existente en la UPZ: 5,51

Tratamiento urbanístico actual:

Consolidación Urbanística

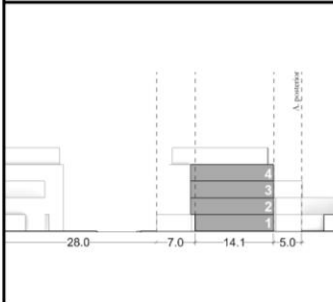
Edificabilidad actual de la UPZ:

Número de pisos permitido:	4
Índice de construcción	2,03
Índice de ocupación	0,54

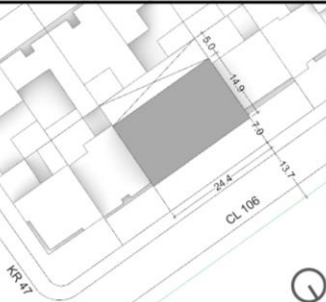
Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana:	2 PISOS
Capacidad predial predominante:	12X26
Frente predominante del predio (mts):	12
Con antejardín:	SI
Profundidad de antejardín (mts):	7

Alzado modelación A-A'

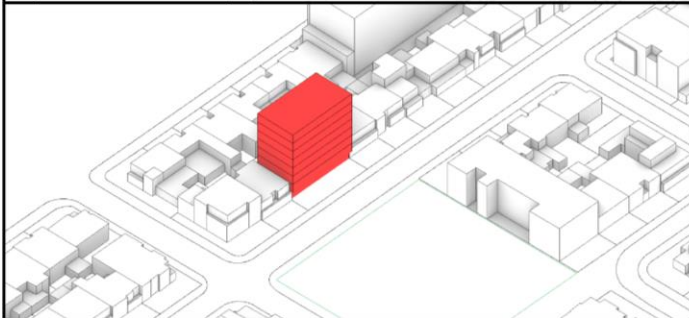


Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2
Número de pisos permitido: 7

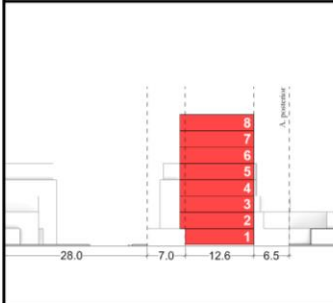
Cumplimiento de condiciones:

Con frente a E.P:	SI
Con frente a vía $\geq$ a 16 metros:	NO
Con frente del predio $\geq$ 14 metros:	SI
Con primer piso activo (otros usos):	SI

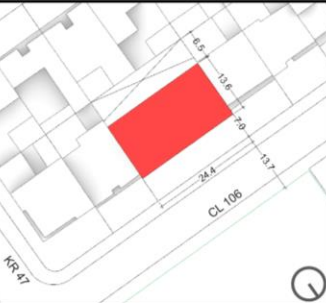
Resultado obtenido:

Área Actividad	R2
Posibilidad de englobe:	SI
Dimensión predial propuesta (mts):	24X26
Dimensión aislamiento posterior (mts):	6,5
Dimensión aislamiento lateral (mts):	0
Dimensión patio (mts):	0
Dimensión sobre ancho de andén (mts):	7
Dimensión voladizo (mts):	0,80
Altura por piso (mts):	3
Número de pisos propuesto:	8
Área total del predio (m2):	633,5
Área construida en primer piso (m2):	306,1
Área total construida (m2):	2.618,2
Área neta vendible	2,356
Índice de construcción:	3,72
Índice de ocupación:	0,48

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



UPZ 13 LOS CEDROS

TRS - T4 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



Indicador EPE existente en la UPZ: 6,56

Tratamiento urbanístico actual:
Consolidación con densificación moderada

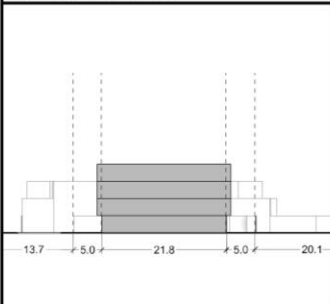
Edificabilidad actual de la UPZ:

Número de pisos permitido:	4+1NH
Índice de construcción	2,24
Índice de ocupación	0,57

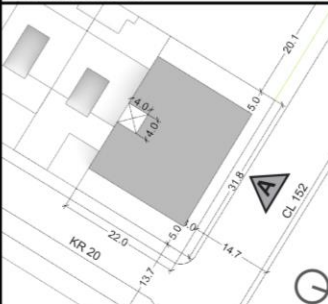
Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana:	3 PISOS
Capacidad predial predominante:	13X31
Frete predominante del predio (mts):	13
Con antejardín:	SI
Profundidad de antejardín (mts):	5

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2
Número de pisos permitido: 7

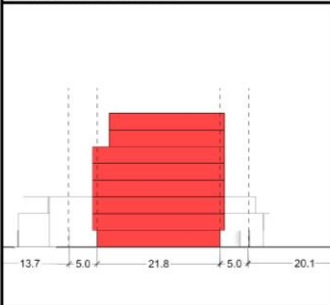
Cumplimiento de condiciones:

Con frente a EP:	SI
Con frente a vía $\geq$ a 16 metros:	NO
Con frente del predio $\geq$ 14 metros:	SI
Con primer piso activo (otros usos):	SI

Resultado obtenido:

Área Actividad	R2
Posibilidad de englobe:	SI
Dimensión predial propuesta (mts):	22X31
Dimensión aislamiento posterior (mts):	0
Dimensión aislamiento lateral (mts):	3
Dimensión patio (mts):	0
Dimensión sobre ancho de andén (mts):	5
Dimensión voladizo (mts):	0,80
Altura por piso (mts):	3
Número de pisos propuesto:	8
Área total del predio (m2):	694,9
Área construida en primer piso (m2):	347,9
Área total construida (m2):	2.885,2
Área neta vendible	2.597
Índice de construcción:	3,74
Índice de ocupación:	0,50

Alzado modelación A-A'



Planta modelación

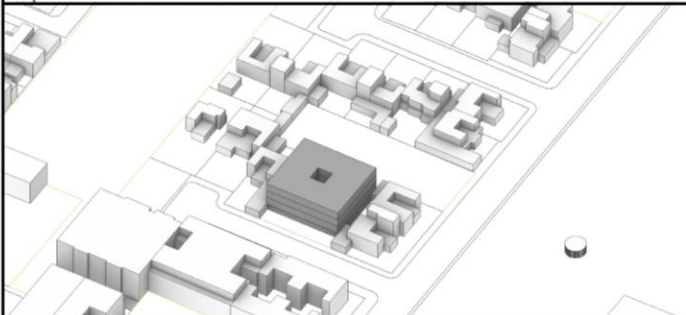


UPZ 13 LOS CEDROS

TRS - T4 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



Indicador EPE existente en la UPZ: 6,56

Tratamiento urbanístico actual:

Consolidación con densificación moderada

Edificabilidad actual de la UPZ:

Número de pisos permitido: 4+1NH

Índice de construcción: 2,48

Índice de ocupación: 0,65

Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana: 3 PISOS

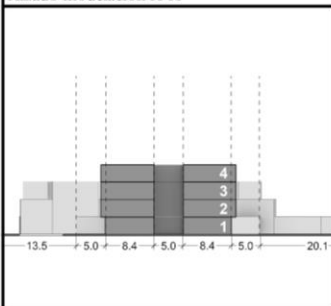
Capacidad predial predominante: 13X31

Frete predominante del predio (mts): 13

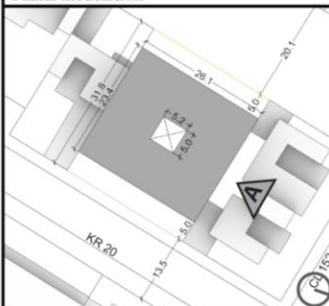
Con antejardín: SI

Profundidad de antejardín (mts): 5

Alzado modelación A-A'

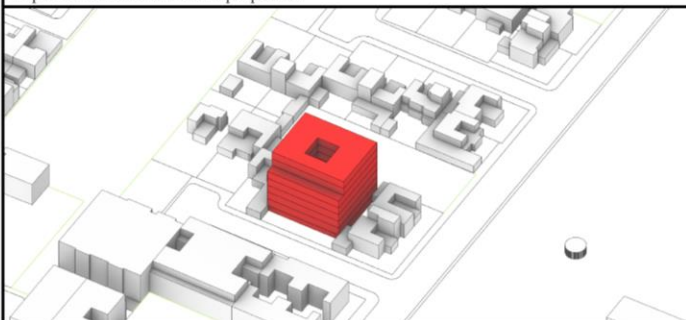


Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2

Número de pisos permitido: 7

Cumplimiento de condiciones:

Con frente a EP: SI

Con frente a vía $\geq$ a 16 metros: NO

Con frente del predio $\geq$ 14 metros: SI

Con primer piso activo (otros usos): SI

Resultado obtenido:

Área Actividad: R2

Posibilidad de englobe: SI

Dimensión predial propuesta (mts): 26X31

Dimensión aislamiento posterior (mts): 0

Dimensión aislamiento lateral (mts): 3

Dimensión patio (mts): 8x8

Dimensión sobre ancho de andén (mts): 5

Dimensión voladizo (mts): 0,80

Altura por piso (mts): 3

Número de pisos propuesto: 8

Área total del predio (m2): 828,6

Área construida en primer piso (m2): 504,1

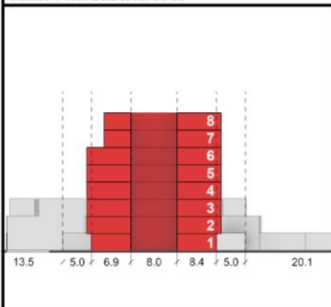
Área total construida (m2): 4.168,1

Área neta vendible: 3.751

Índice de construcción: 4,53

Índice de ocupación: 0,61

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



UPZ 88 EL REFUGIO

TRS - T7 - C2

CONDICIONES ACTUALES SECTOR NORMATIVO

Perspectiva modelación norma actual:



Indicador EPE existente en la UPZ: 8,22

Tratamiento urbanístico actual:

Consolidación con cambio de patrón

Edificabilidad actual de la UPZ:

Número de pisos permitido: 10+INH

Índice de construcción: 3,53

Índice de ocupación: 0,38

Caracterización actual del sector:

Altura predominante por manzana: 9 PISOS

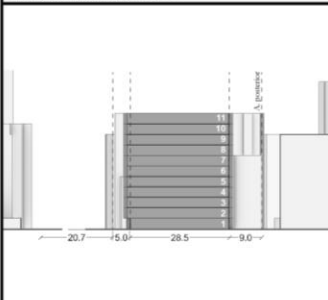
Capacidad predial predominante: 20X46

Frente predominante del predio (mts): 20

Con antejardín: SI

Profundidad de antejardín (mts): 5

Alzado modelación A-A'



Planta modelación



FICHA: PROPUESTA DE EDIFICABILIDAD

Perspectiva modelación norma propuesta:



Tratamiento urbanístico propuesto: C2

Número de pisos permitido: 11

Cumplimiento de condiciones:

Con frente a EP: NO

Con frente a vía ≥ 16 metros: SI

Con frente del predio ≥ 14 metros: SI

Con primer piso activo (otros usos): SI

Resultado obtenido:

Área Actividad: R2

Posibilidad de englobe: SI

Dimensión predial propuesta (mts): 40X40

Dimensión aislamiento posterior (mts): 9

Dimensión aislamiento lateral (mts): 8,5

Dimensión patio (mts): 0

Dimensión sobre ancho de andén (mts): 6,4

Dimensión voladizo (mts): 1,00

Altura por piso (mts): 3

Número de pisos propuesto: 12

Área total del predio (m2): 1689,1

Área construida en primer piso (m2): 608,1

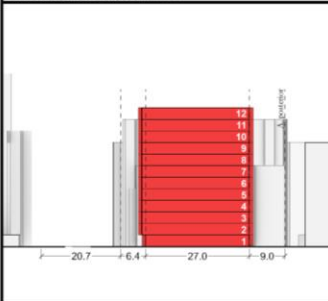
Área total construida (m2): 7.546,9

Área neta vendible: 6.792

Índice de construcción: 4,02

Índice de ocupación: 0,36

Alzado modelación A-A'



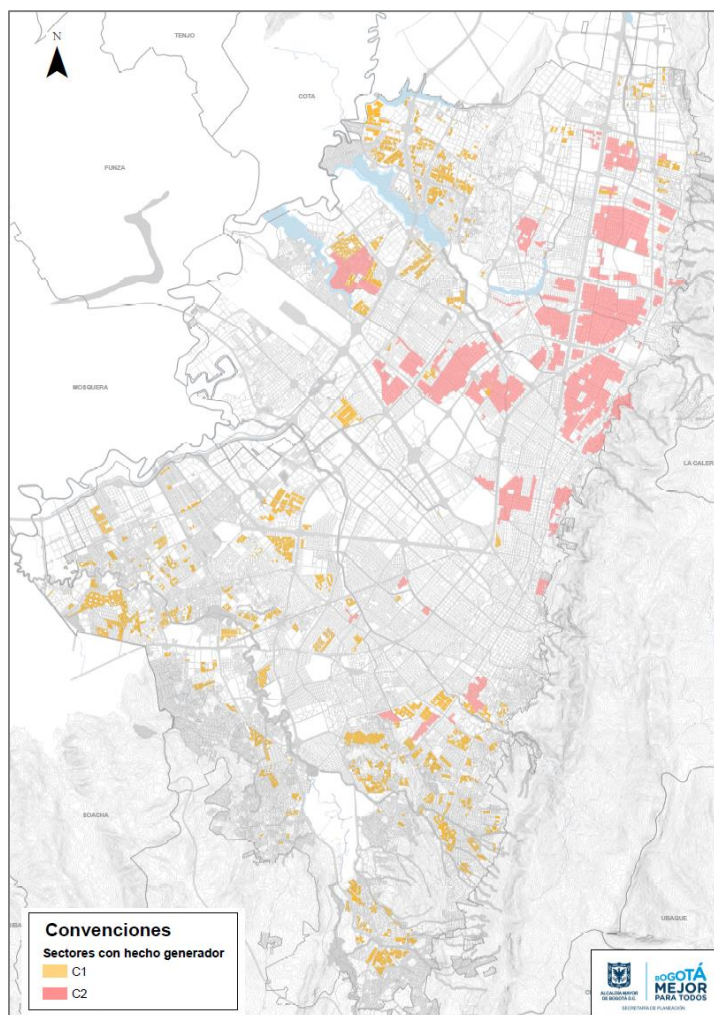
Planta modelación



Bajo el análisis normativo de edificabilidad, se concluye que el posible hecho generador de plusvalía para el tratamiento de consolidación máxima C2, se produce siempre que los predios cuenten con las condiciones de aplicación máximos descritos en el Anexo N°15 “cuadros normativos por tratamiento urbanístico”, para cada una de las tipologías en el tratamiento de consolidación. Estas condiciones implican que los predios pueden producir hecho generador cuando tengan frente a vía con perfil vial o frente a espacio público de permanencia mayor a 16 metros, frente predial igual o mayor a 14 metros para las tipologías T2, T3, T4, T6, o frente predial igual o mayor a 24 metros para T7. Pueden adicionalmente ganar 1 piso más si el 50% de la fachada se destina para usos comerciales y/o dotacionales en AAR2 y 2 pisos más si existe área mínima de 800 m2.

El mapa final que muestra las zonas donde posiblemente se produzca hecho generador de plusvalía para las modalidades C1 y C2 de consolidación se muestra a continuación:

Imagen 81 Sectores con hecho generador de plusvalía en la modalidad básica C1 y máxima C2 de consolidación



Fuente: SDP, 2019

3.4. Tratamiento de Renovación Urbana

De acuerdo con lo establecido en la Ley 388 de 1997, la configuración de un **hecho generador** depende de una decisión contenida en una **acción urbanística** que autorice específicamente a destinar el predio o inmueble a un uso más rentable o para incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, **de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen.**

Empero, no en todos los casos la autorización de un mayor aprovechamiento urbanístico conlleva la utilización de la participación en plusvalía como un instrumento para la movilización y recuperación de plusvalías urbanas.

En efecto, en la estructura de la Ley 388 de 1997 se establecen una serie de principios que deben orientar su consecución y que enmarcan el ejercicio del derecho de propiedad en el interés de la colectividad¹⁸, fundamentando los mecanismos de recuperación de plusvalías, bien sea a través de:

- (iii) regulaciones¹⁹ urbanísticas que permiten actuaciones como la parcelación, urbanización y la edificación de inmuebles, las compensaciones, los derechos de construcción y desarrollo, el reajuste de tierras, la integración inmobiliaria o;
- (iv) mediante tributos urbanos como lo son la participación en plusvalía, el impuesto predial o la contribución en valorización.

Entendiendo que existen diferentes mecanismos para la recuperación de plusvalías, tanto las disposiciones reglamentarias de la Ley 388 de 1997, como el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, contemplan las condiciones básicas para la utilización de estos mecanismos para el proceso de planeación, gestión y financiación del territorio, de manera independiente o conjunta. Precisamente antes estas condiciones, es posible concluir que, a pesar de la existencia de hechos generadores de plusvalía, no en todos los casos la determinación de una mejor condición normativa conlleva la exigencia del pago del tributo, habida cuenta que los beneficios normativos no corresponden en todos los casos a la decisión de la administración, pues pueden corresponder a la ejecución de una actuación por parte del propietario o poseedor del predio.

También deberá considerarse las disposiciones, nacionales y distritales, que reglamentan el reparto equitativo de las cargas y los beneficios que fundamentan la acción urbanística, en este caso para renovación urbana, que establecen las condiciones para la ejecución de actuaciones urbanísticas, tanto para el Estado, como para los particulares.

En este escenario, las cargas urbanísticas como mecanismo para recuperar plusvalías urbanas y su diferencia con la participación en plusvalía constituyen un principio que permite establecer

¹⁸ Ibid. Estos principios son: (i) la función social y ecológica de la propiedad; (ii) la prevalencia del interés general sobre el particular y (iii) la distribución equitativa de las cargas y los beneficios

¹⁹ Tales como bonificaciones por zonificación, bonos de densidad, zonificación inclusiva, venta de derechos sobre edificios o suelo creado, certificados de derechos potenciales de construcción, transferencia de derechos de construcción, entre otros.

mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito, pero no son los únicos.

En efecto, como bien lo ha determinado la Sección Primera del Honorable Consejo de Estado, mediante Sentencia del 31 de julio de 2014, dentro del proceso No. 25000232400020070023502, al analizar el contenido de los artículos citados:

"(...) no resulta contrario a derecho que exista la posibilidad de (...) concebir las metodologías que permitan distribuir las cargas y los beneficios de manera equitativa, cuando pretendan compensar componentes de cargas generales dada la función del producto inmobiliario que resulte de la urbanización. Por tanto, es posible que las autoridades territoriales establezcan fórmulas o ecuaciones que permitan establecer que aquellos que producen mayores beneficios dada la mayor incidencia de su proyecto para el desarrollo urbanístico del Distrito, deban por tanto tener mayor participación en las cargas urbanísticas.

Lo anterior teniendo de presente el artículo 37 de la Ley 388 de 1997, norma según la cual corresponde a las "reglamentaciones" determinar las cesiones gratuitas que los propietarios de inmuebles deben hacer con destino a vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general. Por tanto es posible que se puedan imponer cesiones frente a cargas generales, por cuanto estas cargas están dentro del espacio público en general.

(...) las cesiones que los propietarios de inmuebles hacen con destino a las vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general, es obligatoria, por lo que le correspondía a la administración distrital expedir la reglamentación para las diferentes actuaciones urbanísticas (...)"

Precisamente, respecto de la diferencia existente entre el ejercicio de competencias y normas de carácter urbanístico con los tributos, el fallo ibidem determinó que:

"(...) teniendo de presente que se trata del ejercicio de competencias y normas de carácter urbanístico, la Sala observa que no se vulneraron los principios y normas constitucionales que regulan la creación de los tributos, así como los elementos que los estructuran de acuerdo con los artículos 338 y 363 de la Carta Política.

Lo anterior, por cuanto la figura de la cesión de suelo no tiene naturaleza tributaria por tratarse de una institución urbanística, que corresponde ejecutar al alcalde y para el caso en estudio al Alcalde Mayor de Bogotá.

(...) Según lo visto, las cesiones de suelo no corresponden a ningún tipo de tributo, pues se trata de cargas sociales, que aunque pueden llegar a representar cargas también económicas para quien desarrolla el proyecto urbanístico, no tienen una naturaleza tributaria pues no se dan los elementos que configuran el impuesto (...)"

Por corresponder a una contraprestación para la ejecución de proyectos de naturaleza urbanística, la carga urbanística no se trata de una renta de tipo tributario, como la plusvalía, sino de una carga razonable que se enmarca dentro de la función social que debe desempeñar la

propiedad privada y su inherente función ecológica que, en los términos del artículo 58 de la Constitución, exige regulación legal.

Precisamente, al amparo de esas disposiciones, el Consejo de Estado en la sentencia transcrita consideró que es “(...) *posible que las autoridades territoriales establezcan fórmulas o ecuaciones que permitan establecer que aquellos que producen mayores beneficios dada la mayor incidencia de su proyecto para el desarrollo urbanístico del Distrito, deban por tanto tener mayor participación en las cargas urbanísticas*”

En consecuencia, es posible afirmar que la utilización de estos mecanismos para el proceso de planeación, gestión y financiación del territorio, pueden emplearse de manera independiente o conjunta, en el marco del reparto equitativo de las cargas y de los beneficios que buscan regular su funcionamiento.

Para el caso del Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de Reactivación, la plusvalía generada como consecuencia de la posibilidad de desarrollar mayor edificabilidad se recupera a través de cargas urbanísticas, acorde con las consideraciones transcritas.

En suma, corresponde a la administración distrital establecer y determinar las condiciones aplicables para el equitativo reparto de las cargas y de los beneficios, así como las condiciones bajo las cuales se aplicarán los diferentes instrumentos de planeación, gestión y financiación, dentro de los cuales debe destacarse la participación en plusvalía y las cargas urbanísticas.

Por otra parte, dado que la modalidad de redesarrollo implica la transformación y reconfiguración parcial o total de estructuras urbanas existentes, en cuanto a morfología de manzanas, red vial, configuración de espacio público y privado, etc. en zonas consolidadas de la ciudad, que permitan generar nuevos espacios públicos y/o privados, así como una nueva normativa urbanística en cuanto a usos y aprovechamientos de edificabilidad mayores, requiere para su ejecución, la formulación y adopción de planes parciales mediante los cuales se valida entre otros aspectos el reparto de cargas y beneficios urbanísticos por lo tanto, en esta modalidad la definición de los hechos generadores de la participación en plusvalía se realizará en el ámbito del instrumento correspondiente.

3.5. Tratamientos de Conservación y Mejoramiento Integral

Para los Tratamientos Urbanísticos de Conservación y Mejoramiento Integral, no se realiza análisis de hechos generadores de la participación por un aprovechamiento del suelo en edificación, teniendo en cuenta que de conformidad con lo establecido en el artículo 2° del Acuerdo Distrital 682 de 2017 “Por el cual se modifican los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 352 de 2008, se crea el fondo cuenta para el cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad y se dictan otras disposiciones”, la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando los índices de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez, sólo debe ser avaluado en los tratamientos urbanísticos de desarrollo, renovación urbana y consolidación, y en consecuencia se excluyen los Tratamientos de Conservación y Mejoramiento Integral de dicha determinación.

Libro 3. Contenidos Para la Gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

DT.19

Documento Técnico 19.

Programa de Ejecución

Programa de Ejecución

1. Acerca del Programa de Ejecución

La Ley 388 de 1997, en sus artículos 18 y 21 establece la obligatoriedad de la incorporación del programa de ejecución del POT en los marcos de planeación y financiamiento de cada administración municipal, de acuerdo con prioridades señaladas en sus respectivos planes de desarrollo. El instrumento determinado por la Ley para la materialización de esta obligatoriedad es el plan plurianual de inversiones. De esta manera, la Ley establece que los programas y proyectos de los planes de desarrollo deben estar en armonía con las definiciones de corto, mediano y largo plazo del modelo de ocupación del territorio del POT. Así mismo, la Ley señala la necesidad de que el POT oriente la incorporación de los proyectos del POT en los planes de desarrollo a partir de la identificación clara y concreta de actividades, entidades responsables y recursos.

El programa de ejecución es pues el mecanismo previsto en la Ley 388 de 1997 para orientar la programación de acciones y recursos que conduzcan a la materialización de actuaciones sobre el territorio necesarias para concretar el modelo de ciudad adoptado por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para esto, los proyectos estratégicos del plan deben ser incorporados en el programa de ejecución.

De esta manera, el programa de ejecución del POT se convierte en el mecanismo mediante el cual se precisan, concretan, especifican y detallan todas las actuaciones administrativas que conllevan la programación de un recurso público, las cuales deben tener asociadas una serie de actividades, en cabeza de una entidad en particular, en un determinado momento del tiempo para convertirlas en hechos concretos sobre la estructura de la ciudad. En este sentido, el programa de ejecución se convierte en programas y proyectos de un plan de desarrollo, de acuerdo con prioridades, capacidades y recursos, que cada administración puede adelantar durante su periodo de mandato.

Otra consideración importante de los proyectos estratégicos del POT plasmados en el programa de ejecución, es su carácter de largo plazo. Por su naturaleza transformadora, una buena parte de las actuaciones sobre el territorio identificadas por el POT implican acciones que trascienden los 4 años de una administración y su materialización solo será visible en largo plazo. Esto implica una planificación y coordinación que articule el corto, mediano y largo plazo, así como arreglos institucionales para que esta linealidad tenga seguridad en el tiempo, de manera que la ejecución de obras públicas y las condiciones para actuación privadas complementarias reciban señales claras de continuidad y así de su perspectiva de rentabilidad social y económica.

Por esta razón, el programa de ejecución del POT debe ser ejecutado de manera gradual y progresiva. En ese orden de ideas, el punto de partida debe ser una adecuada estructura organizativa y de entrega de los proyectos. Esto es, que los proyectos plasmados en el POT tengan claridad sobre sus instrumentos de planeamiento, gestión y financiación y la forma de llevarlos a cabo, así como del conjunto de acciones específicas para convertir los recursos programados en obras públicas, que aquí llamamos cadena de entrega, una aproximación rigurosa al costo de llevarlos a cabo y la cadena de valor en términos del impacto pretendido sobre las políticas y las estructuras de la ciudad.

Con este programa de ejecución del POT se hace una propuesta encaminada a la transformación paulatina de Bogotá, sobre el concepto de construir una ciudad densa, compacta y cercana. La idea de los proyectos y programas consiste en tratar de darle una continuidad a la estructura del territorio entre las distintas estructuras que lo configuran. Para lograr esa transformación enmarcada en el modelo de ordenamiento, es necesario poner en marcha el conjunto de proyectos y programas aquí descritos, lo cual constituye uno de los mayores retos del POT.

El POT establece los parámetros y directrices que deberán tener en cuenta las diferentes administraciones distritales, para el respectivo ajuste del programa de ejecución, que indicará la priorización de las actuaciones, la programación de actividades de cada proyecto, las entidades responsables de su ejecución, y los recursos necesarios para llevarlas a cabo.

Para ello, en línea con los arreglos institucionales propuestos, la Secretaría Distrital de Planeación debe liderar la coordinación, gestión, seguimiento y formulación de dicho ajuste del programa de ejecución, para lo cual deberá:

- Actualizar la información necesaria sobre programas y proyectos en el marco del sistema de seguimiento y evaluación del POT y del expediente urbano.
- Elaborar balances anuales sobre las acciones y actuaciones adelantadas, con el propósito de monitorear la ejecución del POT.
- Generar informes anuales con el análisis de los resultados, describiendo los logros y dificultades de la implementación del programa de ejecución, así como las correspondientes recomendaciones sobre los ajustes que sean necesarios para los diferentes proyectos y programas, de forma tal que se incorporen correctivos y estrategias diferenciales.
- Coordinar durante el último año de cada Administración Distrital, la elaboración de ejercicios de pre-factibilidad o viabilidades de los proyectos del Programa General de Ejecución que, de acuerdo con su avance y las dinámicas territoriales, deban incluirse en el ajuste del programa de ejecución del siguiente plan de desarrollo.

La priorización de las actuaciones sobre el territorio a financiar en cada plan de desarrollo subsiguiente, deberán tener en cuenta:

- La contribución de cada proyecto a la consolidación del modelo de ordenamiento, específicamente en la construcción de la estructura urbana definida.
- La necesidad de dar continuidad a los proyectos de largo plazo, en temas tales como: transporte e infraestructura, vivienda social (suelo para programas VIS), servicios públicos domiciliarios, y construcción de parques y recuperación de espacio público.

- La disponibilidad de recursos financieros, de acuerdo con las proyecciones de ingresos y el correspondiente Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Administración Distrital.

En línea con el capítulo de programas y proyectos del POT para concretar el modelo de la ciudad, a continuación, se presentan las diferentes AUI a ser incluidas en el programa de ejecución para 4 conjuntos de proyectos (estratégicos para crecer, estratégicos para cualificar, estructurantes y detonantes). Cabe aclarar que las actuaciones sobre el territorio enmarcadas en los proyectos del POT, se complementan con acciones desplegadas desde los programas de urbanismo básico y urbanismo estratégico. En cada una de las tablas se pretende contar, como mínimo, con la identificación de la(s) entidad(es) responsable(s), los plazos esperados de ejecución y un coste aproximado de las actuaciones. Donde la información lo permita, se identifica la cadena de entrega de cada uno de los proyectos.

1. Proyectos estratégicos para crecer: Ciudad Norte: Lagos de Torca, La Conejera, Arrayanes y Guaymaral; Ciudad Río; y Ciudad Lagos de Tunjuelo.
2. Proyectos estratégicos para cualificar: Pieza Centro; renovación urbana alrededor del Aeropuerto El Dorado; área industrial – Ciudad Innovadora; renovación urbana alrededor de las estaciones del Metro; Alameda EntreParques; y Corabastos.
3. Proyectos estructurantes: Infraestructuras del sistema de transporte, infraestructuras del sistema vial, y Circuito Ambiental.
4. Proyectos detonantes: Nodos de equipamientos de escala urbana y metropolitana, y parques zonales y metropolitanos.

2. Proyectos del POT

En virtud del Artículo 7 del Decreto 879 de 1998, compilado en el Artículo 2.2.2.1.2.3 del Decreto 1077 de 2015, el ejercicio que se presenta en este Anexo, contiene información indicativa de los plazos de ejecución, entidades responsables, costos y fuentes de financiación de los proyectos estratégicos, estructurantes y detonantes, contemplados en este plan de ordenamiento territorial.

Aquellos proyectos que se encuentren parcial o totalmente en ejecución, por hacer parte del programa de ejecución de obras del actual plan de desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” cuentan con información precisa, pues están consignados en el plan plurianual de inversiones vigente. Por su parte, los demás proyectos deberán surtir el ciclo de planeación enmarcado en el sistema de planeamiento, financiación y de gestión propuesto en este POT para incorporarse en el programa de ejecución de los subsiguientes planes de desarrollo.

Desde la propuesta de este POT se presentan distintas alternativas para el financiamiento de las actuaciones urbanísticas a desarrollar en el territorio, que incluyen las señaladas en el subcapítulo 3 del capítulo 1 del título 3 Gestión y Ejecución del POT, del proyecto de acuerdo. Además de estos instrumentos señalados, a futuro la propuesta de POT contempla reglamentar nuevos instrumentos de financiación tales como herramientas de captura de valor, venta o subasta de norma urbanística y aquellos que reglamente el nivel nacional.

Así mismo, para el programa de ejecución de las subsiguientes administraciones se definen unos lineamientos, parámetros, directrices y criterios para su priorización, ajuste e incorporación en el plan de inversiones de los planes de desarrollo.

En este orden de ideas, la priorización de los proyectos, la asignación de los recursos específicos y la definición de la fuente de financiación que más se ajuste a la naturaleza de cada proyecto se detallará en cada plan de desarrollo de acuerdo con los lineamientos del capítulo 3 de la propuesta del POT.

Si bien la propuesta del POT define unos lineamientos y criterios de priorización a tener en cuenta por las siguientes administraciones, de tal forma que se garantice la ejecución de las acciones y actuaciones urbanísticas que materializan la visión y el modelo de ciudad propuestos, el monto de recursos disponible para la financiación de los programas y proyectos, dependerá del comportamiento de los ingresos distritales en los próximos años y de la capacidad de recaudo de las diferentes fuentes asociadas a acciones o actuaciones urbanísticas.

Con relación a la inversión de los proyectos presentados en el anexo 14, a continuación, se presenta una referencia, para cada una de las tipologías, de la forma como se costearon los componentes de desarrollo urbano de estos. Las estimaciones presentadas toman como base, entre otros criterios, inversiones realizadas en proyectos similares y costos estimados por unidad de obra, lo que significa que son aproximaciones a lo que sería el valor real de las intervenciones, pero que, en ningún caso, constituyen valores precisos ni definitivos del costo de las diferentes actuaciones.

3. Proyectos territoriales Estratégicos de Crecimiento

Los Proyectos Territoriales Estratégicos de Crecimiento son actuaciones urbanas integrales asociadas al tratamiento de desarrollo en grandes extensiones del suelo urbano y de expansión, que responden a las demandas de crecimiento poblacional. Consolidan el modelo de ocupación y combinan actuaciones provenientes de cada una de las tres estructuras (ambiental y de espacio público, funcional y de soporte, socio económica), y proyectos provenientes de otras tipologías (estructurantes, detonantes). Generan un alto impacto sobre la estructura del territorio generando fragmentos completos de ciudad.

Los costos estimados de los Proyectos Territoriales Estratégicos de Crecimiento consideran en su aproximación las cargas generales y en algunos casos locales de sus ámbitos de actuación. En el desarrollo del sistema de planeamiento, financiación y de gestión que requiere cada proyecto estos costos serán definidos en detalle.

Tabla 42 Proyectos Territoriales Estratégicos de Crecimiento

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Ciudad Norte				Fidecomiso a constituir para el desarrollo del Proyecto	6.800.000	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía Presupuesto Distrital.
Ciudad La Conejera*	X	X	X			
Ciudad Arrayanes*	X	X	X			
Ciudad Encenillos*	X	X	X			
Ciudad Norte: El proyecto Ciudad Norte se propone como una intervención de alcance regional de largo plazo que da respuesta a las necesidades de crecimiento de la ciudad y concreta la expansión funcional de la ciudad hacia el borde norte con los municipios de Chía y Cota. La propuesta se plantea conceptualmente desde la óptica del desarrollo territorial integral promovido por el POT, el cual busca consolidar una macro-estructura urbana, funcional y económica que incorpore directrices y lineamientos paisajísticos y ambientales que aseguren condiciones futuras de resiliencia y sostenibilidad del territorio ante los efectos del cambio climático. Ciudad Norte es un proyecto prioritario en función de su aporte estratégico para la construcción efectiva y la integración de la región central, teniendo en cuenta su capacidad para generar las condiciones urbanísticas, ambientales y de infraestructura necesarias para la promoción de la visión urbana integral del territorio regional. En tal sentido, Ciudad Norte proyecta generar una oferta de vivienda con capacidad para reordenar y equilibrar las dinámicas inmobiliarias en el ámbito regional concertando una visión futura de integración de los procesos urbanos en el marco de la ciudad región. Con un área proyectada de intervención de 3.675,34 ha, se espera que se desarrolle una cifra aproximada de 350.000 unidades de vivienda.						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Lagos de Torca*	X	X	X	Fideicomiso Lagos de Torca	1.960.000	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía.
Lagos de Torca es un proyecto de ordenamiento territorial de 1.851,82 hectáreas, de las cuales se estima que 356 corresponderán a áreas útiles donde se espera se desarrollen 128 mil viviendas y 2.7 millones de metros cuadrados en comercio, oficinas y equipamientos educativos y de salud. El proyecto tendrá 600 hectáreas de espacio público, sin contar los carriles viales. Esto lo lleva a un índice de espacio público total por habitante de 14 metros cuadrados. El proyecto generará 43 hectáreas de cesiones para equipamientos públicos como colegios, centros de salud, primera infancia, tercera edad y centros administrativos, entre otros. Adicionalmente, se construirá la nueva sede del Hospital Simón Bolívar y la nueva terminal de transporte para el sector norte de Bogotá, denominada Centro de Intercambio Modal del Norte (CIM). En términos urbanísticos, se generarán manzanas pequeñas que generen más esquinas, cuadras más cortas y más inmuebles exteriores. Se incorporan los antejardines a los perfiles viales volviéndolos públicos y ampliando las vías de 12 metros en POT a 22 metros en el proyecto como perfil vial mínimo. Se promueve también la mezcla de estratos socio-económicos con una obligación del 40% del suelo para vivienda subsidiada. Tendrá 6 troncales de Transmilenio ubicadas en las Avenidas Paseo de los Libertadores, Boyacá, Laureano Gómez, Longitudinal de Occidente, Polo y Guaymaral. Adicionalmente, la Avenida Paseo de los Libertadores prevé en su perfil la expansión del Metro hasta el CIM. Este sistema se complementa con la red de ciclorrutas definidas como una obligación para todos los perfiles viales.						

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Ciudad Río * **	X	X	X	Fidecomiso a constituir para el desarrollo del Proyecto	1.250.000	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía Presupuesto Distrital.

Ciudad Río es una operación urbana integral que ordenará el crecimiento del borde occidental bajo una visión de ciudad–región, a través de la implementación de un modelo de desarrollo sostenible en todas sus dimensiones. Por ello, dentro de su formulación el proyecto buscará la consolidación de un circuito ambiental y de espacio público de connotación regional, que permita que el río Bogotá se consolide como eje de desarrollo de Bogotá y los municipios colindantes. Estas acciones se complementarán con la generación de servicios urbanos de calidad, localización de vivienda y promoción de una movilidad regional eficiente, que permita la accesibilidad a ciudadanos y visitantes. El ámbito de la operación urbana de Ciudad Río tiene 1.034,43 ha, de las cuales más del 60% corresponde a áreas de la estructura ecológica principal, parques y espacios públicos entre los que se incluye el nuevo parque lineal sobre la ribera del río, que constituye el eje de la estructura ambiental y de espacio público en el proyecto. De acuerdo con las primeras modelaciones urbanísticas realizadas sobre Ciudad Río, se generarían alrededor de 225 ha para nuevos parques y 53 ha para nuevos equipamientos que, sumadas a la infraestructura de movilidad, aportarían al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del proyecto y su área de influencia. Como resultado de los esquemas urbanísticos para los planes parciales, se espera que se desarrolle una cifra aproximada de 75.000 nuevas viviendas.

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Ciudad Lagos del Tunjuelo	X	X	X	Fidecomiso a constituir para el desarrollo del Proyecto	808.000	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía.

Lagos de Tunjuelo es una propuesta de desarrollo en 415,23 hectáreas que transformará el sur de Bogotá y conectará el sur oriente con el sur occidente para convertirse en una nueva centralidad, donde se espera se desarrolle una cifra aproximada a las 60.000 viviendas, de las cuales el 30% serán Viviendas de Interés Prioritario (VIP), el 55% Viviendas de Interés Social (VIS) y un 15% se destinará hogares de estrato tres. El proyecto contempla la construcción de un gran parque metropolitano de 130 hectáreas que actuará como el eje del proyecto y dispondrá de áreas de uso cultural, deportivo, recreativo y de servicios. Partiendo de la recuperación del eje ambiental del río Tunjuelo y de la zona de extracción minera, el proyecto albergará una población de 200.000 habitantes, influenciando a más de un millón de habitantes. Se dispondrán 26 hectáreas para el desarrollo de equipamientos de educación primaria y secundaria y superior; un hospital y centros de salud; centros de atención a la primera infancia; centros deportivos, recreativos y culturales; equipamientos de seguridad y centros de atención para trámites y servicios de entidades públicas. El proyecto plantea también 11 hectáreas para el desarrollo de zonas de emprendimiento y desarrollo económico, basada en la dinámica microempresarial que presenta el sector. Se destinarán 11 hectáreas para el desarrollo de zonas verdes con alamedas peatonales, 38 Km para el sistema de ciclorrutas y 5,2 Km de nuevas vías arteriales, y más de 11 Km de vías locales e intermedias que mejorarán la movilidad en esta zona de la ciudad. Esto lo lleva a un índice de espacio público total por habitante de 10 metros cuadrados.

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos	Fuentes de Financiación
-----------	----------------------	--	--	--------------	--------	-------------------------

	Corto	Mediano	Largo		Millones de pesos 2018	
Ciudad Usme	X	X	X	Secretaría Distrital de Hábitat	286.224	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Pagos y compensaciones de cargas urbanísticas por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía Presupuesto Distrital.
Ciudad Usme es un proyecto de desarrollo urbano que involucra los suelos de expansión localizados en Usme y se propone a partir del replanteamiento de la operación urbanística nuevo Usme, adoptada por la Administración Distrital mediante el Decreto 252 de 2.007. El proyecto se presenta como una estrategia integral de intervención que define los lineamientos urbanísticos, ambientales y de gestión de suelo necesarios para la consolidación del borde sur de la ciudad. De acuerdo con esto, el proyecto urbano Borde Sur reconoce el papel de la ruralidad, como elemento activo de contención y salvaguarda de los valores, culturales y ambientales que conforman el territorio, implementando un desarrollo urbano más equilibrado y armónico, que pueda responder de manera racional a la demanda de vivienda, infraestructura, equipamientos urbanos y protección ambiental que requiere la zona. En este sentido, a partir de la reformulación de la Operación Nuevo Usme, se plantea la revisión del Plan de Ordenamiento Zonal, la redefinición del perímetro urbano en el sector de Usme, la revisión y ajuste de las delimitaciones de los planes parciales y la reprogramación de las inversiones sectoriales para el desarrollo de las infraestructuras y los soportes urbanos requeridos por el proyecto urbano. Se estima un área bruta de intervención de 609,08 ha, con un potencial de 36.000 unidades de vivienda a construir.						
Total general					11.104.224	

* El equipamiento de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado de Lagos de Torca, Conejera, Arrayanes, Encenillos y Ciudad Río, estarán condicionados a la obtención de instrumentos de financiación asociados a las actuaciones urbanísticas.

** Las estimaciones del costeo incluyen, además de las cargas generales de todo el ámbito del proyecto, la construcción del proyecto piloto de 8,5 kilómetros de parque lineal.

Fuente: SDP, 2018

4. Proyectos Territoriales Estratégicos de Cualificación

Son aquellas Actuaciones Urbanas Integrales asociadas a los tratamientos de Conservación, Renovación Urbana y Mejoramiento Integral que intervienen áreas de oportunidad de la ciudad o sectores deficitarios que requieren ser completados o cualificados. Estas actuaciones pueden combinar proyectos provenientes de las tipologías estructurantes y detonantes, así como de las actuaciones de cada una de las tres estructuras territoriales del plan.

Los costos estimados de los Proyectos Territoriales Estratégicos de Cualificación consideran en su aproximación la sumatoria de proyectos específicos de la estructura ambiental y de espacio público, funcional y de soporte y social y económica, estimaciones de costo paramétrico por metro cuadrado y kilómetro lineal para intervenciones en espacio público, ciclorrutas, urbanismo, vegetación y paisaje y pavimentos flexibles, en los ámbitos de actuación de cada proyecto. En el desarrollo del sistema de planeamiento, financiación y de gestión que requiere cada proyecto estos costos serán definidos en detalle.

Tabla 43 Proyectos Territoriales Estratégicos de Cualificación

PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Pieza Centro*	X	X	X	IDU IDPC IDRD ERU SDP UAESP Empresa Metro	2.024.016	Contribución por valorización Derechos adicionales de construcción y desarrollo y sus títulos representativos. Aprovechamiento económico del espacio público. Presupuesto Distrital.

Este proyecto apunta a la recuperación integral del paisaje y la puesta en valor de esta pieza de la ciudad como parte del modelo de ocupación del territorio, a partir de la recuperación y el fortalecimiento de los valores urbanísticos del área, tales como el trazado urbano, la compacidad, la mezcla de usos y diversidad de escalas, el potencial ambiental, las altas dinámicas funcionales, la presencia de la actividad residencial y la relación entre el paisaje natural y cultural.

PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Alameda Entreparques* *	X	X	X	Fidecomiso Principal para el desarrollo del Proyecto Patrimonios autónomos subordinados al Fideicomiso principal	88.547	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Participación en el efecto plusvalía. Presupuesto Distrital.

El Proyecto Alameda Entreparques es una intervención urbana integral de renovación urbana con un área de 185 hectáreas aprox. Su localización estratégica respecto a dos de las centralidades más importantes de la ciudad, la Calle 72- Calle 100 y Siete de Agosto, así como su colindancia con la malla vial arterial principal, al estar localizado sobre los ejes de movilidad de la Avenida Norte-Quito-Sur, Calle 80 y Avenida Suba, produce condiciones para un aprovechamiento más eficiente del suelo y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad. Alameda Entreparques se encuentra ubicado en la localidad de Barrios Unidos, en las Unidades de Planeamiento (UPZ) Nro. 21 Los Andes y Nro. 98 Los Alcázares.

Su eje articulador es un elemento de espacio público denominado "Alameda", concebido como un parque Zonal, se define en un espacio abierto lineal, de uso público para el disfrute colectivo y libre tránsito, continuo en su perfil y nivel, con el ancho de una manzana sobre los sectores siete de agosto y Alcaceres. A través de éste se definen las condiciones del espacio público conector, la generación de suelo para nuevos equipamientos, el desarrollo de nuevos usos, la generación de vivienda y usos complementarios. El Proyecto Integral de Renovación Urbana "Alameda Entreparques" busca desarrollar una pieza de ciudad en el largo plazo a través de una transformación ordenada que responda a los desafíos que presentan las ciudades hoy en día: sostenibilidad, densidad, compacidad, mixtura de usos, accesibilidad por medio de transporte público, ciclo infraestructura y redes peatonales seguras.

PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Renovación urbana en el área de influencia de las estaciones del Metro***	X			Empresa Metro	405.169	Fondo cuenta para el Metro de Bogotá. Presupuesto Distrital.

El proyecto consiste en la densificación y la generación de espacio público en las manzanas alrededor de las estaciones de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), que es una de las obras de infraestructura de movilidad más grandes del país y una oportunidad para fomentar la renovación urbana densa, compacta y con soportes urbanos. Así mismo, ésta operación presenta una oportunidad para proyectar una ciudad adyacente al metro que esté orientada al transporte público masivo, el peatón y la bicicleta, la construcción de espacio público suficiente y de calidad y la mezcla de usos.

PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Renovación urbana área de influencia Aeropuerto Eldorado****	X	X	X	Fidecomiso para el desarrollo del Proyecto	1.008.227	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Cobro por valorización. Participación en el efecto plusvalía. Presupuesto Distrital.

La Actuación Urbana Integral del área de influencia del Aeropuerto El Dorado es un proyecto que procura cualificar y dotar de soportes urbanos óptimos al conjunto geográfico agrupado en el área de influencia aeroportuaria de Fontibón y Engativá, buscando consolidar una aglomeración económica regional y un nodo de competitividad. La propuesta entiende el territorio como una pieza estratégica del modelo de ocupación, que integra y ordena las áreas periféricas del occidente de la ciudad, junto a la cuenca del Río Bogotá, para detonar desarrollo territorial sostenible.

El eje estructural del área de influencia del Aeropuerto El Dorado es la conectividad, entendida como el subsistema vial y logístico de carga y pasajeros, de transporte público y aeroportuario presentes en el ámbito. Esta característica, se magnifica en la AUI gracias a la cercanía e integración funcional con los centros de producción regionales, que se concreta a través de la calle 13 y se consolidará con la ejecución del proyecto Regiotram de Occidente. Del mismo modo, la accesibilidad de este sector de la ciudad lo ubica como un centro de empleo de los núcleos residenciales del sur, noroccidente Bogotá y Región Occidente, y extiende el eje de aglomeración económica de los cerros orientales- calle 26.

PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Renovación urbana Zona Industrial – Distrito de Innovación	X	X	X	Fidecomiso para el desarrollo del Proyecto	1.122.930	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Cobro por valorización. Participación en el efecto plusvalía.

						Presupuesto Distrital.
El Proyecto consiste en poner en marcha un conjunto de estrategias territoriales orientadas a consolidar un nodo de desarrollo de la ciencia, la tecnología, la innovación y la vivienda, a través del reordenamiento del Corredor Férreo de Occidente y las zonas industriales localizadas en el centro geográfico del área urbana de Bogotá. Su localización entre el Proyecto Estratégico del Aeropuerto Eldorado y el Centro Tradicional potencia la articulación de la ciudad con la subregión Sabana y en particular con la Sabana Occidente y el futuro Aeropuerto Eldorado II. Se busca el reordenamiento y la transformación de las áreas industriales tradicionales de la ciudad, aprovechando sus ventajas comparativas y generando un territorio propicio para la localización de nuevas actividades económicas que generen mayor valor agregado, como actividades comerciales, de servicios empresariales, de innovación y la tecnología y residenciales. Para tal fin se implementará una estrategia normativa acorde a las condiciones del área, acompañada de la implementación de programas y proyectos de inversión pública relacionados con infraestructura vial, de espacio público, de servicios públicos, en especial TIC y de oferta dotacional. El desarrollo de este Proyecto Estratégico creará las condiciones necesarias para transformar positivamente las dinámicas económicas y la competitividad del área a través de nuevas actividades.						
PROYECTO S	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Renovación urbana Corabastos ****	X	X	X	Fidecomiso para el desarrollo del Proyecto	405.786	Compensaciones de suelo por edificabilidad. Cobro por valorización. Aprovechamiento económico del espacio público. Participación en el efecto plusvalía. Presupuesto Distrital.
La intervención sobre Corabastos y su área de influencia apunta a fortalecer el papel de la Central de Abastos de la ciudad, como un equipamiento metropolitano que facilita buena parte de los procesos de abastecimiento de alimentos en el Distrito y la región, y que puede evolucionar hacia un nodo de actividades económicas y de servicios complementarios soportado en una adecuada infraestructura de movilidad y transporte como la línea de metro y Transmilenio. Esto, potenciando el rol económico de su área de influencia, a la par de mejorar las condiciones de habitabilidad y de oferta de bienes y servicios públicos en las áreas residenciales cercanas, así como la recuperación de los valores ambientales existentes.						
Total general					5.054.675	

* No incluye el costo estimado de las estaciones del metro.

** El costo estimado incluye las obras viales de carga general y local y el costo del primer tramo del parque lineal de la Alameda.

*** Incluye espacio público generado y renovado a lo largo de la primera línea de metro.

**** No incluye los costos estimados de los nodos de equipamientos No. 4 Torquigua/Jaboque y No. 8 Corabastos.

Fuente: SDP, 2018

5. Proyectos Estructurantes

Los Proyectos Estructurantes son actuaciones urbanas integrales asociadas a la construcción, mantenimiento y optimización de los corredores ecológicos y las infraestructuras de soporte necesarias para el desarrollo del modelo de ocupación. Por lo general se relacionan con un sector, política o estructura específica, pero al ser esenciales para el modelo requieren para su ejecución de la articulación sectorial y territorial. Son elementos continuos que garantizan continuidad espacial y líneas conectoras sobre el territorio.

Los costos estimados de los Proyectos Estructurantes consideran en su aproximación valores por kilómetro lineal o metro cuadrado con base en valores de referencia históricos de obras de la ciudad. Estas estimaciones no incluyen adquisición y saneamiento predial, intersecciones y puentes. En servicios públicos, las estimaciones presentadas no incluyen los proyectos de los sistemas de energía, gas natural, tecnologías de la información y las comunicaciones y saneamiento básico. En el desarrollo del sistema de planeamiento, financiación y de gestión que requiere cada proyecto estos costos serán definidos en detalle.

Tabla 44 Proyectos Estructurantes

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Circuito Ambiental*	X	X	X	EAAB IDRD SDA	4.878.279	Fondo de Compensaciones de Espacio Público. Presupuesto EAAB. Presupuesto Distrital.

El Circuito Ambiental de Bogotá se enmarca dentro de un nuevo modelo donde la ciudad restaura el equilibrio entre lo urbano y lo natural, promoviendo el balance entre el uso, disfrute y la protección de los espacios naturales sin alterar drásticamente la oferta de servicios ecosistémicos. El circuito conecta los cerros orientales con el río Bogotá a través de los corredores hídricos que atraviesan la ciudad de oriente a occidente. Está orientado principalmente a garantizar la conservación y preservación del recurso hídrico por medio de intervenciones dirigidas a la recuperación de los cuerpos de agua y el control de los factores que amenazan su área de protección, con el fin de incorporar elementos que integren a la naturaleza con la ciudad y generen un alto grado de apropiación en las personas para garantizar su sostenibilidad en el tiempo.

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Otros Parques Lineales Hídricos	X	X	X	IDRD EAAB	351.677	Fondo compensatorio de cesiones. Presupuesto EAAB. Presupuesto Distrital.

Las intervenciones a realizar en los parques de protección se definen en los proyectos específicos. Se contemplan diseños e intervenciones integrales que propendan por la protección y defensa de los cuerpos de agua y la conectividad ecológica al tiempo que generen espacios de permanencia y circulación para el encuentro de la ciudadanía.

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Senderos Ecológicos en los Cerros Orientales	X	X		EAAB IDT Parques Nacionales Naturales	26.986	Presupuesto EAAB Presupuesto Distrital
Buscan generar una red de senderos en los Cerros Orientales que permita a la ciudadanía recorrer y disfrutar las áreas ambientales. El proyecto comprende recuperar los senderos existentes, completar los tramos faltantes y conectarlos con el Sendero de Las Mariposas, generando condiciones adecuadas mediante mobiliario, pasos peatonales, miradores, coberturas vegetales, que mejoren la experiencia de los ciudadanos						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Infraestructura del Sistema de Transporte**	X	X	X	IDU	43.542.490	Fondo cuenta de cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad. Aprovechamiento económico del espacio público. Contribución por valorización. Presupuesto Distrital. APP.
El subsistema de transporte articula el territorio con los modos de transporte de pasajeros y de carga, en un marco de transporte intermodal. Este subsistema está orientado a favorecer la equidad, la productividad territorial y la sostenibilidad ambiental. La cobertura, calidad y eficiencia de este subsistema en la ciudad, tiene una influencia directa en los tiempos de viaje, la distribución espacial de las oportunidades y la localización de la población. Los proyectos del subsistema de transporte han sido pensados para mejorar la accesibilidad del territorio urbano y rural, disminuir los tiempos de viaje y habilitar suelo para vivienda, siempre por medio de intervenciones urbanas integrales asociadas al espacio público y a los usos complementarios potenciales de las áreas aledañas a las infraestructuras.						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Infraestructura del Sistema Vial***	X	X	X	IDU	9.262.641	Fondo cuenta de cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad. Contribución por valorización.

						Aprovechamiento económico del espacio público. Presupuesto Distrital. APP.
Los proyectos del subsistema vial cumplen una función clave como componente del espacio público, como habilitante de suelo para vivienda y como soporte básico del transporte masivo. Contempla la formulación de nuevas secciones viales, las cuales incluyen todas las determinaciones relacionadas con el diseño y calidad que debe tener dicho espacio, y la visión de redistribuir espacio vial entre todos los usuarios de la vía. También incluye la construcción de infraestructura para modos de transporte alternativos y mejores e instalaciones y servicios para los usuarios.						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Infraestructura de Servicios Públicos****	X			EAAB	2.894.668	Presupuesto EAAB
Consisten en el conjunto de redes jerarquizadas e interdependientes de infraestructuras y construcciones, que tienen como fin garantizar la prestación de los servicios públicos domiciliarios y tecnologías de la información y las comunicaciones para la población, utilizando mecanismos convencionales o alternativos que sean sustentables técnica, económica y ambientalmente. Además, soporta las decisiones de ordenamiento del territorio y su regulación contribuirá al cumplimiento del modelo de ordenamiento del Distrito Capital. Lo conforman los proyectos para el abastecimiento de agua potable, alcantarillado sanitario y pluvial, el sistema de residuos sólidos y el sistema energético.						
Total general					60.956.741	

*Incluye intervenciones integrales en la cuenca urbana de los ríos Fucha y Tunjuelo.

** Contempla nuevas troncales de Transmilenio, Primera y segunda línea de Metro y Cables.

*** Incluye Bici corredor Quinto Centenario.

**** Inversiones en el marco temporal del POIR de EAAB.

Fuente: SDP, 2018

6. Proyectos Detonantes

Esta tipología de proyectos genera impactos en áreas deficitarias y procesos complementarios de desarrollo urbanístico en los entornos donde se ubican. Responden a la demanda de equipamientos sociales y de espacio público; también se aplican a las áreas estratégicas de oportunidad económica definidas en el marco del programa Ámbitos Estratégicos de Escala Zonal.

Los costos estimados de los Proyectos Detonantes consideran en su aproximación valores de referencia históricos de obras de la ciudad correspondientes a valores unitarios por metro cuadrado o hectárea multiplicados por el tamaño de las intervenciones para cada parque o nodo de equipamiento.

En el caso de los parques, el costo estimado se obtiene a partir del plan director y los estudios y diseños, que incluyen: diseño paisajístico y cobertura vegetal; circulaciones peatonales; espacios de permanencia; instalaciones recreativas y deportivas; mobiliario y dotación; servicios complementarios; pista de atletismo; complejo de canchas sintéticas y canchas múltiples.

En el caso de los nodos de equipamientos, el valor estimado resulta de aplicar costos paramétricos de obras de infraestructura ya construidas que cumplen con características similares en función del tamaño, nivel de especialización de la infraestructura y alcance de la intervención. Se plantea un conjunto de intervenciones prioritarias y complementarias, así como un estimado porcentual de intervención de espacio público, para determinar un costo aproximado. Adicionalmente, se asigna un porcentaje de 7% de estudios y diseños, 15% de costos indirectos, 10% de interventoría de obra y se estiman imprevistos del 6%.

Tabla 45 Proyecto Detonantes

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Parques Metropolitanos y Zonales	X	X	X	IDRD EAAB	1.101.969	Fondo compensatorio de cesiones. Presupuesto EAAB. Presupuesto Distrital.
Las intervenciones puntuales a realizar en los parques se definirán en el marco del proyecto específico, respondiendo a las necesidades del sector. En general, para los parques metropolitanos se contempla: diseño paisajístico y cobertura vegetal, circulaciones peatonales, ciclorrutas, instalaciones recreativas y deportivas, espacios de permanencia, mobiliario y dotación, ciclo parqueaderos, y servicios complementarios. Para los zonales se contempla lo mismo excepto por las ciclorrutas y los ciclo parqueaderos.						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Parques de Protección	X	X	X	IDIGER IDRD EAAB	473.480	Presupuesto EAAB Presupuesto Distrital
Las intervenciones a realizar en los parques de protección se precisan en los proyectos específicos que elaboren las entidades responsables. Se orientan a habilitar espacios de permanencia y circulación compatibles con la función principal del área, sea la mitigación del riesgo o la prestación de servicios públicos domiciliarios.						
PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Parques Rurales	X	X	X	EAAB IDT Parques Nacionales Naturales	17.063	Presupuesto EAAB Presupuesto Distrital
Se busca ordenar las actividades que se desarrollan en el suelo rural de Bogotá relacionadas al turismo de naturaleza, para hacerlas compatibles con los objetivos de conservación de las áreas.						

Lo anterior, mediante la adecuación de infraestructuras adecuadas y afines a la capacidad de carga del espacio.

PROYECTOS	Tiempos de ejecución			Responsables	Costos Millones de pesos 2018	Fuentes de Financiación
	Corto	Mediano	Largo			
Nodos de Equipamientos Urbanos y Metropolitanos	X	X	X	Sectores: Salud Educación Cultura, Recreación y Deporte Seguridad, Convivencia y Justicia Gobierno Integración Social Secretaría General	2.742.890	Presupuesto Distrital. Fondo compensatorio de cesiones. Asociaciones Público Privadas.
Los nodos se entienden como proyectos urbanos integrales, articulados por el sistema de espacio público y movilidad. El proyecto contempla la implantación de equipamientos de escala urbana y metropolitana, que permitan aumentar la cobertura de servicios dirigidos a toda la población y el acceso de todos los ciudadanos a este tipo de servicios, localizados en 21 nodos.						
Total general					4.335.402	

Fuente: SDP, 2018

Libro 3. Contenidos para la gestión

Título 2. Estrategia para la Gestión del POT

DT.20

Documento 20.

Sistema de seguimiento, evaluación y monitoreo

Sistema de Seguimiento, Evaluación y Monitoreo

1. Antecedentes

El artículo 112 de la Ley 388 de 1997 planteó la necesidad de crear un Sistema de evaluación y seguimiento del ordenamiento territorial, el cual se denominó “Expediente Urbano”. El expediente se define como el instrumento para realizar el seguimiento a los objetivos contemplados en los Planes de ordenamiento territorial. Este es considerado como el principal instrumento del sistema de seguimiento del ordenamiento, así como una herramienta complementaria a las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Según el MAVDT (2004), el Expediente Municipal (urbano) es técnicamente un sistema de información que acopia la información del ordenamiento del territorio a partir de documentos, planos e información georreferenciada. Teniendo en cuenta que, como instrumento de monitoreo, seguimiento y evaluación de los fenómenos territoriales, el expediente es el instrumento para la toma de decisiones, el sistema de información que lo constituye debe guardar características de pertinencia, oportunidad y calidad de la información. Además del tamaño, dimensiones y productos relacionados, el sistema de información del expediente debe contar con un equipo técnico que administre y produzca información con valor agregado utilizando herramientas tecnológicas y disponiendo los resultados para la sociedad en general.

El expediente dará cuenta del avance del POT en todos sus componentes. Inicia desde la visión de calidad de vida, mide los avances y resultados de sus objetivos, políticas y estrategias. También debe medir los avances en los componentes generales, urbanos y rurales de la revisión. Cada uno de estos elementos se alimenta de los acciones y proyectos que componen el plan. Para esto, el expediente cuenta con una estructura lógica que permita al usuario la consulta de información que señala los cambios en el tiempo y territorio de cada componente. Al construirse indicadores al nivel de proyectos y asociarlos con el plan, se da cuenta de las acciones públicas y privadas que generan cambios en el territorio. Adicionalmente, debe garantizar la recolección de información no territorial complementaria que esté asociada con los proyectos y permita evaluar resultados e impactos.

2. Diagnóstico

El diagnóstico del esquema de seguimiento y evaluación del decreto 190 de 2004 da cuenta de que la herramienta para verificar el cumplimiento de objetivos y metas del POT vigente carece de algunos mecanismos para su finalidad. En primer lugar, se encontraron problemas de

desarticulación entre estrategias y programación para lograrlas, en especial para el caso de la estructura socioeconómica y espacial. En segundo lugar, se evidencia la desarticulación entre los avances esperados con el POT y el horizonte de ejecución de los proyectos incluidos. Esto no permite ver el horizonte de cumplimiento de los objetivos del Plan, relegando su avance a las apuestas sectoriales, que en los tiempos del Plan (aproximadamente 12 años) fueron al corto plazo.

Pese a que la administración distrital puso a disposición una cantidad importante de información para analizar los cambios físicos y urbanos de Bogotá, no se contó con un instrumento adecuado de seguimiento y control de las decisiones territoriales. Esto es, el expediente publicado no podía dar cuenta de los efectos de las decisiones, programas y proyectos relacionados con el POT y solo monitoreaba variables relacionadas con el desarrollo de la ciudad en varias dimensiones. En pocas palabras, el esquema de seguimiento y evaluación sigue a Bogotá y no al POT y no evalúa las transformaciones territoriales derivadas de este.

3. Justificación

El sistema de seguimiento y evaluación del expediente urbano propende por la generación de información que pueda ser analizada espacialmente, de tal modo que le permita observar al planeador y a la ciudadanía los cambios físicos derivados de la implementación de políticas y de los efectos de estas. La información debe dar cuenta de la evolución de la ciudad en los temas relacionados con el alcance del POT para los distintos periodos de evaluación, según el ámbito de interés de los usuarios. Bajo un enfoque multidimensional se puede verificar el cumplimiento de los objetivos y llegar a los distintos tipos de usuarios. Si se resume la información en una batería de indicadores con información relacionada (Documentación, planos, estudios, etc) se pueden seguir temas de interés para el planeador. Adicionalmente, con una estructura de agregación de indicadores se puede analizar el avance estructural del Plan de Ordenamiento en términos de dimensiones, estructuras, políticas, objetivos, hasta la visión de calidad de vida.

La información complementaria, asociada principalmente a indicadores debe seguir el mismo carácter técnico que la que se asocia directamente a los hechos del POT. En este caso, se utiliza la información complementaria para explicar la evolución de determinantes o el cambio en factores indirectos que ejercen un efecto parcial en los indicadores principales. De igual manera, se considera información complementaria a todos los estudios que permitan comprender o profundizar el conocimiento de un aspecto específico relacionado con el ordenamiento del territorio de la capital.

3.1. Incorporación de datos e indicadores sectoriales

La información se organiza en el sistema a partir de la definición de operaciones estadísticas entendidas como “conjunto de procesos y actividades que partiendo de la recolección sistemática de datos conduce a la producción de resultados agregados” (DANE, 2013:15). Las operaciones estadísticas son parte fundamental del proceso estadístico donde se establecen las necesidades de información y se definen los lineamientos para satisfacerlas. El proceso de generación de una operación estadística va desde la definición de requerimientos, pasando por el diseño, la producción, análisis y difusión de la información estadística. El resultado que se espera una vez se han concretado los objetivos POT y su vinculación al seguimiento y evaluación es una

estructura temática de la línea base con temas y subtemas bien definidos. Aquí se incluirá no solo la información que produce la SDP para el seguimiento, sino también la información relevante que provenga de los sectores u otras fuentes externas que sean de utilidad y pertinencia, bien porque se cuente con ellos por la vía de herramientas administrativas con las que cuenta la entidad o porque el seguimiento de elementos específicos del POT sean del resorte misional del sector.

El análisis de la información del expediente se presenta según el propósito de su utilización. Para ello se consideran el monitoreo de indicadores directamente relacionado a la ejecución de programas y proyectos del POT, el seguimiento de los indicadores y la evaluación de los efectos normativos en los objetivos del Plan. Luego de establecer el tipo de análisis a efectuar, se requiere tener en cuenta la tipología de indicadores, la periodicidad de medida y la dimensión o dimensiones a las que refieren. Finalmente, se puede realizar cada proceso en función de las metas propuestas, el avance estratégico, la evaluación de las estructuras y la ejecución presupuestal tanto en el tiempo como en el espacio. Finalmente, dependiendo de la construcción de las agendas de evaluación en el mediano y largo plazo se realizan estudios específicos para evaluar el impacto de medidas asociadas al POT en la población objeto de intervención.

Teniendo en cuenta la funcionalidad de un sistema de información, el expediente urbano contendrá productos como bases de datos que contienen la línea base y el seguimiento de esta, visores para distintos tipos de usuarios en un ambiente tecnológico para su consumo, tablero de control para los indicadores líderes definidos por la SDP. En adición se tendrán a disposición las capas geográficas de información, la documentación jurídica y el archivo digital de documentación relacionada con los estudios periódicos, específicos, etc.

Con excepción a requerimientos normativos o que se indique expresamente lo contrario, el expediente distrital se actualizará al menos una vez al año con la información disponible. De igual manera, se deben realizar procesos de actualización de necesidades de información, ajustes documentales y requerimientos tecnológicos según los protocolos establecidos por la SDP.

3.2. Sistema de información para el seguimiento, monitoreo y evaluación

El expediente municipal se constituye en un sistema de información dado que es un conjunto de herramientas que permiten administrar, trabajar y disponer volúmenes importantes de información de manera ágil y oportuna. Para el caso de las entidades públicas, los sistemas de información resultan útiles para soportar procesos misionales y de apoyo, recopilar todos los registros administrativos e información secundaria disponible, tener una única fuente de información y soportar la toma de decisiones (MINTIC).

3.2.1. Componentes técnicos del sistema

El sistema requiere de una herramienta tecnológica que asegure la oportunidad en el acceso a la información. Específicamente, se necesita de una aplicación de software o similar que haga accesible la información a los usuarios en cualquier momento y lugar, en un lenguaje sencillo y con la posibilidad de observar directamente sobre el territorio lo que está ocurriendo. La herramienta está en la capacidad de almacenar datos, realizar protocolos de aseguramiento de calidad de la información y reportar de manera dinámica la información a los usuarios. De igual

manera, brinda todas las características de seguridad en la consulta y transmisión de datos, administrar los tipos de usuarios y el acceso a la información de acuerdo con la normatividad vigente. Por esta razón requiere del desarrollo de aspectos como la arquitectura del sistema, proceso de desarrollo y mantenimiento, implementación y soporte técnico, entre otros (MINTIC).

3.2.2. Instrumentos tecnológicos que permiten la funcionalidad del sistema

La herramienta tecnológica debe contar con los componentes básicos de un sistema de información como son, módulo de metadatos, módulo de aseguramiento de calidad de los datos, bodega de datos y módulo de reportería. Adicionalmente, contará con una herramienta tipo visor geográfico o similar, para poder observar la evaluación en el territorio en consunto con un visor estadístico

3.2.3. Implementación del sistema de seguimiento al POT

El expediente urbano recogerá la información necesaria para hacer seguimiento y evaluación a los objetivos, estrategias y proyectos del POT. Los indicadores permitirán analizar el alcance, costo-beneficio, forma de ejecución, impacto, y los niveles de ejecución del plan. Se deben surtir etapas como definición de alcance, gestión de calidad de la información, metodología de desarrollo del software, identificación de requerimientos, diseño y arquitectura, codificación, pruebas y puesta en producción. Adicionalmente, se debe contar con procedimientos para el mantenimiento y planes de capacitación y sensibilización (MINTIC, 2015)

3.2.4. Impacto del sistema

El sistema producirá información con valor agregado en distintas formas que resulten útiles para los usuarios. Permitirá consultar, procesar, descargar y transmitir información a las entidades públicas y a la ciudadanía en general. El ambiente de reportes estará definido por el perfil de usuario, la disponibilidad geográfica de la información y la capacidad de información.

3.2.5. Difusión de los productos del sistema

El sistema contará con un ambiente web para la difusión de la información, el cual estará a disposición de la sociedad en general en el portal de la SDP. De igual manera, La cartografía, documentación relacionada y estudios específicos estarán disponibles de manera digital en el portal web de la entidad y en el archivo físico según las disposiciones establecidas para el almacenamiento de este tipo de documentos.

3.3. Rendición de cuentas

3.3.1. Rendición de cuentas del Plan de Ordenamiento Territorial – POT de Bogotá

La rendición de cuentas en el caso del POT es la asociación de los planes de acción establecidos en el POT con las políticas, programas, estrategias y proyectos definidos en el plan de desarrollo. En este sentido, el expediente se convierte en el instrumento que los conecta a ambos. Por esta razón en la construcción de los planes de desarrollo se debe tener en cuenta la estructura del

expediente para que los avances registrados en términos de ejecución de metas de cada administración se puedan asociar con los objetivos y metas de mediano y largo plazo establecidos en el POT. Así, en las rendiciones de cuenta anuales que hace la administración ante el Concejo de Bogotá, se pueden mostrar los avances tanto en el plan de desarrollo como en el POT.

3.3.2. Implicaciones jurídicas de la rendición de cuentas en el caso del POT de Bogotá

Según el Acuerdo 131 de 2004, la rendición de cuentas de la Alcaldía Mayor de Bogotá se debe realizar en el mes de marzo de cada año y en esta se presenta un balance de resultados de los objetivos, políticas, programas y estrategias adelantadas en el marco del Plan de Desarrollo Distrital. Al mismo tiempo, la Ley 388 de 1997 establece en su artículo 21 que los programas y proyectos de los planes de desarrollo tendrán en cuenta las definiciones de largo y mediano plazo de ocupación del territorio establecidas en el POT. Por esto, en las respectivas rendiciones de cuentas, se deberá presentar el estado de avance de aquellos proyectos que hacen parte del programa de ejecución del POT, los cuales definen con carácter obligatorio, las actuaciones sobre el territorio previstas en el plan de ordenamiento.

3.3.3. Aspectos que implica la rendición de cuentas en el caso del POT de Bogotá

Los aspectos más importantes para tener en cuenta en términos de la rendición de cuentas en el caso de POT, son aquellos que permiten asociar el plan de ejecución del POT con las estrategias y proyectos de plan de desarrollo. En este sentido quienes diseñan los planes de desarrollo deben ajustar sus instrumentos de seguimiento al expediente distrital para que los ejercicios de gestión y ejecución de cada entidad y sector se transmitan en avances para el POT.

3.3.4. Momentos relevantes que deben tenerse en cuenta para la rendición de cuentas en el caso del POT de Bogotá

Debido a que el proceso de rendición de cuentas debe asociar tanto el plan de desarrollo como el de ordenamiento, se establecen varios momentos importantes. El primero se surte a través del diseño del expediente distrital y en este se relacionan los ejercicios de seguimiento que se hace al plan de desarrollo con los programas de ejecución de POT. En segundo lugar, la definición de proyectos debe tener en cuenta la anualidad de la inversión en la alcaldía y en los ejercicios de rendición de cuenta se deben mostrar avances, incluso si algunos de los proyectos son de largo plazo. Para esto los ejercicios de reporte de información para ambos instrumentos deben estar estrechamente relacionados pues los indicadores deben permitir alimentar metas en ambos lados. Esto lleva al tercer momento, el cual es el ejercicio de rendición de cuentas de la Administración Distrital al Concejo de Bogotá. En este el expediente será una herramienta que permitirá mostrar de forma anual, acumulada y por sector los resultados de los proyectos que alimentan tanto el plan de cada administración como los proyectos de largo plazo de la ciudad.

3.4. Seguimiento y evaluación

El ejercicio de planeación contenido en el Plan de Ordenamiento requiere del establecimiento de hitos de seguimiento y parámetros de medición que permitan la correcta asociación entre los

lineamientos contenidos en el Plan y los resultados obtenidos en el territorio. Para ello es de vital importancia la definición de una línea base de indicadores que permita medir el avance y a su vez dar luces sobre los resultados en el corto, mediano y largo plazo.

En el marco de la agenda de desarrollo sostenible del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2016), se plantea como uno de los objetivos “hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” que permitan generar un crecimiento sostenido haciendo un uso eficiente de los recursos y reduciendo impactos ambientales.

Las estrategias dirigidas a alcanzar objetivos de sostenibilidad requieren metodologías para el desarrollo de línea de base, medición y comparación en un horizonte temporal definido. Los indicadores son una medida para evaluar el progreso hacia el desarrollo sostenible. De esta forma, organizaciones internacionales, organismos gubernamentales e instituciones académicas han propuesto múltiples aproximaciones asociadas al uso de indicadores para monitorear y evaluar el desempeño urbano, identificar tendencias y problemas y formular políticas y estrategias (Bourdic, Salat, & Nowacki, 2012; CAF, 2016; IADB, 2013; OECD, 2006) orientadas al desarrollo de ciudades sostenibles.

La construcción de una línea base de indicadores parte de la necesidad de establecer un punto fijo en la medición, para con este establecer los cambios que pueden asociarse a las acciones que se relacionan con los contenidos del POT. Sin embargo, es necesario que, sumado a las consideraciones técnicas de las medidas que se incluyen en la línea base, también se pueda asociar un marco conceptual a esta, con el fin de dar bases de soporte del modelo de ciudad y del componente estratégico del ordenamiento de la ciudad.

A continuación, se presenta la línea de base estratégica, la cual se sustenta con la visión del Plan de ordenamiento y se soporta metodológicamente con literatura que permite establecer los indicadores más apropiados y / o las agrupaciones de indicadores que apuntan a medir el avance desde múltiples dimensiones. Esto último teniendo en cuenta que el análisis territorial de las acciones de los actores que lo habitan se realiza sobre un espacio complejo.

3.4.1. Enfoque Conceptual de la línea base de indicadores

La planeación del territorio tiene como fin último el bienestar de la sociedad acorde con criterios de sostenibilidad y el desarrollo de las capacidades humanas en armonía entre el sistema económico, el medio ambiente, las relaciones sociales y el marco estatal. En resumen, el ordenamiento territorial permite el desarrollo de las comunidades de manera sostenible y articulada a los objetivos tanto individuales como colectivos de bienestar.

La sostenibilidad vista como la capacidad de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades de las generaciones futuras, es la premisa fundamental para buscar un territorio ordenado teniendo en cuenta tres aspectos igualmente relevantes: equidad social, viabilidad económica y funcionalidad ambiental (Yang, 2013).

En el contexto urbano, la sostenibilidad hace referencia a la mejora de la calidad de vida de la población considerando la capacidad limitada de los recursos naturales disponibles. Puede definirse, como la capacidad de las ciudades para reducir el efecto ambiental de las actividades urbanas mientras se mejora la equidad social y la habitabilidad en las áreas urbanas (Pradhan,

2017). Para alcanzar los objetivos de sostenibilidad urbana, es necesario proteger y mantener la biodiversidad, los paisajes naturales y los hábitats.

El Plan de ordenamiento resume el mayor estado de bienestar alcanzable en el territorio a partir del concepto de calidad de vida, a partir del cual se entiende que el territorio y las actuaciones públicas sobre este son parte integral del desarrollo humano. Por este motivo, la calidad de vida y su vínculo con aspectos del bienestar y la felicidad se establece como el objetivo central del seguimiento y evaluación del POT. Los enfoques de medición de la calidad de vida dan cuenta de las múltiples dimensiones a tener en cuenta para observar el avance en esta materia. En primer lugar, se tienen todos los aspectos asociados con las condiciones de vida de la persona y su hogar, dentro de las que se encuentran el acceso a la vivienda y servicios públicos domiciliarios, acceso a salud, educación y servicios sociales y la seguridad tanto en el entorno como jurídica.

En segundo lugar, se plantean las condiciones para el desarrollo de capacidades para la generación de ingresos y acumulación de riqueza, dentro de las que se encuentra el acceso a un empleo formal, a la tecnología, la posibilidad de hacer negocios, el acceso a infraestructuras de transporte y comunicaciones, etc. Finalmente, se tienen en cuenta aspectos que permiten verificar la capacidad de generar desarrollo ambientalmente sostenible no solo en términos del uso de recursos naturales y la descarga de materiales contaminantes sino también sobre el aprovechamiento del medio ambiente para el beneficio social en términos de recreación y esparcimiento, preservación, etc.

En conjunto con el desarrollo físico de la ciudad, se requieren actuaciones en otros ámbitos para alcanzar la sostenibilidad futura del territorio. En este sentido, el POT incluye una base más ecológica, con un mejor sentido de habitabilidad haciendo uso de los activos ambientales de la ciudad y con el precepto de la conservación y la gestión de riesgos. En este sentido, La planeación de la ocupación y ordenamiento para de la ciudad pasa de una visión orientada al desarrollo constructiva a una visión ecoeficiente para comprender la función urbana del entorno natural y construido.

Si adicional a lo construido se piensa en los residuos de la actividad y en la posibilidad de la ciudad para aprovechar estos residuos y actividades conexas, se puede avanzar en un sistema urbano abierto que tiene en cuenta la capacidad de la ciudad como organismo vivo y de allí su capacidad para generar, transformar y reusar energía. En otras palabras, se puede integrar el metabolismo urbano y sobre este proporcionar una visión general sistemática para analizar todas las actividades de una ciudad y la capacidad de esta para sostenerlas en el territorio y en el tiempo (Tang, 2013).

Desde el punto de vista del territorio se añade una dimensión adicional al seguimiento de la calidad de vida, teniendo en cuenta dos principios fundamentales: primero: las oportunidades no se distribuyen de manera homogénea en el territorio; segundo: los recursos (naturales, económicos y humanos) no se distribuyen de manera homogénea en el territorio. Por esta razón, la interacción social, económica y ambiental en un lugar específico genera resultados diferentes, originando concentraciones o patrones de intercambio que en algunas ocasiones no son deseadas por cuanto devienen en pérdidas de bienestar para poblaciones segregadas o excluidas del mayor volumen de oportunidades para el desarrollo.

Teniendo en cuenta lo anterior, el territorio se vislumbra como el eje articulador de las actividades humanas partir del cual se debe orientar el desarrollo para que brinde las

oportunidades a la población y se genere sobre este el soporte a las actividades, aminorando la carga ambiental de estas.

En el sistema de seguimiento se entiende la calidad de vida como el marco objeto de la evaluación del plan a corto (primer periodo alcalde), mediano (segundo periodo de alcalde) y largo plazo (adopción del nuevo POT) y para ello define una estructura de indicadores que midan el impacto tanto de las actuaciones, como de la norma en los siguientes aspectos:

Tabla 46 Indicadores para medir el impacto de las actuaciones y la norma

Aspecto	Orientación - indicador	Elementos de medición
Condiciones de vida	Pobreza multidimensional ²⁰	Acceso a empleos Acceso a salud y educación Acceso a servicios y condiciones de la vivienda
Bienestar	Prosperidad ²¹	Calidad de vida Infraestructura Productividad Sostenibilidad ambiental Equidad e inclusión Social
Ambiental	Emisiones de Gases de efecto invernadero Densidad poblacional	

Fuente: SDP, 2018.

La búsqueda del objetivo central del POT se materializa a través de tres líneas estratégicas bien definidas, las cuales buscan alcanzar objetivos estratégicos que den cuenta del avance en cada una de las dimensiones de actuación definidas. En este caso se debe tener en cuenta que tanto las acciones mediadas por el POT o los planes de desarrollo de la ciudad, como las iniciativas privadas, los cambios tecnológicos, la institucionalidad nacional y local, entre otros, también contribuyen con el objetivo central del POT y por ende se relacionan con sus objetivos estratégicos. Esto permite establecer indicadores de ciudad, pensando en el avance continuo de las condiciones del territorio y sus habitantes desde las fuentes mencionadas.

La estrategia de seguimiento para este caso, se enfoca el desarrollo de cada objetivo estratégico, orientado por cada una de las políticas consignadas en el plan, a saber: Ecoeficiencia; Equidad; Competitividad; gobernabilidad. A cada uno de los objetivos y estrategias que lo desarrollan se asignaron indicadores de resultado que miden de manera directa o aproximada, el resultado de las actuaciones en la ciudad. Para la selección y relacionamiento de indicadores se tuvo en cuenta tres aspectos conceptuales, los cuales se describen a continuación:

1. Enfoque de sostenibilidad: se aseguró que los indicadores de la línea base expresaran en al menos una dimensión el componente de sostenibilidad que se describe arriba y que es un lineamiento transversal del componente estratégico del Plan. Aquí se incluyen términos como ecoeficiencia, resiliencia, capacidad de carga del suelo, huella ecológica, entre otras.
2. Enfoque de desarrollo humano: se incluyen indicadores o planteamientos ampliamente utilizados para evaluar las acciones que mejoran o aumentan la posibilidad de generar

²⁰ Se extrae de la definición de la medición de pobreza que realiza el DANE.

²¹ Fuente: ONU – Hábitat 2014.

capacidades para las personas. Se incluyen elementos asociados con la prosperidad, la calidad de vida, las privaciones a los hogares, etc.

Enfoque de democracia urbana: Se incluyen indicadores que reflejen aspectos institucionales o que redunden en una mejora en la forma en la que se alcanza este aspecto transversal orientado al territorio y las actuaciones que expresan la igualdad de la población en este. Contienen aspectos de bienes y servicios públicos, gobernabilidad, participación comunitaria, etc.

3.4.2. Indicadores estratégicos

Debido a la estructura de seguimiento definida para la ciudad, se establecen indicadores con un nivel de relevancia y pertinencia, en función del plazo en el cual se puedan observar resultados sobre el modelo de ciudad. En el caso de los indicadores estratégicos, se esperan resultados de mediano y largo plazo, estos se relacionan a los objetivos estratégicos que se incluyen en cada política, a los cuales se van a asociar metas intermedias o resultados generales.

En la siguiente tabla se incluyen por cada una de las políticas los indicadores estratégicos seleccionados.

Tabla 47 Indicadores estratégicos de las políticas

Política	Indicador
Ecoeficiencia	Porcentaje de viajes en modos de transporte bajos en carbono (Transporte Público Masivo, Bicicleta, Peatonal), con motivación ir a trabajar o estudiar (día hábil típico con destino a Bogotá).
Equidad	Metros cuadrados de espacio público efectivo (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas) por habitante.
Competitividad	Tiempo promedio de viaje con motivación ir a trabajar o estudiar (día hábil típico con destino a Bogotá).
Gobernabilidad	Ratio de población y área urbana entre las localidades urbanas.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

3.4.3. Indicadores estratégicos complementarios

Teniendo en cuenta que cada uno de los objetivos estratégicos es desarrollado por un conjunto de estrategias, se incluyen en el sistema de seguimiento indicadores que se relacionan con mayor proximidad a la observación de los resultados previstos para cada estrategia. De esta manera, se puede monitorear el avance de los elementos del plan que fueron priorizados y definidos de manera estratégica para cada una de las políticas. De igual modo, para el seguimiento integral, se puede tener un esquema de articulación entre los indicadores estratégicos y los complementarios, con el fin de analizar la contribución de cada una de las estrategias en el avance de los objetivos estratégicos y de estos el logro de las políticas.

- **Política de ecoeficiencia**

Objetivo específico 1 – Conservar y proteger el recurso hídrico: implementación de acciones que permitan garantizar un balance entre la conservación de las fuentes, el

abastecimiento del recurso y reducir la carga contaminante que se dispone en los cuerpos de agua.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

**Tabla 48 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de
Ecoeficiencia**

Estrategia	Indicadores
Incorporar en los instrumentos que complementen el POT los lineamientos estratégicos para la protección del recurso hídrico en línea con la política de la gestión integral del recurso hídrico y el Plan Manejo y Ordenamiento de la Cuenca del Río Bogotá, en los casos que aplique.	Porcentaje de longitud cauce de los ríos Torca, Salitre, Fucha y Tunjuelo que cuenta con un Índice de Calidad del Agua (WQI) excelente o bueno.
Reducir la vulnerabilidad al desabastecimiento de agua mediante la protección de las áreas de importancia estratégica para la conservación de recursos hídricos que surten de agua a los acueductos.	Porcentaje de áreas de importancia estratégica para el abastecimiento de agua potable dentro del Distrito Capital declaradas como suelo de protección.
Propender por acciones para el Sistema de Alcantarillado Sanitario y Pluvial que permitan que la carga contaminante no limite el uso del agua.	Porcentaje de longitud de redes de alcantarillado con separación sanitaria y pluvial.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 2 – Rehabilitar, conservar y proteger los ecosistemas naturales con base su estado de fragilidad y estabilidad, y según el grado de naturalidad que se requiera para cada caso.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

**Tabla 49 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de
Ecoeficiencia**

Estrategia	Indicadores
Establecer, georreferenciar y divulgar los límites de los ecosistemas nativos más frágiles.	Porcentaje de ecosistemas nativos frágiles identificados
Elaborar un inventario de los elementos de la Estructura Ecológica Principal según estado de conservación y grado de naturalidad, con el fin de determinar órdenes de prioridad para su intervención	Porcentaje de elementos del inventario de la EEP que cuentan con información actualizada

Diseñar y ejecutar programas de rehabilitación, conservación y protección de los ecosistemas que requieran intervenciones prioritarias, en coordinación con las autoridades ambientales e involucrando a las comunidades vecinas.	Número de procesos de rehabilitación que involucren comunidades vecinas.
---	--

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 3 – Fortalecer la relación entre los ecosistemas naturales y las actividades humanas, integrando el espacio público a la Estructura Ecológica Principal para conformar un solo sistema de espacios abiertos, naturales y artificiales con funciones ambientales, que permita el incremento de la conectividad entre especies y la oferta de los servicios ecosistémicos que sostienen la calidad ambiental de los hábitats urbano y rural.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 50 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Ecoeficiencia

Estrategia	Indicadores
Generar y priorizar recursos para la recuperación y rehabilitación de las áreas de la Estructura Ecológica Principal que requieren de intervención de acuerdo con su degradación.	Hectáreas en proceso de rehabilitación / Total de Hectáreas programadas.
Aumentar la conectividad y accesibilidad de las áreas de la Estructura Ambiental y de Espacio Público y el aprovechamiento de los servicios ecosistémicos.	Porcentaje del suelo urbano y de expansión con accesibilidad peatonal a parques de escala metropolitana (2000 metros), zonal (1000 metros) y lineales (500 metros).
Recuperar y regular el ciclo hidrológico a través de los sistemas de drenaje y el incremento de la oferta de áreas verdes.	Principal: Número de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible construidos en áreas de la Estructura Ambiental y de Espacio Público.
	Complementario: Metros cuadrados de área verde por habitante (áreas blandas o con cobertura vegetal públicas y privadas), en suelo urbano y de expansión urbana.
Aumentar la masa arbórea de la ciudad.	Árboles por habitante, en suelo urbano y de expansión urbana.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 4 – Incrementar la capacidad de resiliencia ante eventos naturales generadores de riesgo por medio de la adaptación del territorio ante los efectos del

cambio climático global, la gestión eficiente del riesgo, la utilización de energías limpias y el manejo técnico y sostenible del sistema de saneamiento básico.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

**Tabla 51 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de
Ecoeficiencia**

Estrategia	Indicadores
Promover el transporte bajo en emisiones de carbono propendiendo por su eliminación.	Principal: Kilómetros construidos de ciclo-infraestructura.
	Complementario: Porcentaje de viajes en modos de transporte bajos en carbono, con motivación ir a trabajar o estudiar.
Implementar de forma efectiva y previsible la gestión del riesgo, involucrando a las comunidades vecinas según cada caso.	Principal: Hectáreas rehabilitadas por alto riesgo no mitigable, habilitadas como espacio público en suelo de protección, urbano o de expansión urbana.
	Complementario: Hogares reasentados por alto riesgo no mitigable.
Implementar acciones concretas de adaptación del territorio ante el cambio climático como el incremento de la masa arbórea urbana, el aumento de las zonas verdes permeables, el incentivo a la construcción eco-sostenible o la promoción de medios de transporte bajos en emisiones de carbono que propendan por la eliminación del uso de combustibles fósiles.	Toneladas de emisiones de CO2 equivalente

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 5 – Generar un crecimiento equilibrado de la Ciudad optimizando el aprovechamiento de los recursos naturales, para lo cual se debe promover el uso y ocupación razonable del suelo, basado en criterios de desarrollo urbano denso, compacto, cercano y sostenible, con suficientes servicios sociales y espacio público desde un enfoque de responsabilidad social del cuidado y de la seguridad ciudadana para toda la población, articulando los sistemas ambientales de soporte a escala metropolitana y reduciendo la huella ecológica del crecimiento y funcionamiento de la Ciudad en la región.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 52 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 5 de la Política de Ecoeficiencia

Estrategia	Indicadores
Planear el crecimiento urbano compacto, denso y cercano en las áreas de expansión y desarrollo, respondiendo a la necesidad de nuevas viviendas y con la dotación de infraestructura y espacio público que permita su utilización para usos urbanos.	Principal: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción plan parcial o licencia de urbanización) para espacio público efectivo y equipamientos en tratamiento de desarrollo.
	Complementario: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción plan parcial o licencia de urbanización) para malla vial local en tratamiento de desarrollo.
Incentivar procesos de renovación urbana estratégicamente localizados que permitan el uso eficiente del suelo al interior de la Ciudad.	Principal: Número Planes parciales de renovación urbana adoptados.
	Complementario: Metros cuadrados licenciados en la modalidad de obra nueva en las zonas con tratamiento de renovación.
Establecer estándares de calidad ambiental urbana en los tratamientos urbanísticos, tanto para los procesos de urbanización como para los de construcción.	Principal: Metros cuadrados de espacio público efectivo (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas) por habitante, en suelo urbano y de expansión
	Complementario: Metros cuadrados de área construida con certificación de sostenibilidad.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

- **Política equidad**

Objetivo específico 1 – Generar las condiciones para aumentar la producción, acceso y tenencia de la vivienda dentro de entornos de calidad, seguros, adecuados a las diferencias y diversidades de toda la población demandante.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 53 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de Equidad

Estrategia	Indicadores
Habilitar, incorporar y renovar suelos que cuenten con los soportes urbanos necesarios para la construcción de vivienda adecuada para toda la población demandante.	Principal: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción de planes parciales y licencias de urbanización) para desarrollo (Área Neta Urbanizable).
	Complementario: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción de planes parciales) para renovación (Área Neta Urbanizable).

Promover y facilitar la gestión de suelos útiles para desarrollo de programas de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) e Interés Social (VIS) en los distintos tratamientos, ofreciendo nuevos incentivos para la intervención de sectores objeto de renovación urbana basados en una gestión social positiva con los propietarios y tenedores, según cada caso.	Principal: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción de planes parciales y licencias de urbanización) para uso residencial VIS/VIP en tratamiento de desarrollo (Área Útil).
	Complementario: Hectáreas de suelo habilitadas (adopción de planes parciales y licencias de urbanización) para uso residencial VIS/VIP en tratamiento de renovación (Área Útil).
Mejorar el entorno de barrios con desarrollo incompleto y déficit de soportes urbanos, en equilibrio con los estándares adecuados de espacio público, equipamientos y servicios.	Hectáreas mejoradas integralmente en áreas de intervención prioritaria.
Establecer instrumentos de planeamiento y gestión que promuevan estándares de calidad urbanísticos y habitacionales y que respondan a las demandas de la población urbana y rural, así como a las dinámicas poblacionales emergentes.	Principal: Número Planes parciales de desarrollo adoptados.
	Complementario: Número de Planes parciales de renovación urbana adoptados.
Mejorar las condiciones del hábitat rural en los Centros Poblados Rurales, Centros de Equipamientos y Servicios y de la vivienda rural aislada.	Metros cuadrados de Parques Rurales habilitados como espacio público en los Centros Poblados Rurales.
Establecer apoyos e instrumentos financieros para mejorar el acceso y tenencia de la vivienda para todo tipo de hogares.	Número de VIS/VIP licenciadas al año.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 2 – Incrementar la oferta de espacios públicos de calidad universalmente accesibles, seguros, incluyentes, agradables y conectados en todo el territorio distrital.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 54 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de Equidad

Estrategia	Indicadores
Construir y adecuar calles completas que favorezcan el acceso universal, en las cuales se priorice a peatones, ciclistas y al transporte público masivo, prestando especial atención a la seguridad para niñas y mujeres.	Principal: Kilómetros de calles completas intervenidas. Complementario: Porcentaje de viajes en modos de transporte bajos en carbono, con motivación ir a trabajar o estudiar.
Conectar la estructura ambiental del borde urbano-rural con los espacios públicos y el tejido residencial mejorando la conectividad ambiental y la cobertura del transporte público.	Kilómetros de corredores de transporte masivo construidos en zonas de borde.
Dotar los espacios públicos con infraestructuras e instalaciones que faciliten la vida cotidiana y que ofrezcan garantías de seguridad para la ciudadanía y la sana convivencia, especialmente para niñas y mujeres.	Metros cuadrados de equipamientos de seguridad ciudadana por habitante.
Generar, recuperar, restaurar, sostener y mantener las zonas verdes y parques del Distrito Capital por medio de proyectos que incluyan el reconocimiento de las actividades recreativas y deportivas de interés para las niñas y las mujeres bogotanas, así como las de poblaciones con demandas diferentes a un prototipo único.	Metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante. (zonas verdes, parques, plazas y plazoletas).

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 3 - Desarrollar y materializar criterios de diseño urbano para adecuar la movilidad y el transporte público a las demandas de todos los grupos poblacionales, incluyendo las necesidades especiales de niñas y mujeres.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 55 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Equidad

Estrategias	Indicadores
Incluir en los manuales y cartillas que desarrollen el presente plan, lineamientos y criterios de diseño técnico que permitan transformar positivamente la percepción y vivencia en el uso del transporte	Nivel de percepción de la calidad del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público

público y la movilidad motorizada y no motorizada	
Promover la movilidad no motorizada, peatonal y en bicicleta, con la adecuación y mejoramiento de la infraestructura de proximidad a la vivienda y a los equipamientos	Porcentaje de viajes con motivación trabajo o estudio en modos de transporte no motorizados
Establecer acciones afirmativas relacionadas con la movilidad y el transporte que mejoren el uso y disfrute del espacio público en horario nocturno.	Percepción de seguridad en accesos al transporte público masivo en el espacio público.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 4 - Generar equipamientos sociales, básicos y complementarios incluyentes que provean servicios sociales y de apoyo a todos los grupos de población sin discriminación, especialmente a las mujeres, con pleno y libre ejercicio de los derechos individuales y colectivos, y que propicien el desarrollo pleno de quienes habitan el Distrito Capital.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 56 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de Equidad

Estrategias	Indicadores
Optimizar y flexibilizar el uso del suelo para aumentar la oferta de los equipamientos que prestan servicios sociales, básicos y complementarios por parte de los sectores sociales, incluyendo las necesidades particulares de las mujeres.	Metros cuadrados construidos de uso dotacional público (equipamientos) por habitante.
Priorizar la construcción y obras de mantenimiento de equipamientos para atender las necesidades de las personas y de los distintos grupos poblacionales en las zonas de mayor déficit.	Hectáreas de nodos de equipamientos ejecutados.
Recuperar, adecuar y mantener los equipamientos existentes en el Distrito y aumentar los que se requieran para un óptimo cubrimiento de apoyo a las demandas de servicios de tipo social de acuerdo con la identificación de territorios deficitarios.	Metros cuadrados licenciados para uso dotacional en las modalidades de ampliación, adecuación, modificación, restauración, reforzamiento y reconstrucción.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

- **Política de Competitividad**

Objetivo específico 1 – Optimizar los tiempos y la seguridad de desplazamiento de las personas y las mercancías en beneficio de la ciudadanía y de las empresas.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 57 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de Competitividad

Estrategias	Indicadores
Proveer la infraestructura necesaria para que el sistema de movilidad funcione con calidad y seguridad y de forma adecuada y eficiente.	Principal: Kilómetros carril de malla vial arterial construida.
	Complementario: Kilómetros de corredores de transporte masivo construidos.
Promover la mezcla responsable de usos para minimizar los desplazamientos, dinamizando el territorio con una adecuada mitigación de impactos.	Principal: Porcentaje de manzanas en áreas de actividad múltiple con usos predominante menor al 80% del área construida.
	Complementario: Tiempo promedio de viaje con motivación ir a trabajar y/o estudiar.
Estructurar un sistema efectivo de logística y abastecimiento.	Porcentaje de los nuevos establecimientos de transporte o carga, según nomenclatura CIU, desarrollados en las zonas indicadas en la estructura social y económica.
Promover el desarrollo de infraestructura aeroportuaria de manera articulada con el entorno urbano, incrementado la conectividad regional.	Porcentaje de nuevos metros cuadrados de área de construcción licenciada en las áreas de actividad industrial I y II.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 2 – Promover la localización de actividades económicas estratégicas para el Distrito Capital asociadas a la cultura, turismo, innovación y conocimiento bajo el marco de la especialización inteligente y la industria naranja.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 58 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de Competitividad

Estrategias	Indicadores
Generar incentivos en la norma urbanística e instrumentos para la localización de actividades económicas estratégicas e innovadoras, bajo el marco de la especialización inteligente.	Porcentaje de los nuevos establecimientos en actividades económicas estratégicas localizados en Áreas Estratégicas de Oportunidad Social y Económica.
Proveer de infraestructuras necesarias para el desarrollo de actividades económicas asociadas a la cultura, al patrimonio cultural, la innovación y el conocimiento.	Número de establecimientos identificados con código CIU de actividad económica estratégica por hectárea.
Fomentar el fortalecimiento y el crecimiento de hospitales y universidades.	Metros cuadrados de área construida de dotacionales de salud y educación de escala metropolitana.
Fortalecer el turismo, el deporte y la recreación.	Metros cuadrados de área construida para uso dotacional destinado a parques y equipamientos recreo-deportivos y culturales.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 3 – Fortalecer la capacidad de Bogotá de atraer y mantener inversiones en su territorio en un marco normativo fundamentado en los principios de seguridad, concordancia, simplicidad, neutralidad y transparencia, adecuado para el desarrollo de programas y proyectos de corto, mediano y largo plazo.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 59 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de Competitividad

Estrategias	Indicadores
Simplificar las normas urbanísticas para facilitar su aplicación.	Promedio anual de solicitudes de conceptos sobre norma urbana que son atendidas por la Dirección de Servicio al Ciudadano de la SDP.
Actualizar los sistemas de consulta y divulgación de las normas urbanísticas aplicables, de manera que puedan ser consultadas de forma oportuna por las personas, grupos y entidades interesadas.	Número de consultas al SINUPOT

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 4 – Promover la utilización de tecnología como medio que facilite el análisis de las necesidades de la ciudadanía, las dinámicas para competitividad y el

desarrollo económico, contribuyendo al principio de sostenibilidad y consolidando a Bogotá como una ciudad y territorio inteligente.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 60 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de Competitividad

Estrategias	Indicadores
Promover la infraestructura para el despliegue de servicio de tecnologías de información y telecomunicaciones.	Porcentaje del área urbana con cobertura de fibra óptica.
Involucrar elementos tecnológicos en la movilidad y el transporte.	Tiempo promedio de viaje para ir a trabajar o estudiar en modos de transporte que hacen uso de los carriles de tráfico mixto (SITP, Bus-Buseta, Automóvil, Taxi, Moto, Ruta escolar, Especial. Ilegal).
Incorporar infraestructuras tecnológicas necesarias para lograr hogares conectados e inteligentes.	Porcentaje de hogares con acceso de internet.
Utilizar el mobiliario de la Ciudad para desplegar tecnología que permita optimizar la prestación de los servicios públicos.	Número de luminarias modernizadas.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

- **Política de Gobernabilidad y Gobernanza**

Objetivo específico 1 – Crear e implementar esquemas de convergencia interinstitucional que permitan una gerencia y ejecución eficiente de los proyectos y programas del POT.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 61 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 1 de la Política de gobernabilidad

Estrategias	Indicadores
Evaluar de forma periódica a las gerencias de los programas y proyectos del POT, generando información que facilite los procesos de veeduría ciudadana.	Porcentaje de programas y proyectos que se encuentran en incumplimiento de sus metas de corto, mediano y largo plazo.
Garantizar que los mecanismos de ejecución del POT estén articulados con el sistema presupuestal del Distrito.	Número de asistentes a eventos informativos del POT y los instrumentos que lo complementan.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 2 – Generar espacios de participación ciudadana incidente y rendición de cuentas que den cuenta sobre el avance en la ejecución del POT.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 62 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 2 de la Política de gobernabilidad

Estrategias	Indicadores
Implementar espacios que permitan a la ciudadanía tener información, que según su disponibilidad y objetivo incluya datos por grupos de poblacional general y afectadas, incluidos los de niñas y mujeres, así como participar en la adopción y ejecución de decisiones asociadas al POT.	Número de asistentes a eventos informativos del POT y los instrumentos que lo complementan.
Generar espacios por medio de los cuales se facilite la socialización y participación ciudadana de las decisiones territoriales adoptadas y en proceso de ejecución.	Número de asistentes a eventos informativos y de rendición de cuentas del POT.
Incorporar en la rendición de cuentas de la Alcaldía Mayor el avance de la ejecución de POT.	Número de asistentes a eventos de rendición de cuentas del POT.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 3 – Desarrollar e implementar la gobernanza regional y la gobernabilidad regional, distrital, local y barrial.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 63 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 3 de la Política de gobernabilidad

Estrategias	Indicadores
Fomentar la gobernanza regional procurando la participación de grupos poblacionales involucrados en decisiones supramunicipales, incluyendo las organizaciones de mujeres que sean afectadas directamente según cada caso.	Porcentaje de personas pertenecientes a un grupo poblacional que asisten a eventos de gobernanza regional.

Implementar las decisiones territoriales adoptadas en el marco de los comités de integración regional, urbana y rural.	Porcentaje de decisiones relacionadas con los hechos regionales del POT adoptadas en el CIT que se encuentran ejecutadas o en ejecución.
Impulsar la articulación institucional de los sectores administrativos del Distrito.	Porcentaje de avance en la implementación de las Actuaciones Urbanas Integrales de crecimiento y cualificación.
Promover la descentralización y desconcentración de la prestación de los servicios, mediante la reorganización de las localidades del Distrito de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, con homogeneidad desde el punto de vista geográfico, social, cultural y económico.	Ratio de población y área urbana entre localidades urbanas.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

Objetivo específico 4 – Programar de manera concertada y coordinada las inversiones públicas.

Este objetivo tiene como estrategias e indicadores de seguimiento:

Tabla 64 Indicadores de Seguimiento Objetivo específico 4 de la Política de gobernabilidad

Estrategias	Indicadores
Impulsar esquemas coordinados de tipo intersectorial para la intervención integral del espacio público y la generación de nodos dotacionales según la identificación de territorios deficitarios.	Porcentaje de equipamientos en los cuales se mezclan distintos usos dotacionales sociales y básicos.
Establecer mecanismos de convergencia intersectorial para la coordinación de inversiones sectoriales relacionadas con proyectos territoriales y actuaciones urbanas integrales.	Número de proyectos estratégicos estructurantes y detonantes los cuales interviene más de una entidad pública optimizando recursos.
Incorporar directrices para inversión de recursos que garanticen la atención a cada grupo etario y poblacional en los equipamientos sociales, incluidas las que sean necesarias para atender las demandas particulares de las niñas y las mujeres bogotanas.	Número de equipamientos sociales que incluyen elementos de atención diferencial.

Fuente: SDP-DEM, 2019.

