FORMULACIÓN DE UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL

SECTOR NOROCCIDENTE

Documento Técnico de Soporte

TIBABUYES- RINCÓN SUBA - SUBA

Dirección de Planeamiento Local
Subsecretaría de Planeación Territorial
Secretaría Distrital de Planeación

Bogotá D.C., 2023

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO LOCAL

- EQUIPO DIRECTIVO -

Felipe Edgardo Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación

María Mercedes Jaramillo Garcés
Secretaria Distrital de Planeación 2021-2023

Margarita Rosa Caicedo Velásquez
Subsecretaria de Planeación Territorial

Natalia Valencia Dávila
Dirección de Planeamiento Local

Luz Helena Martínez Mora
Subdirección de Planeamiento Local Centro Ampliado

Waldo Yecid Ortiz Romero
Subdirección de Planeamiento Local Sur Oriente

David Cardona García
Subdirección de Planeamiento Local Sur Occidente

Santiago Carvajal Giraldo
Subdirección de Planeamiento Local Occidente

María Victoria Villamil Páez
Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente

Camilo Barbosa Media, María Elvira Villareal Cuartas
Subdirección de Planeamiento Local Norte

Diana Victoria Carvajal Arroyave
Subdirección de Planeamiento Rural Sostenible

Juan Carlos Prieto García
Jefe de Oficina – Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Bibiana Salamanca Jiménez
Jefe de Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones

-EQUIPO COORDINACIÓN PROYECTO UPL -

Gabriel Andrés Millán Guayacundo
Dirección Sistemas de Información Geográfica, estadística y análisis espacial.

Alejandro Angarita
Co-Dirección Proyecto UPL

Andrés Bernal Bernal
Co-Dirección Proyecto UPL

Juanita Fonseca Ulloa
Asesora Arquitecta urbanista

Luisa Natalia Contreras Quevedo
Bióloga Asesora en ambiente y hábitat

Jorge Andrés Viasus Salamanca
Sociólogo Urbanista Asesor Dirección

María Cristina Rojas Eberhard - 2022
Dirección Proyecto UPL

- EQUIPO FORMULADOR SECTOR NOROCCIDENTE -

Sebastián Herrán Mejía
Coordinador UPLs en el Sector Noroccidente

Mónica Ocampo Villegas
Coordinadora UPLs en el Sector Noroccidente

Rafael Parra Perilla
Arquitecto urbanista

María Paz Galindo
Arquitecta Modeladora

Daniel Felipe Duarte Hernández
Sistemas de información geográfica

July Andrea Gaitán
Profesional SPL-NO

- EQUIPO TRANSVERSAL DE APOYO A LA COORDINACIÓN DEL PROYECTO UPL -

Ana María Miranda
Arquitecta Paisajista Asesora en Paisajismo

Andrés Camilo Navascués
Ingeniero Civil Asesor para costeo

Natalia Montejo Arias
Arquitecta Asesora en Cartografía

Mario Avellaneda González
Asesor Subsecretaría de Planeación Territorial

Laura Alejandra González
Gestora Urbana, Asesora Subsecretaría de Planeación Territorial

Angélica Buitrago Redondo
Arquitecta Asesora Componente Programático UPL

Ana María Páez
Politóloga Asesora en participación

Sergio Andrés Riveros
Gestor Urbano asesor en Coordinación y seguimiento

Diego Felipe Rojas
Diseñador Industrial Coordinador Componente Gráfico DTS

Juan Francisco Rodríguez
Asesor de Gobernanza

Carlos Daniel Quintana Acosta
Asesor Sistema de seguimiento y evaluación

- EQUIPO MALLA VIAL INTERMEDIA, EN RURAL: TERCIARIA Y LOCAL –

Edisson Geovanni Patiño Torres
Coordinador Malla Vial Intermedia Terciaria y Local

Johnny Mauricio Barón Díaz
Ingeniero Civil. Apoyo y enlace con SDM

Ángela Natalia Molina Vega
Arquitecta Urbanista. Apoyo urbanístico

Julio Cesar Vega Angarita
Ingeniero Catastral y Geodesta. Apoyo SIG

Nelson Humberto Gamboa Baracaldo
Ingeniero civil. Apoyo técnico

María Fernanda Morales Giraldo
Ingeniera en transporte y vías. Apoyo técnico

Andrés Alberto Guevara Rivera
Ingeniero civil, Apoyo Técnico

- EQUIPO PARTICIPACIÓN –

María Angélica Sánchez Herrera
Yeiker José Guerra Sarmiento
Aida Vanessa Rocha Martínez
Diego Alejandro Camacho Escamilla
Ana Carolina Rojas Tello
Ana María Gualy Trujillo
Andrea Fernanda Guzmán
Andrea Juliette Roa Sánchez
Mario Andrés Castro Latorre
Claudia Patricia López Molina
Brayan Orlando Marín Riaño
Camila María Santana Guiza
Carlos Eduardo Escandon Vargas
Zaída Carolina Sánchez Zaldúa
Claudia Fernanda Pineda Diaz
Daniel Alejandro Canchón Molina
Daniela Velasco Vega
Derly Adriana Castillo Rodríguez
Irene Sofía De los Reyes Mosquera
Diana Marcela Fernández Londoño
Erika Lizeth Rueda Galvis
Nicolás Esteban Flórez Castañeda
Germán Ramón
Juan Pablo Serna Cardona
Humberto Fabio Diaz Acosta
James Fernando Nuñez Rodríguez
Jimmy Alejandro Osorio Tarazona
Joan Sebastian Garcia Pulido
Julián Camilo Taylor Daza
Julio César Martinez Pineda
Laura Cristina Balcázar Díaz
Laura Sofía Morales Alvarado
Manuel Fernando Vergara Leon
Diego Nicolás Gutiérrez González
María Angélica Sánchez Herrera
María del Pilar Barreto González
Mariana Ortegón Quinche
Mario German Herrera Moina
Martha Cecilia Torrente Fernández
Mateo Grisales
Mateo López Narváez
Michael Cruz Roa
Miguel Ángel Muñoz Hernández
Mónica Lyzeth Cantor Bastidas
Diana Lorena Garcia Guarnizo
María Angélica Higuera Gélvez
Nestor Jecfrid Sanchez Santana
Nicolás Esteban Hernández Moncada
Óscar Contreras Góngora
Paola Andrea González Henao
Paula Andrea González Rodríguez
Renata Rengifo Moyano
Salomón Dilbert Nelson
Sandra Milena Coy Sierra
Sarah Lucia Triviño Barrera
Sebastián Páez Muñoz
Sebastián Potes Buitrago
William Jair Gil Jaime
Nicolas David Diaz Torres
José Francisco Quiroz
Melina Julieta Solano Palacios
Luz Maritza Acero Forero
Martin Ricardo Linares Puentes
Diana Carolina Aristizábal Aristizábal
Eileen Dianny Ussa Garzón

íNDICE

ÍNDICE **4**

PREFACIO **6**

PRESENTACIÓN **7**

PARTE I FORMULACIÓN DE UPLS **8**

1. LA PROXIMIDAD Y LA ESCALA LOCAL **9**

1. El concepto de proximidad en Bogotá 12
2. Las dimensiones de proximidad 15
3. La proximidad en la estructura de la UPL 20
4. Proyectos integrales de proximidad y acciones 23

2. EL SECTOR NOROCCIDENTE **32**

2.1 Determinantes y retos 33
2.2 La proximidad en el Sector Noroccidente 37

3. UPL TIBABUYES **44**

3.1 La estructura local de la UPL - TIBABUYES 47
3.2 Suelo de reserva indicativa UPL Tibabuyes 51
3.3 Proyecto Integral de Proximidad – Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro 52
3.4 Proyecto integral de proximidad – Fontanar del Río - AE Nodo Salud 58
3.5 Proyecto Integral de Proximidad – Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC) 63
3.6 Proyecto Integral de Proximidad – Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC) 67
3.7 Proyecto Integral de Proximidad – Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes 72

4. UPL RINCÓN DE SUBA **78**

4.1 La estructura local de la UPL Rincón de Suba 81
4.2 Suelo de Reserva Indicativa UPL Rincón de Suba 83
4.3 Proyecto Integral de Proximidad – Corazón del Rincón 84
4.3 Proyecto Integral de Proximidad – Camino del Indio – Rincón de Suba 89
4.4 Proyecto Integral de Proximidad – Paseo El Rincón 94

5. UPL SUBA **97**

5.1 La estructura local de la UPL Suba 100
5.2 Suelos de Reserva Indicativa UPL Suba 102
5.3 Proyecto Integral de Proximidad – Parque Lineal Ambiental de Suba 103
5.4 Proyecto Integral de proximidad - Camino del Indio Suba 106
5.5 Proyecto Integral de Proximidad – Camino a Los Nevados 111

6. ARTICULACIÓN CON EL SISTEMA DE SITIOS SAGRADOS MUISCAS EN LOS SECTORES NORTE Y NOROCCIDENTE **115**

PARTE II PUESTA EN MARCHA **116**

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA **117**

1.1 UPL SUBA 126
1.2 UPL RINCÓN DE SUBA 135
1.3 UPL TIBABUYES 145

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO **155**

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación 156

2.2 Financiación de los Proyectos Integrales de Proximidad 184
2.3 Instrumentos de Planeación 197
2.4 Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo 205
2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad 208

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL) 210

3.1 Introducción 210
3.2 Generalidades 210
3.3 Objetivos de implementación de la Malla Vial Intermedia - MVI 216
3.4 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad 217
3.5 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia 228
3.6 Desarrollo e identificación de la Malla Vial Intermedia 239
3.7 Caracterización general del sector Noroccidente 239

4. BIBLIOGRAFÍA 258

ANEXOS 260

PREFACIO

¡Descubre una nueva forma de vivir en Bogotá!

¿Sabías que en 2023 Bogotá fue la ciudad con los tiempos de viaje más largos al trabajo? ¡Pasamos aproximadamente 2 horas diarias en transporte, lo que equivale a 600 horas al año o 25 días completos!

Parece que nos hemos acostumbrado a estos largos tiempos de desplazamiento, relegando nuestro tiempo libre a un segundo plano, olvidando la importancia del descanso, la contemplación y el tiempo para nosotros mismos y nuestras familias.

Es hora de un cambio. Queremos devolverles el tiempo a las personas para que puedan disfrutar más de sus vidas. Con el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, apostamos por la proximidad, porque queremos que tengas más tiempo para ti y los tuyos.

Para ello, hemos diseñado las Unidades de Planeamiento Local (UPL) pensando en la cercanía. Significando esto que puedas realizar tus actividades cotidianas cerca de tu hogar y trabajo, con los servicios que necesitas a la vuelta de la esquina. Queremos que tengas acceso a espacios urbanos de la mejor calidad, accesibles, seguros y vitales.

Con esta nueva forma, nuestros barrios se vuelven más vibrantes, ya que no tenemos que pasar horas en largos desplazamientos, sino disfrutando de espacios para la recreación, los servicios sociales, el cuidado y el empleo a solo 30 minutos de distancia. Queremos priorizar tu comodidad, tu bienestar y tu tiempo. Cuando vives cerca, tienes la oportunidad de disfrutar más de cada momento.

¡Bogotá te acerca, acércate!



PRESENTACIÓN

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá Reverdece 2022-2035, y en la búsqueda por concretar la proximidad, la Secretaría Distrital de Planeación adelantó la formulación de las Unidades de Planeamiento Local - UPL. En este documento se comparten los aspectos más relevantes de esta iniciativa que incluyen:

- La precisión de la estructura urbana local, a partir de la articulación con las cuatro (4) estructuras territoriales: la estructura ecológica principal, la estructura integradora de patrimonio, la estructura funcional y del cuidado y la estructura socioeconómica, creativa y de innovación.
- La priorización de acciones y proyectos, teniendo en cuenta lo establecido en el contenido programático del POT, y considerando las necesidades y expectativas de la población.
- La definición de estrategias para la gestión y ejecución de las actuaciones públicas propuestas y las derivadas del proceso de participación, articulando la inversión intersectorial, su gestión y administración.
- La definición de estrategias para el control, seguimiento, monitoreo de las actuaciones públicas y demás instrumentos de planeación, con participación comunitaria.
- La definición de zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, asociadas a los ámbitos integrales del cuidado, en UPL deficitarias.
-La precisión de la malla vial intermedia, terciaria y local.

Esta propuesta busca organizar las dimensiones pertinentes para influir en el territorio, desde una perspectiva de cercanía y desde un enfoque público. Se han realizado recorridos de reconocimiento en colaboración con la comunidad y se ha considerado la información proporcionada por diferentes entidades del Distrito para proponer la estructura urbana local. Se han integrado testimonios y opiniones de la ciudadanía, alcaldías locales y entidades distritales a través de procesos de co-creación para construir una propuesta sólida y consensuada.

El contenido de este documento guiará el planeamiento y la gestión de proyectos y acciones de cara al futuro. Es una radiografía del estado actual y una hoja de ruta para la coordinación de intervenciones interinstitucionales por parte de la Administración Distrital, que consoliden la proximidad.

Este documento es parte de una serie de siete, cada uno correspondiente a una Zona de Programación y Gestión Territorial – ZPG o sector de la ciudad y sus Unidades de Planeamiento Local, divididos en dos partes diferentes. La primera contiene la definición y entendimiento de la proximidad y la formulación de las UPL, junto con sus Proyectos Integrales de Proximidad – PIP. Mientras que la segunda aborda los aspectos de participación ciudadana, gobernanza y la precisión de la Malla Vial Intermedia.

En resumen, este es un esfuerzo integral para planificar el desarrollo de la ciudad de manera sostenible y participativa en la escala local.

PARTE I

FORMULACIÓN DE UPL

LA PROXIMIDAD Y LA ESCALA LOCAL
EL SECTOR
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL

1. LA PROXIMIDAD Y LA ESCALA LOCAL

Por primera vez, la planeación en Bogotá se enfoca en la escala local incorporando la escala humana y recuperando el disfrute de un espacio urbano-rural cuidador en donde se reside y realizan actividades cotidianas, pero también se disfruta del tiempo libre. Esto se logró cuando la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá Reverdece 2022-2035 (Decreto 555 de 2021), con el cual se acogió un nuevo Modelo de Ocupación Territorial - MOT que busca frenar la expansión de la ciudad hacia la Sabana protegiendo los bordes naturales de la ciudad, a través de una estrategia multiescalar de 3 niveles: regional, distrital[1] (rural y urbano) y local.

Con la incorporación de la escala local y más próxima a las personas, el POT instituyó como instrumento de planeación las Unidades de Planeamiento Local – UPL. Estas buscan "*ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con las determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos*" (Artículo 9, Decreto 555 de 2021). Entendiendo la proximidad como "*buscar recuperar el carácter multipolar de las urbes, acercar los servicios a la gente, dar más importancia a lo local, recuperar los vínculos de vecindad, salir del estatus social impuesto por el mundo del trabajo y guardar las distancias con esa ciudad entregada a los coches para recuperar el amor por los lugares*"[2].

De acuerdo con lo anterior, se definieron treinta y tres (33) Unidades de Planeamiento Local, tres (3) en la ruralidad y treinta (30) en suelo urbano. Como primera noción de la proximidad desde lo público, se definió como uno de los principales criterios la distancia en tiempo de desplazamiento no mayor a 15 minutos a pie o de 30 minutos en transporte público al acceso de servicios y empleo. Para esto, se tuvieron en cuenta obstáculos y condiciones como la topografía, la infraestructura y los límites geográficos. Otro criterio fue la población, para lo cual la delimitación de las Unidades de Planeamiento Zonal (Decreto 190 de 2004) consideró una relativa equivalencia poblacional. Adicionalmente, se consideraron los sistemas de relacionamiento social y económico en donde se tuvo en cuenta "*la dinámica poblacional, la dinámica económica de escala local y vecinal, y la densidad patrimonial*". (Anexo 06 Construcción y caracterización de las UPL, 2021).

El tiempo que una persona requiere para movilizarse, tanto en suelo urbano como rural, depende de diferencias del territorio, capacidades de desplazamiento y el modo en el que se moviliza. El cálculo del tiempo se realiza teniendo en cuenta las siguientes

[1] En el Modelo de Ocupación Territorial, MOT, los componentes normativos, elementos estructurantes, actuaciones estratégicas y ámbitos integrales del cuidado, entre otros conllevan estrategias para una ciudad más próxima. Como ejemplo, las áreas de actividad promueven la aparición de usos complementarios a la vivienda facilitando la cercanía de las actividades, así mismo, los tratamientos urbanísticos establecen mecanismos para contribuir en las zonas deficitarias mediante cargas urbanísticas para la generación de equipamientos en donde se requieran. Las actuaciones estratégicas y ámbitos integrales del cuidado se territorializaron buscando oportunidades para la descentralización de los servicios en la ciudad.

[2] Moreno Carlos. La revolución de la proximidad. 2023. Alianza editorial. España.

condiciones: la movilidad se realiza en transporte público, bicicleta, caminando por sus propios medios o en silla de ruedas, y si el recorrido es en terreno plano o en ladera. En el mapa se encuentra el estudio de radios de distancia, en 15 minutos más oscuro y 30 minutos más claro desde los centroides que ayudaron a definir las UPL en Bogotá.

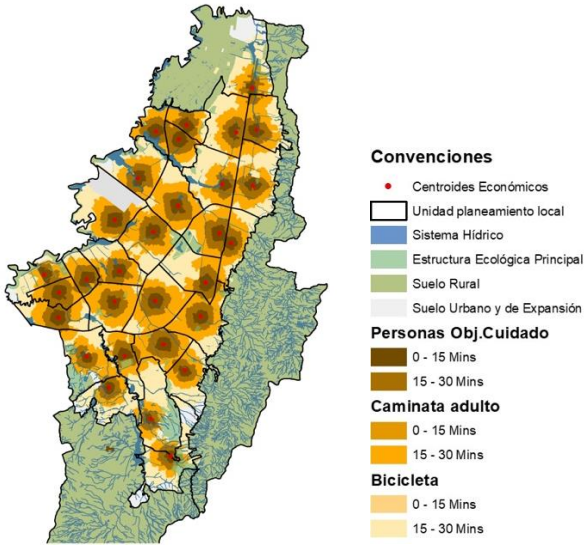


Imagen 1 – Mapa de Bogotá en donde las isócronas representan 30 minutos en el territorio
Fuente: SDP – Dirección de Planeamiento Local (DPL)

De otra parte, para que la puesta en marcha de la proximidad sea viable, el planeamiento local no puede olvidar las estructuras definidas en la escala regional y distrital, así como tampoco, la gestión de grandes proyectos estructurantes. Por ello, para responder a estos requerimientos y articular las intervenciones del territorio se plantean las Zonas de Programación y Gestión Territorial - ZPG. En estas zonas se aterrizan los proyectos estructurantes de los Planes Maestros y del POT como los equipamientos estructurantes, ámbitos de intercambio modal, los conectores ecosistémicos, entre otros. Estas Zonas de Programación y Gestión obedecen el esquema de gobernanza de la Dirección de Planeamiento Local de la Secretaría Distrital de Planeación y son también denominadas **Sectores,** que es el término que se utilizó en el proceso de formulación de las Unidades de Planeamiento Local.

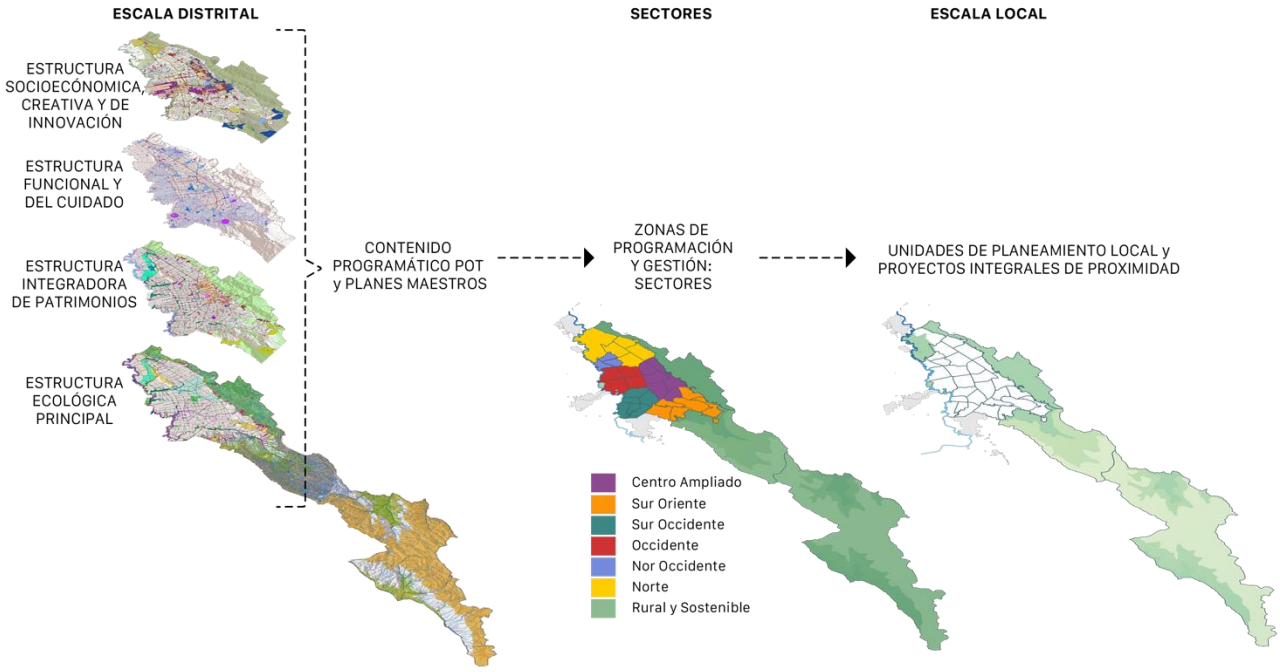


Imagen 2 – Los elementos estructurantes del POT se articulan en los sectores para incidir en la escala local.
Fuente: SDP – DPL

La conformación de cada uno de los sectores agrupa las Unidades de Planeamiento Local y obedece a características geográficas de la siguiente manera:

- La zona rural y sostenible agrupa tres (3) unidades que se encuentran en suelo rural, en su mayor parte condicionadas por determinantes ambientales, y que atienden una población dispersa en las UPL de Sumapaz, Cuenca del Tunjuelo y Cerros Orientales.
- El sector que se organiza alrededor del centro histórico y administrativo de Bogotá agrupa las UPL del Centro Histórico, Teusaquillo, Chapinero, Restrepo, Barrios Unidos y Puente Aranda.
- La zona determinada por la media luna alrededor del Río Tunjuelo agrupa las UPL de San Cristóbal, Usme-Entrenubes, Arborizadora, Lucero, Tunjuelo y Rafael Uribe en el sector Sur Oriente.
- La zona Suroccidente agrupa Patio Bonito, Tintal, Bosa, Porvenir, Edén y Kennedy, atravesados por cuerpos de agua que desembocan en el Río Bogotá.
- Al Occidente, alrededor del Aeropuerto y en el área de influencia del Anillo Logístico, están las UPL de Salitre, Tabora, Fontibón y Engativá.
- En el sector Noroccidente, determinado por un territorio ancestral Muisca, se encuentran las UPL de Suba, Rincón de Suba y Tibabuyes.
- En el extremo Norte entre los Cerros de Suba y los Cerros orientales con la Avenida Libertadores/Autopista Norte recorriendo su eje central, se encuentran ubicadas las UPL de Niza, Usaquén, Britalia, Toberín y Torca.

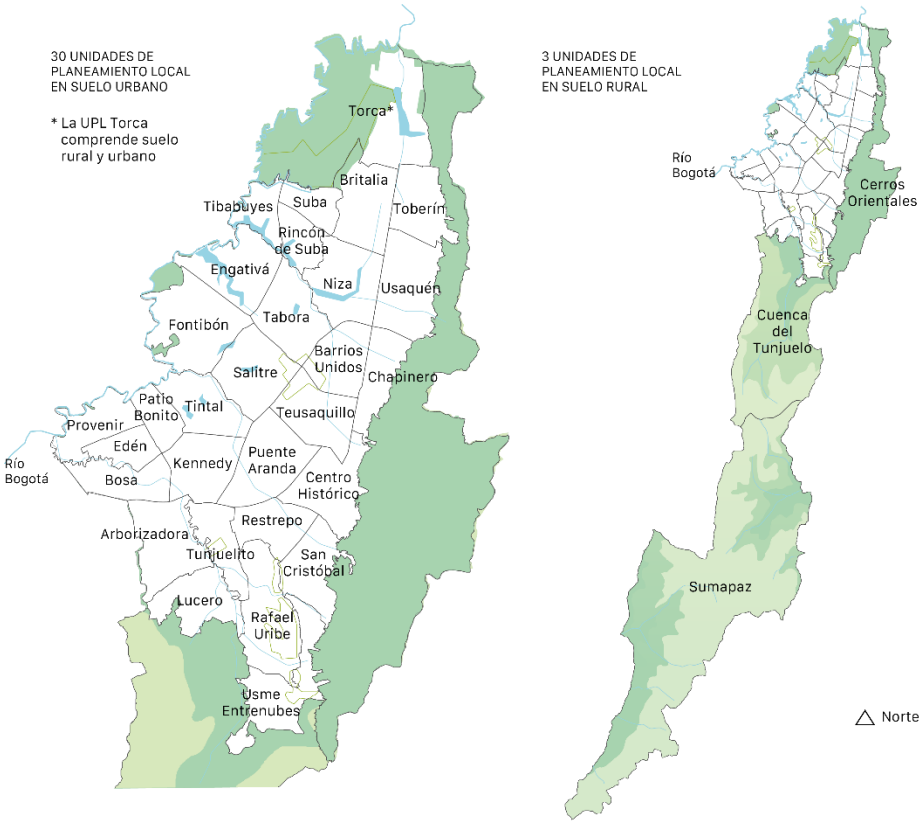


Imagen 3 – Delimitación de las Unidades de Planeamiento Local
Fuente: SDP – DPL

1. El concepto de proximidad en Bogotá

La proximidad va más allá de una delimitación con criterios de distancia y no se limita exclusivamente a la localización de actividades en un radio de desplazamiento de 15 a 30 minutos. Su concepción abarca también la organización del espacio urbano y rural desde la escala humana para su vitalidad y disfrute. Su valor agregado es un ahorro de tiempo en desplazamientos que se invierten en hábitos diarios y cotidianos y, por lo tanto, mejoran la calidad de vida de las personas. A continuación, se hace un breve recuento de ejemplos y referentes sobre la distancia y vitalidad que permiten explicar el concepto que se aplica a las Unidades de Planeamiento Local en Bogotá.

La intención de planear la ciudad considerando los tiempos de desplazamiento que toma realizar las actividades de la vida tiene varios orígenes y una evolución en el tiempo[3]. Uno de ellos se fundamenta en las ideas de Charles Horton Cooley (1902), donde la supervivencia de las sociedades humanas depende de la interacción entre las personas en donde se puedan comunicar los pensamientos. En caso de no poder comunicar los pensamientos, estos tenderán a desaparecer y a su vez, en caso de no poder tener

[3] En 1940, la Escuela de Chicago también aborda la escala local, más recientemente Jeff Speck habla sobre las ventajas que el andar tiene en la ciudad y en el 2017 se introducen los barrios de 20 minutos a pie en la planeación de ciudades como Melbourne y Portland.

pensamientos, no será posible la comunicación. Por esta razón, la vecindad y cercanía, permite compartir con los más próximos intereses comunes y a partir de esa comunicación, construir y consolidar grupos sociales que darán vida a la ciudad.[4]

A partir de las ideas de Cooley, Clarence Perry en la ciudad de Nueva York (1920) planteó reforzar el sentido de comunidad en la ciudad a partir de la creación de una unidad intermedia entre la ciudad y la residencia. La creación de esta nueva unidad, que fue denominada como la unidad vecinal, promovería los espacios de comunicación de los que hablaba Cooley y permitiría reconocer aspectos similares y característicos de territorios más pequeños que la ciudad, pero que juntos construyen la misma ciudad. Entonces, Perry planteó la idea de una unidad de barrio de 5 minutos de distancia caminable como un estándar para la ubicación de las escuelas, pequeños parques, áreas de juego, tiendas locales y los entornos residenciales, usualmente al centro del barrio para el acceso de todos los residentes e introduce la jerarquía en las vías, siendo las perimetrales las de mayor conectividad con otras zonas de la ciudad.[5]

En 1960, la socióloga Jane Jacobs, resaltó la importancia de reconocer las características económicas y sociales de cada una de las unidades vecinales en la planeación territorial. En este sentido, identificó la necesidad de la diversidad de usos para activar y dar vitalidad al espacio público, aceras, parques y la economía. La propuesta para lograrlo es a través de la convivencia entre vecindades y distritos de ciudad, así como, de sus usos y actividades. La mirada de Jane Jacobs está basada en la vivencia del espacio cotidiano y el rol de las calles seguras para lo cual plantea necesarios los bordes activos, es decir primeros pisos con comercios locales. Este uso y actividad hacen partícipe al usuario de la seguridad de la ciudad, ya que la presencia de personas y “ojos en la calle” propician el cuidado mutuo y una mejor percepción de seguridad. (p.55, Jacobs, 2011) En la escala local se pone en primer plano la relación entre los peatones y la vida del espacio público.

En la misma línea Jan Gehl introduce su estudio del comportamiento humano en las ciudades en 1971 definiendo condiciones deseables para la ciudad que propician relaciones entre los seres humanos y su entorno a nivel de peatón. Clasifica las actividades como necesarias, opcionales y sociales, e identifica la importancia de un entorno cualificado para el desarrollo de los tres tipos de servicios para las personas. En el libro Ciudades para la Gente (2010) introduce principios de planeación para una ciudad alrededor de cuatro objetivos principales que son vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad para lo cual es necesario incluir las siguientes acciones:

- Localizar funciones urbanas asegurando distancias cortas entre sí y en relación con otros atractores de flujos de personas.
- Integrar funciones en las ciudades que aseguren versatilidad, riqueza en la experiencia de la ciudad, sostenibilidad social y una percepción de seguridad en los barrios.

[4] Cooley, Charles Horton. El yo espejo. Cuadernos de información y comunicación. Universidad complutense de Madrid – España. No. 10, 2005, pp. 13-26 (traducción por Eva Aladro de *Looking glass self* (1902)

[5] Aguado Moralejo, Itziar. (2021). La evolución del pensamiento urbano. Cursos de la Universidad de País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitaea (eCampus). No 13

- Diseñar el espacio urbano de manera que sea seguro para peatones y modos de transporte no motorizados.
- Procurar que el espacio urbano invite a quedarse durante más tiempo. El disfrute del espacio público en un tiempo prolongado indica vitalidad y es una estrategia económica y eficiente.

Como parte de estas acciones, se reflexiona sobre el manejo del tráfico, siendo las calles compartidas y la priorización del peatón una de las estrategias más eficientes en términos de seguridad vial, al tiempo que invita (o propicia) a la caminabilidad y el uso de modos no motorizados.[6]

El desarrollo del concepto de proximidad se introduce en Barcelona en el 2000 cuando Vincent Gallard propone la posibilidad de garantizar el acceso a servicios para cualquier persona a 10 minutos a pie. En este estudio se evidencian los principios de la Supermanzana que desarrolla Salvador Rueda[7] a través de una propuesta de unidad de movilidad motorizada al interior de la cual el espacio público debe estar dedicado al ejercicio de los derechos ciudadanos, garantizando el intercambio, el ocio, la cultura, el entretenimiento y el derecho a la circulación, en lugares confortables, atractivos y ergonómicos. Esto incentiva el desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público, rodeado de diferentes actividades e instituciones que dan atención y servicio a sus habitantes.

Posteriormente, la *ciudad de los 15 minutos*, que se aplicó en Paris[8], es un modelo de descentralización donde Carlos Moreno combina los servicios con una distancia cercana. El planteamiento propone una sinergia capaz de producir interacciones humanas en el espacio público que a su vez detonan la transformación en el entorno de la siguiente manera:

> *"amplios usos de las infraestructuras polimórficas, que permitan encontrar calles tranquilas y con vegetación, lugares de bien común, movilidad a pie o en bicicleta, hacer la compra y acceder a múltiples servicios cercanos, hacer de la escuela la capital del barrio, tener centros de salud cercanos, crear quioscos ciudadanos abierto a todos, transformar una discoteca en un gimnasio por la tarde, convertir un cine en un taller lingüístico, transformar un teatro en un lugar de formación para el aprendizaje del francés, tener un centro deportivo que acoja actividades de tutoría, hacer talleres de reparación de objetos en un negocio local, devolver el arte y la cultura a la calle con plataformas artísticas, dar vida a la memoria histórica y al patrimonio con tecnología digital y multimedia, abrir quioscos de música, sacar a los artistas y crear espacios donde puedan reunirse, expresarse, desde los aficionados a los profesionales y desde los actores a los clamadores y diseñadores gráficos. Dar vida a la calle como un vasto lugar de intercambio, de creación, de*

[6] Gehl, Jan. 2010. Ciudades para la gente. Por un mejor futuro urbano. Organización de las Naciones Unidas - hábitat.
[7] Rueda, Salvador. 2018. El urbanismo ecológico: Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual. Agencia de ecología urbana de Barcelona.
[8] El concepto de "la ciudad del cuarto de hora" lo desarrolla Carlos Moreno y es adoptado en Paris por la alcaldesa Anne Hidalgo.

> *transmisión, de mezcla, para que deje de ser un lugar anónimo de paso de gente con prisa que se ignora. Una ciudad participativa y solidaria con una constante proliferación de iniciativas ciudadanas" (Moreno, 2021).*

De acuerdo con lo anterior, la propuesta en Bogotá toma de Jane Jacobs y Jan Gehl la posibilidad de articular **la vitalidad** en la planeación local que gira en torno a la vivencia del espacio público desde el nivel de peatón. En este contexto, se incorpora la escala humana, considerando que planear en lo local implica pensar en la calidad del espacio, conectar los bordes privados de calles y parques con transeúntes, mejorar el entorno del desplazamiento y así incentivar comportamientos de permanencia que incorporan los intereses comunes del grupo de personas que habitan los territorios. Adicionalmente, las experiencias de Barcelona y París dan luz sobre cómo aplicar principios que atienden la escala humana en relación con **la distancia y la cercanía** en el sentido de adaptar la estructura física existente para albergar y priorizar las actividades que detonan la vivencia del espacio peatonal y descentralizan las actividades para facilitar servicios, infraestructuras y actividades en barrios residenciales en función de atender a las personas.

Entonces, la ciudad de la proximidad que se define para Bogotá consiste en la descentralización para acercar los servicios a sus habitantes de manera equitativa en todo el territorio, incluyendo la ruralidad. Es una ciudad que reconoce las necesidades de las personas en cada uno de sus territorios, generando estrategias de atención y acercando a los habitantes a la oferta servicios del cuidado y sociales a través de la mezcla y combinación de equipamientos y actividades próximas a la vivienda, a lugares de empleo y/o de estudio. Es una ciudad que busca mejorar la calidad de vida aumentando la posibilidad de dedicar tiempo de calidad a los hábitos diarios y cotidianos por el ahorro de tiempo en desplazamientos, mejora entornos para invitar al disfrute de los espacios urbanos y rurales, tanto en situaciones de encuentro como de circulación y oferta servicios cercanos que facilitan actividades cotidianas como lavar, planchar, cocinar y redistribuye las cargas del cuidado para primera infancia, adultos mayores y población con discapacidad en la ciudad.

En esta Bogotá de proximidad, la descentralización atiende el territorio rural de manera diferenciada en razón de la protección de la naturaleza, la topografía y los asentamientos dispersos. La proximidad consiste en atender a su población mediante la revitalización de un sistema existente reforzando las conexiones entre asentamientos, nodos de equipamientos y bordes urbano-rurales. En este territorio la distancia no siempre es de 30 minutos, pero se mejoran las conexiones.

2. Las dimensiones de proximidad

La proximidad se descompone en cinco (5) dimensiones, asociadas al POT, bajo las cuales se agrupan objetivos y acciones sobre los elementos de la estructura física de las UPL. Estas dimensiones orientan el análisis y, en consecuencia, las intervenciones que transforman el territorio en la Unidad de Planeamiento Local. Cada una de las dimensiones, espacio público local, servicios del cuidado, servicios sociales, movilidad local y entornos productivos locales, buscan actuar en la escala local creando espacios

cómodos para las actividades cotidianas que aportarán a la proximidad y vitalidad de cada UPL.

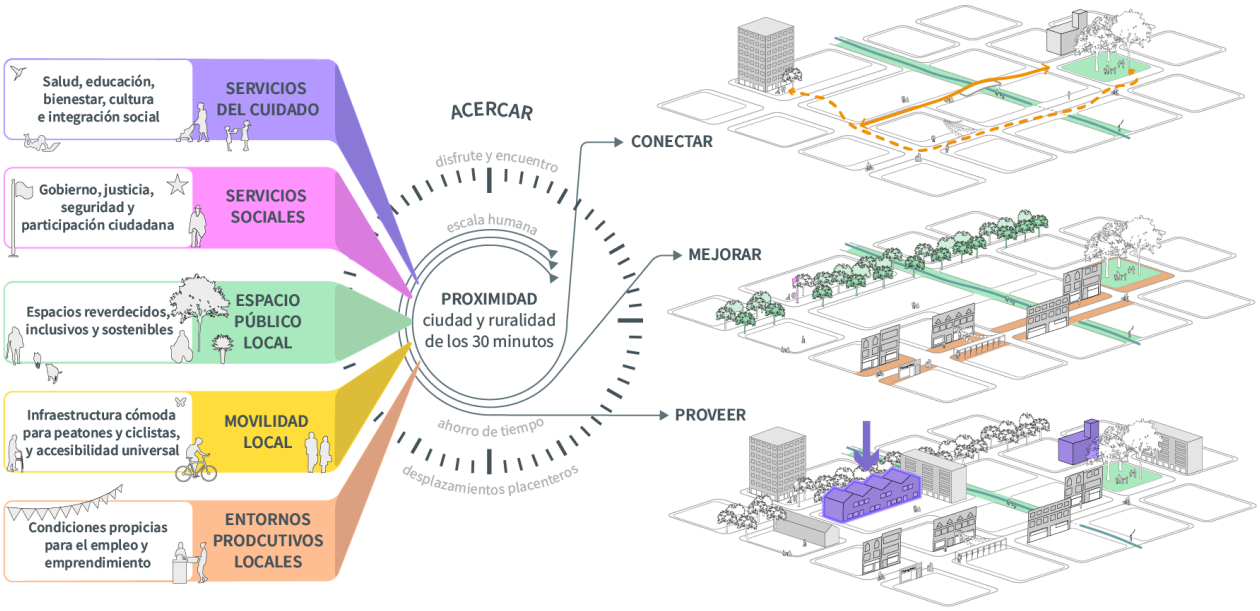


Imagen 4 – La proximidad se logra atendiendo cinco dimensiones de la escala local.
Fuente: SDP – DPL

Cuando se materializa la proximidad y la vitalidad en la escala local se está contribuyendo a los objetivos programáticos del POT, así como, aportando a los Objetivos de Desarrollo Sostenible definidos en la ONU para el desarrollo sostenible de ciudades.

La dimensión de **espacio público local** gira alrededor del reverdecimiento y sus acciones se enmarcan en las estrategias de la Estructura Ecológica Principal en todo el territorio. Los **servicios del cuidado y la prestación de servicios sociales** en la escala de barrio y de UPL se estructuran bajo los conceptos establecidos por el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales. Las estrategias del Sistema de Movilidad que priorizan los modos limpios como la infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura y en caminos veredales define la **movilidad local**. Los **entornos productivos** le apuntan a identificar y mejorar las condiciones del tejido económico y social de las escalas locales y rural bajo las estrategias planteadas en la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación. A continuación, se describe la definición de las dimensiones de la proximidad.

Espacio Público local

En las UPL se busca generar un espacio público reverdecido, inclusivo y sostenible. Esta dimensión se enfoca en aumentar la oferta de parques en UPL deficitarias, promover el acceso a espacios verdes y de encuentro con mejores condiciones de seguridad y mantenimiento para su disfrute, el mejoramiento de alamedas, plazas y parques existentes con una mayor vitalidad. La dimensión procura aumentar el arbolado urbano articulado con las áreas verdes y, en consecuencia, mejora la conectividad ecosistémica.

Bajo esta dimensión se orientan acciones que propicia **espacios de encuentro**[9] que se rigen por los lineamientos establecidos en el Manual de Espacio Público[10]. Se acogen los criterios de diseño, conectividad ambiental, vitalidad, accesibilidad y seguridad en el espacio público.

Para el manejo del espacio público en los bordes de áreas de protección y de la Estructura Ecológica Principal se propone delimitar las áreas de protección de cuerpos de agua para plantear un borde articulado con barrios vecinos, sin intervenir la estructura ecológica y procurando implementar estrategias bajo lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Ambiente. También se busca articular Bosques Urbanos[11], Parques de borde de los Cerros Orientales, protección de la Reserva Thomas Van Der Hammen, Parques de Ronda del Río Bogotá, ZUMA, entre otros, para aportar al mejoramiento de resiliencia frente a los riesgos por movimientos en masa, inundación, avenidas torrenciales y/o crecientes súbitas e incendios forestales derivados del cambio climático y contribuir al paisaje al servicio del ambiente.

En los territorios rurales se busca potenciar la conectividad ecológica articulándola con una escala de proximidad bajo las estrategias de restauración de las áreas de importancia ambiental. Así mismo, se propone el fortalecimiento de los espacios de encuentro en los asentamientos.

Servicio del Cuidado

La dimensión del cuidado se fundamenta en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales -PSCSS. Esta dimensión **acerca** los servicios de educación (primera infancia, preescolar, básica y media, educación superior, técnica), de salud, de integración social, de igualdad de oportunidades, cultura, recreación y deporte. Implementa estrategias para consolidar la red del cuidado definiendo nodos de equipamientos y la hibridación de servicios. La accesibilidad al espacio público peatonal y para el encuentro, también perfilan espacios cuidadores, integrado los entornos de forma continua, accesible y segura permitiendo el libre desplazamiento de todos los grupos poblacionales y mejorando las condiciones de calidad de vida con efectos positivos en su salud. Se busca principalmente reconocer el trabajo de atención a personas en condición de vulnerabilidad o personas cuidadoras, que no es remunerado, y que se realiza especialmente por mujeres en sus diversidades.

En la escala local se orienta la conexión de equipamientos a través de circuitos y rutas, con base en la ubicación de manzanas del cuidado[12] y varios nodos de equipamientos de proximidad. El nodo de proximidad se entiende como uno o varios equipamientos contiguos o integrados que prestan uno o más servicios del cuidado y sociales a la escala de la UPL. El mejoramiento del entorno garantiza la conexión sobre calles, vías, y modos

[9] El espacio público para el encuentro hace parte del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, según lo definido en el Artículo 90 del POT, Decreto 555 del 2021.
[10] Manual de Espacio Público, 2023. SDP.
[11] Resolución 05531 - Implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital. SDA
[12] Artículo 231, Decreto Distrital 555 de 2021

de transporte aportando a la construcción o consolidación de estructuras urbanas y rurales existentes.

En la ruralidad se analiza tanto la accesibilidad como el funcionamiento de la red de equipamientos existente, abarcando aspectos como disponibilidad y diversidad, con relación a la composición demográfica y características socioeconómicas de la población rural y campesina. A las redes de asentamientos humanos, los centros poblados y nodos de equipamiento se le suma la oferta los equipamientos dispersos y aquellos que se ubican sobre los bordes urbanos, teniendo presente que la oferta se conecta por medio de la malla vial rural.

Servicios Sociales

El POT formula la clasificación de servicios sociales como aquellos relacionados con el desarrollo de actividades administrativas y cívicas, vinculadas a seguridad ciudadana, defensa, convivencia, justicia y administración pública. Hasta el momento, el crecimiento y la extensión de la ciudad han dificultado la prestación de estos servicios a todos los territorios y, por lo tanto, se busca descentralizarlos y llevarlos a cada una de las Unidades de Planeamiento Local para mejorar la capacidad de respuesta a la ciudadanía. Con esta descentralización se espera incluso promover, entre otras, reuniones para la consulta y participación ciudadana en los distintos ámbitos de decisión que tienen incidencia en el territorio.

De acuerdo con lo anterior, las acciones de esta dimensión se encuentran enfocadas en la ubicación de lugares que presten servicios de administración local (ej. Centro administrativo, ventanilla de servicios, etc), y de seguridad y justicia (ej. estación de bomberos, casa de justicia, estación de policía, etc.). Adicionalmente, se busca ofertar servicios de abastecimiento de alimentos mediante la localización de nuevos lugares para el abasto, depósito y distribución de comida como plazas logísticas, plazas de mercado o puestos de mercado en suelo urbano. La estrategia de la red del cuidado permite vincular estos equipamientos a los de servicios del cuidado.

De manera particular, en las tres (3) Unidades de Planeamiento Local Rural y Sostenible y en el suelo rural de la UPL Torca, se contempla la ubicación de actividades feriales, de centros de gestión, espacios en donde se pueda ubicar una unidad móvil de atención y espacios para actividades agropecuarias.

Movilidad local

El pilar de la movilidad sostenible del Plan de Ordenamiento Territorial es posible en la proximidad en la medida que se favorecen los desplazamientos en modos de transporte de cero y bajas emisiones, teniendo en cuenta la infraestructura peatonal y para personas con discapacidad como parte del viaje. En ese sentido, su traducción en la escala local favorece los desplazamientos cortos y accesibilidad al transporte público de acuerdo con

el espacio público para la movilidad[13]. Esto implica la disponibilidad y mejoramiento de redes peatonales y de cicloinfraestructura locales. También, bajo esta dimensión se busca que, cuando sea necesario, se garantice la accesibilidad universal a los distintos modos de transporte local y transporte masivo que conectan con el resto de la ciudad y la región como Transmilenio, Metro y Regiotram.

La movilidad local se apoya en la definición de la Malla Vial Intermedia, es decir, calles que habilitan el paso de transporte público y la red de ciclo infraestructura en las Unidades de Planeamiento Local. La definición de la malla vial intermedia complementa los entornos del cuidado al delimitar un conjunto de manzanas cuyas calles internas se podrían peatonalizar o implementar estrategias de pacificación de tráfico para mejorar el entorno de los servicios del cuidado y sociales, favoreciendo la caminabilidad y los espacios para el encuentro. También complementa los entornos productivos locales porque habilita la norma para que aparezcan diferentes actividades a través de la mezcla de usos en los predios que la bordean.

Además, la acciones en el marco de esta dimensión se enfocan en rescatar y crear senderos peatonales y ecológicos, ubicación de lugares de acceso a nuevos cables aéreos, ciclorrutas, calles con andenes, ciclorrutas, mobiliario, arborización y escaleras eléctricas en los lugares que se requieran. Las acciones de senderos en inmediaciones de la Estructura Ecológica Principal y en territorio rural se proponen bajo parámetros y lineamientos de los respectivos planes de manejo ambientales y otros requerimientos que cumplan con la protección de los elementos naturales.

Respecto del territorio rural, la proximidad se basa en el mejoramiento de las vías existentes para facilitar los desplazamientos entre centros poblados, la creación de senderos ecológicos y el mejoramiento de senderos existentes de acuerdo con el análisis de su capacidad de carga. Las acciones contribuyen al espacio público para la movilidad rural y todos sus componentes, como el reverdecimiento de las vías rurales y la habilitación de senderos[14]. Así mismo, al interior de los centros poblados, se propone el mejoramiento de las vías existentes para asegurar la conectividad de los servicios sociales y del cuidado que se han propuesto en cada uno de estos centros.

Entornos productivos locales

Desde lo público, los entornos productivos locales se enfocan en el fortalecimiento de condiciones físicas para apoyar el tejido económico local y tradicional. En la caracterización y estudio de cada UPL se identificaron dinámicas existentes y el potencial de nuevas oportunidades previstas por el POT en otras escalas. La formulación de cada UPL busca articular las dinámicas y oportunidades a las redes de cuidado para potenciar las actividades económicas actuales, promover fuentes de empleo, transformar las

[13] El espacio público para la movilidad a escala local obedece al Artículo92. Sistema de Movilidad, del POT, Decreto 555 del 2021.

[14] El Artículo 420 del POT, Decreto 555 de 2021 estipula los componentes del espacio público para l amovilidad rural. Las acciones de senderos y vías rurales se proponen siempre y cuando se cumpla con los requerimientos ambientales y de protección a la naturaleza establecidos por el Manual del Espacio Público y planes de manejo ambiental.

oportunidades hacia la oferta de empleo formal y/o mejorar la conexión a los centros de empleos de la ciudad.

Algunas dinámicas existentes relacionadas con esta dimensión son corazones productivos, manzanas y calles comerciales existentes y como nuevas oportunidades se encuentra la habilitación en la norma para la mezcla de usos sobre la malla vial intermedia, así como corredores verdes de proximidad. En el espacio público, en calles, plazas, y/o alamedas, o alrededor de estos, se propone el mejoramiento y la localización de espacios y mobiliario para carga o descarga y/o ventas, mercados, ferias, eventos culturales, entre otros. Desde la escala local también se han identificado oportunidades de aprovechamiento económico tradicionales en lugares como las plazas de mercados y senderos rurales y se entiende que la descentralización de equipamientos administrativos también genera dinámicas que desencadenan actividades económicas y de solidaridad.

Los centros de empleo que el POT promueve están alrededor de Actuaciones Estratégicas[15], Áreas de Desarrollo Naranja - Distritos Creativos, Áreas de Integración Multimodal y alrededor de zonas de transporte orientadas al desarrollo como corredores y áreas de revitalización. El rol de la escala local es habilitar conexiones y mejorar las existentes hacia estas zonas desde las redes del cuidado y los proyectos integrales de proximidad.

En la ruralidad, la interacción con los ecosistemas agropecuarios y naturales influye en la actividad productiva y cultural de sus habitantes. Por esta razón, considerando el tamaño, estructura y dinámica de la fuerza de trabajo de la población rural, se busca ofrecer estrategias para mejorar los lugares de intercambio. Algunas de las acciones se basan en disponer y organizar caminos y senderos rurales para el aprovechamiento económico de recreación y turismo, así como la creación del centro de agricultura y ecología para la innovación.

3. La proximidad en la estructura de la UPL

De acuerdo con lo definido en el POT, las Unidades de Planeamiento Local (UPL) son elementos locales del Modelo de Ocupación Territorial que fueron definidas *a través de un proceso de planeación participativa, para caracterizar sus estructuras de ordenamiento, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar, que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad, en relación con los entornos de vida local. De manera particular, en las UPL con déficit cuantitativo y cualitativo de soportes urbanos se determinarán ámbitos integrales de cuidado que agruparán intervenciones integrales de proximidad de generación y cualificación de la estructura funcional y del cuidado. Estos ámbitos integrales de cuidado serán una medida para focalizar la inversión y actuación de los sectores del Distrito a*

[15] En el artículo 103, las siguientes centralidades hacen parte del Programa: “promover e incentivar la creación de viviendas dignas y asequibles y oportunidades de empleo formal en mejores localizaciones, directamente conectados al sistema de transporte público masivo”: Centralidad Reverdecer del sur, Ciudad Lagos de Torca, Ciudadela Educativa y del Cuidado, Revitalización 20 de Julio y cable aéreo de San Cristóbal, Revitalización de Los Mártires, Revitalización zona de Reencuentro, Revitalización de zona de las Ferias.

nivel local precisados en el marco de los procesos de planeación participativa (Artículo 9, Decreto 555 de 2021).

En otras palabras, la Unidad de Planeamiento Local propone un cambio en la manera en que se concibe la planeación desde el quehacer público para acercar soportes a la población y mejorar los lugares de manera coordinada y articulada con servicios urbanos ofrecidos por la administración distrital de acuerdo con las necesidades de los habitantes. Por lo tanto, por medio de la UPL se presentan acciones desde las diferentes dimensiones de la proximidad en tres tipos de intervención básica: **proveer, conectar y/o mejorar**. Por ejemplo, las zonas en la periferia y con altos niveles de densidad poblacional y déficit de servicios requieren una estrategia combinada para proveer, conectar y mejorar estos servicios y llegar al estándar del POT. Mientras las zonas más centrales y con menos densidad atenderán la proximidad a partir de la conexión y mejoramiento de los soportes y entornos existentes para sostener y alcanzar un estándar internacional.

En este contexto, para definir los tipos de intervención desde las dimensiones en la escala local en cada UPL se llevaron a cabo actividades de diálogo y co-creación en el marco de la Participación Ciudadana[16] y de verificación en campo. A partir de las aspiraciones urbanísticas del distrito y las comunidades se plantearon acciones que se puedan desarrollar y ejecutar desde lo público. Para ello, se partió del reconocimiento de las condiciones actuales de cada UPL identificando conflictos y oportunidades para hacerlas más próximas considerando, entre otros, los siguientes retos:

- Retos físicos: elementos en el territorio que obligan al peatón y ciclista a aumentar los tiempos de desplazamiento de un lugar a otro. Por ejemplo, las quebradas que no cuentan con pasos a lo largo de su trayectoria, grandes conjuntos cerrados que impiden el paso peatonal, y amplias vías o infraestructura urbana de grandes dimensiones que para un cruce seguro de ellas se requieren de desplazamientos de más de cinco cuadras, entre otros. En suelo rural, se requiere mejorar la infraestructura vial para la conectividad.
- Retos de accesibilidad: Se encuentran relacionadas con la cantidad y ubicación de los lugares que prestan servicios sociales o del cuidado. En este sentido, estas barreras hacen referencia a la ausencia de lugares que presten servicios sociales y del cuidado en las cercanías a los lugares de vivienda, trabajo o estudio y con accesos incluyentes.
- Retos de confortabilidad: Corresponden con el mal estado en el que se encuentra, el espacio público y vías de comunicación, especialmente en el territorio rural, que no permiten desplazamientos seguros y cómodos. Además de las malas condiciones del entorno en el que se encuentran algunos centros productivos locales y entornos del cuidado que disminuyen la afluencia de público y posibles clientes.

A partir de la identificación de estos retos en cada UPL, se plantearon estrategias para superarlos, mediante la implementación de cinco estructuras de la escala local que son: **eje, circuito, núcleo, umbral** (borde urbano rural) y **red**. Estas estructuras se ubicaron

[16] La metodología y resultados de este proceso se describen en la Parte 2, en el capítulo de Participación Ciudadana

buscando generar una transformación significativa hacia la proximidad considerando las características territoriales de las UPL para consolidar redes del cuidado[17] y otras estrategias del POT que incluyen espacio público y entornos productivos. A su vez, dichas estructuras determinan el modelo de implantación de Proyectos Integrales de Proximidad, estructurando las UPL y promoviendo la articulación de diferentes entidades del distrito, asegurando que estos proyectos se lleven a cabo de manera integral y sincronizada.

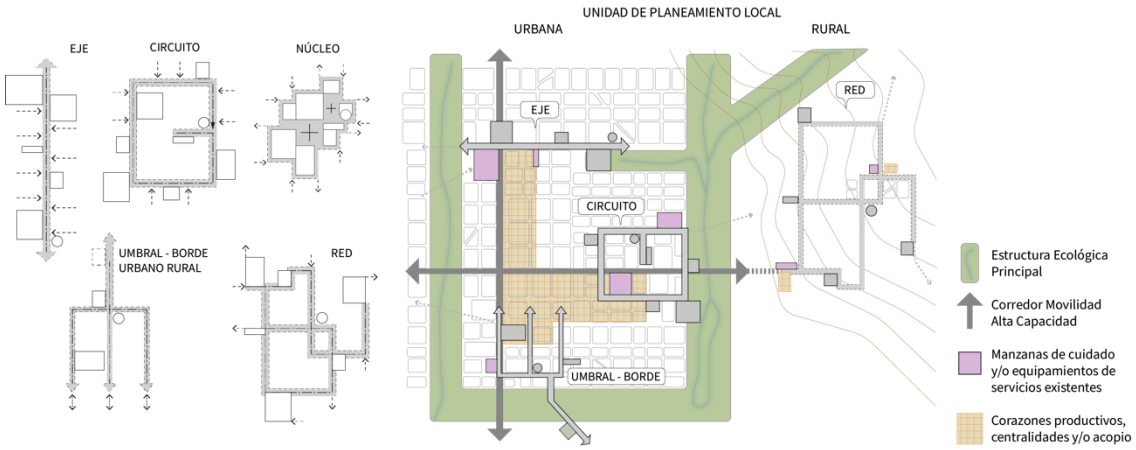


Imagen 5 – Estructura urbana de la escala local y los Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: SDP - DPL

Los Proyectos Integrales de Proximidad se plantean con base en elementos existentes en el territorio y el carácter depende de la forma urbana de la siguiente manera:

- El **eje** organiza elementos de la red del cuidado como nodos de equipamientos de proximidad, manzanas del cuidado, calles con actividades, parques, en secuencia sobre elementos lineales como una vía, una quebrada y/o un parque alargado.

- El **circuito** es un recorrido circular que conecta varios nodos de equipamientos de proximidad, parques zonas de actividad económica y en suelo urbano puede conformar una manzana del cuidado. El recorrido es a pie, en bicicleta o previendo una ruta de transporte. En suelo rural el circuito se conforma a partir de senderos y caminos veredales.

- El **núcleo** es el conjunto de nodos de equipamientos urbanos, espacios públicos, y/o actividades agrupadas en una zona delimitada.

- El **umbral - borde urbano rural** ordena la transición y la conexión entre ambientes rurales y urbanos sobre un elemento natural o una vía. Alrededor de los elementos naturales se ordenan espacios de protección, encuentro y contemplación en suelo rural o en Parques de Borde de los Cerros Orientales. Alrededor de las vías, además, se organizan puntos de acceso a la ciudad y se conectan a nodos de equipamientos, asentamientos o centros poblados. En este borde y sobre el suelo urbano se organizan

[17] Artículos 170 y 171 Decreto Distrital 555 de 2021

espacios públicos para el encuentro, manzanas de cuidado o redes peatonales que conectan con senderos.

- La **red** es una serie de calles, vías, senderos o caminos veredales que conectan los equipamientos, manzanas del cuidado, parques y/o áreas de actividad que están distribuidos de manera dispersa en el territorio.

4. Proyectos integrales de proximidad y acciones

Los **Proyectos Integrales de Proximidad** - PIP constituyen una serie de intervenciones o acciones de carácter público que se dan al interior de las Unidades de Planeamiento Local enfocadas en atender y mejorar la proximidad. Su principal objetivo es mejorar, proveer y/o conectar el espacio público y los servicios de la escala local y articularse a intervenciones de nivel distrital. Además, tienen la capacidad de establecer conexiones entre las estructuras determinantes del modelo de ocupación territorial a escala regional y distrital, armonizándolas para satisfacer las necesidades locales. En este sentido, surgen en respuesta a problemáticas identificadas o potencian una oportunidad territorial encontrada, apoyados por la precisión de la malla vial intermedia y por la identificación de suelo de reserva para servicios del cuidado.

Cada Proyecto Integral de Proximidad - PIP es integral porque requiere de una o varias acciones articuladas en función de alcanzar una mayor proximidad. Los Proyectos buscan reverdecer el espacio público y conectar servicios del cuidado y sociales con la ciudadanía, para mejorar la circulación y/o el encuentro en la escala local. Estas conexiones propician la movilidad por medios de transporte sostenibles que dan prioridad al peatón y al ciclista disminuyendo los tiempos de desplazamiento para la realización de actividades cotidianas.

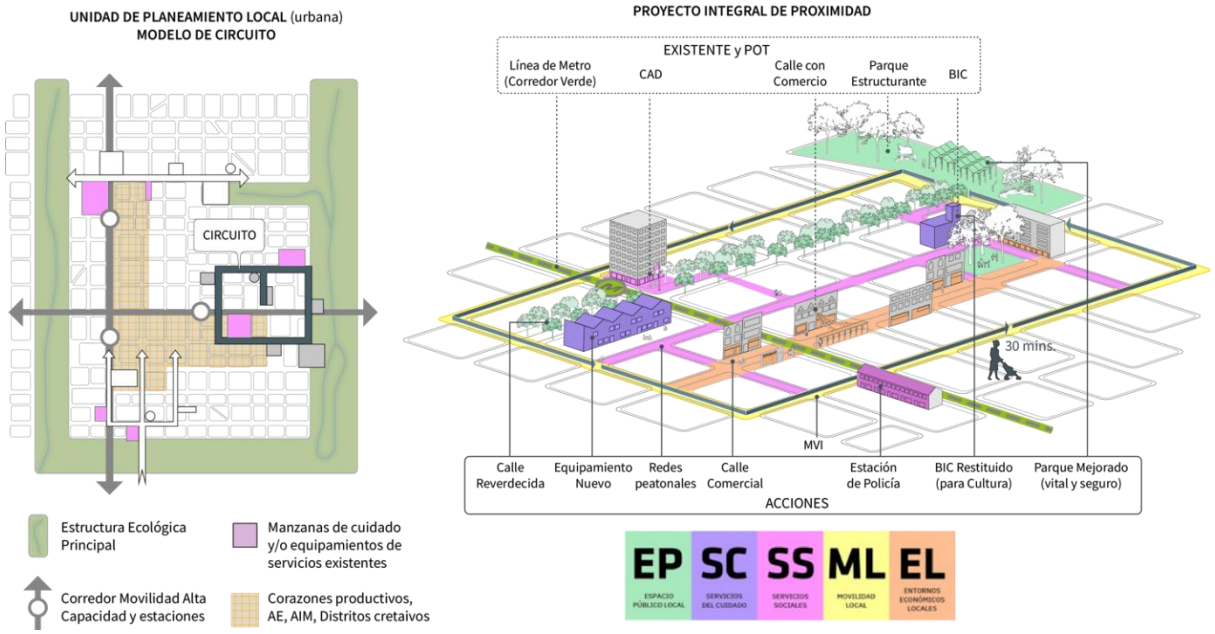


Imagen 6 – Esquema ilustrativo de implementación de Proyectos Integrales de Proximidad.
Fuente: SDP – DPL

Los proyectos integrales de proximidad y subproyectos se concretan a través de un conjunto de **acciones**. Las acciones son las transformaciones puntuales, físicas y de infraestructura, que son cuantificables. Además, las acciones responden a una dimensión de proximidad, es decir, espacio público local, servicios del cuidado, servicios sociales, movilidad local y entornos productivos locales en donde se identifica su costo y se hace seguimiento a los proyectos.

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
Espacio Público Local *Estas acciones implementan el Manual del Espacio Público	Generación de parque a nivel de UPL	Construcción de un parque nuevo. El parque puede ser un parque de proximidad (de menos de 1 hectárea) o un parque estructurante.
	Parques Reverdecidos	Mejoramiento de cobertura de árboles, vegetación y suelo permeable en un parque existente.
	Bosque Urbano	Consolidación y/o generación de un parque contemplativo estructurante con cobertura arbórea agrupada en masa o lineal, de composición vegetal multiestrato y que se conecta con otras áreas verdes mejorando la conectividad ambiental.
	Cualificación de Parques	Mejoramiento de componentes (ancestral, juegos, permanencia, multifunción, etc.), estructuras de apoyo y otros servicios, en parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.
	Consolidación de parques	Adecuación de parques de bolsillo y zonas verdes (mayores a 400m2) para su uso y disfrute como parque.
	Generación de plazoleta nueva	Construcción de una plazoleta nueva.
	Cualificación de plazoleta existente	Mejoramiento de las condiciones de plazoletas existentes para su uso y disfrute.
	Calles Reverdecidas	Construcción o mejoramiento de la franja de paisajismo con mayor cobertura de árboles, vegetación y/o SUDS en calle existente.
	Mobiliario y señalética Rural	Elementos físicos como paradas, miradores y otros espacios de permanencia sobre senderos y recorridos en la ruralidad y en áreas naturales. Incluye dos grupos de elementos: - el mobiliario en puntos determinados de las rutas tales como bancos, canecas, módulos de información, módulos de baños etc. - las intervenciones en superficie en donde se localiza el mobiliario. Se deben utilizar materiales ecoeficientes que permitan la permeabilidad del suelo y la armonía con los entornos en donde se implantan.
	Fajas Biodiversas de conectividad	Área geográfica que se caracteriza por tener una gran variedad de especies animales y vegetales, en la cual se pretende generar corredores

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
		biológicos que facilitan el movimiento de especies de fauna que habitan los relictos boscosos.
	Rehabilitación o restauración de coberturas naturales y seminaturales	Restauración de ecosistemas y restablecimiento de ecosistema degradado a una condición similar al pre disturbio respecto a su composición, estructura y funcionamiento. El ecosistema resultante debe ser un sistema autosostenible y debe garantizar la conservación de especies, del ecosistema en general, así como de la mayoría de sus bienes y servicios.
Servicios del Cuidado *Las acciones implementan el Plan de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales	Equipamiento nuevo	Construcción de nuevas edificaciones destinadas a la prestación de uno o varios servicios del cuidado o sociales en predios independientes o en predios con edificaciones existentes.
	Equipamiento por recualificar	Modificación, ampliación, reforzamiento estructural o reúso de edificaciones existentes en las que se prestan servicios del cuidado y sociales.
	Restitución/ Intervención BIC	La restauración de edificaciones que corresponden a bienes de interés cultural para alojar un servicio de cuidado específico.
Servicios Sociales *Las acciones implementan el Plan de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales	Las acciones hacen parte integral de los Servicios del Cuidado. Bajo esta dimensión, se podrán identificar equipamientos para la administración pública local, seguridad, justicia y convivencia existentes. En donde se contempla servicios como: Centros de Administración, Centros Locales de Gobierno, Ventanilla de Servicios, Alcaldías locales existentes, estación de bomberos y policía, plazas de mercado, espacios para unidades móviles, entre otros.	
Movilidad Local *Estas acciones implementan el Manual del Espacio Público (del componente de Espacio Público para la Movilidad) y el Sistema de Movilidad	Mejoramiento de redes peatonales	Mejoramiento de un entorno del cuidado y/o acción que consolida los Barrios Vitales. Es la base para acceder a equipamientos del Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales y disfrutar del espacio público peatonal y del transporte público. En una zona delimitada consolida una red con mecanismos de pacificación de tráfico, mejora y reconstruye franjas de circulación peatonal para personas con discapacidad y en riesgo y peatones.
	Sendero propuesto	Implantación de un nuevo sendero peatonal y ecológico que conecta sitios de interés con asentamientos y espacio públicos urbanos y que forma parte del espacio público para la movilidad. En territorio rural son caminos y senderos nuevos que permiten la circulación peatonal para conectar lugares, pueden incorporar la franja de calidad rural para reforzar su función paisajística. Se

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
		caracterizan por incorporar materiales ecoeficientes en su diseño según el contexto en el que se encuentra, sin perder la continuidad y conectividad de los recorridos.
	Senderos recuperados y reactivados	Mejoramiento de un sendero peatonal y ecológico existente que conecta sitios de interés con asentamientos y espacio públicos urbanos según estudios de carga y que forma parte del espacio público para la movilidad. En territorio rural se refiere a adecuación y mantenimiento de caminos y senderos existentes en áreas rurales y de reserva.
	Cable propuesto	Implantación de un trazado, de las estaciones y de los lugares de, acceso a nueva infraestructura de cable aéreo.
	Cicloalameda	Construcción de una ciclorruta compuesta por una franja dedicada a la movilidad en bicicleta (micromovilidad) y una franja de paisajismo y que hace parte de la red de cicloinfraestructura.
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Adecuación de vías y construcción de la franja por donde circulan bicicletas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a modos de transporte no motorizados. Garantiza de manera sostenible desplazamientos de más largo aliento, es la base para llegar más lejos de manera segura a servicios sociales y del cuidado. Esta red promueve una ciudad más saludable y aporta al principio de una ciudad descarbonizada donde prima la movilidad sostenible. Hace parte de las franjas funcionales de las calles completas nuevas y se deberá considerar en las acciones de calle completa por cualificar y calle completa por intervenir.
	Calle completa nueva	Construcción de una calle nueva que diseña todas las franjas funcionales de paramento a paramento orientada hacia una distribución modal sostenible del perfil vial. El diseño garantiza paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario y vías, de fachada a fachada.
	Calle completa por cualificar	Mejoramiento de las franjas funcionales de paramento a paramento existentes incluyendo arborización, andenes, ciclorrutas, mobiliario y vías de fachada a fachada.
	Calle completa por intervenir	Intervención integral para construir todas las franjas funcionales de paramento a paramento,

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
		hacia una distribución modal sostenible del perfil vial, garantizando arborización, andenes, Ciclorrutas y mobiliario.
	Sistema de apoyo mecánico	Construcción de escaleras eléctricas y/o ascensor público.
	Ciclopuentes	Pasos a nivel, deprimidos y/o elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, y privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.
Entornos Productivos Locales	Calle comercial	Las calles en un barrio o zona de UPL en donde se concentra la actividad económica existente (identificada por continuación de corazones productivos, y/o actividad comercial). Sobre estas calles se reorganizan andenes y tránsito y se habilitan espacios con mobiliario para prestar servicios conexos, a mercados temporales, eventos, servicios asociados a turismo, economía popular, ventas y ferias, mercados campesinos, que complementa el sistema de espacio público peatonal y para el encuentro.
	Corredores inteligentes de Turismo	Adecuación y mejoramiento de senderos y caminos existentes. En la ruralidad, a lo largo de estos corredores, se habilitan espacios o estaciones móviles para promover las actividades económicas de recreación y turismo.

Tabla 1 Descripción de las acciones de acuerdo a las dimensiones de los PIP
Fuente: DPL, SDP con base en POT

Las acciones en el territorio precisan la intervención de manera articulada con estrategias para la transformación de entornos construidos como Ecobarrios, Barrios Vitales, Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA, y el mejoramiento del entorno de Manzanas del Cuidado o Distritos Creativos, entre otros. En las descripciones de los PIP de cada UPL se encuentra la vocación de los entornos que se encuentran en sus ámbitos.

Vale la pena mencionar que todos los equipamientos nuevos, restituidos y recualificados deberán contar con las adecuaciones necesarias que permitan la accesibilidad universal, así como se establece en el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales. Así mismo, las intervenciones en el espacio público local tendrán que cumplir con los lineamientos descritos en el Manual del Espacio Público. La magnitud de estas acciones, descritas en cada PIP, considera la situación actual de los territorios y, por lo tanto, si con el tiempo se presenta algún deterioro o cambio de esta condición, las acciones podrán tener modificaciones que permitan la atención de dichos cambios, manteniendo su intención en cada proyecto integral de proximidad.

De acuerdo con las definiciones del POT, las acciones están atadas a diferentes entidades de la administración distrital de acuerdo con sus competencias, requieren de una gestión y articulación conjunta entre las mismas y las localidades, para que su concreción sea palpable. Debido a que los proyectos integrales de proximidad son extensos y pueden sobrepasar límites de la Unidad de Planeamiento Local o sobreponerse a otros soportes de escala distrital, se establecieron **subproyectos** que dividen el proyecto para facilitar su gestión.

En la siguiente tabla se encuentran las descripciones de componentes o atributos que complementan el planteamiento de los proyectos y las acciones. Esta tabla contiene descripciones que permiten aclarar la lectura de las convenciones de la cartografía que acompaña los sectores, las UPL y los PIP.

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
Espacio Público Local	Recuperación elementos hídricos	Reverdecer y renaturalizar, sembrar árboles y recuperar suelo permeable en las franjas paralelas a las rondas de cuerpos de agua.
Servicios del Cuidado y servicios sociales	Manzana del cuidado	Delimitación de un área o de una zona conformada por un equipamiento ancla y otros equipamientos donde operan y se ofrecen tres tipos básicos de servicios: cuidado a personas cuidadoras, cuidado a niños y niñas, personas con discapacidad y personas mayores y de transformación cultural para erradicar el machismo y promover masculinidades cuidadoras y corresponsables. (Como Casa de Igualdad de Oportunidades para la Mujer y Centros de Desarrollo Comunitario). En esta zona se implementa el mejoramiento del entorno.
	Circuitos del Cuidado	Son las conexiones que se quieren fortalecer en la delimitación del ámbito o área del proyecto integral de proximidad. Estas conexiones hacen parte del sistema de movilidad de las Rutas del Cuidado.
	Entidad ancla	Identificación de entidad o institución principal dentro de una manzana del cuidado que presta y administra los servicios del cuidado o sociales a la ciudadanía.
	Redes del Cuidado	Articulan los equipamientos y servicios de cuidado y sociales. Conformada por jardines infantiles, colegios, parques, bibliotecas, centros de desarrollo comunitario, centros de salud, hospitales, casas de igualdad de oportunidades, centros de atención a personas mayores y con discapacidad y centros de recreación y deporte. Están agrupados en manzanas del cuidado, unidades móviles en zonas rurales y urbanas o en equipamientos que operan articuladamente.

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
	Nodo de equipamientos urbanos	Agrupación de uno o varios equipamientos donde se presta más de un servicio, con capacidad de brindar servicios a UPL y/o ZPG. Los nodos de equipamientos se pueden ubicar en uno o varios predios contiguos e integrados.
	Conexiones de Proximidad	Creación de cruces o puentes peatonales sobre vías o elementos ambientales.
Servicios Sociales	Equipamiento administrativo local, seguridad y justicia	Localización de un equipamiento de servicios para la administración pública local, seguridad, justicia y convivencia. En donde se contempla servicios como: Centros de Administración, Centros Locales de Gobierno, Ventanilla de Servicios, Alcaldías locales existentes, estación de bomberos y policía, espacios para unidades móviles, entre otros.
	Abastecimiento de alimentos	Modificación, sustitución, y/o ampliación de un equipamiento de carácter público en los que se realiza el depósito y/o expendio al por mayor y/o al detal de productos alimenticios y otros productos de consumo.
	Servicios de apoyo a la producción y al desarrollo rural	Construcción de un nuevo equipamiento para albergar servicios de apoyo a actividades feriales, de centros de gestión, unidades móviles de atención y actividades agropecuarias.
Movilidad Local	Corredor Verde	Construcción de un eje estructurador de la movilidad para el peatón y el desarrollo de un sistema de alta y media capacidad de transporte público, que mejora condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpora el desarrollo orientado al transporte.
	Corredor Verde de la Carrera 7	Construcción del eje estructurador de la movilidad para el peatón y el desarrollo de un sistema de alta y media capacidad de transporte público sobre la carrera 7 que incorpora el desarrollo orientado al transporte en las áreas remanentes.
	AIM	Las áreas de Integración Multimodal son zonas alrededor de las estaciones de diferentes modos de transporte bajo el concepto de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible que promueve la cercanía, la mezcla de usos y el disfrute de mejores espacios públicos.
	CIM	Los centros de integración modal son las zonas alrededor de estaciones de alta capacidad de transporte público en los accesos a la ciudad.
	Entrada de ciudad	Diseño urbano alrededor de un equipamiento y/o espacio público para generar un hito o referente

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
		urbano con acciones de infraestructura peatonal y de ciclorrutas
	Estaciones Propuestas	Estaciones asociadas a modos de transporte público de alta, mediana y baja capacidad que complementan la conectividad a servicios del cuidado, servicios sociales, espacio público y entornos productivos locales.
Entornos productivos locales	Intervención sobre zonas de reactivación económica	Zonas de la UPL que tienen potencial económico o donde se han consolidado tejidos económicos productivos locales que se vinculan a los proyectos integrales de proximidad, mejorando sus capacidades. Por lo general, son zonas colindantes con Actuaciones Estratégicas, PRUMS, Planes Parciales o distritos creativos.
	Distritos Creativos	Son espacios geográficamente delimitados donde convergen la cultura, la creatividad y el emprendimiento, y funcionan como áreas de desarrollo económico, social y cultural, consolidando escenarios para la renovación urbana, la generación de empleo y la creación, producción, distribución, exhibición, comercialización y consumo de bienes y servicios culturales y creativos.
	Huerta urbana o periurbana	Construcción de instalaciones para la agricultura urbana y actividades de apoyo, con el fin de generar apropiación en el uso, goce y disfrute del espacio público, que permita a su vez la producción de alimentos, la gestión ambiental, el uso sostenible de los recursos naturales, reverdecimiento y la construcción del tejido social.
	Circuitos de reactivación	Indicación de espacios en donde existen flujos de personas sobre, o hacia zonas comerciales y/o zonas con actividad económica de la UPL.
Otros Aspectos	**Convenciones**	**Descripción UPL**
Proyecto Integral de Proximidad	Ámbito del Proyecto Integral de Proximidad	Delimitación geo-referenciada en donde se localizan las acciones de un proyecto integral. Al interior de esta delimitación se indican conexiones estratégicas a elementos que hacen parte del entorno de proximidad y que no requieren acciones (como infraestructura existente, proyectos en curso o programas de planes maestros). La delimitación no incide en la propiedad privada.
	Subproyecto	Un área de gestión dentro del ámbito del proyecto integral de proximidad delimitada por condiciones diferenciadas dentro del mismo proyecto que inciden en la articulación con instrumentos de

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
		planeamiento y/o proyectos de superior jerarquía y en la coordinación entre entidades y actores diferentes.
Patrimonio y Cultura	Sitios Sagrados Muiscas	Identificación y reconocimiento de lugares ancestrales como parte de la Estructura de Patrimonio e Identidad de la ciudad. Su demarcación es únicamente indicativa para establecer acciones en su entorno y no es de afectación sobre el predio privado ni sobre la norma. Esta demarcación está sujeta al proceso de consulta.

Tabla 2 Descripción de convenciones y atributos que son la base de la cartografía de UPL y PIP
Fuente: DPL, SDP con base en POT

2. EL SECTOR NOROCCIDENTE

El Sector Noroccidente está conformado por tres (3) Unidades de Planeamiento Local, Rincón de Suba, Tibabuyes y Suba. Se encuentra delimitado físicamente por elementos de la Estructura Ecológica Principal, al norte por el Humedal La Conejera y la Quebrada La Salitrosa, al oriente con los Cerros de Suba y el Cerro La Conejera, al sur con el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes, y al occidente con el Río Bogotá, el cual define la separación política con el municipio de Cota. Así mismo, a través de dichos elementos limita con UPL de otros sectores, al norte con la UPL Torca de Sector Norte, al oriente con la UPL Niza y la UPL Britalia también de Sector Norte, y al sur con la UPL Engativá perteneciente al Sector Occidente.



Imagen 7. Localización Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

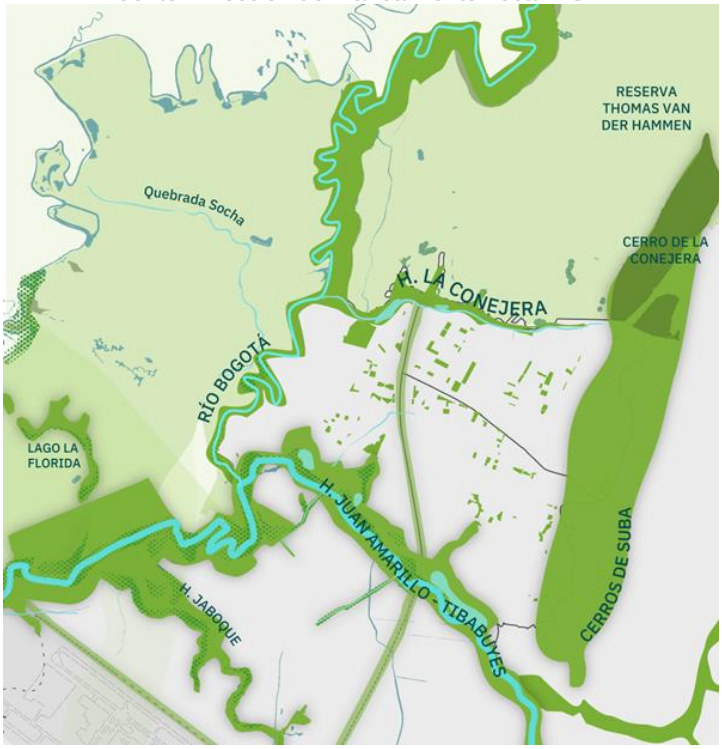


Imagen 8. Estructura Ecológica Principal - Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

2.1 Determinantes y retos

En un sentido amplio, y entendiendo el propósito de los Proyectos Integrales de Proximidad como las estrategias para conectar el territorio con la infraestructura funcional y del cuidado existente y con los proyectos de ciudad futuros planteados en el sector, como lo son para este caso la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado cuyo ámbito se genera alrededor el eje de la carrera 118, y del proyecto de la Segunda Línea del Metro de Bogotá – SLMB, como columna dorsal de la propuesta de modelo de ordenamiento para el territorio. Los PIP planteados buscan entender las condiciones de cada territorio para luego proponer las acciones concretas que promuevan la proximidad y vitalidad de los espacios públicos conectores.

A grandes rasgos se cuenta con cuatro determinantes de borde, que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal y son el Humedal La Conejera al norte, Los Cerros de Suba al oriente, el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes al sur y el Río Bogotá al occidente, las cuales se buscan conectar hacia el interior del territorio, con la Actuación Estratégica, que a su vez comparte un límite común con las tres UPLs del sector, y sobre la cual se proyecta un tramo de la Segunda Línea del Metro de Bogotá, con dos de sus estaciones, convirtiéndose en un destino natural para sus habitantes en relación a una conexión de carácter Distrital.

Esta necesidad funcional de conectar el territorio con la Actuación Estratégica para contribuir con la ciudad de la proximidad, debe así mismo empezar a generar destinos de interés que se encuentren cercanos a los bordes del sector, ya sean nuevas centralidades o existentes, puesto que la ciudad de la proximidad no se da en un solo sentido, sino que al mismo tiempo debe darle actividades y áreas de interés a los mismos lugares que busca conectar. De esta manera es relevante verificar el área de aferencia en isócronas de los diferentes equipamientos existentes, por las redes de conexión peatonal actuales, para encontrar aquellos sectores donde se hace imperativo generar nuevos equipamientos o lugares de interés para generar proximidad y vitalidad en el espacio público.

Actualmente el Sector cuenta con cuatro puntos de entrada y salida en su relación con la ciudad y los municipios vecinos. Al suroriente por la Avenida Ciudad de Cali, al oriente por la Avenida Suba, que además cuenta con la línea de transporte Masivo, Troncal Transmilenio, al nororiente y noroccidente por la Carrera 92 conectando con la Calle 170 y la Avenida Cota, y al suroccidente por la Conexión Lisboa – Calle 80. Desde la malla vial arterial propuesta por el POT, se busca el desarrollo del circuito que permita una conexión por el suroriente desde la Calle 127 a través de la Avenida Rincón, con la Avenida El Tabor, y posteriormente con la Extensión de la Avenida Transversal de Suba,

en el área de Fontanar del Rio, cerca al Patio Taller de la SLMB, circuito que a su vez se propone conectar por la Avenida Tabor con el Municipio de Cota.



Imagen 9. Malla Vial Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

Considerando lo anterior, y con un territorio que según el CPNV (DANE, 2018) cuenta con una población total aproximada de 767.368 habitantes (similar a la población de Cúcuta) en un área de 2.084 Ha, se obtiene una densidad 368,22 hab/Ha, siendo uno de los Sectores más densos de la ciudad, la que registra en promedio una densidad de 213 Hab/Ha en el área urbana. Para ilustrar lo anterior al compararse con el Centro Ampliado, este es aproximadamente cuatro veces más grande que el Sector Noroccidente, sin embargo, registra una densidad mucho más baja.

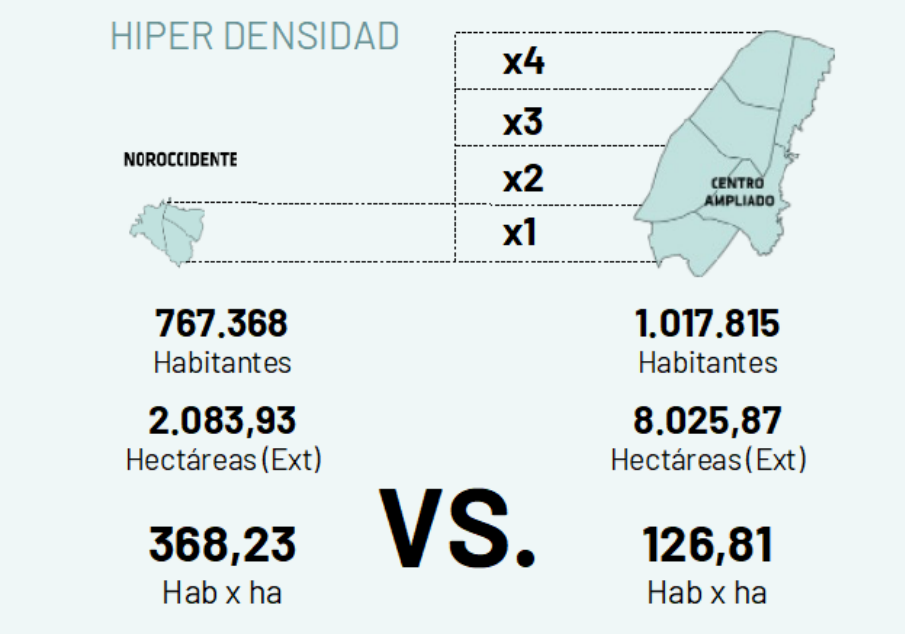


Imagen 10. Comparativo de dimensión Sector Noroccidente vs Centro Ampliado
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

Con un territorio que se caracteriza por un uso Residencial de entre el 85% (UPL Suba y UPL Rincón de Suba) y el 88% (UPL Tibabuyes), los residentes deben tomar alguna de las cuatro salidas mencionadas, con dirección principalmente a sectores como Norte y Centro Ampliado, los que tienen mayor interés como destinos laborales. Es así como el mejoramiento de las conexiones internas en el sector, el aumento de la oferta de equipamientos y servicios, y la creación de nuevos Entornos Económicos, favorecerá los tiempos de desplazamiento mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

La alta densidad poblacional del sector, entre otras causas por el desarrollo informal de su territorio, trae consigo el más alto déficit de Espacio Público Efectivo (EPE) entre todos los sectores de la ciudad, tal como se puede evidenciar en barrios como Santa Rita, Santa Cecilia y Lisboa, que según las estimaciones se encuentra en 2.32 m2 de EPE/Hab. Esto indica un déficit de 3.68 m2 de EPE/Hab para alcanzar la meta de 6 m2 de EPE/Hab que propone el POT (Decreto 555, 2021) alcanzar en general en la ciudad para los próximos 12 años.



Imagen 11. EPE Barrios Santa Rita, Santa Cecilia y Lisboa.
Fuente: Mapas Bogotá

La oferta de equipamientos también es insuficiente considerando la alta densidad del territorio. Comparativamente con los otros sectores del área urbana, es el sector con el menor número de equipamientos (397 equipamientos), aproximadamente la mitad de los equipamientos con los que cuentan los sectores Norte y Occidente, 876 y 882 equipamientos respectivamente; aproximadamente 2.5 veces menos que los equipamientos totales de Suroccidente con 1.011 equipamientos; casi 4 veces menos que el sector Suroriente con 1.472 equipamientos; y finalmente, 5 veces menos que Centro Ampliado con 2.020 equipamientos. Así, pues, en el sector Noroccidente se da la menor disponibilidad de metros cuadrados de equipamientos por habitante en el área urbana, con solo 0.61 m^2/Hab. En consecuencia, el déficit general de equipamientos para el sector estaría en 2.56 m^2/Hab, para lograr el estándar que propone el POT (Decreto 555, 2021) de 3.17 m^2/Hab.

Ciertamente, la falta de equipamientos urbanos en el sector Noroccidente ha tenido efectos que van desde la limitación en el acceso a servicios esenciales dentro del sector, haciendo que se vea incrementada la desigualdad social en relación con otros sectores, y se hace patente, en la notoria exclusión y la marginación de determinados barrios y comunidades del sector. Además, esto ha afectado la calidad de vida de los habitantes de Noroccidente, la salud, el bienestar y el entorno urbano en general.

Desde el punto de vista territorial, el sector Noroccidente cuenta con una condición única si se compara con otros sectores de la ciudad. Estar delimitado casi en su totalidad por cuatro elementos de la Estructura Ecológica Principal, descritos previamente, genera la

condición de ser un territorio rodeado por un gran cordón verde continuo, específicamente de agua y montaña; que dibuja sus límites, define su identidad geográfica, y al mismo tiempo, representa barreras que limitan su conectividad e integración con los demás sectores de la ciudad.

Estas limitaciones en la conectividad del sector Noroccidente generan, por tanto, obstáculos para los desplazamientos hacia otros puntos y sectores de la ciudad. Estos se traducen en largos tiempos de viaje combinado con una baja calidad del sistema de transporte masivo; debido a la alta demanda generada por la alta densidad poblacional y las limitaciones en la oferta del sistema. Además, se observa una sobreoferta de vehículos particulares como respuesta a dinámicas económicas que fomentan la adquisición de vehículos, tal como revela el Informe del Observatorio de Movilidad Bogotá 2017, en el cual se evidencia la mayor concentración de vehículos particulares en la Localidad de Suba con un 21,2% del parque automotor, seguido por la Localidad de Kennedy con un 11,5% (Secretaría Distrital de Movilidad, 2017). Esta combinación ha generado gran congestión vehicular y ha dificultado el desarrollo de un sistema de movilidad integral eficiente, necesario para crear un sistema urbano y económico integrado y competitivo. Asimismo, afectando las condiciones de vida y la realización de actividades productivas, educativas y recreativas para la población del sector, debido a la cantidad de tiempo que deben pasar los ciudadanos dentro de un vehículo, en vez de en actividades productivas y que aporten a su calidad de vida.

Equilibrar estas múltiples condiciones del territorio más densamente poblado de la ciudad, contenido entre elementos ambientales de gran valor ecosistémico y patrimonial ambiental que hoy representan límites desarticulados y altamente degradados; así como estar condicionado a pocos corredores de ingreso, que restringen la conectividad y generan largos tiempos de desplazamiento; y ser el sector con la menor disponibilidad de metros cuadrados de equipamientos y Espacio Público Efectivo por habitante, direccionan los principales retos del sector Noroccidente y las apuestas más ambiciosas en la formulación de los Proyectos Integrales de Proximidad. Incrementar el espacio público efectivo, facilitar el acceso a servicios del cuidado y mejores ofertas culturales y recreativas; promover desplazamientos cortos entre ellos, fortalecer la vida en comunidad, e impulsar la economía local, así como explotar sus altísimos potenciales paisajísticos y ambientales, es lo que los PIP buscan generar en el sector.

2.2 La proximidad en el Sector Noroccidente

Los retos de la proximidad en el Sector Noroccidental apuntan a tres objetivos que se desarrollan con estrategias de intervención concretas en cada Proyecto Integral de Proximidad. Estos objetivos son; i) la espacialidad y calidad de las calles y sus franjas funcionales; ii) la conexión con la red de transporte público y/o red de ciclo infraestructura; y iii) la conexión con la red de equipamientos y servicios del cuidado.

i) **Espacialidad y calidad de las calles y sus franjas funcionales.** En muchos de los barrios del sector, en especial los que se encuentran en los bordes de los cuerpos de agua y en ladera de los cerros, se cuenta con calles sin franjas de circulación peatonales o con dichas franjas en un estado de deterioro tal que no permite un desplazamiento seguro de los peatones. Esta situación es

crítica porque el 43,24% de los viajes en el Sector Noroccidente se realizan a pie (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019), y por lo tanto los habitantes deben en muchos casos ocupar el carril vehicular representado esto un riesgo para su seguridad. Reconfigurar las franjas funcionales, recualificar el espacio público y generar entornos seguros, permite que estos espacios puedan cumplir la función de mover y cuidar a quienes los transitan.



Imagen 12. Niños salen del Colegio. Perfil Vial Carrera 90 a la altura de la Calle 153B, Camino del Indio - Sector Noroccidente
Fuente: Imagen Street View – Google Maps – Fecha febrero 2022

ii) **Conexión con la red de transporte público y/o red de ciclo infraestructura.** El 29,63% de la población del sector usa modos de transporte público (TransMilenio, SITP e Intermunicipal) y el 6,38% se mueve en modos no motorizados (bicicleta y patineta) (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019), esto significa que el 36% de la población utilizará las conexiones con los sistemas de transporte público y la red de ciclo-infraestructura, siendo estas conexiones relevantes para la movilidad y la proximidad en el Sector. La recualificación y revitalización de estas conexiones busca incentivar el uso de los modos no motorizados, así como del transporte público, incrementando los índices de uso de estos sistemas, en especial el de bicicleta que es más sensible a la calidad de la infraestructura para incentivar su uso.



Imagen 13. Padre lleva a su hijo en Bicicleta. Perfil Vial típico UPL Tibabuyes – Sector Noroccidente
Fuente: Imagen Street View – Google Maps – Fecha febrero 2022

iii) **Conexión con la red de equipamientos y servicios del cuidado.** En contraste con el estándar de equipamientos por habitante de 3,17 m^2/hab, el Sector cuenta con un índice de 0,61 m^2/hab, cinco veces por debajo del estándar esperado. Esto revela un déficit importante de equipamientos y servicios del cuidado en el Sector, razón por la que se proponen ocho nuevas Manzanas del Cuidado. Es imperativo en este sentido recualificar y revitalizar las conexiones que permiten a los habitantes del Sector acceder a los equipamientos y servicios existentes y propuestos.

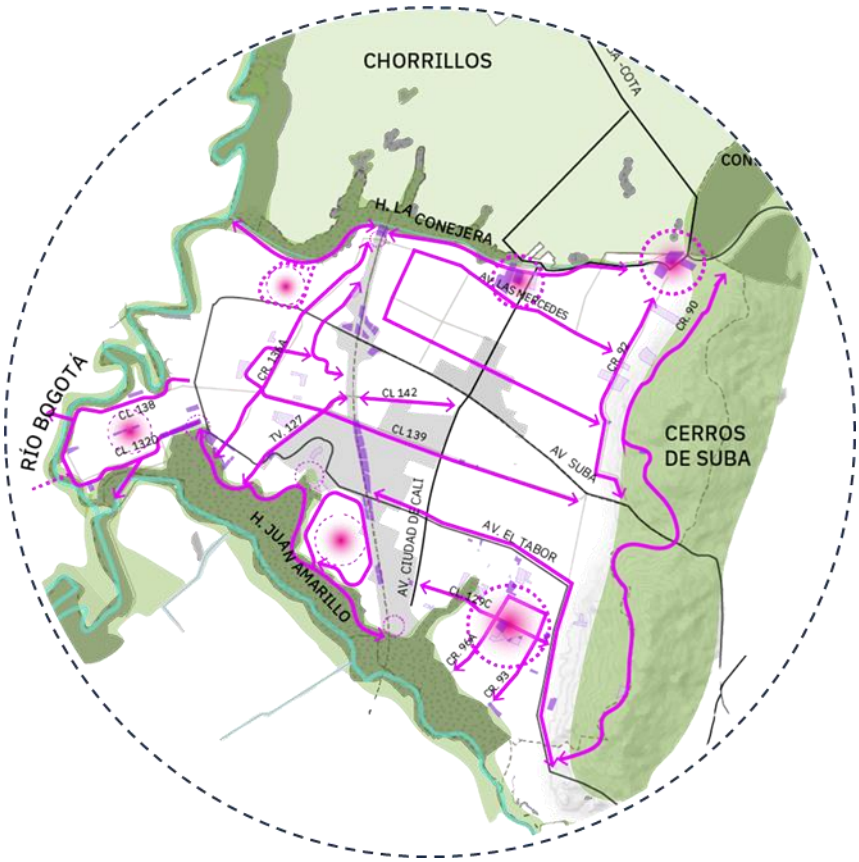


Imagen 14. Reto de consolidar circuitos del cuidado
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

Actuación Estratégica

Actualmente la Carrera 118, eje sobre la cual se genera el ámbito de la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado, y que por muchos años ha sido un área reservada para la Avenida Longitudinal de Occidente prevista en anteriores Planes de Ordenamiento, es un elemento que fragmenta en dos el territorio e impide la conectividad y proximidad del Sector. Al occidente está la UPL Tibabuyes y al oriente las UPL Suba y Rincón de Suba. Este efecto de barrera tiene un mayor impacto en la relación y las condiciones de proximidad de la UPL Tibabuyes, ya que además de que la mayoría de servicios del cuidado y equipamientos se encuentran al oriente del Sector, también es una barrera para desplazarse hacia otros sectores de la ciudad, en el entendido de que la mayoría de los viajes con destino laboral se realizan hacia los sectores del oriente del Distrito de Bogotá.

Por último, el reto de la conectividad y articulación del sector a partir de la malla vial y el transporte público se consolida con la propuesta de desarrollar la articulación del Sector hacia la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado y la futura Segunda Línea del Metro de Bogotá (SLMB). Esta se da mediante i) una red que conecta los dos humedales integrando los parques existentes en los barrios Toscana, Tibabuyes Universal, Sabana de Tibabuyes y Sabana de Tibabuyes Norte, ii) estableciendo una

estructura que complementa lo formulado en la Actuación Estratégica y iii) resolviendo rutas de accesos peatonales y bicicleta a las futuras estaciones de la SLMB. Adicionalmente, hace realidad la conexión peatonal entre los humedales Tibabuyes-Juan Amarillo y La Conejera en un trayecto que no supera los 45 minutos y que consolida redes alternativas de movilidad segura para el peatón y la bicicleta.

Complementario a la gran apuesta de la Actuación Estratégica, el Sector propone una intervención importante en la Malla Vial Arterial e Intermedia, por medio de la cual se busca reducir la gran problemática de embotellamiento vial del Sector.

El Sector de Noroccidente busca abordar los retos mencionados, por medio de Proyectos Integrales de Proximidad - PIP, que tienen como objetivo principal consolidar los circuitos, redes o ejes del cuidado que convierten el territorio en un espacio más próximo para sus habitantes. Este Sector busca consolidar la proximidad en las tres (3) UPL por medio, cinco (5) proyectos en la UPL Tibabuyes, tres (3) proyectos en la UPL Suba y tres (3) proyectos en la UPL Rincón de Suba.

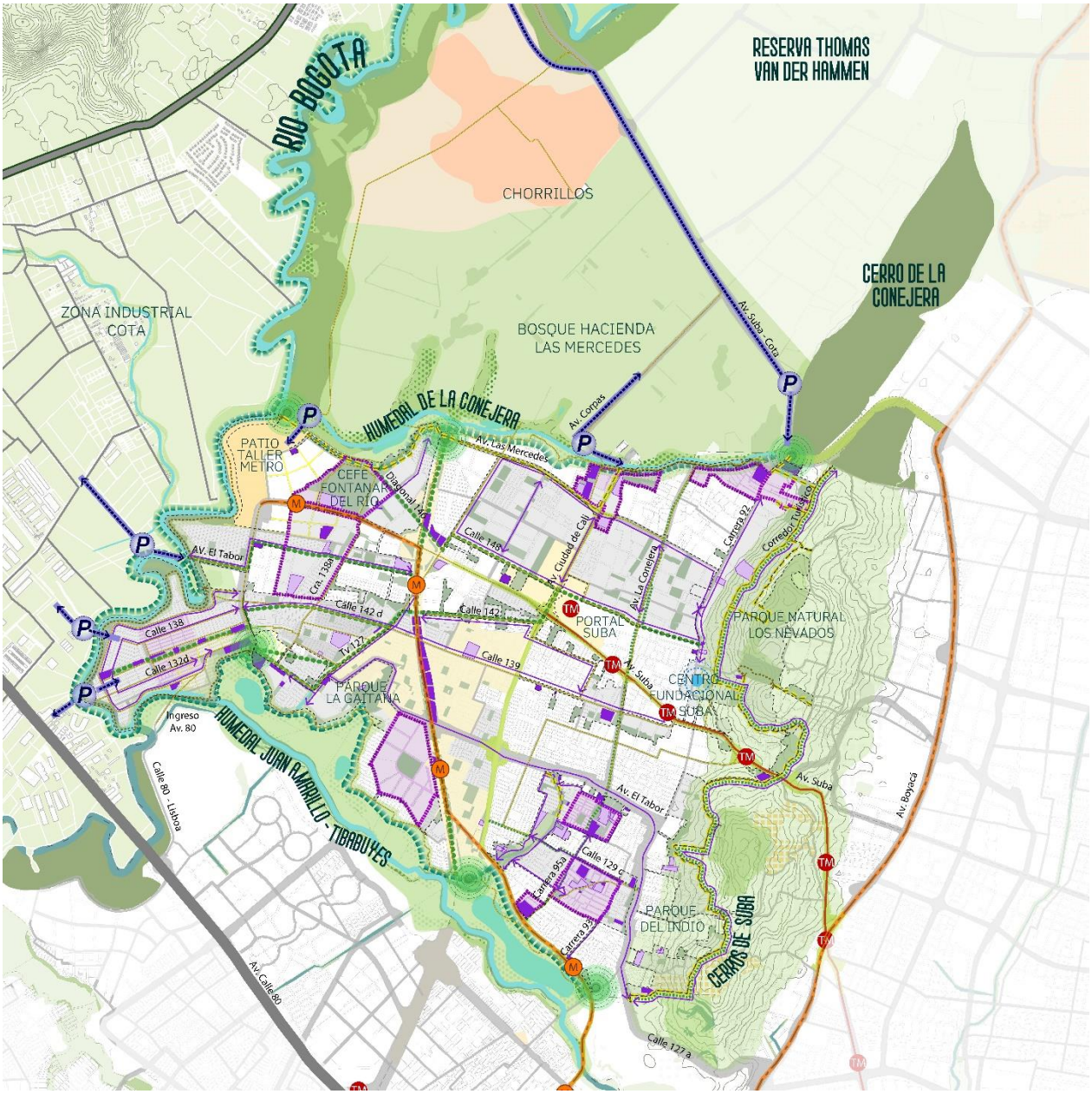


Imagen 15. Plancha de PIP – Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

		APORTES DE SECTOR NOROCCIDENTE		
DIMENSIÓN DE PROXIMIDAD	**OBJETIVOS DEL SECTOR**	**DATOS**	**EXISTENTE**	**2035**
Espacio público local	Construir y recuperar espacios urbanos con gran porcentaje de reverdecimiento que aporten a la construcción de relaciones con la estructura ecológica principal con parámetros de alta calidad, en donde el peatón sea el actor principal y haya espacio exclusivo	M2 EPE/HAB	2.37	3.20
		EPE Total Actual	1.820.138	2.644.059

	para la bicicleta en las UPL Suba, Rincón de Suba y Tibabuyes.			
Servicios del Cuidado Y Servicios Sociales	Consolidar una red que conecte todos los equipamientos del cuidado nuevos y existentes, priorizando el suelo para la construcción de nuevos equipamientos con enfoques sociales y étnicos diferenciados, teniendo en cuenta el déficit actual frente a la alta densidad poblacional que concentra el sector Noroccidente y la relevancia de la presencia de la comunidad Muisca en el mismo. Habilitar espacios en los proyectos integrales de proximidad en donde se puedan desarrollar servicios sociales que acerquen la presencia institucional al territorio, con enfasis en los PIP Cinturón Verde Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro – Lisboa, Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC), Corazón de Rincón y Camino del Indio – Suba	Manzanas de Cuidado	1	7
		Disponibilidad de equipamientos m2/Hab	0,64	1,43
Movilidad local	Fortalecer la movilidad sostenible por medio de la consolidación y construcción de una red de cicloinfraestructura que permita ser una alternativa de transporte para los habitantes del sector Noroccidente.	Km Cicloinfraestructura	48.7	109.8 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Mejorar las condiciones del tejido económico y social del sector y de generación de empleo, fortaleciendo la infraestructura y las condiciones físicas, especialmente alrededor del tejido económico local, tradicional y ancestral del sector Noroccidente y permitan la efectiva conexión hacia los centros de empleo que ofrece la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado - AECEC. Consolidar el corazón productivo del Centro Histórico de Suba, el corazón productivo del área aferente al centro comercial Plaza imperial, y una una Calle comercial en los PIP Camino de Los Nevados, Camino de Indio-Suba y Corazón de Rincón,como las principales zonas de actividades económicas del sector.	Circuito de Reactivación Económica	-	7 km
		Calle Comerciales	3 Km	5 Km

Tabla 3. Objetivos sector Noroccidente
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3. UPL TIBABUYES

La UPL Tibabuyes es un territorio determinado y delimitado por elementos de la Estructura Ecológica Principal; al occidente el Río Bogotá, al norte el Humedal de La Conejera y al sur el Humedal Tibabuyes - Juan Amarillo. Al oriente limita con la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado, con determinantes adoptadas mediante Resolución 0074 de 2023. Su delimitación también obedece a los límites de la anterior UPZ (Unidad de Planeamiento Zonal definida en el Decreto 190 de 2004) que llevaba el mismo nombre Tibabuyes.



Imagen 16. Localización UPL Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Cuenta con una población de 305.907 habitantes, según las estimaciones de Proyecciones de Población para el año 2023 (DANE, 2020), y tiene una extensión de 721,33 Hectáreas. Esto la convierte en la cuarta UPL más densamente poblada de la ciudad con aproximadamente 424 Habitantes por hectárea.

Esta condición de hiper-densidad poblacional trae consigo uno de los indicadores de espacio público efectivo (EPE)[18] por habitante más bajo de la ciudad con 2,6 m^2 de EPE/Hab. Esto plantea uno de los principales retos de la UPL Tibabuyes ya que para alcanzar la meta propuesta por el POT de 6 m^2 de EPE/Hab, requiere superar un déficit de 3,4 m^2 de EPE/Hab. Esto quiere decir que, en la UPL se debe incrementar en 2,3 veces el EPE existente para acercarse a esa meta en el tiempo de la vigencia del POT. Por tanto, de las 76 Hectáreas de EPE existentes hoy se deberán incorporar aproximadamente 100 Hectáreas adicionales de EPE en los próximos 12 años.

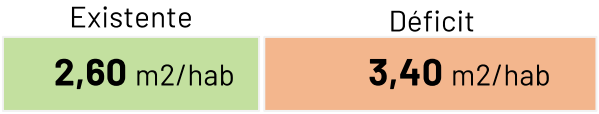


Imagen 17. Caracterización de Espacio Público Efectivo existente y déficit
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Un aspecto para resaltar es el potencial que tiene la UPL de incrementar el EPE y disminuir su déficit por habitante, aprovechando su ubicación favorecida por la presencia de grandes elementos ambientales de la Estructura Ecológica Principal: (Humedal Tibabuyes – Juan Amarillo, Humedal la Conejera y el Rio Bogotá). Desafortunadamente a lo largo de los años, las zonas entorno a estos elementos ambientales, se han consolidado a partir de una mezcla de desarrollos formales y autogestionados cuya relación con los elementos de la EEP ha generado impactos ambientales importantes en sus áreas de influencia, contrario a una relación de proximidad y armonía con estos ecosistemas.

Por tanto, uno de los propósitos de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) en la UPL Tibabuyes es definir en torno a estos elementos ambientales, nuevos espacios públicos que permitan el vínculo directo de los residentes de la UPL con los valores ambientales y culturales que ofrecen estos activos ambientales. Esta condición de proximidad a tres de los elementos hídrico-ambientales más representativos de la ciudad, es una oportunidad única entre todas las UPL de la ciudad, que permite el mejoramiento de la calidad ambiental y urbana de este sector, así como el mejoramiento de la calidad de vida de los residentes de la UPL Tibabuyes.

Otro aspecto destacable en esta UPL es su oferta laboral. Se ha identificado que el 47% de los empleos en esta UPL son informales, lo cual plantea una serie de conflictos que requieren de un esfuerzo conjunto entre las instituciones distritales para reducir su impacto. Desde el punto de vista económico, este alto porcentaje genera unas fuertes tensiones, ya que el comercio informal entra en directa competencia con los comerciantes formales de la UPL. Esta competencia también se extiende al ámbito espacial, ya que en algunos barrios se observa claramente la congestión causada por el comercio informal, generando altos efectos de impacto funcional en el espacio público para la movilidad y el encuentro, entre ellos la dificultad para la circulación vehicular y peatonal. La gran

[18] EPE: Espacio Público Efectivo se define como el “espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas”. Documento CONPES 3718. Bogotá 2012. El índice de espacio público efectivo se define en el Decreto 1077 de 2015, artículo 2.2.3.2.7. (Decreto 1504 de 1998, artículo 14).

cantidad de vendedores informales ocupando los escasos espacios públicos disponibles, especialmente en las zonas de mayor actividad económica de la UPL, dificulta cada vez más la circulación de personas, generando problemas de accesibilidad y, en algunos casos, afectando la percepción de seguridad en dichos barrios.

Por otro lado, la clasificación del uso del suelo de la UPL Tibabuyes, donde el 88% es residencial, el 6% a actividades comerciales y el restante 6% a otras actividades, supone la condición de una ciudad dormitorio clásica. Esto se evidencia en la Encuesta de Movilidad (Secretaria de Movilidad de Bogotá, 2019) que muestra que el 23% de los desplazamientos son por trabajo, el 14% por estudio y el 34% a desplazamientos para retornar a casa de distintas actividades. Estos datos hacen referencia a la dependencia de los habitantes de la UPL Tibabuyes a desplazarse a otros sectores urbanos para trabajar y realizar distintas actividades. Esto genera una dependencia al sistema integrado de transporte masivo y de las rutas alimentadoras, así como del vehículo particular, provocando, i) congestión en una UPL con pocas vías de acceso, ii) altas emisiones de gases en una UPL con un bajo índice de árboles por habitante y pocas zonas verdes, y iii) altos costos asociados a transporte en una UPL cuya población está en su mayoría en el estrato 1, 2 y 3. Estos largos desplazamientos generan grandes impactos en la calidad de vida haciendo casi imposible la conciliación entre trabajo, vida escolar, formación para la integración al mercado laboral, y vida personal, afectando particularmente a las madres cabeza de hogar y a la población en condiciones de vulnerabilidad.

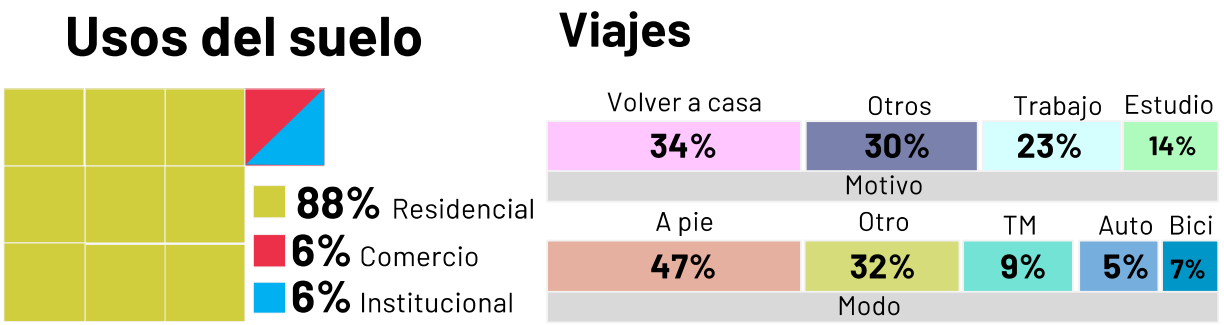


Imagen 18. Representación Usos
. Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Finalmente, esta UPL carece de una oferta diversa de servicios del cuidado y servicios sociales y, por ende, de comercio especializado, entretenimiento y vida cultural, que complementen las áreas residenciales. También es deficitario de espacios públicos que fomenten la interacción social y cultural. La desconexión y segregación que vive la UPL Tibabuyes dificulta hoy el acceso a oportunidades laborales, educativas, culturales y recreativas, dentro de la UPL, así como la participación en la toma de decisiones y la vida en comunidad. Finalmente, esta dependencia económica limitada al comercio formal e informal, a los desplazamientos a otros sectores para trabajar y poder adquirir servicios sociales y del cuidado, y la falta de diversificación de actividades y servicios, hacen que la población de la UPL Tibabuyes esté limitada espacialmente a tener acceso únicamente a espacios de baja calidad urbana, así como ser vulnerable a los cambios repentinos en la economía y en el mercado laboral.

3.1 La estructura local de la UPL - TIBABUYES

La UPL Tibabuyes como territorio, cumple un rol fundamental en el Sector Noroccidente ya que se organiza a través de ejes de movilidad oriente-occidente, que permiten conectar las UPL Suba y Rincón con los barrios contiguos al Río Bogotá y con el río mismo; ya sea por medio de ejes ecosistémicos como los Humedales, La Conejera y Tibabuyes-Juan Amarillo, o por ejes viales como la calle 139[19], la calle 143A o la calle 146.

Estas relaciones oriente-occidente cobran más importancia, ya que la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado (AE-CEC) se convertirá en la espina dorsal de servicios del Sector Noroccidente, beneficiando a barrios como Lisboa, Santa Rita, Santa Cecilia o Bilbao, que hoy son los más periféricos y más desconectados de la oferta de servicios existente. Adicionalmente, la Segunda Línea del Metro, que hace parte integral de la AE-CEC, traerá consigo el principal corredor de transporte de alta capacidad del Sector Noroccidente. Así pues, estos ejes de movilidad oriente-occidente en la UPL Tibabuyes buscan principalmente generar accesibilidad a los barrios, a los nuevos servicios del cuidado, a la oferta futura de movilidad generada por la Segunda Línea del Metro (SLMB), y a la futura malla vial arterial consolidada como la Av. El Tabor[20] propuesta en el marco del POT (Decreto 555, 2021).

En la UPL Tibabuyes, la proximidad cobra gran importancia, ya que con ella se busca crear condiciones urbanas optimas, que hoy en día son inexistentes, que prioricen la accesibilidad peatonal a los puntos donde se concentran hoy la oferta de servicios del cuidado y al espacio público efectivo (EPE) existente, y asi mismo, se proyecten las ofertas futuras. En este marco, la formulación de acciones debe favorecer el encuentro y el intercambio social y cultural en una UPL altamente deficitaria de estos espacios. A la vez que, se potencian los barrios más vulnerables de identidad, servicios del cuidado y servicios sociales, y reverdecen sus actuales recorridos peatonales, al tiempo que, renueva y reconoce el valor cultural y ancestral de los lugares ambientales, como un elemento vivo en las dinámicas de la comunidad.

[19] La Calle 139 fue durante muchos años la única vía de acceso a Suba antes de la construcción de la Av. Suba y hoy es el principal corredor de conexión oriente-occidente del sector noroccidente.

[20] La Av. El Tabor hace parte de los proyectos estructurantes de la malla vial arterial incluidos en el Subprograma de Calles Completas. Artículo 567. Programa para descarbonizar la movilidad



Imagen 19. Circuitos del cuidado
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Para lograr la proximidad en la UPL Tibabuyes se implementan cinco modelos:

- El primero, corresponde a un circuito con carácter integral que involucra movilidad y transporte, espacio público efectivo y nuevos servicios sociales y del cuidado en los barrios Santa Cecilia, Santa Rita, San Pedro y Lisboa. Este circuito busca construir, en estos barrios, que son los de mayor déficit de la UPL, nuevos espacios que construyan proximidades a nuevas ofertas de equipamientos y servicios del cuidado, así como a la generación de nuevos espacios públicos efectivos.

- El segundo, es un circuito con carácter de movilidad para el peatón y la bici que conecta el parque Fontanar del Río y la manzana del cuidado que allí se propone, con la propuesta del Parque Lineal Ambiental de Suba y el futuro nodo de salud propuesto en la AE-CEC.

- El tercer modelo, es una red de proximidad de carácter de movilidad para el peatón y la bici y transporte, que parte desde el barrio Bilbao tomando como ejes principales de relación, la calle 144 y la calle 143A, conectando los barrios más periféricos de la UPL con los equipamientos educativos existentes, que hacen parte de la oferta de servicios de la manzana del cuidado 17 Suba-Tibabuyes recientemente adoptada, y conectando con la AE-CEC en el nodo administrativo propuesto y a la estación 10 de la SLMB.

- El Cuarto modelo, es una red de proximidad con carácter de movilidad mixta que se origina en los barrios Lisboa y San Pedro y sobre el trazado de la futura av. El Tabor; tomando la calle 139 como el principal corredor de relación y la calle 132D, llegando hasta la transversal 127, que se constituye en el corredor que conectará los barrios la Gaitana

y Toscana con la estación 10 de la SLMB y a los servicios del cuidado que ofrecerá la AE-CEC.

Finalmente, el quinto modelo es un eje que busca conectar a través del borde urbano del Humedal Tibabuyes-Juan Amarillo, una nueva oferta de equipamientos, el parque la Gaitana y la nueva manzana del cuidado en la Ciudadela Nueva Tibabuyes, que se desarrollará junto a la estación 9 de la SLMB y el Multicampus propuesto en la AE-CEC[21].

[21] Ver DTS de la Resolución 0074 de 13 de enero de 2023. https://www.sdp.gov.co/transparencia/normativa/actos-administrativos/resolucion-0074-de-13-de-enero-de-2023-0



Imagen 20. Plancha UPL Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

En la siguiente tabla se detalla el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los proyectos integrales de proximidad en la UPL Tibabuyes estableciendo un comparativo con las áreas actuales.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	Presente (Cantidad)	2035 (Cantidad)
Espacio Público Local	M2 EPE/HAB	2,60	3,59
	Parques m2	464.161	834.381
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	1	3
	Disponibilidad de equipamientos m2/Hab	0,44	0,98
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
Movilidad local	Km Ciclo infraestructura	7,23	15,9 paralelas a calles completas

Tabla 4. Aportes de los PIP en la UPL Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3.2 Suelo de reserva indicativa UPL Tibabuyes

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos de Integrales de Proximidad (PIP) que se desarrollan en la UPL Tibabuyes, y al ser una UPL deficitaria, es importante disponer de suelo para ampliar la oferta de Espacio Público Efectivo, nuevas ofertas de equipamientos e infraestructura vial que se materializa en la malla vial intermedia. Por tanto, se han identificado diversas oportunidades de suelo que permitan el desarrollo de proyectos, y den un punto de inicio para los procesos de gestión subsiguientes a la formulación de los PIP.

Las principales oportunidades de suelo provienen del ejercicio de formulación de la Malla Vial Intermedia donde se definieron nuevos trazados y perfiles que complementaran las reservas ya previstas para el desarrollo de la malla vial arterial en el marco del POT, una vez identificada y caracterizada esta malla vial en general para la ciudad. También se consideran reservas indicativas sobre manzanas de baja consolidación y en barrios de alta densidad, donde los déficits de EPE y equipamientos son los más altos de la ciudad.

En el caso específico de la UPL Tibabuyes, debido a su alta densidad y estado de consolidación, no cuenta con suelo disponible para desarrollar. Por ende, no hay áreas de cesión ni reservas indicativas de suelo previstas. Por consiguiente, los suelos de reserva indicativa provienen principalmente de sectores de baja consolidación, donde el proceso de desarrollo ha sido a través de urbanización informal mediante loteos individuales y con bajo estándar urbanístico.

Los suelos identificados para reserva indicativa se encuentran localizados en los sectores de Lisboa, Santa Cecilia, San Pedro, Santa Rita y Toscana. Teniendo en cuenta el bajo estándar urbanístico, se determinó asociar los suelos de reserva indicativa a la generación de nuevos equipamientos, nuevos parques y la reconfiguración de la malla vial intermedia.

3.3 Proyecto Integral de Proximidad – Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro

El Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro busca incorporar la proximidad en uno de los barrios de mayor densidad poblacional, con una carencia total de equipamientos y espacio público efectivo; así como un altísima marginalidad territorial y socioeconómica. El proyecto tiene como objetivo iniciar un proceso de reestructuración de estos barrios, proponiendo un circuito de carácter de movilidad mixta, nuevos espacios públicos y nuevos servicios sociales y del cuidado, que genere un equilibrio integral territorial entre la ronda de protección del Río Bogotá (principal sistema hídrico de la ciudad-región) y la oferta de nuevo espacio público efectivo, estableciendo transiciones ambientales, senderos, plataformas recreativas, cuadrantes de parques, e infraestructuras educativas y culturales entre los barrios. Del mismo modo, propone una nueva plaza urbana con la capacidad de congregar acontecimientos culturales y de expresión ciudadana donde los habitantes de Santa Rita, Santa Cecilia, San Pedro y Lisboa resignifiquen y revaloricen su territorio y se construyan nuevas identidades en escenarios de altas calidades urbanas.

Igualmente, el proyecto aspira a generar relaciones cercanas con la zona logística e industrial del municipio de Cota, mediante conexiones de corredores peatonales y bicicleta que permitan la movilización de los habitantes de Santa Rita, Santa Cecilia, San Pedro y Lisboa a una de las zonas de mayor concentración de actividades económicas centrales de la ciudad-región.

Uno de los factores determinantes y orientadores de este PIP es la integración de estos nuevos equipamientos con diversas tipologías de parques y espacios públicos, que permitan el disfrute armonioso con los elementos de la Estructura Ecológica Principal. El resultado busca ser la apertura total de la oferta institucional en materia de educación, servicios sociales y recreación a una población marginada y segregada que debe hoy recorrer largas distancias para acceder a ellos.

El principal subproyecto es el Paseo Santa Rita - Santa Cecilia – Lisboa, el cual parte de aprovechar la Estructura Ecológica Principal (EEP) como el área de oportunidad para aumentar la EPE. Por tanto, se propone paralelo a la ronda del río Bogotá un paseo que conforma el límite de la ronda e incorpora suelo para construir un anillo vial perimetral que permite resolver la movilidad de estos Barrios. A lo largo de este nuevo Paseo urbano-ecológico, se establecen áreas para la generación de senderos ecológicos y un circuito de cicloinfraestructura que activen la ronda del río y la convierta en un vínculo clave entre vida cotidiana de los habitantes de estos barrios y el ecosistema del río Bogotá. El Paseo Santa Rita – Santa Cecilia – Lisboa articula la construcción de un nuevo ecosistema urbano con nuevo suelo para equipamientos, resolviendo la transición con el suelo en zona de amenaza y la consolidación del desarrollo informal de estos barrios.

Este subproyecto al mismo tiempo resuelve la salida a la Transversal 130, el corredor que conecta estos barrios con la Calle 80 y por consiguiente al Portal de la 80 y la salida al corredor regional-metropolitano de la vía 50, que conecta con los municipios de Cota,

Tenjo, El Rosal, -cuyas relaciones funcionales con Bogotá son directas. Esta propuesta se incorpora de manera efectiva a la Malla Vial Intermedia propuesta y la dota de franjas funcionales segregadas para el peatón y la bici, que garanticen a los flujos de personas que hoy hacen ese tránsito de forma insegura; un recorrido seguro, reverdecido y con gran valor paisajístico.

El Paseo también propone un nodo de equipamiento paralelo a la ronda del Humedal Tibabuyes- Juan Amarillo. Este nodo busca recomponer las profundas carencias en servicios urbanos y sociales e incentivar mayor integración social. En otras palabras, una forma de inducir mayor cohesión social, donde grupos poblacionales, dependientes y en etapas productivas se beneficien de amplias ofertas deportivas, recreativas, culturales y del cuidado.

El segundo subproyecto es el Cinturón Verde, que tiene como objetivo, generar un espacio urbano donde se pueda desarrollar un proceso de comunión entre los habitantes y el territorio, y se constituya espacialmente como una herramienta de construcción de nuevas relaciones urbanas próximas y, por tanto, nuevas identidades. Este subproyecto permite dar forma al corazón vivo de los barrios Santa Rita, Santa Cecilia, San Pedro y Lisboa, resignificando la memoria y desarrollo de estos. La idea de la plaza pública, como estrategia espacial, permite generar nuevos esquemas de organización comunitaria, y resignifica el comercio, el mercado, los ritos y habilita escenarios de participación, manifestación y eventos socioculturales, hoy inexistentes.

La plaza toma el espacio entre las calles 136A y la Calle 135, donde hoy se localiza la Parroquia Juan Bautista Scalabrani, y entre las carreras 153 y 156; y propone allí la nueva Plaza Central de Lisboa, incorporando entorno a ella un nuevo de nodo de equipamientos que se consolide alrededor de la Parroquia, configurando así una espacialidad de calle-plaza para el encuentro y la permanencia de los habitantes.

La propuesta del Cinturón Verde, que involucra la nueva Plaza Central de Lisboa, abre la posibilidad de consolidar un eje transversal de equipamientos y espacios públicos, entre las Calle 135 y Calle 136A, que conecte, la Nueva Av. El Tabor y la ronda del Río Bogotá, con un parque lineal que concentre servicios del cuidado, y que liberen suelo de este tejido urbano hiperdenso y con bajas calidades urbanas. Específicamente, este subproyecto permite incorporar 6 nuevos equipamientos que se identifiquen en sus extremos, como las nuevas puertas de entrada a los barrios Santa Rita, Santa Cecilia y Lisboa, y en su extremo occidental como un punto de integración regional con la zona industrial del municipio de Cota.

El tercer subproyecto, propone el corredor de Cicloinfraestructura Regional sobre la calle 138. Este permite conectar los subproyectos Paseo Santa Rita - Santa Cecilia – Lisboa, con el Cinturón Verde, mediante un corredor inclusivo, que potencie una conectividad territorial (urbana-regional) y social dentro de un continuum urbano y paisajístico. Adicionalmente, este proyecto permite proponer un eje de conectividad regional, generando salida hacia Cota y constituyendo así, desde los PIP, puntos de integración Regional que permitan también articulaciones y relaciones de proximidad con los municipios de la Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca.

El ultimo subproyecto, es el corredor de Cicloinfraestructura Regional sobre la calle 132D, este comparte propósitos con el subproyecto de cicloinfraestructura regional de la calle 138. Estos conforman entre sí, una nueva matriz de infraestructuras de movilidad sostenible que hacen de estos dos subproyectos componentes de enlace fundamentales en todo el proyecto de Cinturón Verde. Consolidar grandes paseos públicos es la gran oportunidad de convertir la conectividad funcional paisajística y ecológica, en un atributo de equidad social para los Proyectos Integrales de Proximidad, en estos barrios con grandes déficits espaciales. Modificar el paradigma prevaleciente del transporte y la movilidad hace que este tipo de subproyectos prioricen la movilidad sostenible y con innovaciones tecnológicas en el transporte, de la mano con la conformación de nuevas formas de crecimiento económico, y nuevas formas de uso del suelo orientado a los peatones.

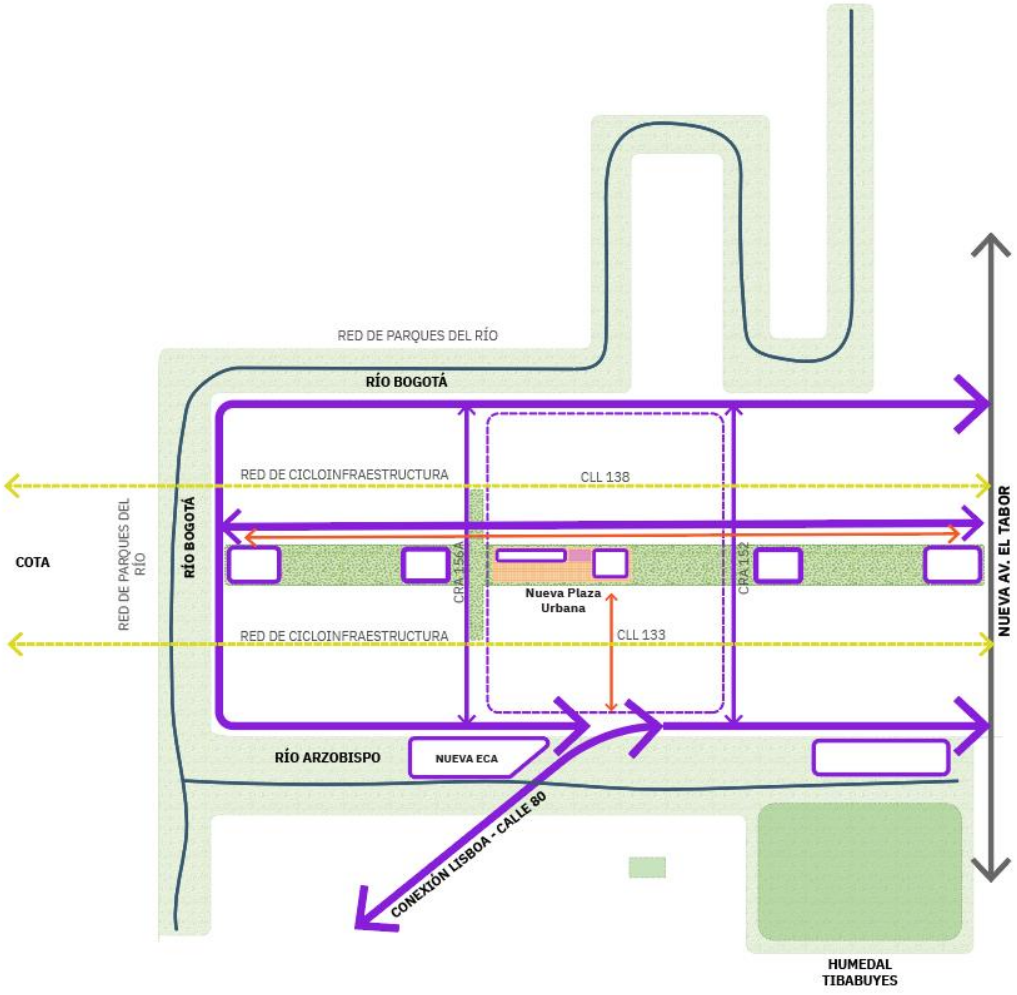


Imagen 21. Esquema PIP – Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-TIB-01**
Nombre del proyecto	**Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro**
Ubicación	ENTRE CALLE 140 Y CALLE 129C; Y CARRERA 147C Y CARRERA 161
Área del Proyecto	**110,22 Ha**
Plazo sugerido	Largo 2035
Subproyectos	1. PASEO SANTA RITA - SANTA CECILIA – LISBOA
	2. CINTURÓN VERDE
	3. CORREDOR DE CICLOINFRAESTRUCTURA CALLE 138
	4. CORREDOR DE CICLOINFRAESTRUCTURA CALLE 132D
	Número total de subproyectos: 4
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementar planes de manejo de residuos y adecuar mobiliario urbano y ciclorrutas que dialoguen con el borde del río Bogotá e integren a la comunidad en torno a la apropiación ambiental y cultural. - Construcción de equipamientos culturales, educativos y servicios a la ciudadanía sobre el borde del río. - Construcción de equipamiento o espacio multicultural. - Red de ciclovías al para conectar barrios Santa Cecilia, Lisboa y Santa Rita. - Conexión de la avenida Tabor y calle 80. - Biblioteca ecológica y patrimonial en la Bota. - Museos, centros culturales, galerías, teatros, casa de la cultura, bibliotecas entre otros.
Barrios **(Sector catastral)** **Veredas**	SANTA CECILIA, LISBOA, SANTA RITA, SAN PEDRO

Tabla 5. Descripción PIP Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP


ZONA INDUSTRIAL
COTA
RED DE PARQUES
DEL RÍO BOGOTÁ
PONDAJE
CAFAM
RÍO BOGOTÁ
SUPERMANZANA
DEL CUIDADO
GENERACIÓN DE PLAZOLETA
NUEVA
EQUIPAMIENTO NUEVO
GENERACIÓN DE PARQUE A NIVEL UPI
MEJORAMIENTO DE REDES
PEATONALES
NUEVA PLAZA DE LISBOA
NUEVA PLAZA DE MERCADO
NUEVO
CEFE
CLL 138
CLL 136 A
CLL 133
CRA 152
CRA 156 A
NUEVO JARDÍN
INFANTIL
AV EL TABOR
PROPUESTA DE
INSTITUCIÓN
EDUCATIVA
HUMEDAL
JUAN AMARILLO
TIBABUYES
CONEXIÓN LISBOA
-CALLE 80
NUEVA ALCALDÍA
LOCAL DE TIBABUYES
CONVENCIONES
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Generación de plazoleta nueva
SERVICIOS DEL CUIDADO
Red del cuidado
Manzana del cuidado
Equipamiento nuevo
Mejoramiento de red peatonal
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
Red de ciclo infraestructura
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE
INTERVENCIÓN
Calle comercial



Imagen 22. Planta PIP – Cinturón Verde Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro - Lisboa
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 11 parque nuevos.	Generación de parque
Mejora 2 parque existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 1 plazoleta nueva	Generación de plazoleta nueva.
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 9 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
Propone 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 10.5 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Construye 7 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 4.8 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2.78 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 6. Acciones en el PIP Cinturón Verde Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro - Lisboa
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3.4 Proyecto integral de proximidad – Fontanar del Río - AE Nodo Salud

El PIP Fontanar del Río - AE Nodo Salud como proyecto nace de la idea, de conectar el Parque Fontanar del Río y el CEFE Fontanar del Río[22], con el Proyecto del Parque Lineal Ambiental de Suba[23] en curso en algunas de sus fases y constituir un circuito que envuelva la manzana del cuidado 17 Suba-Tibabuyes, recientemente adoptada, y conecte con el nuevo nodo de salud propuesto en la AE-CEC y la zona de transición ambiental que tendrá la actuación en su punto de contacto con el Humedal de la Conejera. Del mismo modo, el PIP Fontanar del Río - AE Nodo Salud propone una extensión del parque Fontanar del Río sobre la Diagonal 149, con un parque contemplativo que complemente las actividades recreativas y deportiva que hoy se realizan en parque y el CEFE Fontanar del Río.

Este circuito del cuidado se caracteriza principalmente por la recualificación de calles completas existentes como, la calle 145, la diagonal 149, la diagonal 147, la calle 136A y la diagonal 146. Estas se constituyen en la estructura esencial del circuito que garantiza la accesibilidad peatonal y bici a los servicios del cuidado que hoy ya se ofrecen, y a los futuros servicios que complementarán la oferta en la UPL y el Sector Noroccidente.

Articulado a este circuito, se incorpora parcialmente el Parque Lineal Ambiental de Suba que se convierte en la principal apuesta de incrementar el EPE de la UPL, como un ambicioso proyecto de senderos que buscan conectar los Cerros Orientales y el Río Bogotá. Esta estructura de senderos inicia con el sendero El Chamicero en la UPL Torca, tomando la Av. El Polo, generando así el sendero El Polo. Toma la Av. Boyacá, pasando por la calle 170. Continuando por el borde de la Quebrada la Salitrosa, tomando la Av. Ciudad de Cali y la futura extensión de la calle 153. Terminando en este PIP, cuyo propósito principal es completar este anhelo de conectar la montaña y el Río, con una combinación de proyectos de espacio público y del cuidado que cierren esta conexión, y permita en el futuro extenderse a la futura red de parques del Río Bogotá.

[22] Ver en https://www.idrd.gov.co/construcciones/centros-felicidad-bogota/cefe-fontanar-del-rio
[23] Ver proyecto en https://portalciudadano.idrd.gov.co/parques/11-1362/detalles/

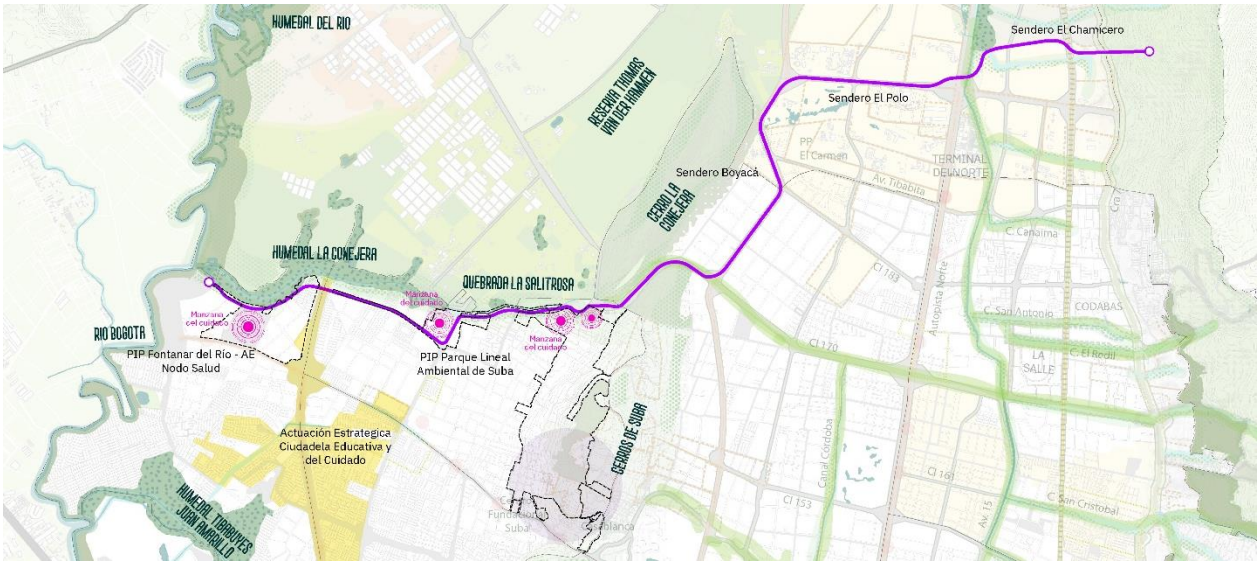


Imagen 23. Esquema de articulación PIP con la propuesta de senderos para conectar los Cerros Orientales y el Río Bogotá
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

El PIP Fontanar del Río - AE Nodo Salud se estructura mediante 3 subproyectos que se entretejen y construyen la integralidad del circuito del cuidado y definen las acciones que complementan y precisan una parte de la manzana del cuidado 17[24] la única implementada hasta el momento en el sector noroccidente.

[24] https://www.gobiernobogota.gov.co/noticias/nivel-central/suba-se-inauguro-la-nueva-manzana-cuidado-bienestar-las-cuidadoras-la

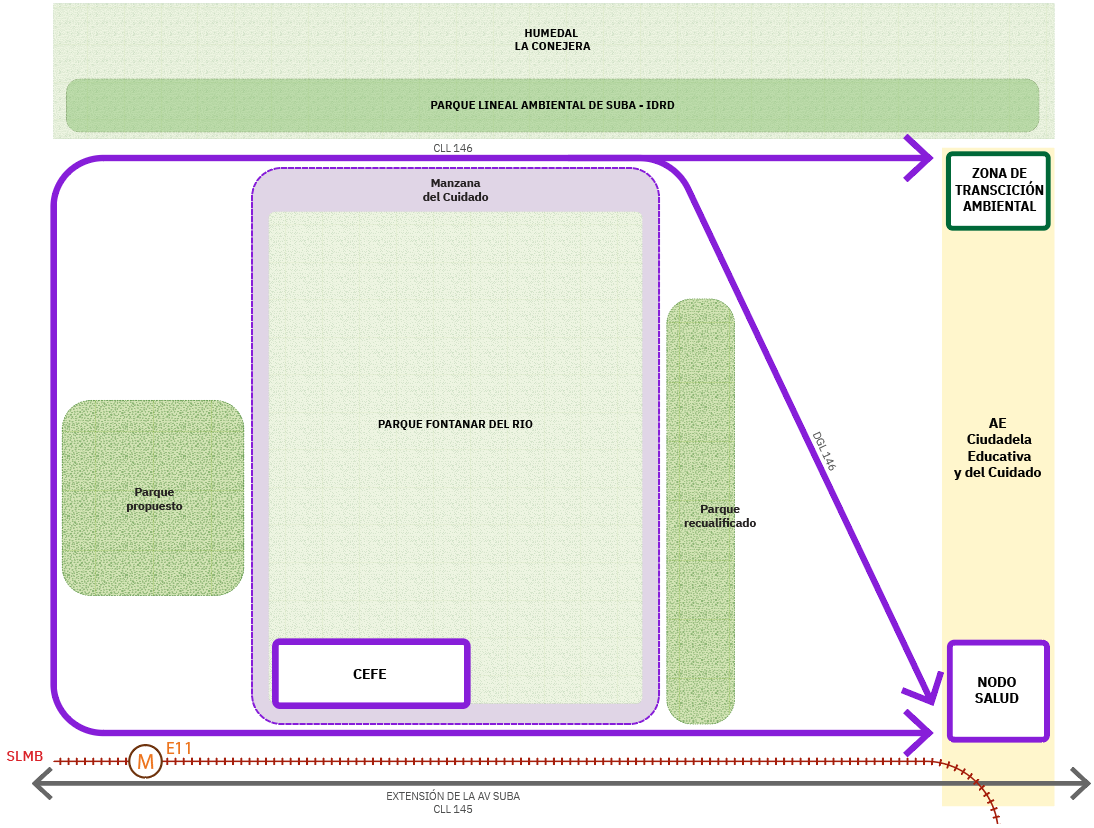


Imagen 24. Esquema PIP – Fontanar del Río - AE Nodo Salud
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del Proyecto	**PIP-TIB-02**
Nombre del Proyecto	**Fontanar del Río - AE Nodo Salud**
Ubicación	ENTRE CARRERA 145 Y CARRERA 128; Y CALLE 153 Y CALLE 145
Área del Proyecto	**56,5 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	**PARQUE LINEAL AMBIENTAL DE SUBA (TRAMO 3)**
	MANZANA DEL CUIDADO FONTANAR DEL RÍO
	RECUALIFICACIÓN DE CALLES COMPLETAS CALLE 136 Y DIAGONAL 146
	Número total de subproyectos: 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Conexión ambiental de humedales Juan Amarillo y Conejera por medio de reactivación económica y ambiental en la reserva vial ALO.

	- Reactivación económica y cultural de la alameda de la Avenida Tabor. - Conectar Ciudadela Cafam II con el CEFE. - Ciclorruta por la transversal 127 y calle 145. - Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro.
Barrios (Sector catastral) Veredas	TIBABUYES II, SABANA DE TIBABUYES NORTE, TUNA.

Tabla 7. Descripción PIP – Fontanar del Río - AE Nodo Salud
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

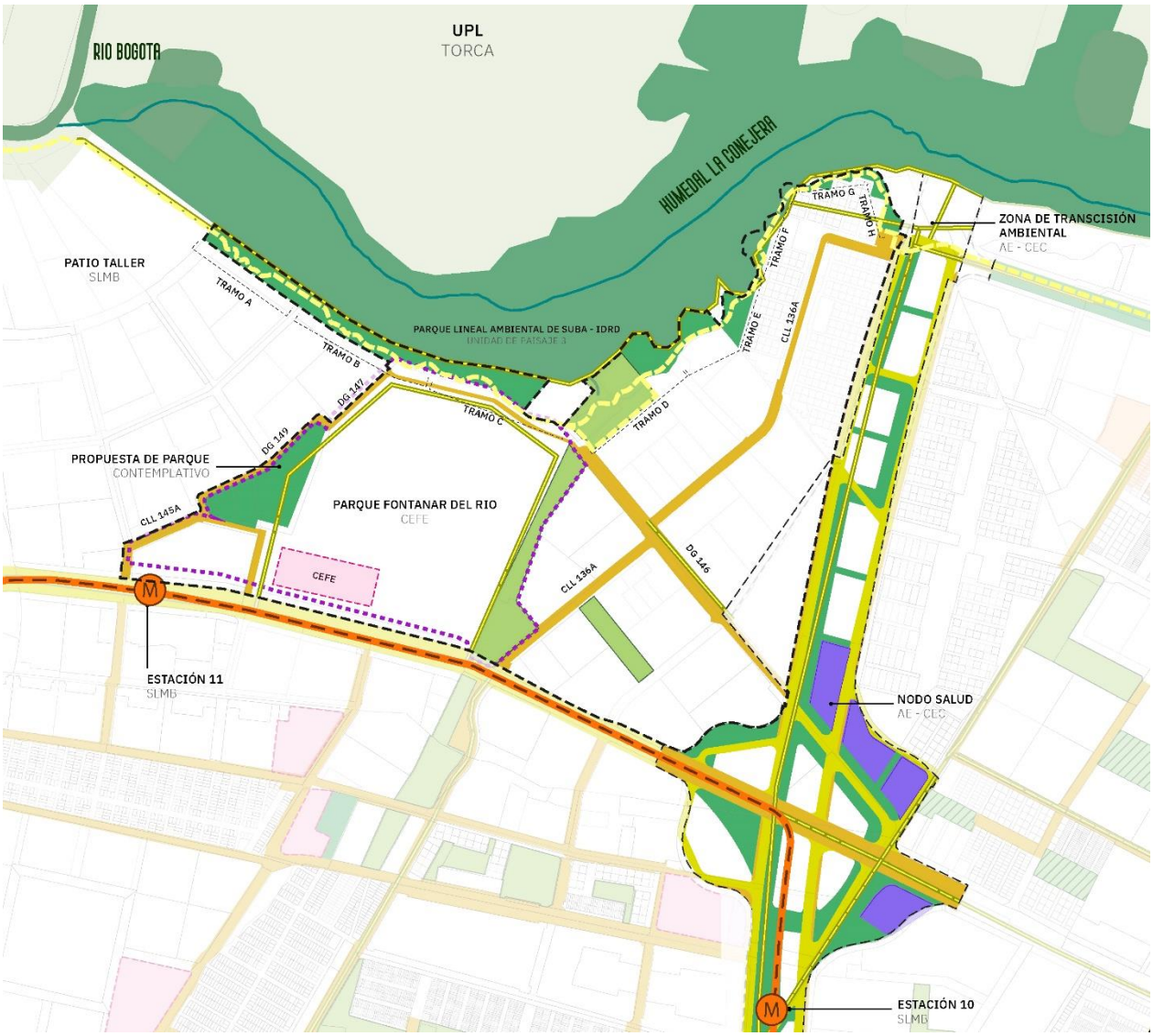




Imagen 25. Plano de acciones PIP – Fontanar del Río - AE Nodo Salud
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 parque nuevos.	Generación de parque
Mejora 3 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 1 Sitio Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado 1	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 1.8 Kms de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 2.2 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2.5 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 8. Acciones en el PIP – Fontanar del Río - AE Nodo Salud
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3.5 Proyecto Integral de Proximidad – Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)

Este PIP parte de establecer conexiones oriente-occidente que enlacen, la nueva oferta de servicios del cuidado y equipamientos educativos propuestos en la AE-CEC y la segunda línea del metro SLMB, con los barrios más periféricos de la UPL, en este caso el barrio Bilbao. Del mismo modo, incorpora la zona sur de la manzana del cuidado 17 cuyo ámbito no solo se concentra en el parque Fontanar del Río y su entidad ancla, el CEFE, sino que abarca en su implementación desde la Calle 144 hasta la calle 142, incluyendo las instituciones educativas: Colegio Delia Zapata Olivella, Jardín Infantil Los Pinos y el Colegio Gerardo Molina Ramírez; así como, el parque Ciudadela Cafam.

Es, por tanto, el PIP Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC) la oportunidad de vincular uno de los barrios más vulnerables y con mayores déficits del sector a las ofertas de servicios sociales y del cuidado existentes en la UPL, y a las nuevas ofertas futuras de servicios del cuidado de la Actuación Estratégica. Del mismo modo, este proyecto permite consolidar corredores de relación cualificados que integren la futura red de parques del Río Bogotá con las actividades al interior de la UPL, la AE-CEC y la segunda línea del metro SLMB.

El PIP procura constituir una red que enfatice el vínculo oriente-occidente partiendo del Río Bogotá hasta la AE-CEC, y vincule la oferta de equipamientos educativos existentes a esta red de proximidad. Este proyecto se estructura en tres subproyectos que se entretejen de acuerdo con las condiciones morfológicas y urbanas particulares de cada barrio.

El primer subproyecto es la Red de Parques del Río Bogotá – Bilbao. Este se plantea como la oportunidad de formular algunas acciones a los proyectos estructurantes del POT. Por tanto, se define el trazado de un sendero ecológico que permita recorrer la ronda y disfrutar de las calidades ambientales, que paulatinamente se irán regenerando con la recuperación del Río Bogotá, e incentivar así el vínculo de la comunidad con los valores ambientales del sector; y porque no, potenciar el turismo de naturaleza como una oportunidad de impulsar la economía local de estos barrios.

El segundo subproyecto es la cualificación de las redes peatonales del barrio Bilbao. Este se formula como la cualificación de algunas calles completas al interior del barrio Bilbao; concretamente la calle 143B, la calle 142c y la carrera 150C. Igualmente, se articula con la Av. El Tabor como el futuro corredor de integración que determinará los principales flujos de movilidad, de entrada y salida de la UPL y el Sector.

El ultimo subproyecto, tiene que ver con la cualificación de los corredores viales que estructuran la manzana del cuidado Tibabuyes, definida en el marco del proyecto de decreto del Plan Maestro del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales (PSCSS) del Distrito Capital[25]. Este subproyecto plantea la recualificación de calle completa de las calles 144 y 143A y las carreras 141A y 136A. Estas se constituyen en una red del cuidado que conecta la oferta de equipamientos educativos existentes, con gran calidad

[25] Ver proyecto de decreto: https://www.sdp.gov.co/noticias/proyecto-de-decreto-medio-del-cual-se-adopta-plan-del-sistema-de-cuidado-y-servicios-sociales-pscss

arquitectónica, y que constituyen el principal nodo educativo de la UPL Tibabuyes. Al interior de este nodo educativo, se destacan; el Colegio Gerardo Molina Ramírez, el Colegio Delia Zapata Olivella y el Jardín Infantil Los Pinos. Este conjunto de equipamientos representa hoy el esfuerzo institucional de dotar a la ciudad de infraestructuras educativas de alta calidad; con esto el PIP busca corresponder con el incremento y reverdecimiento de las franjas peatonales, y la recualificación de los parques contiguos a los corredores de la carrera 136A y carrera 141.

Finalmente, el PIP Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC), en su extremo más occidental, permite rematar la red del cuidado en el Colegio Bilbao - Parques del Campo - Don Bosco V, institución que quedará contigua, y que permitirá la conexión con la estación 10 de la SLMB y con la nueva centralidad económica propuesta en la AE-CEC.

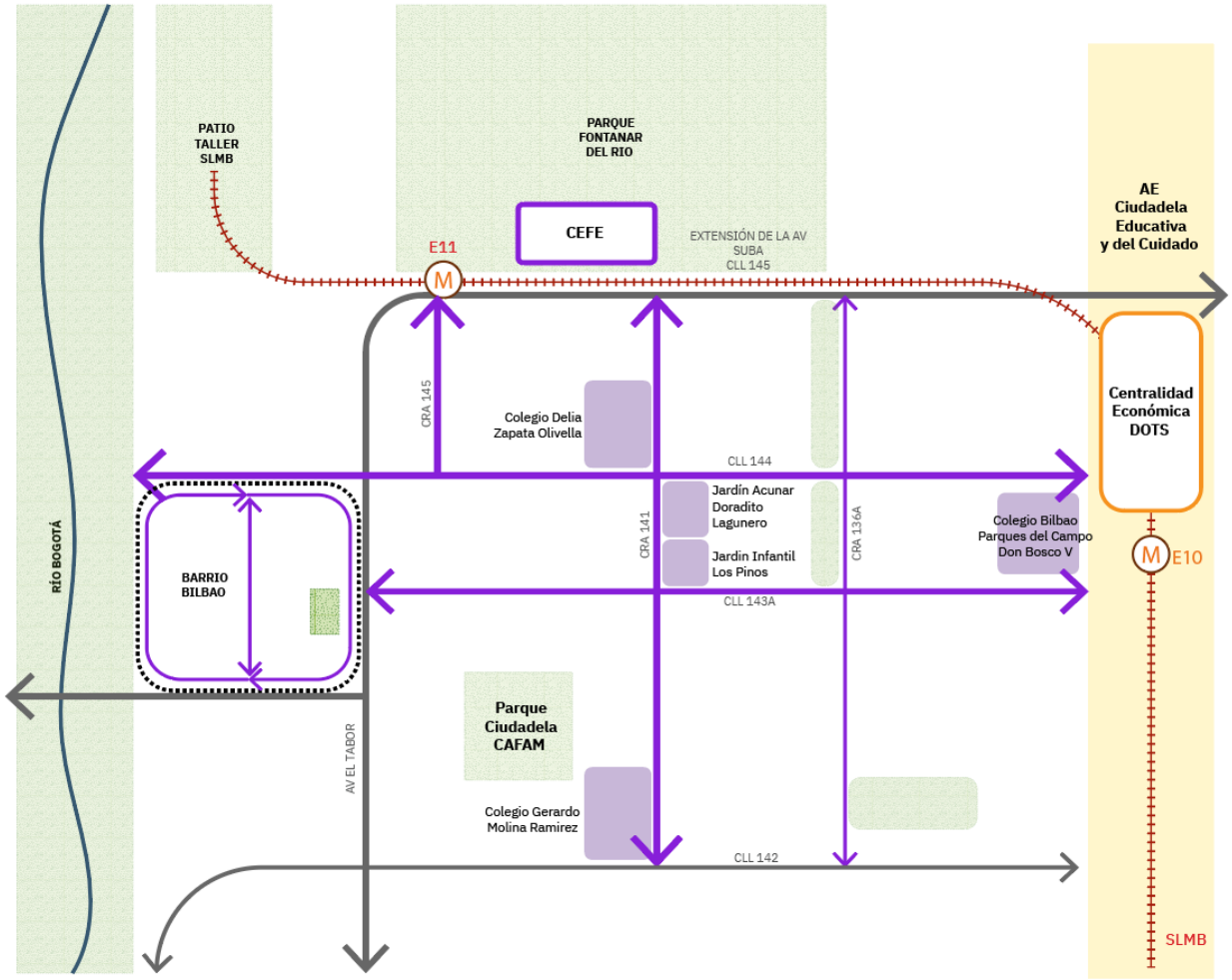


Imagen 26. Esquema PIP – Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del Proyecto	**PIP-TIB-03**
Nombre del Proyecto	**Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)**
Ubicación	ENTRE CARRERA 153 Y TRANSVERSAL 118, Y ENTRE CALLE 145 Y CALLE 142
Área del Proyecto	**82.3 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	**RED DE PARQUES DEL RÍO BOGOTÁ - BILBAO**
	CUALIFICACIÓN DE REDES PEATONALES - BARRIO BILBAO
	MANZANA DEL CUIDADO TIBABUYES
	Número total de subproyectos: 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Reactivación económica y cultural de la Alameda de la Avenida Tabor. - Conectar ciudadela Cafam II con el CEFE. -- Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro.
Barrios (Sector catastral) Veredas	TIBABUYES OCCIDENTAL, BILBAO, SAN CARLOS DE SUBA, SABANA TIBABUYES

Tabla 9. Descripción PIP – Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP



ESTRUCTURA ECOLÓGICA
- Parque estructurantes
- Corriente de agua

ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
- Red de TransMilenio
- Metro
- Malla vial arterial
- Malla vial intermedia

INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
- Área de Integración Modal (AIM)
- Ámbito de proyectos

RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
- BIC relacionado con proyecto de proximidad
- PEMP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL
- Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos hídricos
- Bosque urbano
- Cualificación de parque

SERVICIOS DEL CUIDADO
- Red del cuidado
- Entidad ancla
- Equipamiento por recualificar

MOVILIDAD LOCAL
- Mejoramiento de red peatonal
- Cicloalameda
- Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
- Corredor verde
- Calle completa por cualificar o intervenir

Imagen 27. Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 9 parque existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 4 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado Tibabuyes	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 2.46 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 1.6 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 6.13 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 10. Acciones en el PIP Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3.6 Proyecto Integral de Proximidad – Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)

Este PIP se propone conectar los barrios Lisboa y San Pedro, y enlazarse en general con el PIP Cinturón Verde propuesto, para construir una red del cuidado que llegue hasta la transversal 127, y complemente las acciones propuestas en el marco de la AE-CEC; y mediante esta transversal permita conectar directamente los barrios Santa Rita, Santa Cecilia, Lisboa y San Pedro con la estación 10 de la SLMB y con la AE-CEC, específicamente con el Multicampus propuesto, y que concentrará la primer y principal oferta de nuevos equipamientos públicos de educación superior de este sector de la ciudad.

El proyecto se estructura principalmente en 4 subproyectos que configuran los ejes de relación que articulan esta red de cuidado, y conectan la estructura morfológica de los barrios Lisboa, San Pedro, Berlín, Toscana y Tibabuyes Universal; articulando y recualificando espacios públicos existentes, y así también, generando nuevos espacios

urbanos a lo largo de los distinto ejes de la red. El primer subproyecto es el eje conformado por el par vial de la calle 142 y la calle 139. Este busca enlazar, mediante una recualificación de calles completas, uno de los principales corredores comerciales de la UPL, en el que se propone adicionalmente, la recualificación del Parque Zonal Tibabuyes, El Coliseo Tibabuyes y el Colegio Tibabuyes Universal.

El segundo subproyecto, es el eje de la calle 137. Este inicia en la carrera 140 y propone el enlace con el nodo de equipamientos educativos conformado por el Colegio Fe y Alegría José María Velaz, Jardín Social Piedra Verde y las distintas sedes del Colegio De Educación Técnica y Académica Celestin Freinet; junto con la apertura de la cesión de espacio público de la urbanización Piedra Verde y la ampliación de la misma Calle 137 en su intersección con la Carrera 140 que garantice un perfil continuo a lo largo de todo el enlace y contribuya al incremento efectivo del EPE con sus franjas funcionales.

Por otra parte, está el subproyecto, eje de la Calle 132D. Este actúa sobre el corredor comercial principal del barrio la Toscana, conectando, el barrio Lisboa y Berlín con la transversal 127, donde se intenta estimular e intensificar los flujos peatonales, así como, la actividad comercial y el surgimiento de nuevas economías de aglomeración especialmente de carácter local. Además, se propone la recualificación del Colegio Integrado Eduardo Caballero Calderón junto a la Rotonda La Toscana y Parque Público La Toscana.

Por último, está el subproyecto Paseo Urbano Canal CAFAM. Este, toma como parámetro uno de los principios de articulación que propone la Actuación Estratégica - Ciudadela Educativa y del Cuidado (AE-CEC) que plantea sobre la Transversal 127 uno de los ejes productivos de la estructura integradora de los tejidos urbanos próximos a la AE, ejes sobre los que se busca la promoción e inclusión productiva a escala urbana de la UPL Tibabuyes, y que se vinculen a la intención de la AE-CEC de configurar un ámbito de revitalización urbana y movilidad sostenible. Su principal objetivo es convertirlo en un eje de proximidad (tomando ventaja de las generosas dimensiones de su perfil, debido a la presencia del Canal CAFAM), y conectar con la AE-CEC, específicamente, con la estación 10 de la SLMB. De esta manera, barrios y comunidades que se encuentran aisladas dadas la fragmentación de su tejido, encuentren en las AE y proyectos como el PIP Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC), posibilidades de integración con nuevas ofertas de servicios del cuidado, e inclusión directa para los que son posiblemente los barrios más deficitarios de la UPL.

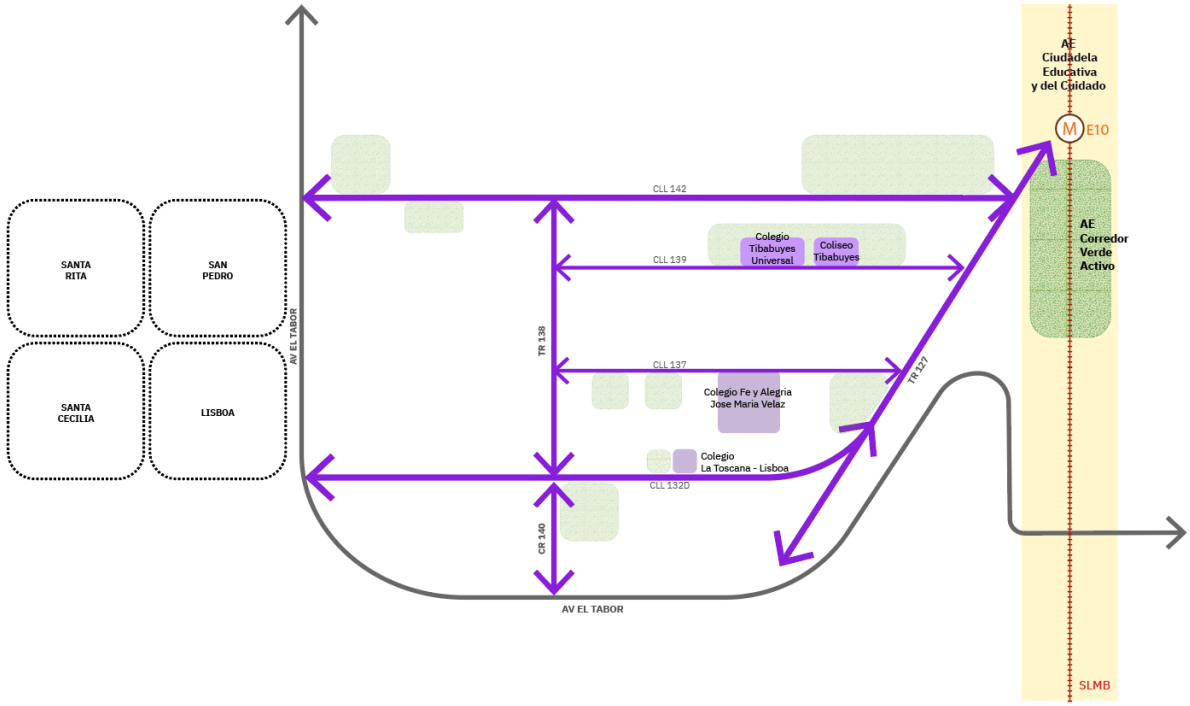


Imagen 28. PIP Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del Proyecto	**PIP-TIB-04**
Nombre del Proyecto	**Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)**
Ubicación	ENTRE CALLE 153 Y CALLE 129A; Y TRANSVERSAL 127 Y CARRERA 141
Área del Proyecto	**55.3 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	**EJE PAR VIAL CALLE 142 Y CALLE 139**
	EJE CALLE 137
	EJE CALLE 132D
	PASEO URBANO CANAL CAFAM (TRANSVERSAL 127)
	Número total de subproyectos: 4
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Reverdecimiento de espacio público por medio de programas de reforestación con especies nativas sobre la transversal 127 y reubicación de las especies introducidas que hoy están allí.

	- Construcción de ciclorruta por la transversal 127. - Reactivación económica y cultural de la alameda de la Avenida Tabor. - Ampliación de la calle 139 desde Cerro de Suba hasta Avenida Tabor. - Ciclorruta por la transversal 127 y calle 145. - Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro.
Barrios (Sector catastral) Veredas	LISBOA, SAN PEDRO, TOSCANA, TIBABUYES UNIVERSAL, LA GAITANA

Tabla 11. Descripción PIP Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

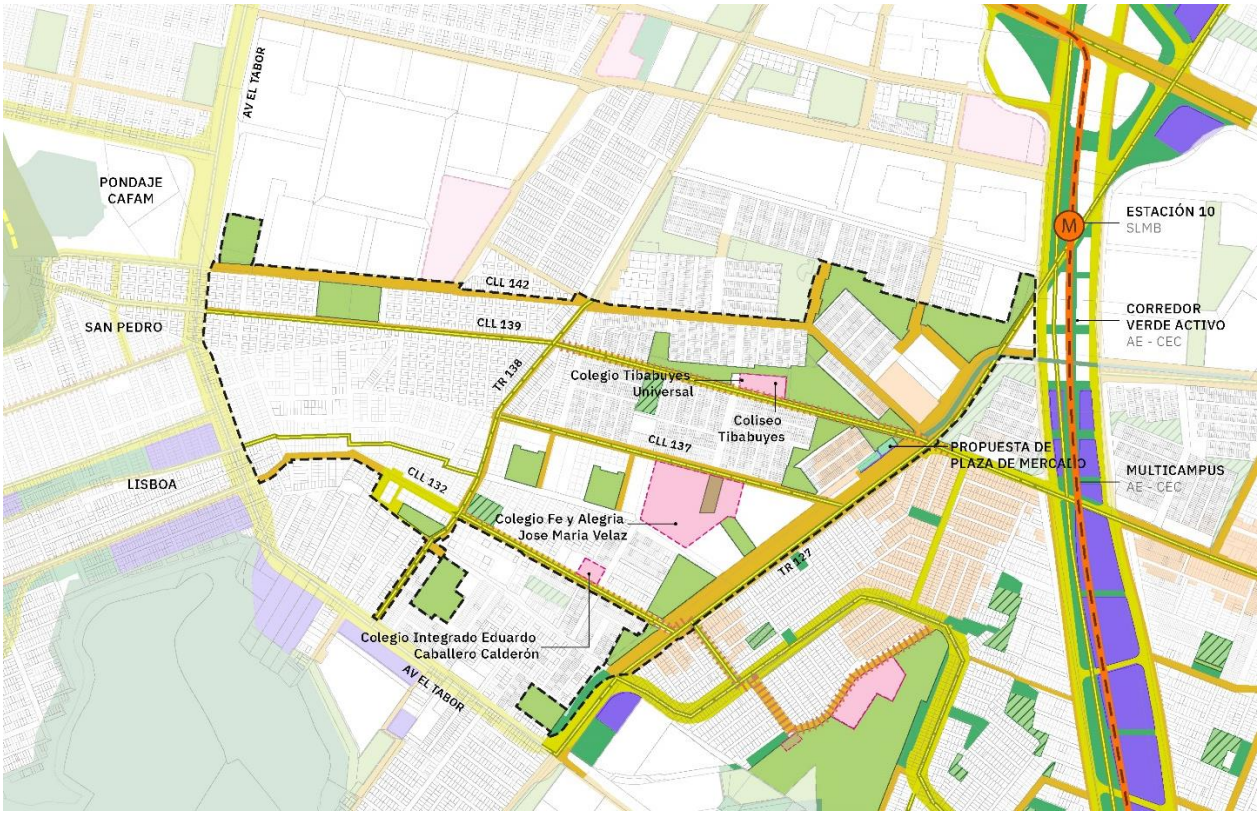




Imagen 29. Plano PIP Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 12 parque existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4.6 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Mejora 5.5 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1.13 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 12. Acciones en el PIP Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

3.7 Proyecto Integral de Proximidad – Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes

El proyecto se estructura a partir de un eje de relación al borde del Humedal Tibabuyes Juan Amarillo que ordena y estructura una sucesión de parques nuevos y existentes, nuevos equipamientos, la propuesta de una manzana del cuidado; y el punto de contacto de la AE-CEC con el humedal. El PIP Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes, como premisa considera la recuperación y cualificación del borde urbano del Humedal Juan Amarillo, y persigue conformar un eje del cuidado como la principal apuesta de definir un elemento de la EEP en un corredor urbano y paisajístico que sea el principal gran paseo público de la UPL cuyo centro sea el vínculo protector del humedal, la creación de nuevos circuitos para la movilidad sostenible y la transformación de los bordes que limitan con este elemento de la EEP, convirtiéndolo en un atributo de integración ecosistémica e inclusión y equidad social.

El PIP se articula con la visión del sector Noroccidente, en esencia, como la concreción de una ciudad con fuertes vínculos y sensibilidad hacia los humedales, donde se minimicen las acciones con impacto ecológico, donde la relación entre la ciudad construida y los elementos de paisaje se equilibren y el desarrollo urbano promueva la restauración de estos ecosistemas. Sobre la base de estos principios, el Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes favorece el contacto con el Humedal de Juan Amarillo y busca la creación de un espacio urbano que aporte los criterios de cuidado y tutela de la EEP y sus relaciones ecosistémicas. Del mismo modo, sobre este se identifican algunos lugares sagrados que la comunidad Muisca reconoce y conserva y sobre el que existen cargas simbólicas y cosmogónicas muy arraigadas en las dinámicas de la comunidad. El Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes está compuesto por 3 subproyectos que buscan conectar el Humedal Juan Amarillo, con la ciudad construida, con los parques urbanos consolidados, como La Gaitana, los lugares sagrados y las nuevas apuestas estratégicas de la ciudad como la AE-CEC.

El primer subproyecto es el Conjunto Ecológico Reverdecer del Tibabuyes. Este examina la idea de concebir el Humedal Juan Amarillo como un sistema ecológico-urbano continuo, que conecte el borde urbano del Humedal con los barrios vecinos. Es un corredor paisajístico continuo que enlaza áreas diversas como parques recreativos, áreas de contemplación, senderos y nuevos equipamientos. Esta diversa sucesión de espacios urbanos hace del Conjunto Ecológico Reverdecer del Tibabuyes un sistema secuencial

de espacios para la experiencia y el disfrute de los valores naturales, variables en su forma y en las condiciones de espacio y uso.

Conjunto Ecológico Reverdecer del Tibabuyes integralmente puede entenderse como una apuesta desde los PIP para generar espacios urbanos para el disfrute de todos los ciudadanos, satisfaciendo las necesidades de ocio y divertimento como un aspecto importante de una ciudad próxima y vital. Asimismo, este subproyecto saca partido de su condición lineal para proponer un eje de senderos peatonales y carril-bici paralelos pero segregados que posibiliten el flujo de peatones y bicicletas y constituyan una alternativa de conectividad para la UPL Tibabuyes y todo el sector Noroccidente.

Este eje articula una serie de lugares ancestrales sobre los que la comunidad Muisca realiza rituales que aun hoy prevalecen. Este subproyecto propone el reconocimiento de estos sitios sagrados basados en la información suministrada por la comunidad muisca y el trabajo que adelanta la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) en la identificación de los mismos en toda la ciudad.

El segundo subproyecto se denomina Renacer del Parque La Gaitana, cuya intención es consolidar uno de los espacios urbanos más activos y dinámicos de toda la UPL Tibabuyes. Se busca principalmente ordenar y expandir el área del parque y fortalecer las actividades que ya ocurren allí. Las expansiones del parque se dan; al oriente, sobre los remanentes de las manzanas ya afectadas por la ejecución de la Av. El Tabor, buscando recomponer los bordes del parque e incorporar áreas para el reverdecimiento y actividades contemplativas que complementen la infraestructura deportiva consolidada ya en el Parque. Y al occidente, la adición de los suelos disponibles conjuntos al parque, incrementando de manera significativa el EPE, con nuevos espacios deportivos y abriendo el Parque La Gaitana con el Humedal Tibabuyes, construyendo así, un sistema continuo de espacios verdes de gran accesibilidad para la comunidad vecina al parque y en general para todo el Sector Noroccidente.

Siguiendo la lógica de construir una secuencia de subproyectos en torno al Humedal Tibabuyes, se incorpora el

último subproyecto a este eje, con la conformación de la manzana del cuidado Nueva Tibabuyes. El subproyecto tiene como objetivo unir y articular el PIP con la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado (AE-CEC), mediante la definición de la manzana del cuidado, que envolvería a la Ciudadela Nueva Tibabuyes y cuyo centro es el Parque Piloto de la ciudadela, y donde se concentran una serie de equipamientos como el Colegio Republica Dominicana. Esta manzana del cuidado cumple también el propósito de ser el entorno residencial más cercano a la futura estación 9 de la SLMB y al Multicampus en el costado sur.

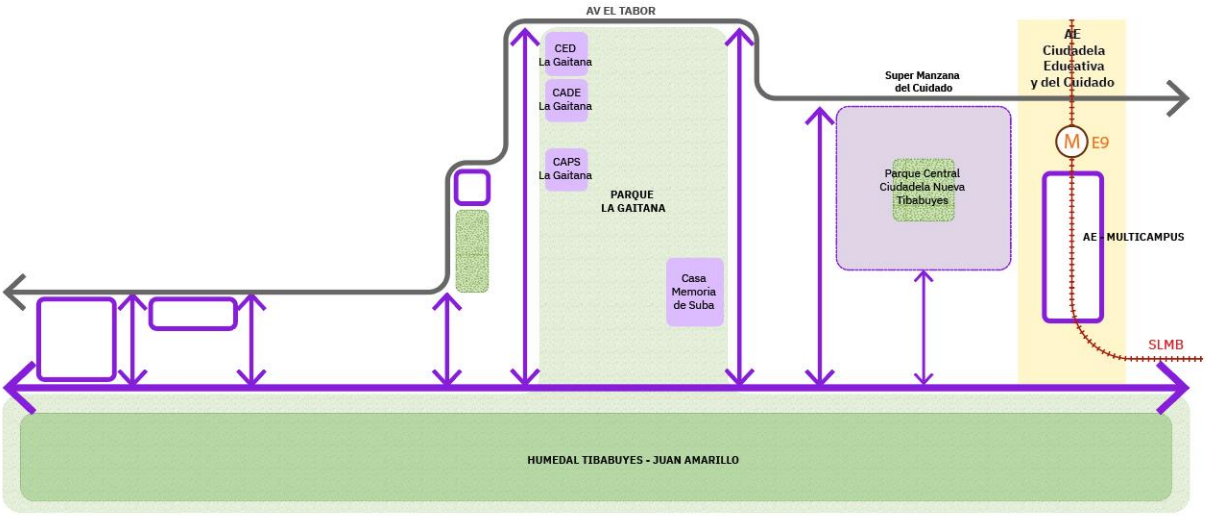


Imagen 30. PIP Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-TIB-05**
Nombre del proyecto	**Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes**
Ubicación	A LO LARGO DE TODO EL HUMEDAL, DESDE EL BARRIO LISBOA HASTA LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO
Área del Proyecto	**71.1 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	1. CONJUNTO ECOLÓGICO REVERDECER DEL TIBABUYES
	2. RENACER DEL PARQUE LA GAITANA
	3. MANZANA DEL CUIDADO NUEVA TIBABUYES
	Número total de subproyectos: 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Disponer de una sede para ASOJUNTAS entre la Gaitana y Puerta del Sol. - Crear centro ceremonial de la comunidad Muisca en el humedal Juan Amarillo Tibabuyes. - Programas de reverdecimiento con especies nativas y adecuadas para la zona. - Convertir el nodo la Gaitana en un centro de equipamientos. - Fortalecer los equipamientos del nodo la Gaitana y mejorar el CAPS. - Construcción de equipamiento para el adulto mayor. - Intervención sin endurecimiento de humedales y borde de río. - Repensar sistemas de cerramiento de humedales para propiciar el acceso y mejorar condiciones de seguridad.

	- Construcción de equipamiento multifuncional en el barrio la Gaitana.
Barrios (Sector catastral) Veredas	LA GAITANA, NUEVA TIBABUYES, TIBABUYES, LA CAROLINA SUBA

Tabla 13. Descripción PIP Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

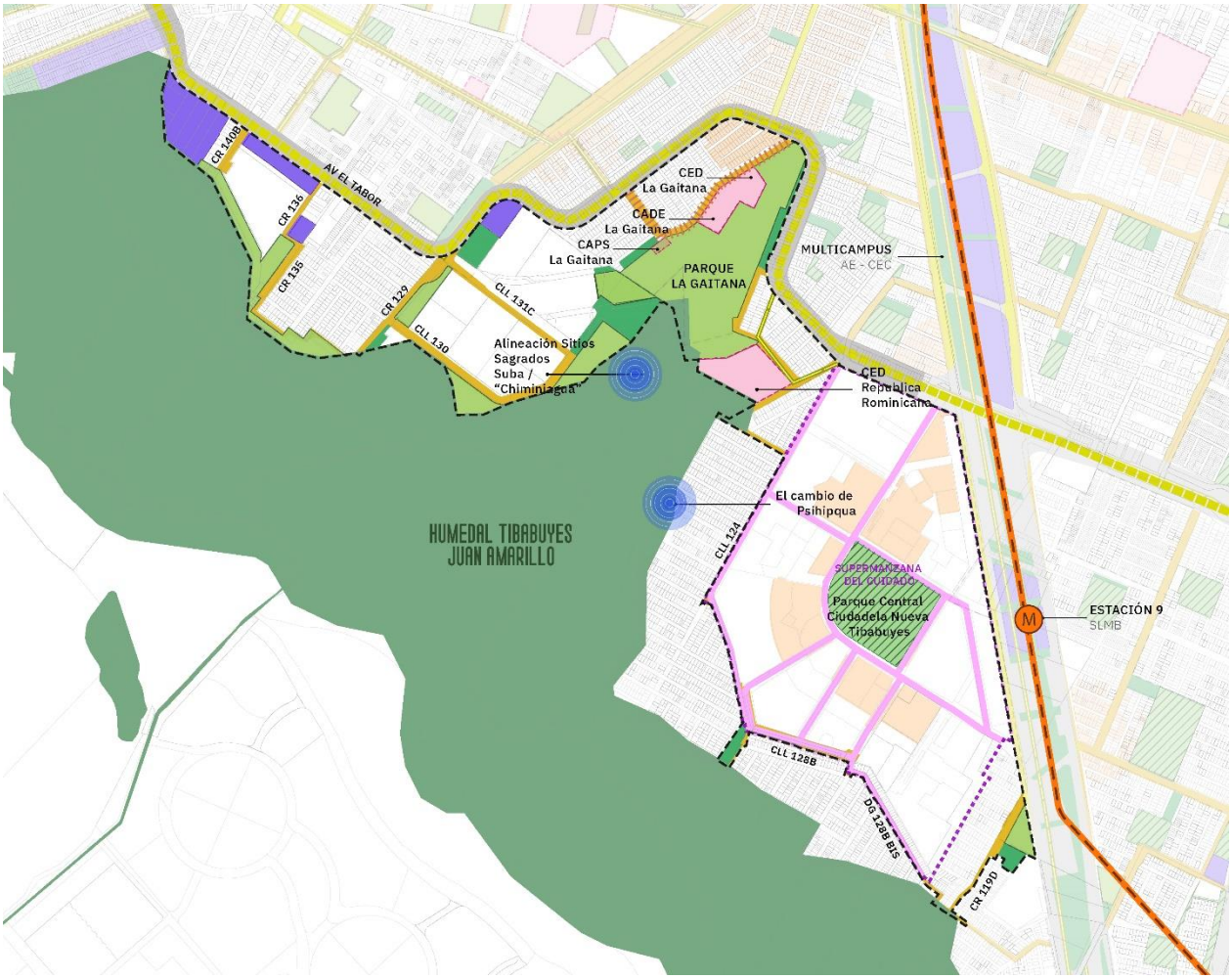




Imagen 31. Plano PIP Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 2 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 6 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 1 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora3.54 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye1 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Mejora 4.2 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.5 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 14. Acciones en el PIP Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

4. UPL RINCÓN DE SUBA

La Unidad de Planeamiento Local No. 28, Rincón de Suba, está delimitada al norte por la Av. Transversal de Suba, al oriente con los ejes viales de la Carrera 84C, Carrera 83, Tv 88, Dg 136, bordeando los Cerros de Suba, por el sur con el Humedal Tibabuyes - Juan Amarillo y la Calle 127 y al occidente con la futura AE-CEC (carrera 118).

Está delimitada a partir de la anterior Unidad de Planeamiento Zonal denominada con el mismo nombre (Instrumento normativo del POT 190 de 2004). Cuenta con un área de 710,08 hectáreas, en la que se presenta una diversidad de tejidos urbanos, densos e irregulares. El Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes y los cerros de suba, son un referente de identidad para esta UPL, siendo los componentes principales de su Estructura Ecológica Principal su principal potencial, que hoy se encuentra desarticulado y subestimado en su valor ambiental, cultural y paisajístico. La UPL Rincón de Suba es un territorio cuya comunidad ha generado procesos de apropiación y cuidado muy fuertes, que convocan a varios grupos poblacionales y étnicos, convirtiéndola en una UPL diversa, pluriétnica, y socialmente muy dinámica.

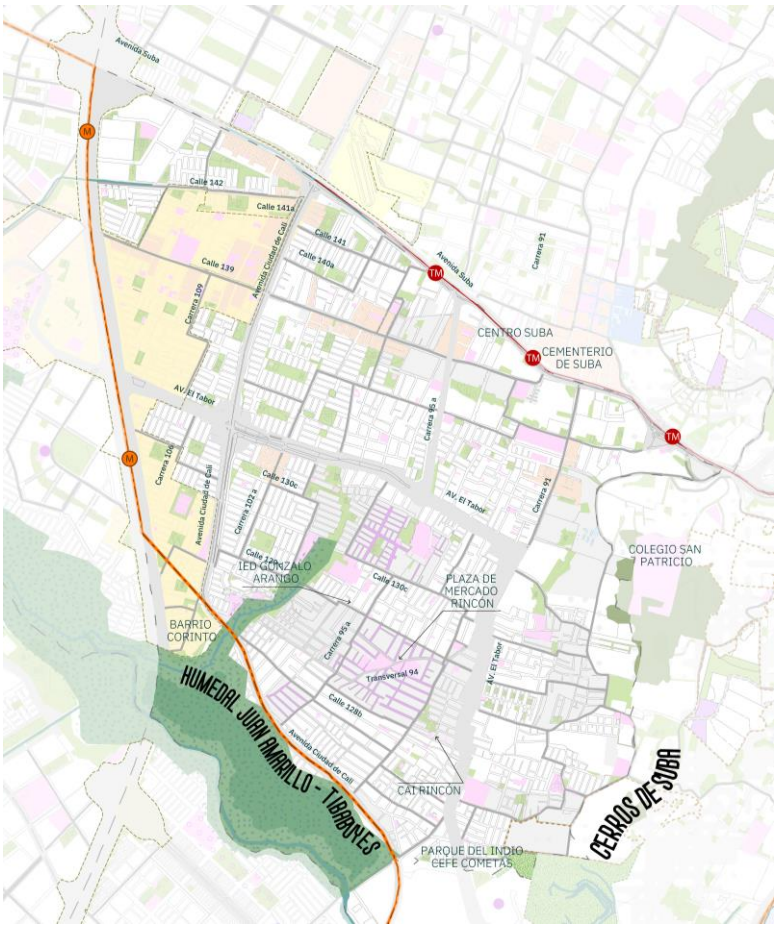


Imagen 32. Localización UPL Rincón de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

La UPL El Rincón de Suba registra un total de 294.629 habitantes convirtiéndola en la más pobladas del sector Noroccidente. Las mayores concentraciones de población se dan en los sectores conocidos como Rincón Norte, Villa Eliza y San Cayetano. De igual manera, se dan importantes concentraciones en los sectores de Puerta del Sol y Lombardía, cuya influencia de la Calle 145 y la Calle 139 son determinantes para explicar el desarrollo de estos sectores. Finalmente, el sector de Altos de Chozica presenta una importante concentración de población, principalmente generados por el desarrollo de proyectos residenciales en altura y concentrados en la intersección de Calle 132 (AV Tabor) y la Carrera 91 que conecta el Sector Noroccidente de norte a sur en su sector más oriental.



Imagen 33. Esquema de población y extensión
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Es la UPL que presenta la mayor densidad de población del sector y de la ciudad, con una densidad de 414 Hab/Ha. Está marcada diferencia, en cierta medida, está determinada por su origen informal que con el tiempo han estado en procesos de legalización, bajo las políticas de mejoramiento integral a lo largo de las administraciones y los marcos de ordenamiento territorial precedentes. Esta UPL, junto con la UPL Tibabuyes, en contraste con la UPL SUBA, evidencia la tendencia de los desarrollos informales de baja altura y densos con bajo estándar urbanístico. Se resalta la concentración de las áreas con la más alta densidad a lo largo de todo el occidente de la UPL, principalmente sobre el corredor de la Av. Ciudad de Cali y los barrios que limitan con la Calle 145.

La UPL Rincón de Suba es de todas las UPL del sector Noroccidente la de menor EPE/Hab con 1.69 M2/Hab. Esto supone que para solo acercarse al promedio de EPE de Bogotá (4.57 M2/Hab) se debe al menos duplicar el EPE existente. Para lograr el estándar mínimo de 6 M2/Hab sería necesario incrementar 3.5 veces el área de EPE hoy; sin mencionar, que para lograr el estándar óptimo de 15 M2, definido en el (Decreto 1077, 2015), el incremento estaría alrededor de 9 veces el EPE existente.

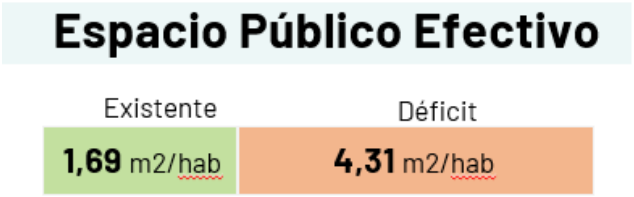


Imagen 34. Esquema de espacio público efectivo
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Este panorama plantea el principal reto para los PIP en la UPL Rincón de Suba que deben hacer posible la transformación del mayor espacio público total (EPT) en espacio público efectivo (EPE), y sobre los que se puedan establecer acciones que permitan cualificar el potencial de áreas verdes y suelo de protección en EPE bajo los parámetros que define el (Decreto 555, 2021) en su artículo 121.

En la UPL Suba, se evidencia una tendencia generalizada en varios de la ciudad, donde por cada empleo formal, hay uno informal. Esto provoca una competencia entre los sectores formal e informal por el poco espacio urbano disponible, ya que la mayoría de los empleos informales se encuentran en las ventas informales ubicadas en los principales corredores comerciales, como la Transversal 94, la calle 130c y la calle 93. Especialmente, en los barrios El Rincón y el Rincón de Suba, que son el principal núcleo comercial de la UPL

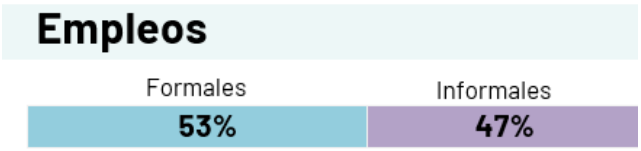


Imagen 35.Esquema de empleos
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Un aspecto destacable en la UPL Rincón de Suba es el inmenso desafío en materia de movilidad. Según la encuesta de movilidad realizada en 2019, se observa que el 46% de las personas prefieren desplazarse a pie en lugar de utilizar otros medios de transporte. Por otro lado, solo el 5% de los encuestados optan por la bicicleta. Esto pone de manifiesto uno de los principales desafíos de la UPL, ya que el 51% de las personas eligen formas alternativas de transporte. Esto abre la posibilidad de que la recualificación de calles completas sea el principal detonante en la generación de espacios adecuados y seguros, que fomenten un mayor porcentaje de utilización de la bicicleta, y haga del caminar una opción segura para una gran parte de la población.

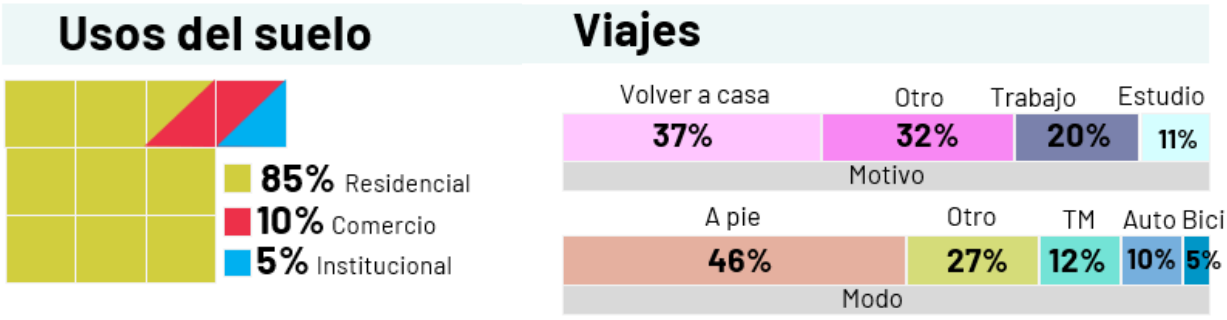


Imagen 36. Representación Usos
. Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Garantizar la proximidad en la UPL Rincón de Suba es fundamental para dar una accesibilidad adecuada a los principales valores urbanos y paisajísticos y que realmente

sean frecuentados por sus habitantes, superando tanto las barreras físicas que hoy estan presentes, así como, romper las segregaciones socioeconómicas y culturales que tambien hoy persisten. Los PIP buscan dar a las areas de mayor potencial de la UPL, nuevos equipamientos, servicios del cuidado y espacios públicos efectivos de alta calidad. Que den a las areas urbanas el estatus de infraestructuras de proximidad, que favorescan el encuentro y el intercambio, nutriendo la convivencia de todas esas realidades sociales que definen a la UPL El Rincón de Suba.

4.1 La estructura local de la UPL Rincón de Suba

En el Rincón de Suba, la proximidad desempeña un papel crucial al crear condiciones urbanas favorables que aprovechen las densidades de población y fomenten la creación de conexiones humanas dinámicas y de alto valor social y cultural. No obstante, La UPL Rincón de Suba tiene el potencial único de concentrar servicios de cuidado nuevos y relacionarlos con los existentes, en un territorio que demanda una mayor oferta de equipamientos y cuyo espacio público efectivo (EPE) es el más deficitario de la ciudad. En este sentido los PIP de esta UPL deben estar orientados a cerrar las brechas con respecto a otras UPL de la ciudad. En resumen, los PIP en la UPL Rincón de Suba brindan la oportunidad de construir nuevas proximidades a servicios y actividades esenciales para la comunidad y que hoy soy inexistentes.



Imagen 37 Circuitos del Cuidado UPL Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Para lograr la proximidad se implementan 3 modelos en la UPL. El primero es un circuito en todo el corazón del barrio El Rincón que conecte los núcleos comerciales y equipamientos existentes, junto con la oferta de equipamientos nuevos y la propuesta de 3 supermanzanas del cuidado. El segundo modelo, es un eje que conecte una de las centralidades más importantes del sector con la futura AE-CEC, conectando parques existentes y corredores comerciales. Y, por último, el eje que bordea los Cerros de Suba y permite la conexión peatonal de los lugares ancestrales Muiscas y hoy conforman el camino del indio como una iniciativa que nace desde la comunidad muisca, y tiene el potencial de ser el principal activo del sector Noroccidente y convertirse en un corredor de gran interés para la ciudad y sus visitantes.

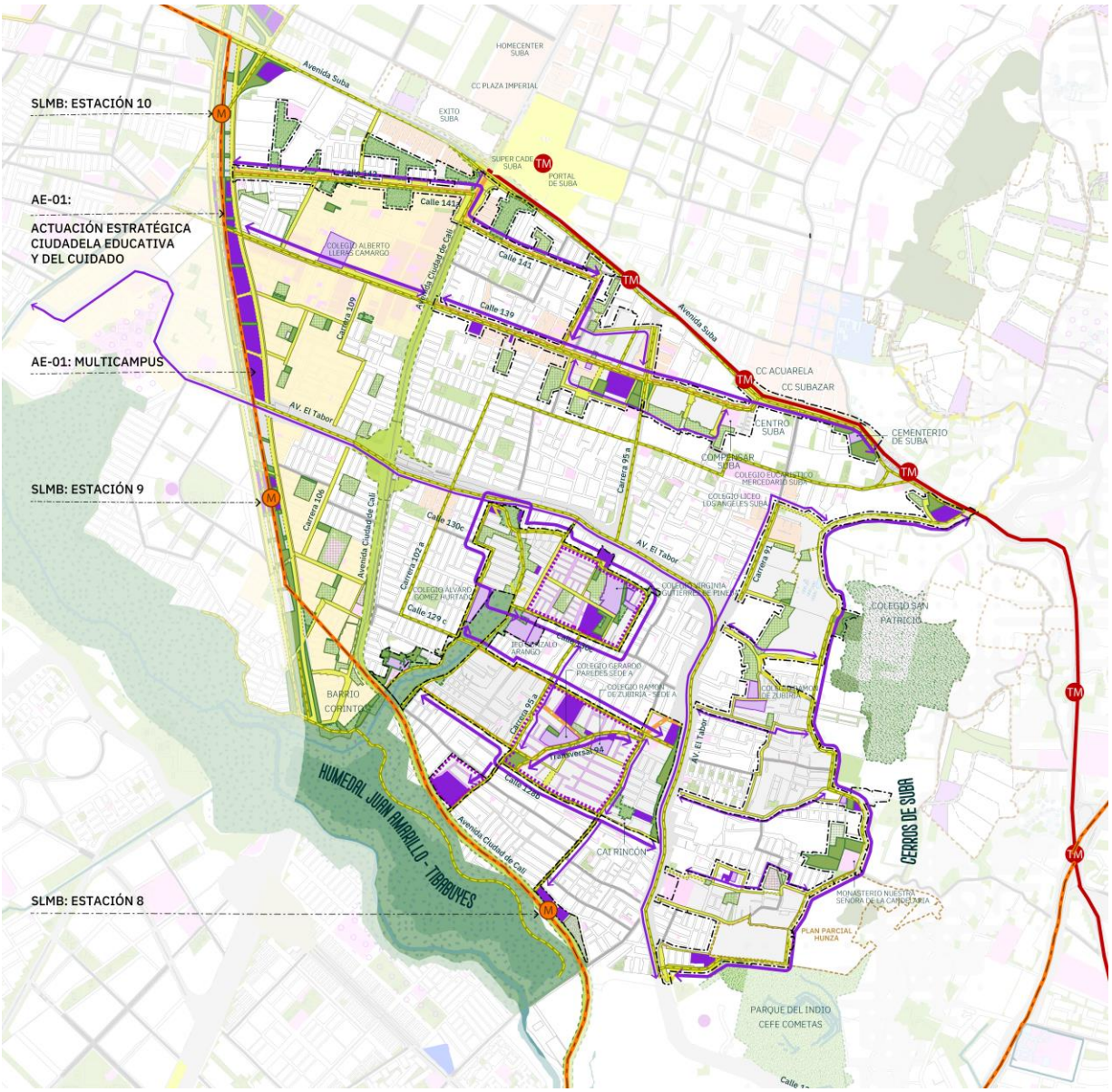


Imagen 38 Plancha de formulación UPL Rincón
Fuente: SDP, 2023

En la siguiente tabla se detalla el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los proyectos integrales de proximidad en la UPL Rincón de Suba estableciendo un comparativo con las áreas actuales. La principal apuesta en la UPL se define en el incremento del índice de espacio público efectivo por habitante, y la posibilidad de duplicar la oferta actual de equipamientos. Rubros que son altamente deficitarios en la UPL Rincón de Suba.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	Presente (Cantidad)	2035 (Cantidad)
Espacio Público Local	M2 EPE/HAB	1,69	2,19
	Parques m2	434.019	656.949
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	3
	Disponibilidad de equipamientos m2/Hab	0,58	1,15
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Ciclo infraestructura	14.49	19.12 paralelas a calles completas

Tabla 15 Aportes de los Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: SDP, 2023

4.2 Suelo de Reserva Indicativa UPL Rincón de Suba

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos de Integrales de Proximidad (PIP) que se desarrollan en la UPL Rincón de Suba, y al ser una de las UPL más deficitarias de la ciudad, es vital hacer una apuesta ambiciosa en la disposición de suelo para ampliar la oferta de espacio público efectivo, nuevas ofertas de equipamientos sociales, y nueva infraestructura vial que se materializa en la formulación de la malla vial intermedia. Por consiguiente, se han identificado diversas alternativas de suelo que permitan el desarrollo de proyectos, y den un punto de inicio para los procesos de gestión subsiguientes a la formulación de los PIP.

Las principales oportunidades de suelo provienen de la planificación de la malla vial intermedia, donde se han definido nuevos trazados y características que complementarán las áreas ya reservadas para la expansión de la malla vial arterial definida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), particularmente con la Av. El Tabor. También se consideran reservas en zonas poco consolidadas y en barrios densamente poblados, donde las carencias de espacios público efectivo y equipamientos son las más altas en la ciudad.

En el caso específico de la UPL Rincón de Suba, debido a ser una de las de mayor densidad poblacional de la ciudad y dado su nivel de desarrollo actual, no hay terrenos

disponibles para nuevas construcciones o la disposición de nuevos espacios públicos. Y dado que, no se han establecido áreas de cesión significativas ni reservas de suelo en el POT. Por consiguiente, los terrenos reservados se obtienen principalmente de áreas poco consolidadas, donde el desarrollo ha sido informal a través de loteos individuales y con un bajo nivel de planificación urbana, pero en el que impacto de los PIP pueda ser significativo y sea un revulsivo que impulse mejores condiciones espaciales y se generen nuevas dinámicas en la economía local.

Los terrenos identificados para reserva se encuentran en los sectores de El Rincón Norte, El Rincón, Rincón Altamar, Rincón de Suba y San Cayetano. Estos sectores se caracterizan por un bajo nivel de planificación urbana, y donde el potencial de asociar suelos de reserva para la creación de nuevos equipamientos, parques y la mejora de la red vial intermedia es alta.

4.3 Proyecto Integral de Proximidad – Corazón del Rincón

El Corazón de Rincón, en el marco de los PIP, es la principal apuesta de intervención del núcleo comercial y productivo de la UPL El Rincón de Suba y la oportunidad de articular este núcleo con los elementos de la EEP. El núcleo productivo de Rincón junto con el brazo del Humedal Juan Amarillo es visto como una unidad que se entrelazan y construye un conjunto urbano en el corazón de la UPL, que es de hecho, el más densamente poblado del Sector Noroccidente y donde los déficits de EPE y equipamientos son enormes.

Al mismo tiempo, el proyecto propone un circuito que conecta el núcleo productivo de Rincón, el brazo del Humedal Juan Amarillo y el nodo de equipamientos de Rincón Norte, a través de una serie de calles completas, nuevos parques, senderos peatonales y nuevas cicloinfraestructuras que hagan de transitar por el Corazón de Rincón una experiencia vibrante, diversa y con múltiples dinámicas y actividades. Es en esencia, un corazón que busca llenarse de lugares para detenerse, descansar, contemplar, jugar, aprender y, sobre todo, encontrarse e interactuar.

El Corazón de Rincón se compone de 7 subproyectos, de naturalezas diversas, definidas por su contexto inmediato y que son la base de la pluralidad y complejidad espacial de este proyecto.

El paso de la Calle 127 sobre el Humedal Juan Amarillo representó una ruptura del cuerpo del humedal cuyo brazo se adentra en la UPL SUBA y conformo uno de los espacios verdes de mayor potencial de todo el Sector. Asimismo, el crecimiento intensivo de la ciudad ha ido robándole espacio al Brazo del Humedal, haciendo que, la conformación de sus bordes sea vital para garantizar la recuperación y tutela de esta estructura ecológica y ambiental única.

En consecuencia, se propone la recuperación del cuerpo hídrico, junto a la generación de un parque de borde que le devuelva al brazo del humedal parte del espacio perdido y permita su accesibilidad y disfrute. El subproyecto de igual forma incorpora los equipamientos próximos al brazo, que con los años se han ido consolidando, formado así una red de equipamientos cuyo articulador principal es el Parque Ecológico Brazo del Tibabuyes.

Corazón de Rincón actúa sobre el núcleo comercial y económico de Rincón, y propone allí, la conformación de un nodo de equipamientos que complementen las actividades comerciales y sociales ya consolidadas; al tiempo que, se propone una red de calles completas que conectan y dinamizan los intercambios sociales y comerciales. Este circuito, finalmente, confluye en la nueva plaza de Rincón como el nuevo lugar simbólico del sector, lugar en el que las fuerzas colectivas existentes y los nuevos proyectos individuales “palpitan” y se confabulan para llevarse a cabo.

Se plantea un segundo nodo de equipamientos sobre la futura Av. El Tabor, generando allí la posibilidad de nuevos equipamientos-ancla que ofrezcan servicios administrativos, urbanos y sociales fundamentales para los residentes de la UPL. De igual manera, se propone una estructura de espacios públicos que resuelven los remanentes de predios y manzanas, que quedan luego de establecer la reserva vial de la Av. El Tabor.

El tercer nodo de equipamientos se localiza en el Barrio Rincón Norte y conforma la extensión del Brazo del Humedal en una estructura de parques que llega hasta la calle 132. Este subproyecto toma el conjunto de parques-equipamientos que ya existen y los recualifíca para convertirlos en una estructura urbana integrada y de alta calidad paisajística.

Se propone además una estructura de calles completas que conecta a el Corazón de Rincón con el subproyecto Parque Ecológico Brazo del Tibabuyes, la Av. El Tabor y la Calle 127 (futuro trazado de la 2da línea del metro de Bogotá). Esta estructura de calles completa busca extender el núcleo comercial y productivo de Rincón, convirtiéndolo, además, en una red de reactivación económica que facilite la generación de nuevos corredores comerciales activos y de altas calidades urbanas, que saquen provecho de las altas densidades poblacionales, y sean alternativa económica y de desarrollo productivo local.

Centro Cultural y Plaza Mirador El Rincón de Suba plantea la generación de un nuevo equipamiento y una nueva plaza pública, que ofrezca a la comunidad, un escenario para la oferta cultural y el vínculo directo de la comunidad con las expresiones artísticas. Su cercanía a la nueva estación propuesta para la 2da línea del metro de Bogotá, y su vínculo visual con el espejo de agua del Humedal Tibabuyes-Juan Amarillo; lo hacen de un espacio urbano único y con un gran potencial de confluencia que debe aprovecharse para el intercambio cultural y artístico, y la formulación de una propuesta urbano-arquitectónica de gran visibilidad para el sector.

La Cicloalameda El Rincón Norte es el circuito peatonal-bici que conecta la Red de Equipamientos (Rincón Norte) con los colegios distritales Colegio Virginia Gutiérrez de Pineda, Colegio Gonzalo Arango y el Jardín Infantil Aures, que son los más grandes e importantes de toda la UPL RINCÓN. Este subproyecto materializa, desde los PIP, las redes del cuidado, como circuitos urbanos que hacen del tránsito peatonal-bici a las instituciones educativas, una experiencia en la que su diseño está orientado a formar calles que tengan en cuenta las necesidades de niños y niñas, y de las personas que los cuidan. Enfocar este subproyecto a resolver las necesidades de desplazamiento de niños y niñas a sus centros educativos con espacios de alto estándar urbano, posibilita que crezcan en un entorno que aporte y cuide a largo plazo, su salud, su desarrollo físico y cognitivo, así como, su bienestar social.

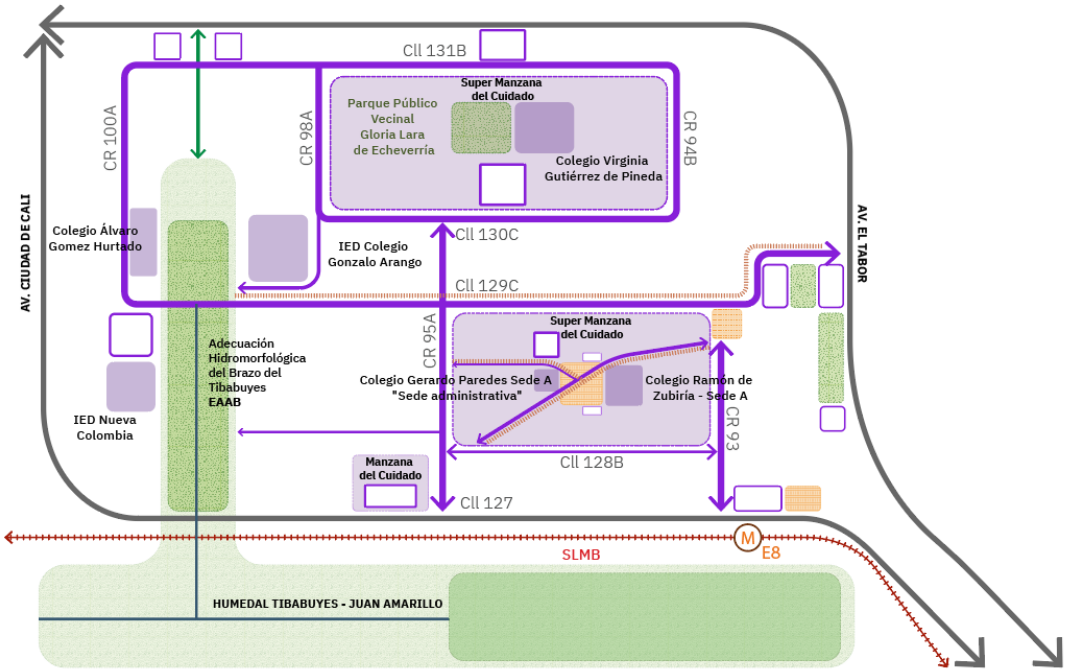


Imagen 39. PIP-Corazón de Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-RIN-01**
Nombre del proyecto	**Corazón de Rincón**
Ubicación	CALLE 170, CARRERA 92, CARRERA 90, CERROS DE SUBA, AV. SUBA.
Área del Proyecto	**77.11 Ha**
Plazo sugerido	Largo 2035
Subproyectos	1. PARQUE ECOLOGICO BRAZO DEL TIBABUYES
	2. SUPERMANZANA DEL CUIDADO (PALPITA RINCÓN)
	3. NODO DE EQUIPAMIENTOS (AV. TABOR)
	4. RED DE EQUIPAMIENTOS (RINCÓN NORTE)
	5. CENTRO CULTURAL Y PLAZA MIRADOR EL RINCÓN DE SUBA
	6. MANZANA DEL CUIDADO RINCÓN NORTE
	7. MANZANA DEL CUIDADO SAN CAYETANO
	Número total de subproyectos: 7

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Ruta para manejo de residuos, puntos de limpieza y educación ambiental en humedal Juan Amarillo - Programas y habilitación de lugares para la recuperación e investigación científica del humedal con el acompañamiento del Cabildo Muisca - Programas de mejoramiento y mantenimiento de zonas verdes de la UPL - Reverdecimiento del perfil vial de la avenida Tabor - Implementación de un parque ecológico que reúna fauna del humedal en predio público 11023 - Mejoramiento de mobiliario e iluminación en el parque del CAI de Rincón - Construcción de una nueva plaza de mercado - Aprovechamiento del predio del colegio Ramón de Zubiria, al lado de la parroquia San Agustín para la construcción de una plaza de mercado - Adecuación del espacio público para organización de comercio informal sobre la carrera 91 - Implementación de un corredor de comercialización y producción para mujeres artesanas locales en la calle 132 hasta la 129c bis - Intervención y peatonalización de calles circundantes a la plaza de mercado del Rincón de Suba, para hacer una plaza a cielo abierto y organizar el comercio formal e informal de la actual plaza - Adquisición de predios privados para crear conexión ambiental entre humedal Juan Amarillo y parque Aures - Intervención y peatonalización de calles circundantes a la plaza de mercado del Rincón de Suba, para hacer una plaza a cielo abierto y organizar el comercio formal e informal de la actual plaza - Reactivación cultural en torno al muralismo e historia de suba sobre corredores de la avenida Tabor y Carrera 91 - Proyecto de conexión ambiental con corredor verde que comunique el humedal Tibabuyes, pasando por el brazo del humedal hasta la reserva de la Conejera - Implementación casa de la cultura UPL rincón de suba - Dotar la carrera 91 con una ciclorruta - Crear una conexión de espacio público efectivo entre el parque Aures y el humedal Tibabuyes
Barrios (Sector catastral) Veredas	AURES, LAGO DE SUBA, LECH WALESA, SAN CAYETANO, TTES DE COLOMBIA, EL RINCÓN NORTE, EL RINCÓN, RINCÓN DE SUBA

Tabla 16. Descripción PIP-Corazón de Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

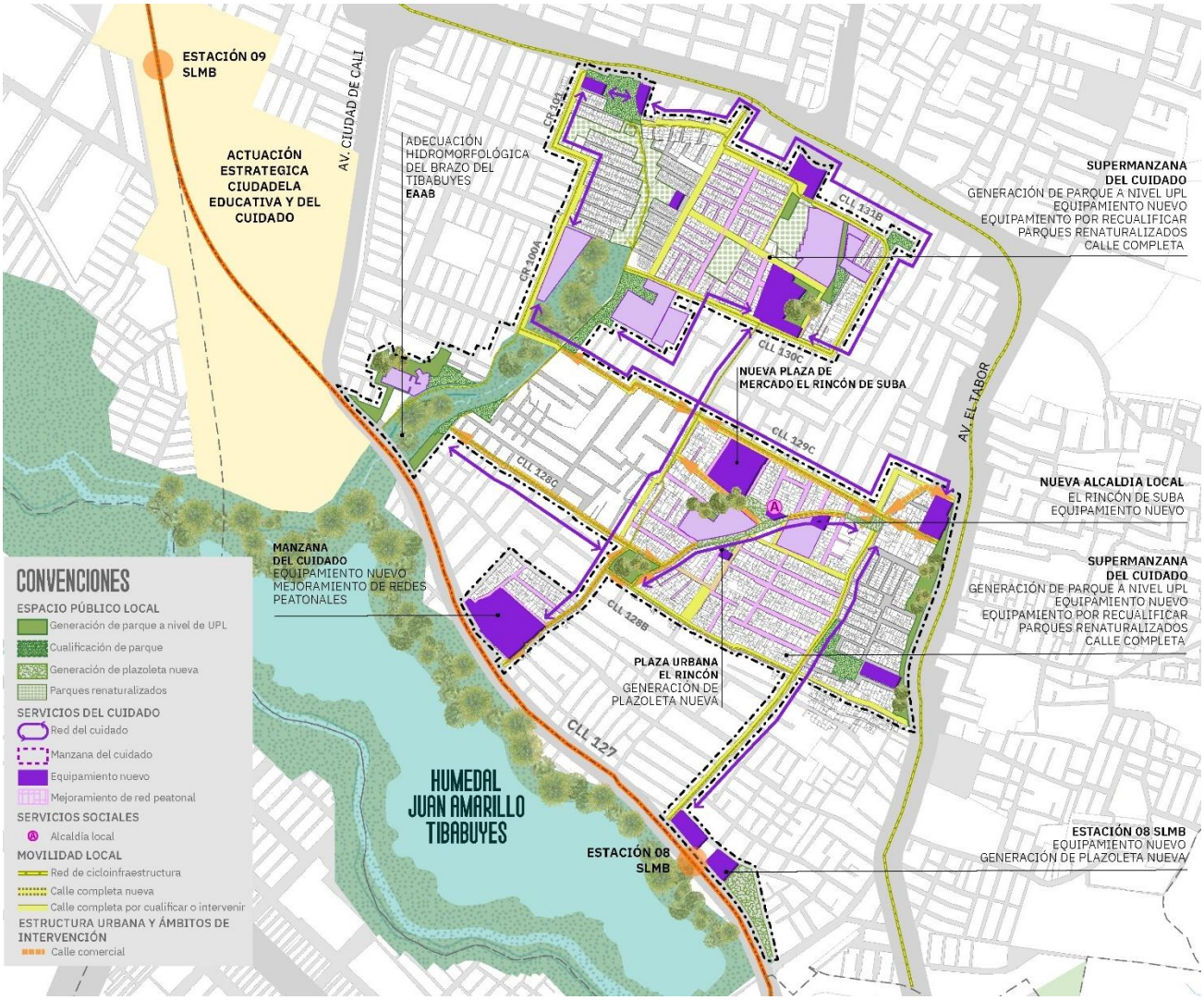


Imagen 40. Planta PIP-Corazón de Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 12 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 8 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 2 plazoletas nuevas	Generación de plazoleta nueva.
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**

Construye 15 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Reconstruye 1 edificación existente que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento restituido
Modifica 9 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 3 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
Crea 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 4.1 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 7.7 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1.7 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 6.7 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2.9 Kms. de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 17. Acciones en el PIP-Corazón de Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

4.3 Proyecto Integral de Proximidad – Camino del Indio – Rincón de Suba

El Camino del Indio – Rincón de Suba es la continuación del sistema de circuitos peatonales y nuevos parques que se plantean en este corredor conocido por la comunidad muisca y en general, como el Camino del Indio. Este se constituye como un eje que amplía las relaciones de proximidad con el ecosistema de montaña (cerros de suba) y extiende el marco espacial con vocación ancestral y cultural sobre todo el sector Noroccidente. El proyecto está conformado por un solo eje estructurante, la transversal

88, que conecta con la calle 131 y se extiende a lo largo de las vías que bordean el Cerro de Suba. El proyecto busca ofrecer paseos urbanos, puntos de visuales panorámicos del sector, vías balcón, parques de ladera y la conexión directa con el Parque del Indio, como lugar ancestral para los muiscas y el CEFE Cometas como la principal oferta de servicios recreativos de la UPL.

El Camino del Indio, tanto en su tramo en la UPL Suba como su tramo en la UPL Rincón de Suba, se trata de un proyecto que recupera los valores ambientales, urbanos y ancestrales, y concentra en su desarrollo, de más de 8 km, puntos de interés ecológico, organiza paisajes y proporciona acceso a valiosos entornos naturales y lugares ancestrales de interés para la comunidad Muisca y en general para la ciudad.

Este PIP está formado por 6 subproyectos que tienen como objetivo incorporar los valores del paisaje natural, que son únicos en la ciudad, y que promuevan la economía local de los barrios por donde pasa y de todo el Sector Noroccidente. Esto posiciona el corredor como un lugar con puntos de interés para visitantes y residentes de distintos puntos de la ciudad. El proyecto específicamente propone, la recualificación de calles completas que constituyen el Camino del Indio. Sobre la diagonal 136, la transversal 88, la carrera 87, la carrera 86, la carrera 85, la carrera 83 y la calle 128B. Esta recualificación busca dar a los visitantes la posibilidad de conectar nuevos equipamientos propuestos, como el nuevo centro cultural muisca, que se constituirá en el hito de referencia y la puerta de entrada al sector noroccidente. Y rematando en el Parque del Indio y el nuevo CEFE Cometas y un nuevo núcleo de equipamientos educativos y sociales con enfoque diferencial Muisca que complementen la oferta de servicios distritales del cuidado involucrando las necesidades específicas de la comunidad Muisca de Suba, y se consolide así la manzana del cuidado CEFE Las Cometas como la primera en reconocer y ofrecer servicios diferenciados para la comunidad Muisca, exaltando la importancia de los valores culturales y su cosmogonía como uno de los patrimonios inmateriales más importantes de la ciudad y que le dan identidad única al Sector Noroccidente.

Del mismo modo, se recualifican algunas vías que conectan peatonalmente la actual Av. El Tabor con el Camino del Indio, especialmente las vías que comunican con equipamientos existentes, como el Colegio Ramón de Zubiria en sus distintas sedes, así como con algunos parques existentes. Un aspecto para resaltar es la recualificación del puente de La Virgen, como una fórmula para desligar este puente de una asociación trágica que hoy tiene, como un lugar donde se registra una alta tasa de suicidios; y que requiere una resignificación integral que involucre nuevos valores más positivos para la comunidad.

En concreto, el Camino del Indio de Rincón de Suba tiene como meta convertirse en un destino urbano único en la ciudad, y que sea un atractor de intereses culturales, paisajísticos y económicos, a nivel local, urbano y metropolitano. Se espera que el Camino del Indio -Suba y Camino del Indio -Rincón de Suba, en conjunto, sean la mayor apuesta cultural y paisajística del sector, y cuyos valores atraigan nuevas actividades económicas locales, generadoras de empleo y bienestar para la comunidad en general.

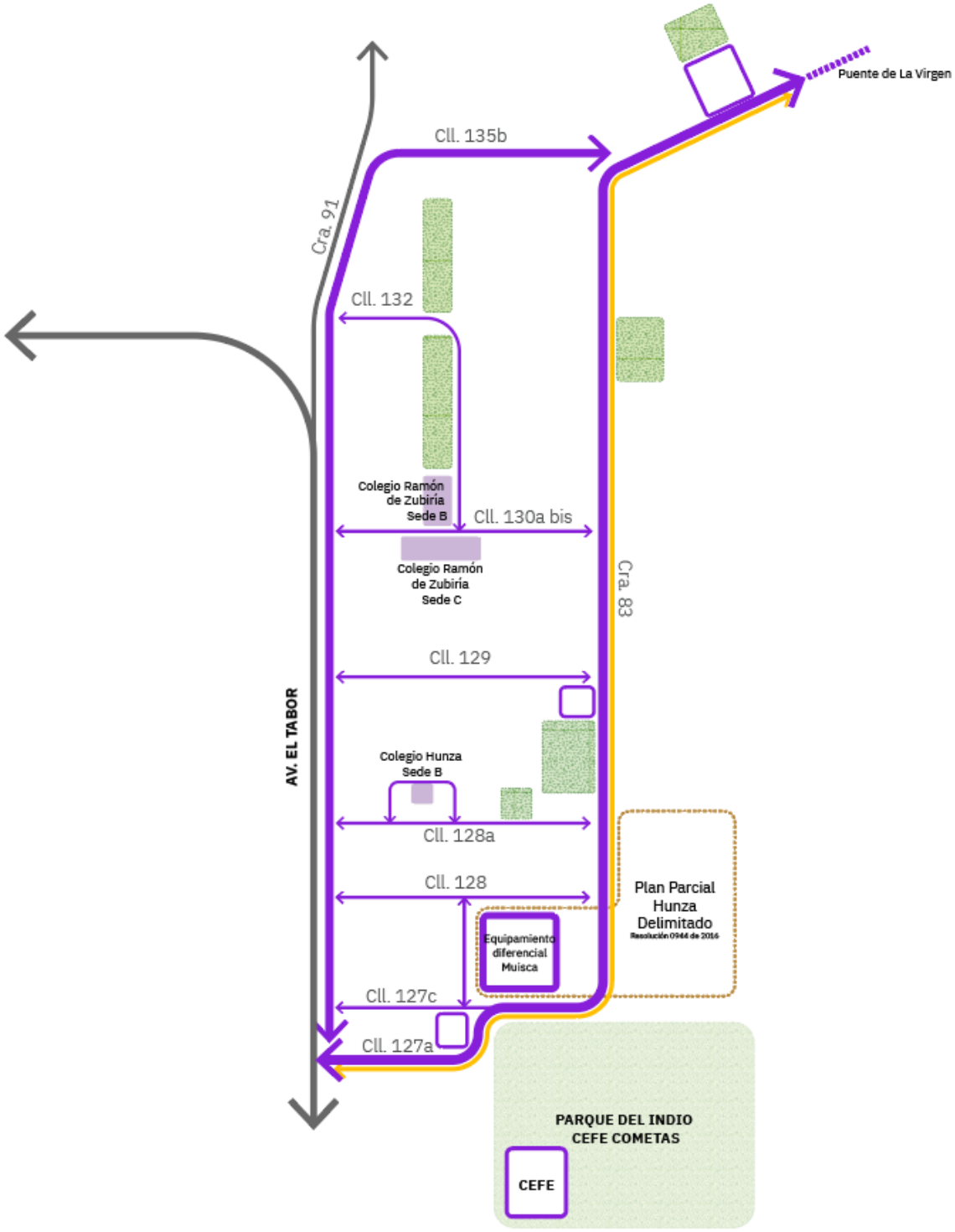


Imagen 41.Esquema PIP Paseo del Indio – Rincón de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-RIN-03**
Nombre del proyecto	**Camino del Indio – Rincón de Suba**
Ubicación	CALLE 142, AV. CIUDAD DE CALI, CALLE 141, CARRERA 100ª, CALLE 139, AV. SUBA.
Área del Proyecto	**52.7 Ha**
Plazo sugerido	Corto 2027
Subproyectos	1. CAMINO DEL INDIO – RINCÓN DE SUBA
	2. EJE CALLE 135B Y CALLE 135
	3. EJE CALLE 130A Y 130B BIS
	4. EJE CALLE 129
	5. EJE CALLE 128A – 128B
	6. EJE CALLE 128 – 127F
	Número total de subproyectos: 6
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementación de ciclorutas continuas por la carrera 91. - Fortalecer identidad cultural recuperando saberes ancestrales y nombres originales de lugares sagrados.
Barrios (Sector catastral) Veredas	AURES, LAGO DE SUBA, LECH WALESA, SAN CAYETANO, TTES DE COLOMBIA, EL RINCÓN NORTE, EL RINCÓN, RINCÓN DE SUBA, RINCÓN ALTAMAR

Tabla 18. Descripción PIP Paseo del Indio – Rincón de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

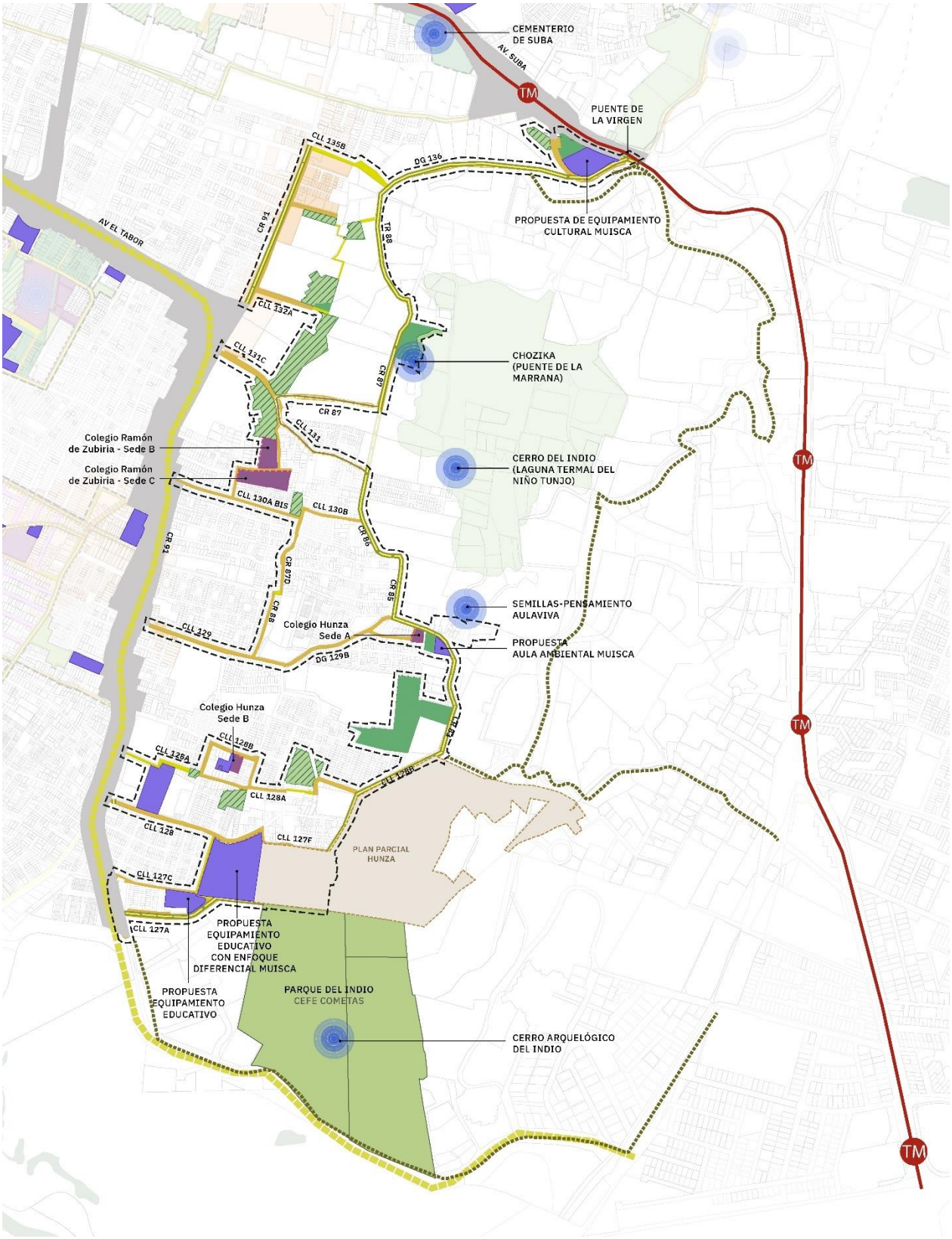


Imagen 42.Planta PIP Paseo del Indio – Rincón de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 7 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 10 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Reconoce 3 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Reconstruye 1 edificación existente que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento restituido
Modifica 5 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 3.7 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 3 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1.29 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 6.7 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 19. Acciones PIP Paseo del Indio – Rincón de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

4.4 Proyecto Integral de Proximidad – Paseo El Rincón

Este proyecto actúa sobre un área que puede considerarse como una de las principales centralidades del Sector Noroccidente, específicamente donde se concentran los centros comerciales de Centro Suba, Subazar y Centro Comercial Acuarela, consolidándolo como una zona donde confluyen todo tipo de flujos y complejidades en términos de actividades, ritmos, y dinámicas urbanas.

Paseo Rincón busca conectar, mediante un eje, este lugar de áreas comerciales y de servicios con la AE-CEC y la futura estación de la segunda línea de metro de Bogotá. Este proyecto contribuye a esta centralidad un espacio urbano vital las 24 horas del día. Por tanto, busca abrir todas las opciones de incremento del espacio peatonal y favorecer la libre circulación peatonal-bici. Este propósito se convierte en un principio para la

intervención de este tipo de sectores en donde los desarrollos inmobiliarios y el tejido existente confluyen y dan oportunidad a plantear PIP bajo principios de eje de proximidad que conecte áreas residenciales con las actividades centrales de la UPL y el Sector.

Este proyecto propone la intervención y recualificación de dos ejes viales, la calle 139 y la calle 142 que articulados entre sí dan la posibilidad de construir un paseo urbano comercial de gran calidad entre la centralidad de Centro Suba - Subazar y la Nueva AE-CEC. El primer eje por intervenir es la calle 142 que es el corredor que conecta los barrios Puerta del Sol y Lombardía y concentra la principal actividad comercial de estos barrios. Para conectar con el segundo eje, se plantea la recualificación de un tramo de la AV. Ciudad de Cali, con el propósito de resolver el paso seguro para peatones y bicicletas, y dando continuidad al Paseo El Rincón.

Se toma como parte del proyecto los corredores de la Calle 141 y Carrera 100ª como un eje que involucra las actividades comerciales y recualifíca los parques de bolsillo del barrio El Poa y los conecta con el eje de la calle 139.

El segundo eje de relación se conforma sobre la calle 139 como el principal corredor comercial de la UPL Rincón. Esta intervención va desde la Av. Ciudad de Cali hasta la Av. Suba, pasando por los barrios Costa Azul, Las Flores, La Chucua y Villa Elisa. Este corredor permite no solo la cualificación de la calle 139 sino que permite la habilitación de suelo para generar equipamientos nuevos para suministrar servicios del cuidado en una de las vías de mayor actividad en la UPL.

Un aspecto importante para resaltar es que el proyecto tiene su punto de origen en el Cementerio de Suba. Este lugar en el sector tiene una relevancia particular ya que hace parte del Sistema de Sitios Sagrados Muiscas y sobre los cuales hay una articulación con los PIP y con la Estructura Integradora de Patrimonios – EIP, que será materializada en una resolución conjunta entre Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC y la Secretaría Distrital de Planeación – SDP. La presencia del Cementerio de Suba como parte de este proceso de reconocimiento del patrimonio material e inmaterial de la ciudad, permite que los PIP sea el instrumento que articule este tipo de espacios con La Estructura Funcional y del Cuidado – EFC y la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación – ESCI, en un solo gran proyecto.

Al mismo tiempo, El Paseo El Rincón se articula con los PIP Camino del Indio Suba y Rincón de Suba; como una de las apuestas más ambiciosas de conectar las actividades económicas y productivas de la UPL, con los PIP que buscan resaltar los valores culturales y paisajísticos del sector, y sobre los cuales se pretende hacer un reconocimiento de la ancestralidad Muisca, pobladores originarios del territorio, de sus tradiciones, su cosmogonía y sus economías propias.

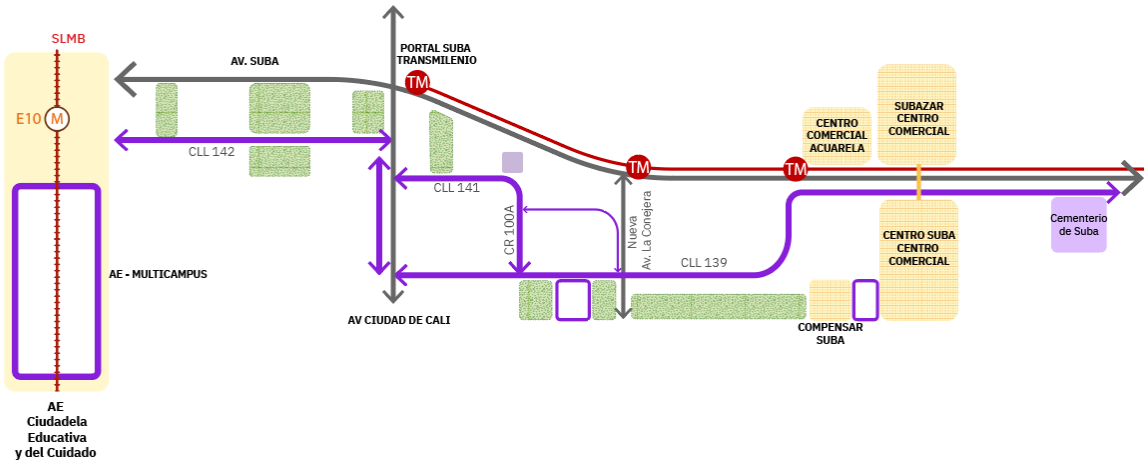


Imagen 43. Esquema PIP-Paseo El Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-RIN-02**
Nombre del proyecto	**Paseo El Rincón**
Ubicación	CALLE 142, AV. CIUDAD DE CALI, CALLE 141, CARRERA 100ª, CALLE 139, AV. SUBA.
Área del Proyecto	**36.8 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	1. PASEO URBANO CALLE 141 – 142
	2. PASEO URBANO CALLE 139
	Número total de subproyectos: 2
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mantenimiento y recuperación ambiental del canal y separador de la Avenida Suba - Mejoramiento y mantenimientos periódicos a todos los parques y espacios verdes de la UPL.
Barrios (Sector catastral) Veredas	COSTA AZUL, VILLA ELISA, LA CHUCUA, LAS FLORES, EL POA, PUERTA DEL SOL

Tabla 20. Descripción PIP-Paseo El Rincón
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

5. UPL SUBA

La Unidad de Planeamiento Local No. 09 denominada Suba, está delimitada al norte por la Quebrada La Salitrosa hasta el encuentro con el Humedal La Conejera, al oriente con la Carrera 80 que bordea los Cerros de Suba, por el sur con la Av. Transversal de Suba (Calle 145) y al occidente con la futura AE-CEC (carrera 118).



Imagen 44. Localización UPL Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Está delimitada a partir de la anterior Unidad de Planeamiento Zonal denominada con el mismo nombre (Instrumento normativo del POT 190 de 2004). Cuenta con un área de 652,51 hectáreas. Las áreas de mayor interés de la UPL Suba la compone un conjunto de alta relevancia ecosistémica en el que se encuentran, los Cerros de Suba, la Quebrada Salitrosa y el encuentro con el Humedal La Conejera. Este conjunto es uno de los componentes más importantes de la Estructura Ecológica Principal que ordenan el territorio y definen su principal atractivo. Está UPL en particular, contiene la memoria histórica de la comunidad Muisca con la presencia de su Cabildo Indígena, y guarda también, el pasado de su urbanización en el Centro Fundacional del antiguo municipio de Suba.

En el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Decreto 555 de 2021, la UPL Suba, quedo delimitada en parte, por la Actuación Estratégica, Ciudadela Educativa y del Cuidado. Con este proyecto se plantea en la UPL el potencial de ser receptora de actividades económicas centrales a escala urbana y zonal, que permita la generación de nuevos empleos complementarios al rol comercial existente, y del mismo modo, de paso a la consolidación de nuevos nodos de equipamientos del cuidado en proximidad en una de la UPL más densamente poblada de la ciudad.

En la UPL Suba se registran aproximadamente 178.893 habitantes. Evidenciando concentraciones altas a lo largo del corredor de la Calle 153 y la Carrera 92 como los principales corredores de conectividad urbana, y que se conectan a la Calle 145 que es uno de los principales corredores de ingreso al sector. Estos puntos de concentración de población coinciden con las áreas de resiente desarrollo inmobiliario en su mayoría conjuntos residenciales con vivienda en altura. Al igual, que algunas áreas de desarrollo informal que registran los puntos de mayor concentración de población de toda la UPL.

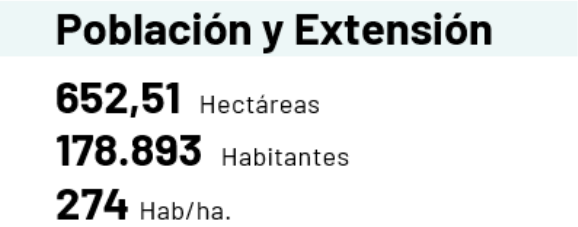


Imagen 45. Esquema de población y extensión
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

La UPL cuenta con un índice de Espacio Público Efectivo por habitante de 2.90 m2/Hab, evidenciando un déficit importante de EPE por habitante, que según la meta propuesta por el POT de 6m2/Hab, oscila en los 3.10 m2 Hab. Esto implica que en el tiempo de vigencia del POT se debe duplicar el EPE existente para suplir el déficit. Un reto importante, teniendo en cuenta que en toda la UPL no hay suelo disponible.

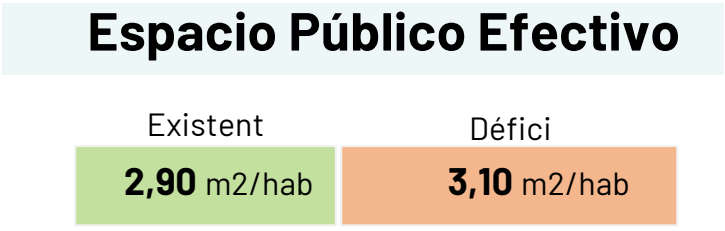


Imagen 46.Esquema espacio público efectivo
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

No obstante, la UPL cuenta con uno de los elementos de la estructura ecológica más importantes de la ciudad, como lo es El Humedal La Conejera. Este representa uno de los grandes potenciales y atractivos actuales de todo el Sector, y sobre el que hoy, se reconocen nacimientos de agua, pequeñas lagunas como el del Conejito y La Rana, que

hacen parte de lugares ancestrales para la comunidad Muisca, cuyo interés por reconocerlos y protegerlos debe ser una prioridad para toda la ciudad.

Según los datos de empleo, se hace patente una relación que es visible en varios sectores de la ciudad. En la UPL Suba por cada empleo formal, existe uno informal. Esto genera que exista competencia entre los sectores formal e informal por el espacio urbano, ya que la oferta de empleo informal se da mayoritariamente en las ventas informales que se concentran sobre los corredores de actividad comercial como la carrera 92, carrera 99, y en la centralidad más grande de la UPL y del sector, conformada por el Portal de Suba, El Éxito de suba y El centro comercial Plaza Imperial.

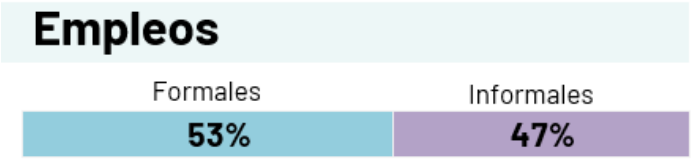


Imagen 47.Esquema empleos
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Un aspecto interesante por resaltar son los problemas de movilidad que existen en la UPL Suba. La encuesta de movilidad 2019 refleja que el 39% de las personas prefieren caminar por encima de otros modos de transporte. Y la opción de la bici, tan solo se refleja en el 6% de los encuestados. Esto evidencia uno de los grandes retos de la UPL ya que el 45% de las personas ya eligen modos alternativos de transporte, pero requieren de espacios cualificados y seguros que incrementen este porcentaje sobre todo en la elección de la bicicleta como un modo seguro de usar por gran parte de la población.

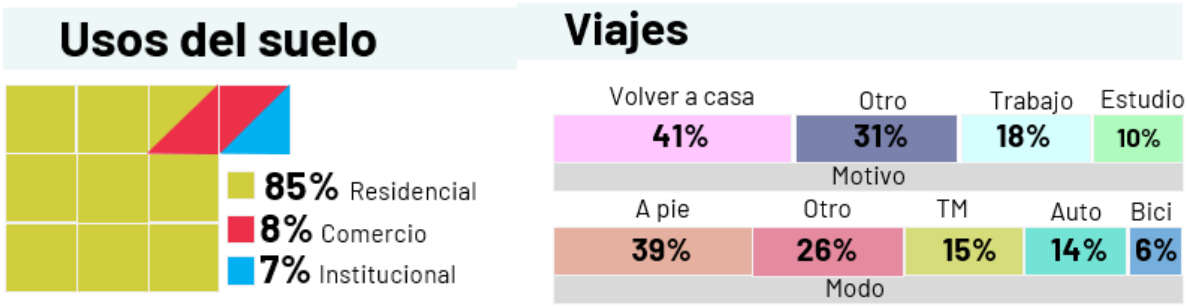


Imagen 48. Esquema de usos y viajes
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Otro de los retos de la UPL es su diversidad urbana, que es visible al recorrerla y ver allí los tipos de ciudad que se han consolidado. Es la UPL con las áreas residenciales mejor consolidadas del Sector Noroccidente, muy cerca a sectores de origen autogestionado y con carencias socio-económicas importantes. La importancia de la proximidad en la UPL es la posibilidad de acercar sectores diversos y, por tanto, proporcionar servicios del cuidado no solo a los sectores más deficitarios sino también generar cercanía a las áreas urbanas mejor consolidadas, construyendo así, un marco de infraestructuras urbanas complementarias, en un territorio diverso y de alta complejidad.

5.1 La estructura local de la UPL Suba

En la UPL SUBA, la proximidad permite crear condiciones urbanas óptimas para que se pueda sacar provecho de las densidades poblacionales y consolidar así alta densidad con alto estándar urbano, especialmente donde se concentren los servicios del cuidado y el Espacio Público Efectivo (EPE). Proporcionando así una vía de escape a la dinámica perversa de sumar tiempos de viaje para acceder a servicios sociales y del cuidado, así como, para acceder a actividades sociales, culturales y de ocio. Uno de los grandes retos de la UPL es incrementar el porcentaje de personas que ya hoy eligen modos alternativos de transporte, pero que demandan espacios cualificados y seguros que incrementen el porcentaje de usuarios sobre todo en la elección de la bici como un modo seguro.

Para lograr la proximidad en la UPL se implementan tres modelos: El primero, corresponde al eje que define las relaciones sobre el Humedal La Conejera, articulando una nueva manzana del cuidado con el Parque Lineal de Suba. El segundo modelo, corresponde a un circuito, con carácter de movilidad mixta, que conecta peatonalmente la centralidad más importante del sector con las áreas residenciales de mayor densidad poblacional de la UPL. Este circuito busca fomentar el desplazamiento como un valor primario del “hacer ciudad” y “construir comunidad”.

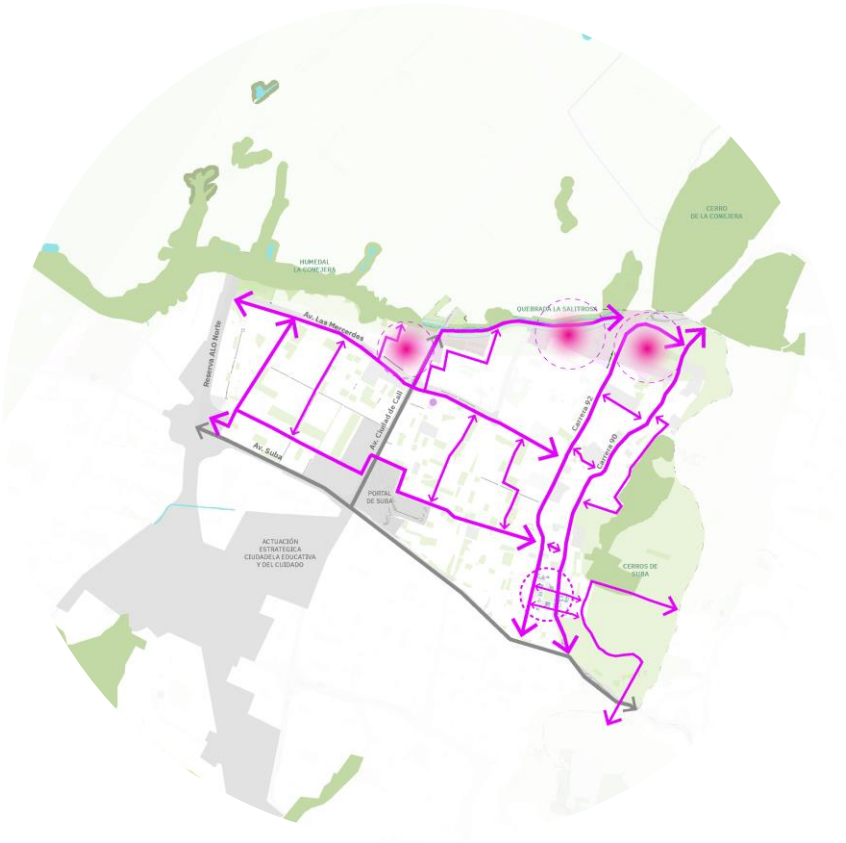


Imagen 49. Circuitos del cuidado UPL Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Finalmente, el tercer modelo, define el eje de relación sobre los Cerros de Suba que pretende en esencia hacer realidad el Camino del Indio como un recorrido urbano-paisajístico que conecta lugares de importancia ambiental, lugares ancestrales muiscas y nuevos equipamientos con un recorrido único en la ciudad, y con un alto potencial cultural, turístico y comercial.

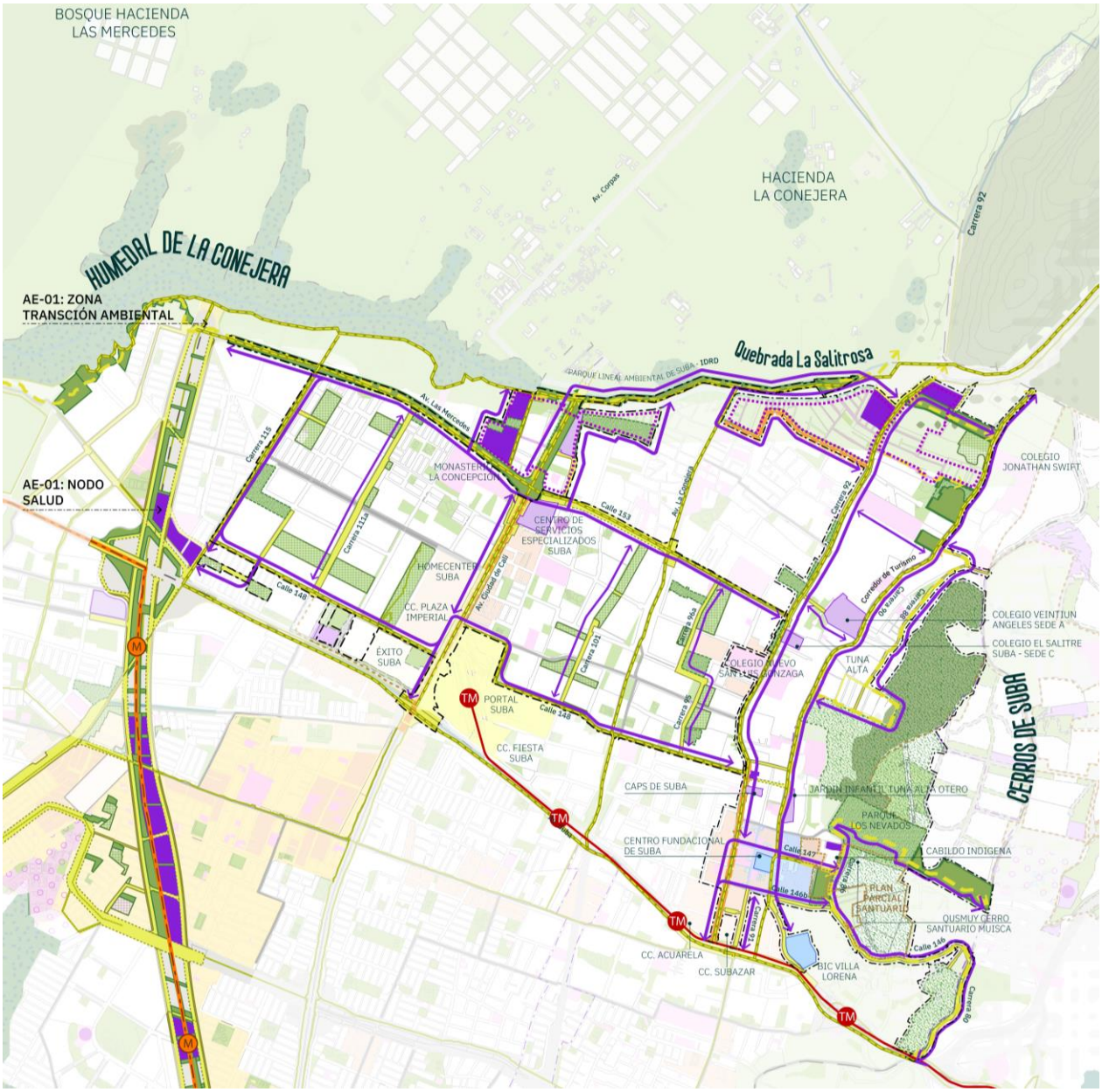


Imagen 50. Plancha UPL Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

En la siguiente tabla se detalla el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los proyectos integrales de proximidad en la UPL Suba estableciendo un comparativo con las áreas actuales. Aquí se evidencia que las principales apuestas de los PIP están en el incremento de espacio público efectivo por habitante, el incremento de la oferta de

equipamientos; y particularmente en aumentar significativamente las redes de cicloinfraestructura.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	DATOS	PRESENTE (CANTIDAD)	2035 (CANTIDAD)
Espacio Público Local	M2 EPE/HAB	2,90	3,33
	Parques	464.161	641.267
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	2
	Disponibilidad de equipamientos m2/Hab	0,94	2,60
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	6,45	20,3 paralelas a calles completas

Tabla 21. Aportes PIP en la UPL Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

5.2 Suelos de Reserva Indicativa UPL Suba

Para llevar a cabo los objetivos de la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos de Integrales de Proximidad (PIP) que se desarrollan en la UPL Suba de Suba, y al ser una de las UPL con mejores condiciones urbanas del Sector Noroccidente, es necesario hacer una apuesta estratégica en la disposición de suelo para ampliar la oferta de espacio público efectivo, nuevas ofertas de equipamientos sociales, y nuevas infraestructuras viales, que se hace patente en la formulación de la malla vial intermedia. Por ende, se han identificado alternativas concretas de suelo que permitan el desarrollo de los PIP, y den un punto de inicio para los procesos de gestión subsiguientes a la formulación de los mismos.

Las principales oportunidades de suelo provienen de la planificación de la malla vial intermedia, donde se han definido nuevos trazados y características que complementarán las áreas ya reservadas para la expansión de la malla vial arterial definida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), en donde están la prolongación de la calle 153, la nueva Av. La Conejera y la Av. San José. También se consideran reservas en zonas poco consolidadas y en barrios con altos déficits de EPE y equipamientos y donde es posible concretar nuevas manzanas del cuidado.

En el caso específico de la UPL Suba, debido a su nivel de desarrollo actual, no hay terrenos disponibles para nuevas construcciones o la disposición de nuevos espacios públicos. Y dado que, no se han establecido áreas de cesión significativas ni reservas de suelo en el POT. Por tanto, los terrenos reservados se obtienen principalmente de áreas poco consolidadas, donde el desarrollo ha sido informal a través de loteos individuales y con un bajo nivel de planificación urbana. En estos barrios el impacto de los PIP puede ser significativo y pueden ser concretadas las manzanas del cuidado que impulse mejores condiciones espaciales y donde se generen nuevos servicios del cuidado.

Los terrenos identificados para reserva se encuentran en los sectores de Villa Hermosa y Salitre Suba. Estos sectores se caracterizan por un bajo nivel de planificación urbana, y donde el potencial de asociar suelos de reserva para la creación de nuevos equipamientos, parques es de vital importancia y donde los PIP buscan mejorar las condiciones.

5.3 Proyecto Integral de Proximidad – Parque Lineal Ambiental de Suba

Parque Lineal Ambiental de Suba es el PIP que adopta completamente el tramo 1 y 2 de la propuesta ya adelantada por el IDRD, y que cuenta ya con recursos para su contratación y ejecución. El proyecto se articula con una sucesión de espacios verdes a los cuales se les adiciona un nuevo nodo de equipamientos y una manzana del cuidado, proponiendo un proyecto de espació público con ofertas efectivas de servicios sociales y del cuidado.

Este PIP es la oportunidad de promover la generación de nuevas infraestructuras urbanas que contribuyan a disminuir el déficit de equipamientos y de EPE, y aportar a la recuperación de un sistema hídrico vital para el sector y la ciudad. El acceso peatonal a los bordes de un sistema hídrico y de espacios verdes restaurados es mandatorio especialmente en una comunidad tan densamente poblada como la que se encuentra hoy en la UPL Suba y en el Sector Noroccidente en general.

La estrategia consiste en crear un eje que articule una infraestructura ecológica sensible al agua y promueva la visión de que los cuerpos hídricos son agentes activos en el desarrollo urbano regenerativo, y al mismo tiempo proporcione un contexto sano con servicios naturales y culturales que transformen el Sector más densamente poblado de la ciudad en un hábitat urbano de alta calidad.

El PIP se estructura en torno a 3 subproyectos que se describen a continuación.

Primero, el subproyecto Parque Lineal Ambiental de Suba tramo 1 es el primer eje estructurante de todo el proyecto. Este eje de relaciones permite definir el borde de la Quebrada la Salitrosa con una propuesta conjunta de nuevos espacios públicos, áreas recreativas y espacios para la contemplación.

La base principal de relaciones del proyecto del parque está en la conformación de un circuito peatonal y de carril-bici que busca conectar y generar accesibilidad a la estructura hídrica del Humedal. Esto permite incrementar de manera sustancial el espacio público efectivo e incrementar así la oferta de áreas verdes en todo el Sector Noroccidente, por tanto, contribuir a la disminución del déficit de espacio público.

Segundo, el Nodo De Equipamientos Urbano Rural Suba-Torca es el subproyecto que ahonda en la relación de los equipamientos, como piezas urbano-arquitectónicas, y su relación con las propuestas de espacio público. Este subproyecto toma como oportunidad la articulación urbana-rural presente en la calle 106ª, que conecta la UPL Suba con la Fundación Universitaria Corpas y las actividades que allí se desarrollan. La propuesta se centra en crear un nuevo nodo de equipamientos como respuesta al déficit de los mismos en el sector y que proporcione servicios múltiples socio-culturales, y con enfoque

diferencial, que involucre, al mismo tiempo, a la población de la UPL Suba, Las comunidades indígenas y a la población rural de Chorrillos y Guaymaral.

Por último, el tercer subproyecto se incorpora el tramo 2 del Parque Lineal Ambiental de suba. Que toma la definición del perfil de la av. Ciudad de Cali hasta la calle 153; continuando por esta hasta la actuación estratégica AE-CEC. Este tramo se convierte en la alternativa de definir un trazado que no intervenga el Humedal la Conejera, e incorpore la extensión de la calle 153 en la propuesta de senderos que se origina en los Cerros Orientales y termina en el Parque Fontanar del Río.

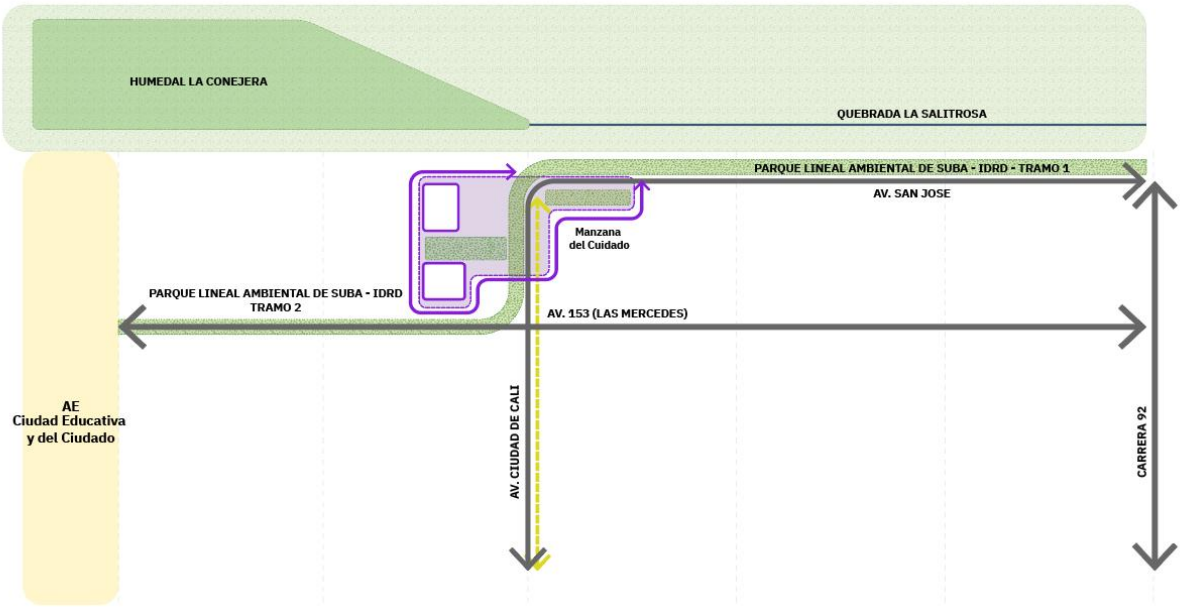


Imagen 51. Esquema PIP Parque Lineal Ambiental de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-SUB-03**
Nombre del Proyecto	**Parque Lineal Ambiental de Suba**
Ubicación	TRANSVERSAL 141A BIS, DIAGONAL 149, CALLE 145ª, BORDE HUMEDAL LA CONEJERA, CALLE 153. Y CARRERA 99 Y CARRERA 92 ENTRE CALLE 159 A CALLE 157A Y 158
Área del Proyecto	**22.2 Ha**
Plazo sugerido	Corto 2027
Subproyectos	1. PARQUE LINEAL AMBIENTAL DE SUBA -TRAMO 1
	2. NODO DE EQUIPAMIENTOS URBANO RURAL SUBA-TORCA

	3. PARQUE LINEAL AMBIENTAL DE SUBA -TRAMO 2
	Número total de subproyectos: 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación de la quebrada la Salitrosa a través del mejoramiento preventivo - Corredor ecológico y comercial de bajo impacto en el borde del humedal la Salitrosa. - Se propone dotar al barrio los almendros de un salón comunal que se promueva el cuidado y la cultura. - Crear senderos para que la comunidad se apropie del patrimonio ecológico y rescatar el humedal la Conejera, los cuerpos de agua y el espacio público.
Barrios (Sector catastral) Veredas	TUNA BAJA, RINCÓN DE SANTA INES, VILLA HERMOSA, LAS MERCEDES I, LAS MERCEDES SUBA, SALITRE SUBA.

Tabla 22. Descripción PIP Parque Lineal Ambiental de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

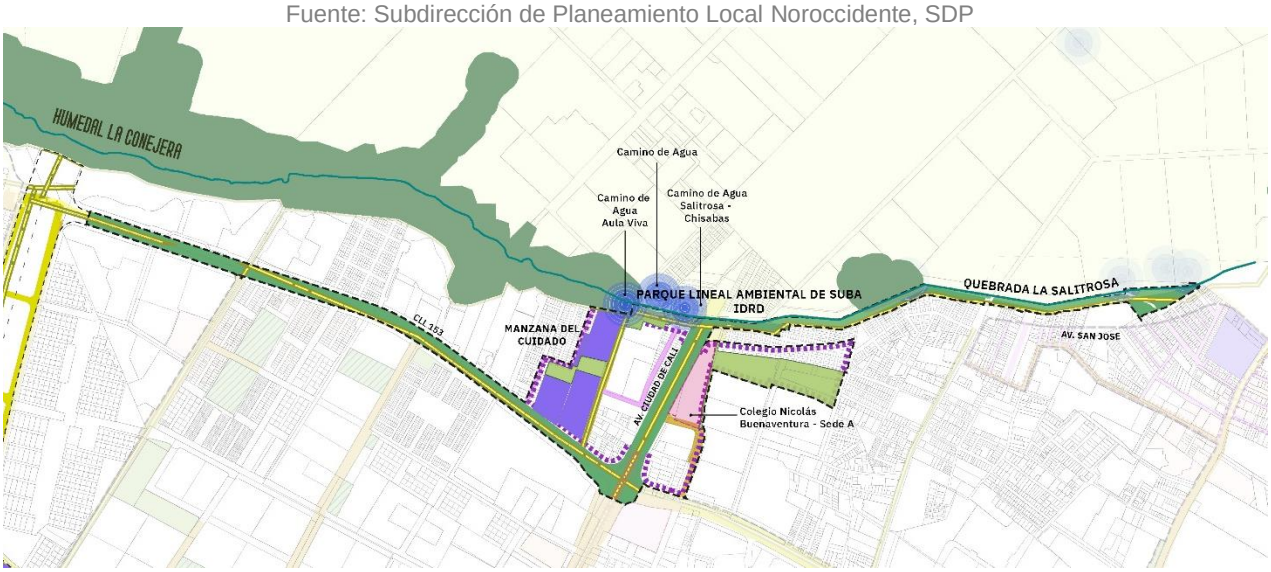


Imagen 52. Planta PIP Parque Lineal Ambiental de Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 3 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo

Modifica 1 edificación existente que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 1 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 0.6 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 3.05 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 3.25 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1.43km Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 06Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

5.4 Proyecto Integral de proximidad - Camino del Indio Suba

El Corredor Turístico de Suba – Camino del Indio es un sistema de ejes peatonales y nuevos parques que configuran relaciones de proximidad con el ecosistema de montaña (Cerros de Suba) y crea un marco espacial con vocación turística y patrimonial dada su cercanía con el centro fundacional de Suba. El proyecto está conformado por dos ejes estructurantes, la carrera 90 y la carrera 92, que se entretejen entre sí y ofrecen paseos urbanos, puntos de visuales panorámicas, vías balcón, parques de ladera y la ampliación e intervención restaurativa de la EEP de los Cerros de Suba.

Se trata de un proyecto que en sí mismo concentra actividades, interconecta atractores de alto potencial turístico, ordena recorridos paisajísticos, da acceso a estructuras ambientales de alto valor para la ciudad, y vincula uno de los centros fundacionales de mayor importancia en la narrativa histórica del Sector Noroccidente y la ciudad.

Este PIP se concibe como una propuesta que articula 3 subproyectos que buscan infiltrar en este sector los valores del paisaje natural, únicos en la ciudad, y potenciar a la UPL SUBA, como un lugar de escenarios de interés para los visitantes y residentes de la ciudad. El Corredor Turístico de Suba, busca consolidarse como un destino urbano que despierte el interés local, urbano y metropolitano.

La Reserva Ecológica Mirador de Los Nevados se constituye como el principal punto de interés del proyecto Corredor Turístico de Suba - Camino del Indio, y consta de la habilitación de un continuo geográfico, ecológico y paisajístico de más de 52 Ha; constituyendo y ampliando de hecho, el actual mirador de los nevados en la gran reserva forestal del sector, con caminos y miradores que conecten a la comunidad, y a los futuros

visitantes, con las zonas de bosques en pendiente que hoy existen y el paisaje cercano y lejano del Sector Noroccidente.

El Corredor Turístico Mirador De Suba y Los Nevados es el primer eje de relación transversal del proyecto Camino del Indio. Como estructura, se aprovecha la topografía para entenderse como una vía balcón, que propone una sucesión de espacios urbanos, parques mirador y recomposición de vías peatonales, para hacer posible el antes conocido camino del indio y lo transforme en un recorrido turístico y paisajístico que atraiga visitantes y mejore la accesibilidad al Cerro de Suba. Del mismo modo permite articular el camino ancestral Cadena de Oro reconocido por la comunidad Muisca como ruta de tránsito a los lugares sagrados reconocidos en los Cerros de Suba.

El centro histórico de Suba es la memoria viva y el centro de la vida urbana de la UPL Suba. El subproyecto busca establecer el segundo eje estructurante del Corredor Turístico de Suba - Camino del Indio, vinculando el centro histórico de Suba con el Distrito De La Cultura Ecológica, parte fundamental del proyecto Puertas de Suba. Este se entreteje al subproyecto Corredor Turístico Mirador de Suba y Los Nevados y propone una red de conexiones peatonales y áreas verdes, que hace del proyecto un sistema complejo de múltiples capas. Hablar de ellas, es hablar de concentración de actividades, cohesión social, de movilidad, cultura, patrimonio, paisaje, identidad, estructuras ecológicas, entre otras. Aunque, para entender la complejidad del territorio hace falta diseccionar estas capas; el proyecto Corredor Turístico de Suba - Camino del Indio, debe entenderse como una unidad, si se quiere lograr una transformación integral y a largo plazo en la UPL SUBA y el Sector Noroccidente.

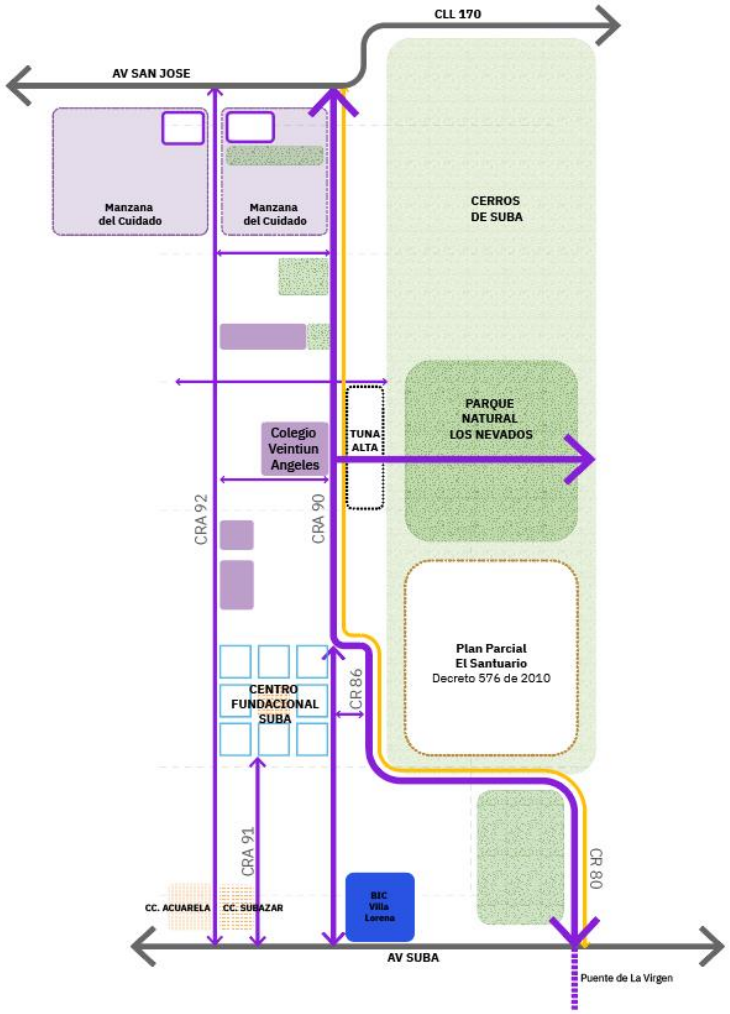


Imagen 53. Esquema PIP Camino del Indio - Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-SUB-02 CORREDOR TURÍSTICO – CAMINO DEL INDIO SUBA**
Ubicación	CALLE 170, CARRERA 92, CARRERA 90, CERROS DE SUBA, AV. SUBA.
Área del Proyecto	**133,51 Ha**
Plazo sugerido	Mediano 2031
Subproyectos	1. RESERVA ECOLOGICA MIRADOR DE LOS NEVADOS
	2. CORREDOR TURÍSTICO MIRADOR DE SUBA Y LOS NEVADOS
	3. RED DE ALAMEDAS SUBA HISTÓRICA
	Número total de subproyectos: 3

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Respetar la reserva natural de los Cerros de Suba y el parque los Nevados. - Construir un aula ambiental educativa en el punto donde inicia la quebrada la Salitrosa - Oportunidad de mejorar la movilidad sostenible a través de señalización en avenida las Tunas - Mejoramiento de infraestructura para peatón, bici y automóvil
Barrios (Sector catastral) Veredas	TUNA ALTA, SUBA URBANO, CERROS DE SUBA

Tabla 23. Descripción PIP Camino del Indio - Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

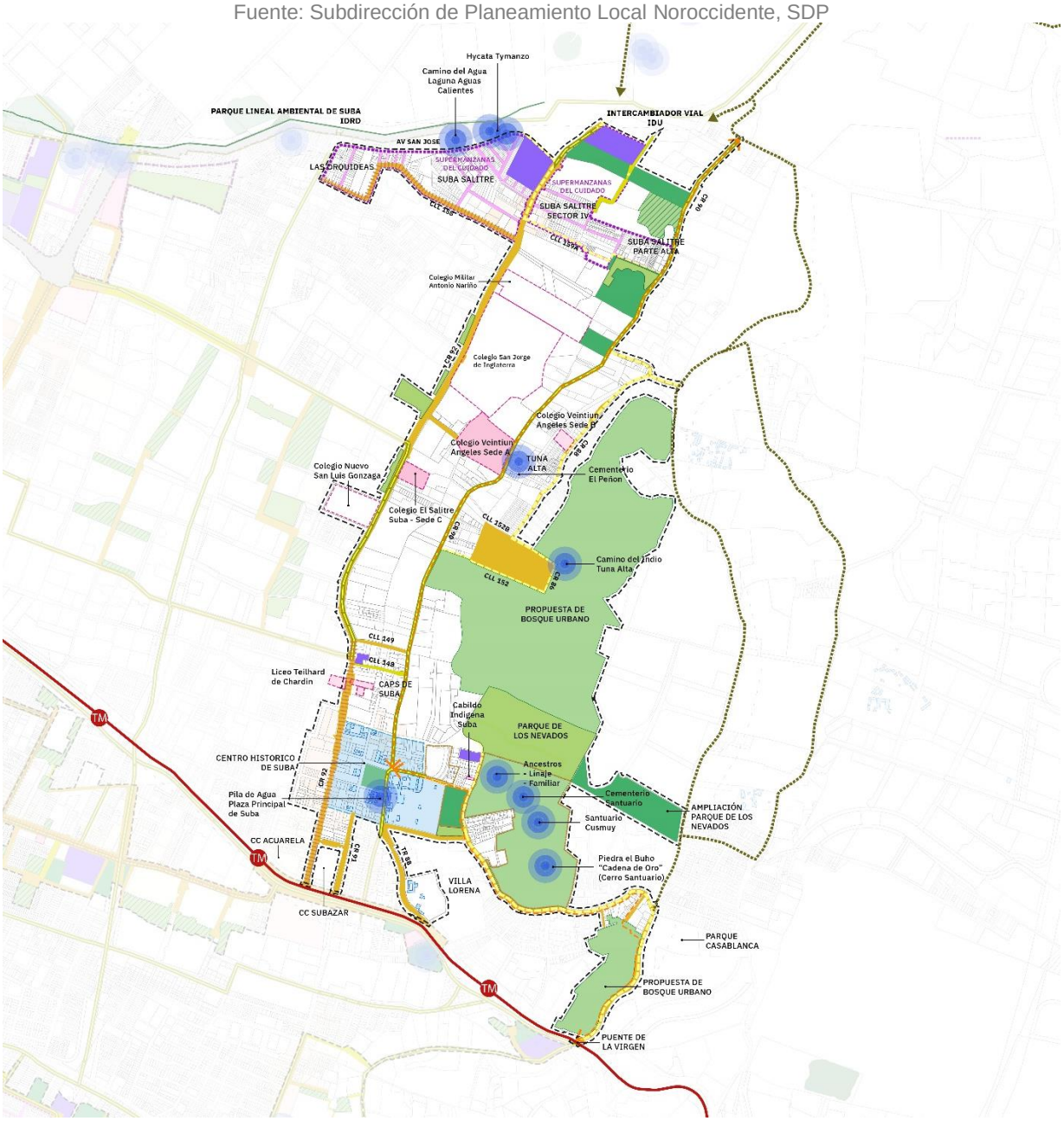


Imagen 54. Esquema PIP Camino del Indio - Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
2 Bosques Urbanos Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 7 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 10 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 2 manzanas del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2.7 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 7.4 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 3.3 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.5 Kms. **de calle completa nueva** diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 4.6 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**

Interviene 1.4 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 24. Acciones PIP Camino del Indio - Suba
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

5.5 Proyecto Integral de Proximidad – Camino a Los Nevados

El proyecto Camino a los Nevados es un circuito que permite implementar ampliamente el concepto de calles completas. En este, no solo son espacios para el tránsito, también son los lugares de encuentro, de esparcimiento y donde se contempla la vida urbana colectiva. La calle, en este proyecto, es el escenario articulador de múltiples funciones que se conjugan con una de las zonas residenciales mejor consolidadas del Sector Noroccidente y que cuenta con la mayor centralidad comercial compuesta por el Portal de Suba, El Hipermercado Éxito, el Centro Comercial Plaza Imperial y Homecenter-Suba.

Al tener un rol tan importante, las calles completas en el proyecto Camino a los Nevados permite configurar un circuito donde toda persona que se desplace en ella tenga una experiencia de seguridad, bienestar y disfrute, sin importar su condición socioeconómica ni el medio de transporte que utilice. Este modelo permite también equilibrar el espacio urbano que hoy cuenta con pocas relaciones activas en primer piso que ofrecen los conjuntos cerrados, agrupación de vivienda predominante en el ámbito del proyecto. Esta estrategia permite convertir este proyecto en una supermanzana funcional, donde en su estructura de movilidad predominan los entornos atractivos, seguros, versátiles y cómodos, y su apuesta es que el futuro paisajismo lo convierta en un lugar confortable, además de ofrecer otros servicios ecosistémicos, logrando así el objetivo esencial de la calle completa: lugares de encuentro, socialización y regeneración urbana.

Camino a los Nevados se compone de 7 subproyectos. Cada uno es una pieza que componen este circuito de calles completas y conectan, en un solo sistema de espacio público, los distintos espacios urbanos que hoy están fragmentados y requieren ser recualificados. El propósito es equilibrar, de manera eficiente la movilidad de peatones, ciclistas, usuarios de medios alternativos de movilidad y vehículos. Estos subproyectos tienen acciones similares, pero dependiendo del contexto inmediato de cada uno, se definen algunas particularidades que los caracterizan.

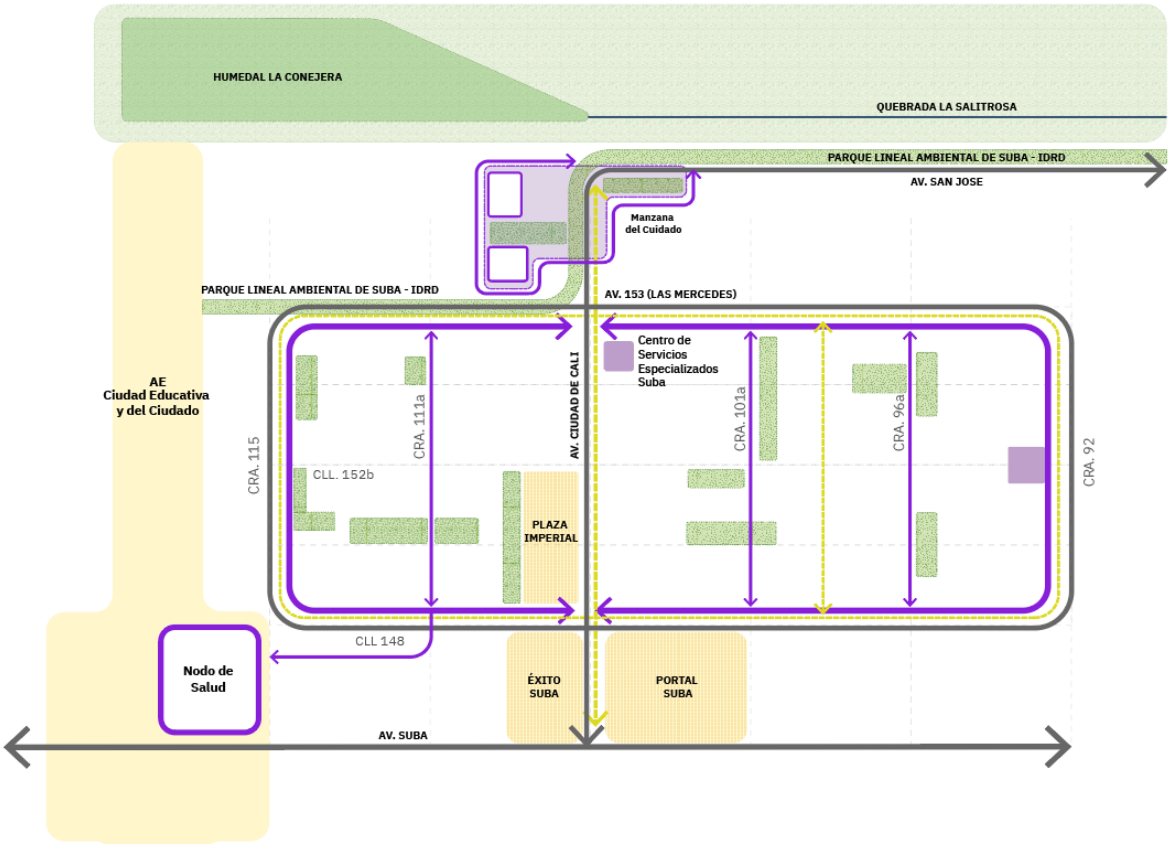


Imagen 55. Esquema PIP-Camino a Los Nevados
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

Código del proyecto	**PIP-SUB-03 CAMINO A LOS NEVADOS**
Ubicación	CALLE 153, CALLE 148; ENTRE CARRERA 92 Y CARRERA 115
Área del Proyecto	Ha
Plazo sugerido	Corto 2023
Subproyectos	1. EJE - CARRERA 115
	2. EJE - CARRERA 111A
	3. EJE - CARRERA 101
	4. EJE - CARRERA 95 - 96ª
	5. PASEO PORTAL DE SUBA (CARRERA 104)
	6. RECONFIGURACIÓN CALLE 153 (MVA)

	7. CICLOPASEO AL PORTAL
	Número total de subproyectos: 8
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Fortalecimiento de infraestructura y capacidad de atención del hospital de Suba - Consolidación del comercio sobre la avenida Ciudad de Cali y la calle 150 a. - Mejorar integralmente la movilidad sostenible en la carrera 99 con la calle 153 - Oportunidad de calle completa para mejorar conectividad con el portal Suba en las vías 148, 150, 152 y 153 - Circuito entre los parques del sector Turingia y un salón comunal - Recuperación ambiental de la quebrada la Salitrosa, separador de suba y parques de la UPL
Barrios (Sector catastral) Veredas	PINOS DE LOMBARDIA, EL PINO, CAMPANELLA, BOSQUES DE SAN JORGE

Tabla 25. Descripción PIP
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

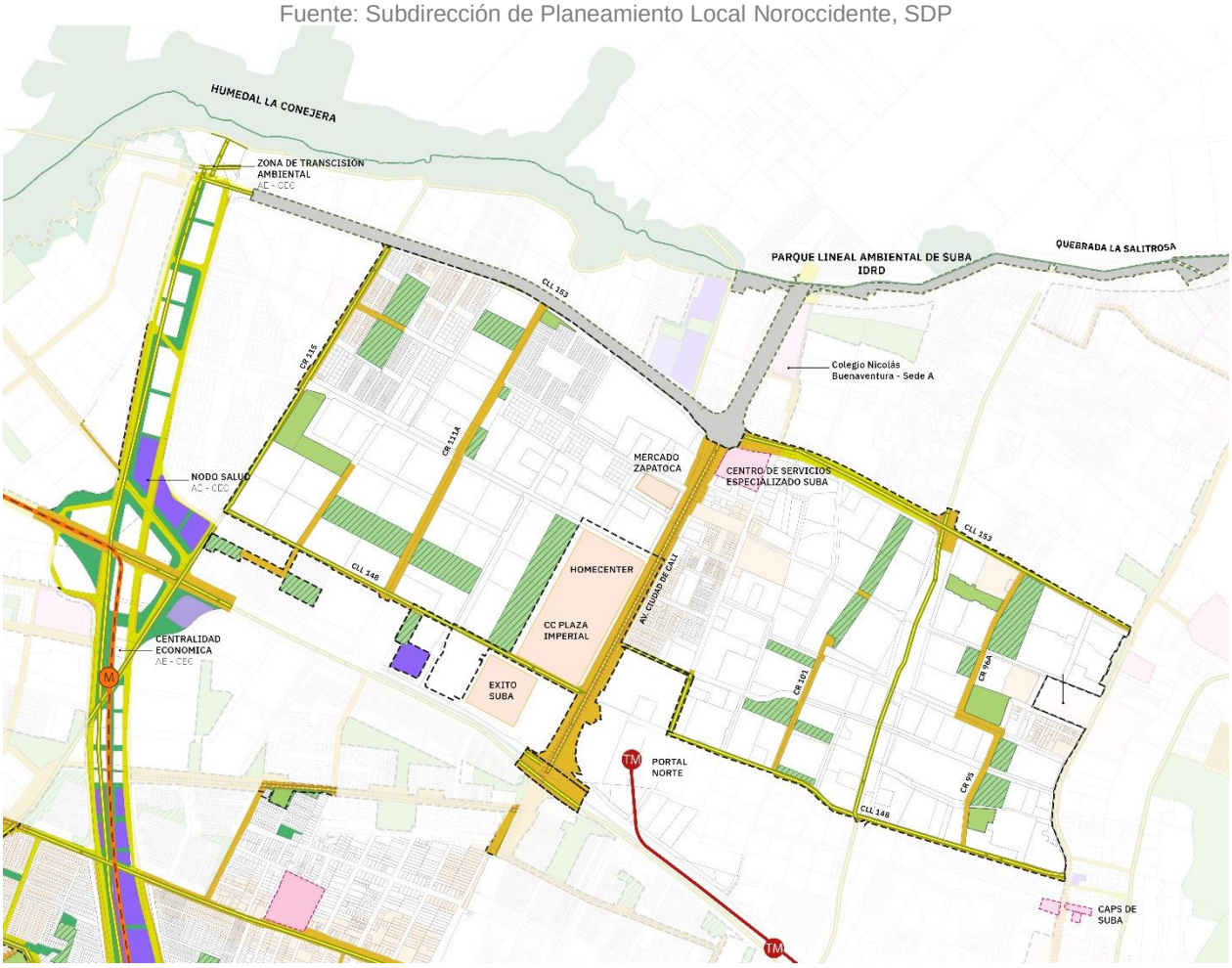


Imagen 56. Planta PIP-Camino a Los Nevados
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 21 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 8 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3.3 Kms. ciclorrutas (paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.5 Kms. **de calle completa nueva** diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 8.24 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 26. Descripción PIP Camino a Los Nevados
Fuente: Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente, SDP

6. Articulación con el Sistema de Sitios Sagrados Muiscas en los Sectores Norte y Noroccidente

De acuerdo con lo establecido en el parágrafo 10, artículo 80 del Decreto 555 de 2021, el distrito se encuentra en el proceso de reconocimiento del Sistema de Sitios Sagrados Muiscas en la ciudad y su articulación dentro de la Estructura Integradora de Patrimonios - EIP. Este proceso, se ha venido trabajando de manera conjunta con las comunidades del Cabildo Muisca de Suba y de Bosa, y será materializado en una resolución conjunta entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC y la Secretaría Distrital de Planeación – SDP.

En particular, en el marco de la formulación de las UPL de los sectores Norte y Noroccidente, se trabajó de la mano con la comunidad del Cabildo Muisca de Suba, en la incorporación en la cartografía de la formulación de las UPL de los sitios sagrados Muiscas, identificados por dicha comunidad, así como en la aplicación de acciones concretas dentro de los Proyectos Integrales de Proximidad, estableciendo relaciones espaciales con este sistema de sitios sagrados, que recogen los nombres, la ancestralidad y la cosmogonía de la comunidad.

Las acciones que se contemplaron fueron principalmente asociadas a senderos, parques culturales y equipamientos nuevos y se describen a continuación:

En senderos propuestos y recuperados, las acciones consisten en la intervención del perfil de las vías existentes con el fin de aportar, por un lado, a la seguridad a biciusuarios y peatones y, por otro lado, la puesta en valor identitario de la memoria ancestral muisca de estos caminos, mediante la implementación de señalética y mobiliario que incentiven estos recorridos.

En los parques estructurantes de El Indio, El tomillar y Mirador de los Nevados, se propuso la aplicación del componente de Parque Ancestral Muisca según los lineamientos definidos en el Manual del Espacio Público (Decreto Distrital 263 de 2023).

Adicionalmente, se proponen nuevos equipamientos híbridos con enfoque diferencial muisca principalmente asociados a las manzanas del cuidado definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial como la manzana del cuidado CEFE Las Cometas, Nodo Vereda Suba Cerros, Hospital de Suba y Suba Tibabuyes. Esta definición del enfoque diferencial Muisca busca incorporar, en la formulación de estos nuevos equipamientos, nuevas variables que involucren los valores de la cultura Muisca como una parte esencial de estos territorios, y permitan el reconocimiento de estas comunidades y su cosmogonía como uno de los principales patrimonios inmateriales de la ciudad.

PARTE II

PUESTA EN MARCHA

PARTICIPACIÓN CIUDADANA
GOBERNANZA, GESTIÓN DE SUELO, FINANCIACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN
MALLA VIAL INTERMEDIA

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Antecedentes

Con el objetivo de garantizar el derecho a la participación ciudadana reconocido constitucionalmente en Colombia como uno de los principios rectores del ordenamiento territorial, la Alcaldía Mayor de Bogotá bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Planeación desarrollaron una estrategia para la promoción de la participación activa de la ciudadanía en todas las etapas de la revisión general del POT, bajo el modelo de la acción colectiva través de espacios de información, deliberación, consulta y consenso.

Durante todas las etapas se realizaron 9.687 acciones de participación que permitieron recibir 37.909 aportes. Este proceso participativo tuvo incidencia en las decisiones que finalmente se adoptaron sobre el territorio, concretando así en la práctica el mandato constitucional y legal de fortalecimiento de la democracia participativa en todos los procesos de toma de decisiones públicas y, sobre todo, en aquellos que tienen por propósito ordenar el territorio (Considerando del Decreto 555 de 2021, pg. 30).

Marco normativo

En el año 2022, y en el marco de la reglamentación del POT, la Secretaría Distrital de Planeación continuó y fortaleció el proceso participativo para la formulación de las UPL como parte del mandato establecido en el parágrafo 1 del art. 9 del Decreto 555 del 2021 referido a los elementos locales del Modelo de Ocupación Territorial:

"…Para cada UPL, la Secretaría Distrital de Planeación adelantará, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan, un proceso de ***planeación participativa*** *para caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar, que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad, en relación con los entornos de vida local…".*

Objetivo general

Generar acuerdos y aspiraciones comunes con los diferentes actores de los territorios urbanos y rurales de Bogotá para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local (UPL), promoviendo el reconocimiento de historia los territorios y las tradiciones de sus habitantes, las experiencias, perspectivas y conocimiento compartido para la definición y priorización de Proyectos Integrales de Proximidad que permitan la mejora de las condiciones de la calidad de vida, cuidado y arraigo de los habitantes de Bogotá a través de la planeación participativa de territorios próximos donde los tiempos de desplazamiento, para realizar actividades cotidianas del cuidado, ocio, cultura, recreación y empleo, no superen los 30 minutos.

Objetivos específicos

- Aportar a la caracterización de las estructuras del ordenamiento a escala local desde la perspectiva ciudadana: reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible, territorios inteligentes, y patrimonio e identidad.[26]
- Identificar oportunidades de desarrollo local en clave de proximidad y vitalidad en articulación con las Actuaciones Estratégicas.
- Generar apuestas colectivas y acuerdos para motivar el sentido de pertenencia y el compromiso de los diferentes actores con los programas y proyectos que impulsarán las transformaciones en los territorios desde la escala local, con enfoque territorial que reconozca las particularidades de las UPL urbanas y rurales de Bogotá.

Etapas del proceso: la estrategia de planeación participativa para la formulación de las UPL se estructuró en 4 etapas durante el 2022 y 2023:

1. Alistamiento y caracterización (febrero a junio de 2022).
2. Pedagogía, construcción y rendición de cuentas (mayo de 2022 - julio de 2023).
3. Propuesta de proyectos de proximidad (septiembre 2022– mayo de 2023).
4. Compilación y adopción del Decreto UPL (Mayo – agosto de 2023).

Durante las 4 etapas, la SDP se propuso desarrollar una experiencia de participación acorde al modelo colaborativo y los pilares del Gobierno Abierto que permiten implementar, de manera progresiva y acumulativa, herramientas y actividades de información, co-creación, consulta, colaboración y rendición de cuentas permanente con la ciudadanía, y que busca motivar la vinculación de diferentes actores interesados en incidir en la transformación de sus territorios.

Ruta de la participación UPL

Esta experiencia se materializó en una ruta de participación para la formulación de las UPL con diferentes alcances y que articula cada una de las actividades en clave de proceso, apostando de manera decidida a cumplir con los siguientes objetivos:

- Implementar actividades basadas en el diálogo y la permanencia en el territorio que permitan construir relaciones y confianza con las comunidades interesadas en hacer parte de la planeación de sus territorios a escala humana y local.

[26] Se hace la salvedad que el proceso de participación para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local se realizó alrededor de los objetivos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial y, en consecuencia, de los pilares aquí mencionados. Sin embargo, como se explicó en la introducción del presente documento, dichos pilares tienen una traducción en dimensiones para la escala local asociados con los servicios del cuidado y servicios sociales, el espacio público local, la movilidad local y los entornos productivos locales, sobre los cuales se interpretaron los acuerdos y sugerencias que se recibieron desde la ciudadanía en los diferentes espacios de la ruta de la participación.

- Generar espacios de diálogo y co-creación que dignifiquen la historia, las experiencias y los saberes existentes en los territorios cómo punto de partida para la construcción de aspiraciones colectivas sobre el futuro.
- Potenciar y ampliar la perspectiva de la participación de las ruralidades en Bogotá.
- Identificar herramientas de co-creación y colaboración que potencien la generación de acuerdos y la corresponsabilidad en el cumplimiento de estos entre las comunidades y la administración.

Esta ruta incorporó además una apuesta institucional, con la cual, la SDP se comprometió a complementar y robustecer el ejercicio de la participación que antecedió este proceso de reglamentación, reconociendo en primer lugar, los intereses de los habitantes y de diferentes actores sociales que hicieron parte del proceso de revisión general del POT para la definición de sus componentes como el Modelo de Ocupación Territorial, los instrumentos de planeación y los elementos estructurantes, sobre los cuales se orientó la formulación de los Proyectos Integrales de Proximidad de las UPL, y en segundo lugar, que las UPL tuvieran en cuenta las perspectivas, experiencias y conocimiento de los actores en cada uno de los territorios de acuerdo al alcance de la formulación definido en parágrafo 1 del art. 9 del Decreto 555 del 2021.

De esta forma, *la Ruta de la Participación UPL* desarrolló una estrategia en clave de *proceso* con la perspectiva de fortalecer y cualificar la participación y la incidencia en la toma de decisiones con énfasis en los resultados cualitativos de cara a la formulación de los proyectos integrales de proximidad para cada UPL.

En esa medida, la *Ruta* abordó el reto metodológico de dar un salto de las estrategias previas que estuvieron enfocados en el registro y respuesta de aportes individuales sobre problemáticas, hacia un proceso que permitió la identificación de oportunidades y generación de acuerdos sobre valores comunes y apuestas colectivas que se concretan en proyectos que plantean soluciones al ordenamiento a escala local con enfoque de proximidad en los territorios urbanos y rurales de Bogotá. La *Ruta de la Participación* implementada podrá continuar a través nuevas actividades que promuevan el ejercicio de la participación permanente en los territorios a través de la rendición de cuentas y el control social, que motiven el sentido de pertenencia y el compromiso de diferentes actores para afianzar propuestas, involucrarse en su diseño, ejecución de los proyectos, y en el seguimiento a la ejecución de los mismos para la transformación efectiva de los territorios desde las UPL.

Actividades y herramientas implementadas

La Ruta de la Participación UPL se materializó en la implementación de actividades y herramientas con distintos alcances, que, de manera articulada, vinculó a distintos actores interesados en incidir en la planeación a escala local de los territorios que componen las UPL. De esta forma, la ruta definió un grupo de actividades principales con enfoque territorial, a partir del cual, dichas actividades se adaptaron en su diseño e implementación, o fueron complementadas con otras actividades de acuerdo con las particularidades de los territorios, atendiendo también solicitudes de ciudadanía, con miras a promover y facilitar el diálogo y la construcción colectiva con diferentes actores interesados en la planeación territorial.

De acuerdo con lo anterior, se describen a continuación las principales actividades de planeación participativa desarrolladas:

Mapeo de actores de la participación UPL: este mecanismo, implementado de marzo a agosto de 2022, fue el punto de partida de la Ruta, con alcance de caracterización de la participación territorial, a través de la georreferenciación de elementos de interés, de actores individuales y colectivos por UPL en relación con la proximidad, lo que además permitió identificar actores estratégicos por sus intereses, conocimientos y procesos previos de participación en los territorios que pudieran estar interesados en participar en el proceso de formulación de las UPL, la identificación de nuevos actores, difusión de la Ruta de Participación UPL y aportar como punto de partida para la implementación de las siguientes actividades.

El análisis de actores como un ejercicio base de cualquier estrategia de participación, se convirtió en este caso en una herramienta que aportó a otros momentos del proceso participativo y de la gestión institucional a futuro: por un lado, como actividad “rompe hielo” de los talleres de co-creación, también como herramienta de información pública y de consulta a través de un visor de actores en la página web, y por otro, como producto de participación que será actualizado a partir de la consolidación de la información e intereses ciudadanos resultados de diferentes procesos de participación para instrumentos en relación con la planeación a escala local.

Derivas o transectos: este mecanismo consiste en recorridos vivenciales en los territorios con grupos de actores específicos identificados desde el mapeo de actores como líderes, lideresas y representantes de organizaciones comunitarias y sociales, privados y ciudadanía no organizada. Los recorridos se definieron a partir de la priorización de zonas de acuerdo con la confluencia con proyectos de escala local distrital (AE) y con los proyectos del POT, así como con el diálogo con los actores para profundizar y escuchar las ideas de los actores que conocen y experimentan el territorio en su cotidianidad. A partir de este ejercicio se generó una cartografía social que representa los principales temas, hallazgos, narrativas y fotos de cada recorrido en clave de la planeación a escala local y los pilares de proximidad.

Estos recorridos vivenciales se desarrollaron en dos etapas: la primera denominada como “Derivas 1.0”, tuvieron lugar de mayo a junio de 2022, y su alcance fue aportar a la caracterización de los territorios en clave de problemáticas y/o conflictos relacionados con la planeación a escala local y los pilares de proximidad. La segunda etapa se denominó “Derivas 2.0” y se desarrolló entre octubre del 2022 y abril del 2023 con el alcance de recopilar propuestas y oportunidades en los territorios cómo insumo para la formulación de proyectos de proximidad. Teniendo en cuenta el contexto de los territorios y sus particularidades, predominantemente presentes en las ruralidades por su extensión, dispersión, procesos sociales y ambientales, se implementó más de un recorrido vivencial en algunas UPL, y en otras, recorridos con grupos étnicos articulando el enfoque poblacional diferencial con el enfoque territorial predominante en el proceso.

Talleres de co-creación: estos espacios se desarrollaron de manera amplia y abierta entre noviembre de 2022 y abril de 2023, como mecanismo de pedagogía, diálogo y co-creación multiactor a través del aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad”, desde la perspectiva de territorios de 15 y 30 minutos, con el fin de identificar

oportunidades para mejorar la calidad de vida en los barrios desde la planeación a escala local, a partir de la generación y priorización de acuerdos y aspiraciones comunes para la formulación de proyectos integrales de proximidad.

La dinámica de los talleres de co-creación se desarrolló en 4 momentos: i. cuatro (4) actividades iniciales “rompe hielo” que brindan información a la ciudadanía, contextualizan sobre el concepto de UPL y proximidad en el marco del POT e invitan a soñar el territorio a futuro; ii. plenaria inicial que motivó el diálogo y aprendizaje colectivo sobre la proximidad; iii. Dialogo para la co-creación a través de 5 mesas rotativas por pilares de proximidad (reverdecimiento, cuidado, movilidad sostenible, reactivación económica, patrimonio), para identificar y priorizar propuestas y oportunidades de proximidad en la cartografía de cada UPL; y iv. una plenaria de acuerdos, en la que se presentaron los resultados generales y priorizaciones de cada mesa con su respectivo pilar, para así consolidar el mapa final que representa los acuerdos y conclusiones del taller. De manera complementaria, los talleres incluyeron un espacio permanente denominado “Consultorio POT” para la solución de inquietudes sobre la normatividad del POT y del proceso de participación, o de otros asuntos de interés ciudadano diferentes a los alcances de los talleres, ampliando así los canales de información y garantía al derecho a la información.

Teniendo en cuenta la extensión territorial, dispersión poblacional, condiciones de movilidad y de comunicación de algunos territorios, con un mayor acento en las UPL rurales, en algunas de estas se desarrolló más de un taller de co-creación, así mismo, atendiendo las particularidades de algunas UPL y/o solicitudes ciudadanas, este mecanismo fue adaptado a través de mesas de co-creación que mantienen el objetivo de estos espacios y el trabajo mediante la cartografía de la UPL y los pilares de la proximidad.

Sondeos UPL: este mecanismo se implementó con alcance de consulta a la ciudadanía de manera general, acerca de los principales resultados de la ruta de participación por UPL en clave de propuestas, oportunidades y acuerdos para la proximidad en los territorios identificados a partir de la participación ciudadana. Los sondeos se desarrollaron mediante la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta en alianza con el IDPAC y permite la retroalimentación y validación de los acuerdos acerca de acciones urbanísticas y proyectos para cada una de las 33 UPL, con un sondeo adicional para el caso de la UPL Cerros Orientales para el sector de San Isidro-Patios. Los sondeos estuvieron habilitados desde el mes de abril hasta la primera semana de mayo de 2023 y contaron con la participación de 11.620 personas interesadas en las 33 UPL urbanas y rurales de Bogotá.

Estas actividades fueron complementadas en diferentes momentos entre mayo del 2022 y abril del 2023 a través de otros ejercicios de acuerdo con los procesos de participación en algunas de las UPL de manera diferenciada como recorridos de reconocimiento, ejercicios previos a las derivas, días de campo con las Alcaldías Locales, talleres o mesas de articulación con actores de los territorios, actividades con los Cabildos Indígenas Muiscas de Suba y Bosa, que hicieron parte del acercamiento y diálogo con actores, del intercambio de ideas y posturas para concertar los espacios de participación y de

identificación de elementos para la caracterización de los territorios y de oportunidades para la proximidad en las UPL urbanas y rurales.

Actividades con enfoques diferenciales: la Ruta de Participación UPL también incorporó, para algunos territorios, actividades de participación de grupos poblacionales con niñas y niños, y con comunidades étnicas, que enriquecieron con una mirada diferencial la identificación de oportunidades para la proximidad de acuerdo con las particularidades de perspectivas, experiencias y conocimientos.

a) Talleres de co-creación con niñas, niños y adolescentes: con el propósito de recoger la voz de las niñas, niños y adolescentes como sujetos que ejercen el derecho a la participación y expresan sus realidades e ideas y generan escenarios para una ciudadanía activa, en un ejercicio colaborativo entre el Instituto Distrital para la Participación y Acción Comunal IDPAC y la SDP, se desarrollaron 15 talleres con la participación de 1.153 niños, niñas y adolescentes entre el 25 de febrero y el 31 de marzo de marzo de 2023 en clave de los 7 sectores que agrupan las 33 UPL. La metodología implementada pasó por un proceso de traducción en el cual los contenidos técnicos de los pilares del reverdecimiento, patrimonio, movilidad, cuidado y reactivación económica, fueron adaptados al lenguaje y contexto de la población participante por medio de preguntas orientadoras que generaron conversaciones sobre las interacciones en el territorio, los sentimientos y emociones en torno a su relación con los lugares y finalmente, ideas sobre cómo sueñan e imaginan la Bogotá de los 15 a los 30 minutos que fueron plasmadas en mapas. Cada uno de los talleres tuvo como momentos metodológicos: bienvenida y contextualización, sintiendo mi territorio, construcción colectiva de mapa actual, construcción colectiva de mapa de los sueños (generar acuerdos y propuestas), cierre y evaluación.

b) Mesas de trabajo y deriva con grupos étnicos: con el objetivo de resaltar la plurietnicidad de Bogotá y enriquecer el proceso de formulación de los proyectos integrales, se realizaron tres (3) mesas de trabajo en clave de los sectores territoriales y UPL de interés de las comunidades étnicas y un (1) recorrido vivencial – Deriva-. La metodología de las mesas de trabajo constó de 3 momentos: pedagogía de las UPL y su alcance, las UPL en clave de proximidad y los avances, en clave de rendición de cuentas, del proceso de participación y la identificación de las oportunidades en cada sector, y, el dialogo sobre las oportunidades de cada sector alrededor de los pilares del ordenamiento a escala local priorizados por las comunidades (patrimonio, cuidado y reactivación económica). Las actividades se realizaron con representantes de los Consejos Consultivos y de las comunidades Raizal, Palenquera y Negra Afrocolombiana entre el 25 de marzo y el 25 de abril de 2023.

Actividades de pedagogía e información: la Ruta de Participación UPL permitió implementar otros espacios de pedagogía e información con alcance distrital en el marco de la estrategia de comunicaciones “Bogotá te acerca, acércate” que concreta el concepto de la proximidad y la vitalidad a la realidad de los habitantes de los diferentes territorios y los vincula emocionalmente con la apuesta de transformación para Bogotá y la vida de sus habitantes en los próximos 15 años:

a) Foro de Urbanismo “Bogotá Te Acerca, Acércate”, realizado el 24 de noviembre de 2022, permitió presentar a la ciudadanía los avances en el proceso de formulación de las UPL a través de una instalación interactiva con cartografía de oportunidades de proyectos y las salidas gráficas de las derivas realizadas.

b) Participación en la Feria del Libro de Bogotá – pabellón Colombia, del 18 de abril al 2 de mayo de 2023, con las siguientes actividades:

- Stand “Tienda Mi Veci” con la participación de 3.947 personas, tuvo como objetivo promover la pedagogía y participación en asuntos de ordenamiento territorial de otras ciudadanías y diferentes poblaciones que habitan Bogotá a través de una actividad disruptiva – no institucional-, entorno al concepto de proximidad como una propuesta innovadora y cómo insumo para la actividad de lanzamiento del Laboratorio de ciudad en la Feria Smart City. Esta actividad se desarrolló a través de una herramienta digital que permite ubicar los lugares más representativos y bonitos de los barrios, detectar oportunidades de mejora, así como entender y aportar su opinión sobre el concepto de proximidad. Se destaca como resultados de la actividad, la divulgación efectiva del concepto de las UPL con personas diferentes a los actores de la participación de los territorios, así como, la validación de modelo de proximidad que plantean las 33 UPL de Bogotá.
- Conversatorio “Conectando comunidades para construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos. Descubre las Unidades de Planeamiento Local, UPL y su potencial”. Espacio en el cual se fomentó la pedagogía sobre el significado de la proximidad en las UPL a través de un dialogo entre actores de la participación de los territorios que hicieron parte de la ruta y los equipos formuladores de las UPL desde la SDP.
- Conversatorio “Bogotá soñada: conversando con niñas, niños y adolescentes”. Este espacio se concentró en visibilizar la voz de los niños como sujetos que ejercen el derecho a la participación y expresan sus realidades e ideas para la construcción participativa de Bogotá, generan escenarios para una ciudadanía activa, por medio de una conversación sobre reverdecimiento, patrimonio, movilidad, cuidado y reactivación económica.
- Conversatorio “Bogotá: una ciudad imaginada para los 15 0 30 minutos”. En este espacio propició un diálogo con el objetivo de conocer cómo desde el concepto de ciudades imaginadas, se puede analizar la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, haciendo énfasis en una de sus principales apuestas: la ciudad de los 15 o 30 minutos.

Actividades de pedagogía, información y retroalimentación – *LegalBog Participa*: En el marco de la publicación de los proyectos de decretos y sus anexos en el portal *LegalBog Participa*, para conocimiento y recepción de opiniones, observaciones, sugerencias o propuestas de la ciudadanía o grupos de interés, se implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la

entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.

Los resultados, la incidencia y los aprendizajes de la ruta de la participación

Los resultados de la Ruta de Participación para cada una de las UPL evidenciaron que es posible la generación de acuerdos y aspiraciones comunes con los diferentes actores de los territorios urbanos y rurales de Bogotá, a partir de la identificación conjunta y suma de propuestas que se conectan en acuerdos a través de diversas actividades de participación en clave de proceso de diálogo, y que incidieron en la formulación de los Proyectos Integrales de Proximidad priorizados para las UPL.

Para efectos de los informes y del análisis de los resultados de esta estrategia destacamos lo siguiente: i) La incidencia en la participación se valora a través del contenido de las propuestas, acuerdos, y las acciones priorizadas que fueron incorporados en los Proyectos Integrales de Proximidad. ii) La estrategia se diseñó e implementó con enfoque diferencial territorial. iii) Se incorporan diferentes elementos y herramientas metodológicas para la innovación sobre la participación. iv) Se presentan resultados cuantitativos por tipo de actividades y productos obtenidos en clave de su aporte al proceso de caracterización o formulación de las UPL, superando la manera tradicional de medir la participación a través de la sumatoria global de participantes, número de reuniones o de aportes recibidos. Para el caso de las actividades por UPL, el número de participantes corresponde al agregado de las personas que hicieron parte de cada una de las actividades desarrolladas por UPL.

Como parte de los aprendizajes del proceso, reconocemos que el dialogo es una herramienta poderosa que permite la construcción colectiva de acciones para el ordenamiento del territorio, tanto a través del logro de acuerdos cómo también, de evidenciar los disensos sobre aquellos asuntos de mayor interés para los actores de los territorios y las comunidades. Dichos asuntos obedecieron predominantemente a temas fuera del alcance del proceso formulación de las UPL, y que involucran necesariamente a otro tipo de instrumentos de planeación y a la gestión local y distrital, tales como: elementos estructurantes del POT asociados al nombre de las UPL y su delimitación, Modelo de Ocupación Territorial, política de moradores y la formulación de las Actuaciones Estratégicas; inquietudes relacionadas con la conformación de las futuras nuevas localidades de Bogotá y sus componentes políticos y administrativos; situaciones de asentamientos en condición de riesgo y/o sin legalizar por incompatibilidad con el uso del suelo asociado a determinantes ambientales; desconfianza hacia las entidades públicas; problemas de vigilancia y control para el cumplimiento de la norma en los territorios; problemas de seguridad y convivencia; y dificultades de atención al usuario en los servicios públicos y privados.

Resultados generales de la participación ciudadana para el sector noroccidente

Las voces de las diferentes ciudadanías, comunidades y actores de los territorios del sector noroccidente de Bogotá, fueron incorporadas en la caracterización de las condiciones de la proximidad y vitalidad de las UPL de este sector de la ciudad, así como en las oportunidades identificadas, la visión y los proyectos integrales de proximidad de las UPL Suba, Rincón de Suba y Tibabuyes.

Las actividades de diálogo y co-creación para la formulación de las UPL del sector noroccidente de Bogotá le permitieron a la Secretaría Distrital de Planeación conocer el territorio de la mano y a través de las vivencias de sus habitantes, el reconocimiento de las realidades sociales y necesidades de los territorios, generar diálogo entre diferentes actores del territorio, sus visiones e intereses, propiciar un intercambio de saberes entre los actores del territorio y los equipos para alimentar el proceso de caracterización y formulación, obtener propuestas para la formulación de Proyectos Integrales de Proximidad, y generar acuerdos entre diferentes actores del territorio alrededor del logro de la proximidad para los próximos años.

Estos resultados se obtuvieron gracias a la participación y el compromiso de los diferentes ciudadanos de los territorios, que a nivel individual y/o como representantes de intereses colectivos, aceptaron la invitación para acercarse a construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos, haciendo parte de diferentes actividades que permitieron hacer realidad la ruta de la participación para la construcción de cada una de las UPL. Para el sector noroccidente, los actores que participaron de manera activa en todo el proceso representan a grupos poblacionales como el Cabildo Indígena Muisca de Suba, sectores como la Red de Mujeres Artesanas, residentes de barrios Costa Azul, Teusa, Rincón, Rincón la Escuela, Japón, Rubí, Compartir, Santa Cecilia, San Carlos, Toscana, Nuevo Corinto, Tibabuyes, Gaitana, Suba Centro, Almendros, Villa Hermosa, La Fontana, San Francisco; y organizaciones como la Acción Comunitaria Toscana y Fundación Vivienda Comunitaria Corinto.

Agradecemos a la instancia que representan a la comunidad raizal y a los representantes de la comunidad por su participación en el espacio de diálogo sectorial que le permitió a la SDP conocer más acerca de la perspectiva de la comunidad sobre los territorios del sector, las maneras de habitarlos conservando sus tradiciones y costumbres, y sus aportes a la construcción del patrimonio e identidad local pluriétnica.

Finalmente, valoramos de manera especial, la maravillosa contribución de las 1.153 voces de niñas, niños, adolescentes, entre los 5 y 16 años, que a nivel distrital se sumaron a la ruta de participación y enriquecieron con sus ideas, propuestas y sueños la visión de las UPL y los proyectos que a futuro podrán disfrutar y colaborar para que en sus territorios se hagan realidad. Para noroccidente, los temas de mayor importancia para los 16 niños, niñas y adolescentes que participaron en el taller de co-creación del sector realizado el 21 de marzo de 2023 fueron, por un lado, el aumento de equipamientos recreo-deportivos, el tratamiento y descontaminación del Río Bogotá, y, por otro, la seguridad, la intervención y el mantenimiento de sitios patrimoniales y deportivos.

1.1 UPL SUBA



Imagen 57. Quebrada La Salitrosa, Deriva 2.0, 09 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Los ciudadanos que hicieron parte de la ruta de la participación en la UPL Suba demostraron un fuerte arraigo al patrimonio natural de la UPL, algunos de ellos bajo una mirada ancestral del territorio, otros, desde una perspectiva de protección al medio ambiente y adaptación al cambio climático y muchos más desde la motivación por el disfrute y su influencia determinante en términos de calidad de vida que estos espacios ofrecen. También, es una UPL con un inmenso potencial comercial y productivo, que es valorado por sus habitantes como una oportunidad, no solo para la localidad, sino para el resto de Bogotá.

Estos resultados de la participación se consiguieron a través del desarrollo de las actividades que se describen a continuación:

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Suba (marzo – agosto de 2022) permitió georreferenciar 75 actores y 141 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

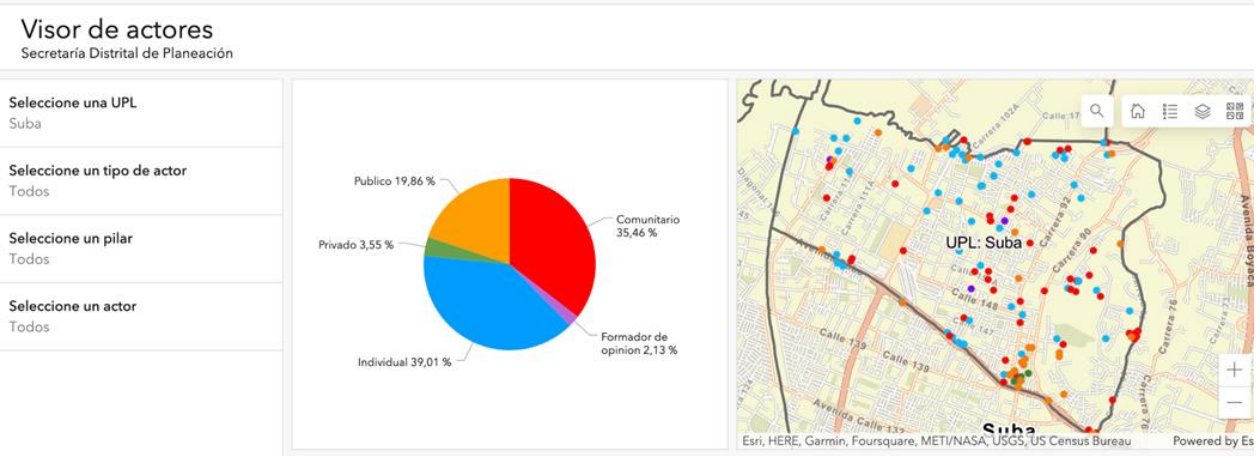


Imagen 58. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

TIPO DE ACTOR	PILAR	INTERESES
Comunitario	Cuidado, movilidad sostenible, patrimonio e identidad, reactivación, Reverdecimiento y territorios inteligentes.	• Contaminación de la quebrada La Salitrosa por aguas negras y basuras. • Recuperación del espacio público y acondicionamiento de andenes en inmediaciones al CC Subazar. • Protección al Humedal La Conejera, preservación de la estructura ecológica de los cerros orientales de la UPL. • Mejoramiento de malla vial y transporte público para sectores como el B/Tuna Alta.
Privado	Movilidad sostenible, cuidado y reactivación.	• Seguridad en Suba Centro • Ocupación del espacio público por actividad económica ambulante y problemáticas de movilidad sobre la Cra. 90 y 91
Públicos	Reverdecimiento, movilidad sostenible, reactivación, cuidado, territorios inteligentes, y patrimonio e identidad.	• Preservación del humedal La Conejera, quebrada La Salitrosa y Parque Mirador Los Nevados • Mejoramiento de la malla vial de la UPL para facilitar la movilidad y comercio • Tensiones de convivencia y seguridad por actividades económicas de alto impacto, e invasión del espacio público sobre Cra. 91 y 92.
Formadores de opinión	Reverdecimiento y movilidad sostenible	• Preservación del humedal La Conejera y los cuerpos de agua • Mejoramiento de la estructura vial del área comercial de suba • Aprovechamiento de la reserva vial.

Individual	Reverdecimiento, movilidad sostenible, reactivación, cuidado, territorios inteligentes, y patrimonio e identidad.	• Mejoramiento de la malla vial • Veeduría a los usos del suelo y edificabilidad sobre los cerros orientales • Movilidad por la calle 153 • Aprovechamiento de la reserva vial • Ocupación del espacio público

Tabla 27. Resumen del mapeo de actores UPL Suba
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

El mapeo de actores fue el punto de partida para la preparación y concertación de las siguientes actividades de la ruta, cómo fueron, las derivas – recorridos vivenciales con actores del territorio, y las convocatorias para los talleres de co-creación.

Entendiendo el territorio mediante un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 26 de mayo y el 9 de noviembre de 2022, permitieron entender problemáticas e identificar oportunidades del territorio para la formulación de proyectos de proximidad alrededor de elementos patrimoniales generadores de identidad en la UPL, movilidad, reactivación económica y algunos componentes de la estructura ecológica del territorio.

El primer recorrido, con alcance de caracterización, se llevó a cabo con la participación de 19 actores reconocidos como líderes y representantes del Cabildo Indígena Muisca de Suba por los siguientes puntos, concertados con los participantes: Qusmuy - Cerro Santuario Muisca, Parque Mirador Los Nevados, Aula Ambiental Mirador Los Nevados, Laguna en el Cerro El Santuario, Clan Caita del Resguardo Indígena Muisca, y el Barrio Tuna Alta; y a partir de estos, se reconoció la importancia de diferentes elementos naturales que hacen parte del patrimonio histórico, natural y cultural de la comunidad indígena, así como diferentes problemáticas que se presentan en el territorio por deficiencia en la prestación de servicios públicos, transporte y movilidad, factores que dificultan el acceso de la población a sectores como Tuna Alta y por ende, afectan la calidad de vida de quienes los habitan.

Para la segunda deriva, con alcance de insumos para la formulación, realizada en la UPL Suba se contó con la participación de 45 actores de los cuales se reconocen como comerciantes, vendedores informales y trabajadores, así como residentes del sector y representantes del Cabildo Indígena Muisca, quienes acompañaron el recorrido en diferentes puntos de la UPL, entre los que se encuentran el Centro Comercial Subazar, la Plaza Fundacional de Suba, la quebrada La Salitrosa, el Parque Las Flores y el Portal de Transmilenio de Suba. En cada uno de estos puntos, la comunidad pudo expresar cuál es su visión del territorio, y relatar las dinámicas sociales, económicas y culturales que se desarrollan en la UPL; entre las que se resaltan la importancia de la protección a los cuerpos agua y demás elementos naturales (como el humedal La Conejera), la necesidad de regular el uso del espacio público y la oportunidad de generar acuerdos o acciones que mejoren convivencia entre comerciantes y residentes, la seguridad, el manejo de residuos y basuras y la movilidad.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, la cual visibiliza la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de los actores y actoras del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las salidas gráficas fueron validadas con las y los participantes durante una reunión con el Cabildo Muisca de Suba el 13 de octubre de 2022, el taller de co-creación de la UPL Suba realizado el 26 de noviembre de 2022 y a través de correo electrónico.

A continuación, se presenta la cartografía colectiva resultado de esta actividad.



Imagen 59. salida gráfica deriva 1.0 UPL Suba, 26 de mayo de 2022,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad



Imagen 60. salida gráfica deriva 2.0 UPL Suba, 9 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de ciudad

Dialogando para construir acuerdos sobre la Bogotá de 15 y 30 minutos en la UPL Suba

El taller de co-creación desarrollado el 26 de noviembre de 2022, con la participación de 26 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 61. Taller de Co-creación UPL Suba, 26 de noviembre del 2022.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de asuntos relacionados con la movilidad, el patrimonio, el componente natural de la UPL, servicios de cuidado y reactivación económica, entre los que se resalta la necesidad de mejorar las condiciones de acceso del transporte público a sectores como Tuna Alta, Casa Blanca, San Francisco, Las Terrazas, Miraflores, La Toma y Centro, así como un mejoramiento integral de la infraestructura vial y del espacio público para el ciclista, el peatón y el automóvil. Adicionalmente, en términos de patrimonio, se reconoce la importancia de los elementos naturales del territorio en términos de generación de identidad, por lo cual recobra significado la protección y recuperación del Humedal la Conejera, la quebrada La Salitrosa y el Cerro La Conejera por medio de senderos que permitan apropiación de la comunidad sobre estos elementos ecológicos; haciéndose necesaria además, la recuperación integral de los parques de la UPL, los cuales requieren reforestación, jardinería urbana y mobiliario para su aprovechamiento, y el desarrollo de estrategias de recuperación de la Plaza Fundacional por medio de actividades culturales, de artesanía y apoyo a la actividad comercial de las personas del sector.

La comunidad enfatiza la importancia de consolidar equipamientos relacionados a la prestación de servicios del cuidado en términos de salud y educación, principalmente, y fortalecer la oferta institucional con diferentes proyectos y servicios dirigidos a la ciudadanía. Todo lo anterior, debe estar acompañado de acciones para mejorar la seguridad



Imagen 62. Mapa de acuerdos, Taller co-creación UPL Suba, 26 de noviembre de 2022, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De manera complementaria, se llevó a cabo una (1) mesa de trabajo con la comunidad raizal el día 21 de marzo de 2023 con la participación de 10 personas, con el objetivo de enriquecer el proceso de formulación de las UPL con enfoque diferencial étnico. Para las UPL Suba y Rincón de Suba de interés para esta comunidad, se identificó la oportunidad de crear equipamientos de seguridad en los barrios Rincón de Suba y Lisboa, así como, incorporar el enfoque étnico a un equipamiento multipropósito ubicado en estos territorios en donde se promuevan y permitan las prácticas tradicionales raizales.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Suba

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Suba continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 5 de mayo de 2023) aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma **Bogotá Abierta**, y permitió ampliar la participación para completar y validar con otros actores la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos con las personas participantes en las actividades previas de la ruta de participación.



Imagen 63. Pieza gráfica sondeos UPL Suba, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Suba

Las respuestas de las 304 personas que participaron en esta actividad, evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio, el desarrollo de acciones alrededor de entender el espacio público como una estructura transversal al medio ambiente, la economía, la movilidad sostenible y el disfrute ciudadano, por lo tanto, las acciones enmarcadas dentro de proyectos de mantenimiento vial y peatonal, construcción de ciclorrutas, mejoramiento integral de parques y zonas verdes y la reactivación y continuidad de grandes proyectos de infraestructura vial que se representen en soluciones a problemas de movilidad, son el tipo de proyectos que fueron priorizados por la ciudadanía.

La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Suba

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[27], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Suba y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

A continuación, se observa a manera de ilustración un comparativo del plano de co-creación que se trabajó en campo con la ciudadanía y el plano de formulación de la UPL, evidenciando las coincidencias entre las intenciones manifestadas por la ciudadanía con los Proyectos y acciones puntuales que estructuran la UPL.

[27] *La “Ruta de la Participación UPL” tuvo como objetivo garantizar la participación ciudadana y diálogo multiactor para la planeación participativa de las UPL, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 parágrafo 1 del Decreto 555 de 2021 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, “Bogotá Reverdece 2022-2035”.



Imagen 64. Mapa de acuerdos de Co-creación

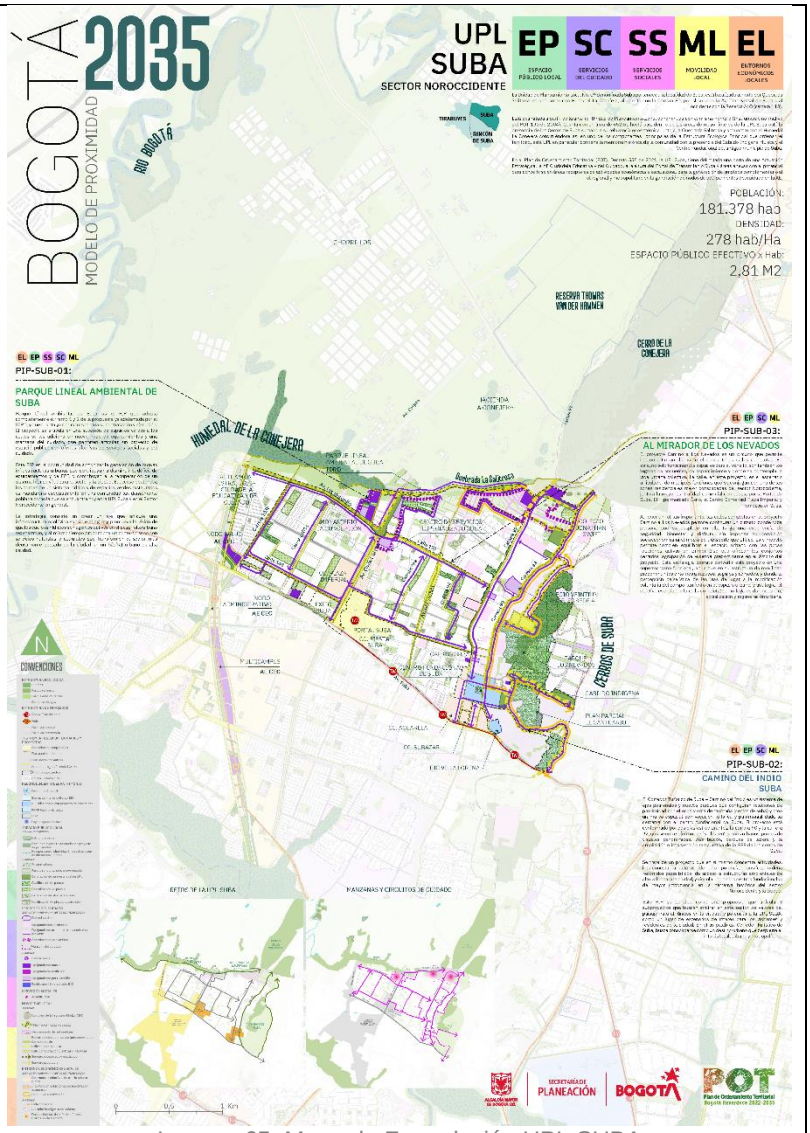


Imagen 65. Mapa de Formulación UPL SUBA

Mapa de acuerdos, Taller co-creación UPL Suba, 26 de noviembre de 2022 y Mapa de Formulación UPL Equipo Formulador UPL Sector Noroccidente, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluyó un análisis puntual relacionado con la incidencia de la participación y que se evidencian en la parte I del presente documento y a continuación:

Nombre del PIP	**Parque Lineal Ambiental de Suba**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación de la quebrada la Salitrosa a través del mejoramiento preventivo - Corredor ecológico y comercial de bajo impacto en el borde del humedal la Salitrosa. - Se propone dotar al barrio los almendros de un salón comunal que se promueva el cuidado y la cultura.

	- Crear senderos para que la comunidad se apropie del patrimonio ecológico y rescatar el humedal la Conejera, los cuerpos de agua y el espacio público.

Nombre del PIP	**CORREDOR TURÍSTICO – CAMINO DEL INDIO SUBA**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Respetar la reserva natural de los Cerros de Suba y el parque los Nevados. - Construir un aula ambiental educativa en el punto donde inicia la quebrada la Salitrosa - Oportunidad de mejorar la movilidad sostenible a través de señalización en avenida las Tunas - Mejoramiento de infraestructura para peatón, bici y automóvil

Nombre del PIP	**CAMINO A LOS NEVADOS**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Fortalecimiento de infraestructura y capacidad de atención del hospital de Suba - Consolidación del comercio sobre la avenida Ciudad de Cali y la calle 150 a. - Mejorar integralmente la movilidad sostenible en la carrera 99 con la calle 153 - Oportunidad de calle completa para mejorar conectividad con el portal Suba en las vías 148, 150, 152 y 153 - Circuito entre los parques del sector Turingia y un salón comunal - Recuperación ambiental de la quebrada la Salitrosa, separador de suba y parques de la UPL.

Tabla 28 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) día de campo con la Alcaldía Local de Suba y las reuniones con el Cabildo Indígena Muisca de Suba.

Las iniciativas y actividades realizadas, permitieron profundizar en el conocimiento del territorio, entender las diferentes visiones sobre el mismo, soñar de manera conjunta sobre el futuro de los barrios, comprender sus patrimonios inmateriales, naturales y su historia, y establecer relaciones entre la Secretaría Distrital de Planeación y las comunidades, lo cual es fundamental, teniendo en cuenta que son el punto de partida para los procesos de colaboración, veeduría y control social, que deben desarrollarse en los territorios de manera corresponsable, para la puesta en marcha de los proyectos integrales de proximidad durante los próximos años en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 460 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.2 UPL RINCÓN DE SUBA



Imagen 66. Plaza de Mercado Rincón de Suba, Deriva 2.0, 21 de septiembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Para los ciudadanos y ciudadanas que han participado anteriormente, en la UPL Rincón de Suba es fundamental el desarrollo de proyectos integrales, que fortalezcan y promuevan la participación de la comunidad en la construcción de la estructura productiva y cultural de la zona, rescatando actividades y prácticas tradicionales. También, existe un fuerte arraigo al patrimonio natural, es decir, al humedal Tibabuyes o Juan Amarillo, a el Cerro de Suba y toda la Estructura Ecológica Principal que se desprende de estos cuerpos, bajo la mirada de la ancestralidad del territorio, basada en el respeto y el reconocimiento de estos espacios como parte fundamental de la identidad de los bogotanos. Estos resultados de la participación se consiguieron a través del desarrollo de las actividades que se describen a continuación:

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Rincón de Suba (marzo - agosto de 2022) nos permitió identificar 69 actores y georreferenciar 117 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

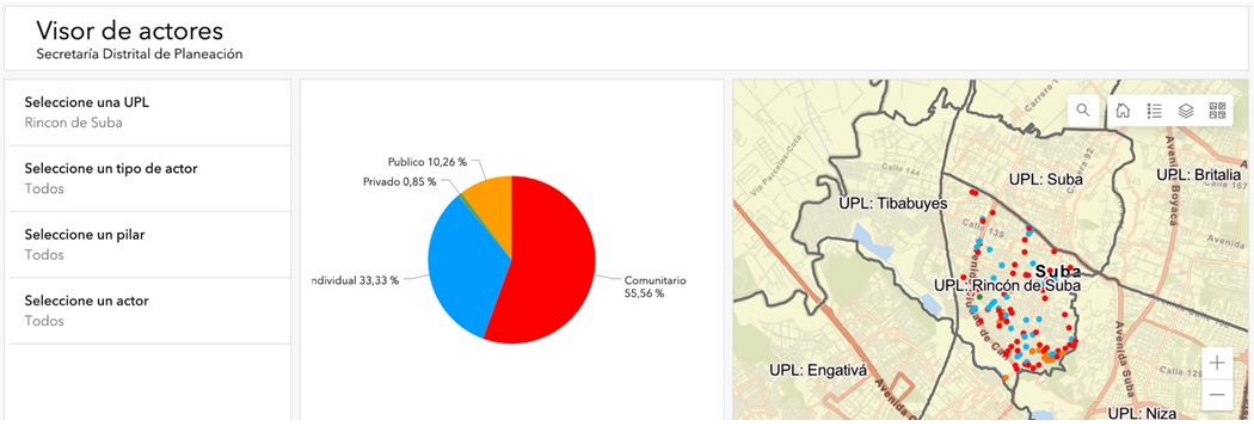


Imagen 67. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

TIPO DE ACTOR	PILAR	INTERESES
Comunitario	Cuidado, Movilidad sostenible, Patrimonio e identidad, Reactivación, Reverdecimiento, Territorios inteligentes	- Legalización de barrios y desenglobe de predios - Conflicto Usos del Suelo - Conectividad, movilidad y ocupación del espacio público sobre la Av. Tabor, Cra. 91, Cra 93. - Protección al Humedal Tibabuyes y demás elementos de la estructura ecológica.
Privado	Reactivación	- Seguridad y uso del espacio público
Públicos	Cuidado, Patrimonio e identidad, Reactivación, Reverdecimiento,	- Normas sobre uso del suelo - Reverdecimiento y déficit de parques en la UPL. - Manejo del predio contiguo al Parque El Indio o cerro El Cometa - Importancia de los murales culturales Muisca sobre Avenida El Tabor - Manejo del Humedal Juan Amarillo Tibabuyes, entre otros.
Individual	Cuidado, Movilidad sostenible, Patrimonio e identidad, Reactivación, Reverdecimiento, Territorios inteligentes	- Disputa por desenglobe y posesión de predios de la comunidad Muisca - Conflicto de uso de suelo por presencia de comercio en áreas residenciales - Permisos de edificabilidad - Déficit de parques en la UPL - Seguridad

		- Estado de la malla vial, movilidad y espacio público.

Tabla 29. Resumen del mapeo de actores UPL Rincón de Suba
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

El mapeo de actores fue el punto de partida para la preparación y concertación de las siguientes actividades de la ruta, cómo fueron, las derivas – recorridos vivenciales con actores del territorio-, y las convocatorias para los talleres de co-creación.

Entendiendo el territorio a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 20 de mayo y 21 de septiembre de 2022, permitieron entender la importancia de algunos puntos específicos en el territorio para la construcción de identidad patrimonial y cultura de las comunidades que habitan la UPL, al tiempo que se pudieron evidenciar problemáticas en torno, principalmente, a pleitos entre residentes del sector y comunidad muisca, por la tenencia de predios. También se identificaron oportunidades para proyectos de proximidad alrededor de dinámicas barriales que le apuntan a la reactivación económica, condiciones de movilidad y uso del espacio público, identificación de red de parques al interior de la UPL y acciones comunitarias que aportan al reverdecimiento, y la proyección de equipamientos para la oferta de servicios del cuidado.

La deriva 1.0, con alcance de caracterización, participaron de 22 personas representantes del Cabildo Indígena Muisca de Suba residentes en la UPL Rincón de Suba por los siguientes puntos concertados con los participantes: Mural Muisca ubicado en la Plazoleta Avenida Tabor con Calle 128 A, el predio donde se ubica la “casa de los Caviativa” sobre la Carrera 88A con 128A, la “Casa Verde Turquesa” ubicada en la Calle 128 B # 88-16, el barrio El Jordán, el parque El Indio localizado en el Cerro El Cometa, y por último el mirador de la Agüadita y el aula viva Niviayo Tá.

Para la deriva 2.0, con alcance de insumos para la formulación, se contó con la participación de 13 personas integrantes de la Red de Mujeres Artesanas de Suba, representantes comunitarios de la Junta de Acción Comunal - JAC Costa Azul, así como de residentes y comerciantes del sector, y funcionarios de la Alcaldía Local; quienes acompañaron la actividad en puntos específicos del recorrido concertados previamente según el interés de cada uno, y entre los que se incluyó el reconocimiento las dinámicas sociales y económicas que se desarrollan a lo largo de la Carrera 91 y la Plaza de Mercado de Rincón de Suba, el primer cruce sobre el brazo del Humedal Juan Amarillo Tibabuyes ubicado en el sector de La Estanzuela, la red de parques conformada por el parque Costa Azul, Costa Azul I y Trinitaria, el sector de La Campiña donde se desarrollan actividades comerciales que impactan la movilidad, y el punto donde se proyecta quede ubicada la estación 8 de la Segunda Línea del Metro de Bogotá.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, el cual que visibiliza la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de los actores y actoras del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los

habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las salidas gráficas fueron validadas con las y los participantes a través de correo electrónico.

A continuación, se presentan las cartografías colectivas resultado de esta actividad:



Imagen 68. salida gráfica deriva 1.0 UPL Rincón de Suba, 20 de mayo de 2022,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

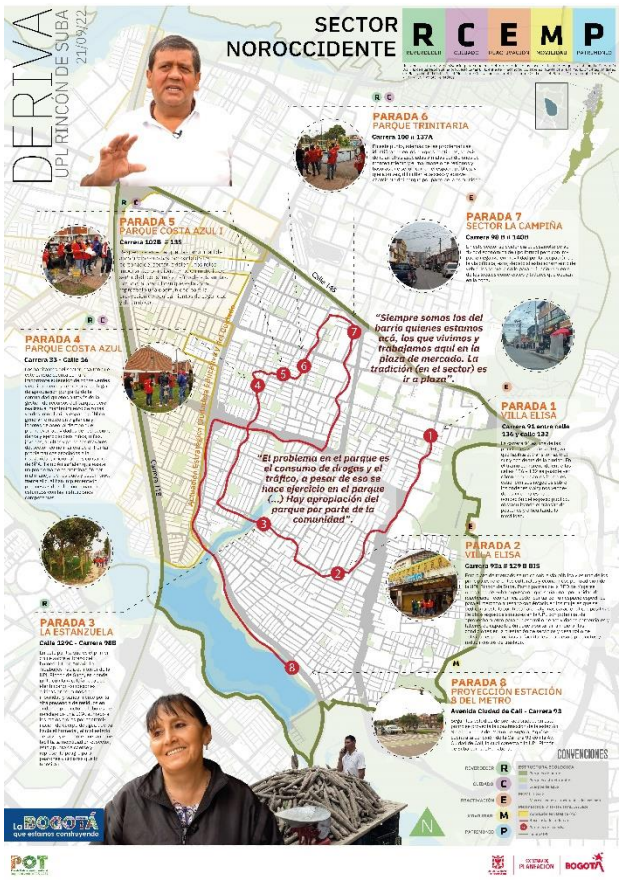


Imagen 69. salida gráfica deriva2.0 UPL Rincón de Suba, 21 de septiembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Dialogando para construir acuerdos sobre la Bogotá de 15 y 30 minutos en la UPL Rincón de Suba

El taller de co-creación desarrollado el 23 de noviembre de 2022, con la participación de 27 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 70. Taller de co-creación UPL Rincón de Suba, 21 de noviembre del 2022.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor del reverdecimiento, la movilidad, el patrimonio, la reactivación económica y el sistema del cuidado, entre los cuales se identificó la necesidad de crear puntos de pedagogía, redes de cuidado y un sistema de seguridad sobre los cerros orientales de la UPL, que le permita a la comunidad hacer uso y disfrute de este componente ecológico, e incentivar su cuidado y conservación. En términos de infraestructura vial es importante dar continuidad a las obras de la Carrera 91 y ampliar la malla vial al interior de la UPL, y generar civismo como estrategia para mejorar la relación entre el vehículo, el peatón y el ciclista.

El principal tema en materia de reactivación económica es la definición de un polígono la para la reubicación de la Plaza de Mercado del Rincón de Suba, la necesidad de regular la actividad de los recicladores y vendedores informales a lo largo de la UPL, y la posibilidad de ubicar una zona comercial sobre la Avenida Tabor. Por último, se reconoce la importancia del componente ambiental en la generación de identidad y patrimonio, por lo cual se menciona la importancia de su protección y conservación; y la necesidad de mayores equipamientos y la ampliación de la oferta de servicios del cuidado, principalmente relacionados con educación, seguridad y salud.

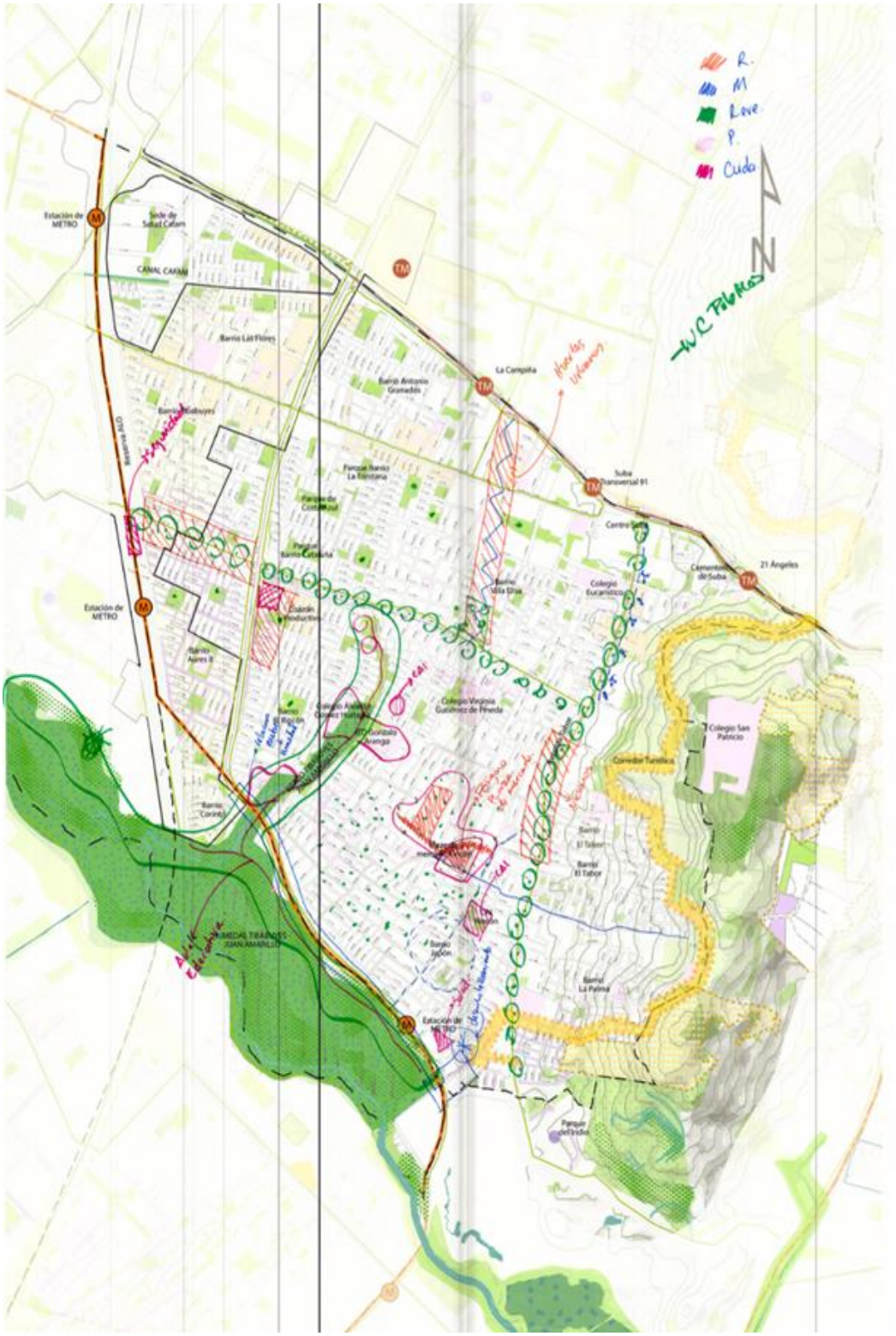


Imagen 71. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Rincón de Suba, 23 de noviembre de 2022, SDP. Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De manera complementaria, se llevó a cabo una (1) mesa de trabajo con la comunidad raizal el día 21 de marzo de 2023 con la participación de 10 personas, con el objetivo de enriquecer el proceso de formulación de las UPL con enfoque diferencial étnico. Para las UPL Suba y Rincón de Suba de interés para esta comunidad, se identificó la oportunidad de crear equipamientos de seguridad en los barrios Rincón de Suba y Lisboa, así como, incorporar el enfoque étnico a un equipamiento multipropósito ubicado en estos territorios en donde se promuevan y permitan las prácticas tradicionales raizales.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Rincón de Suba

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Rincón de Suba continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 1 de mayo) aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta, y permitió ampliar la participación para la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con los participantes.



Imagen 72. Pieza gráfica sondeos UPL Suba, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Rincón de Suba

Las respuestas de las 370 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio, el desarrollo de acciones que permitan el aprovechamiento del espacio público para usos de servicios, movilidad sostenible, recreación y apropiación del medio ambiente. También, se priorizó una necesidad en el aumento de la oferta de salud en la UPL.

La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Rincón de Suba

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[28], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más

[28] *La “Ruta de la Participación UPL” tuvo como objetivo garantizar la participación ciudadana y diálogo multiactor para la planeación participativa de las UPL, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 parágrafo 1 del Decreto 555 de 2021 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, “Bogotá Reverdece 2022-2035”.

significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Rincón de Suba y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

A continuación, se observa a manera de ilustración un comparativo del plano de co-creación que se trabajó en campo con la ciudadanía y el plano de formulación de la UPL, evidenciando las coincidencias entre las intenciones manifestadas por la ciudadanía con los Proyectos y acciones puntuales que estructuran la UPL.

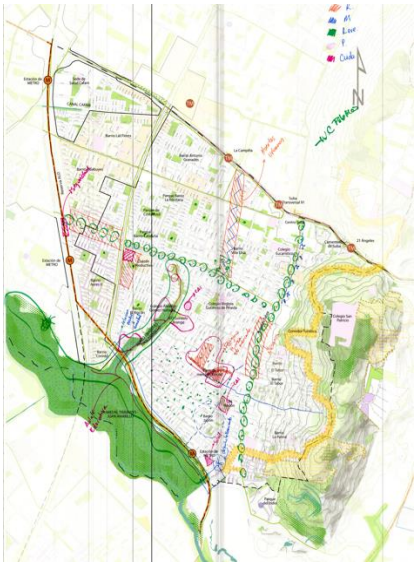


Imagen 73.Mapa de acuerdos de Co-creación

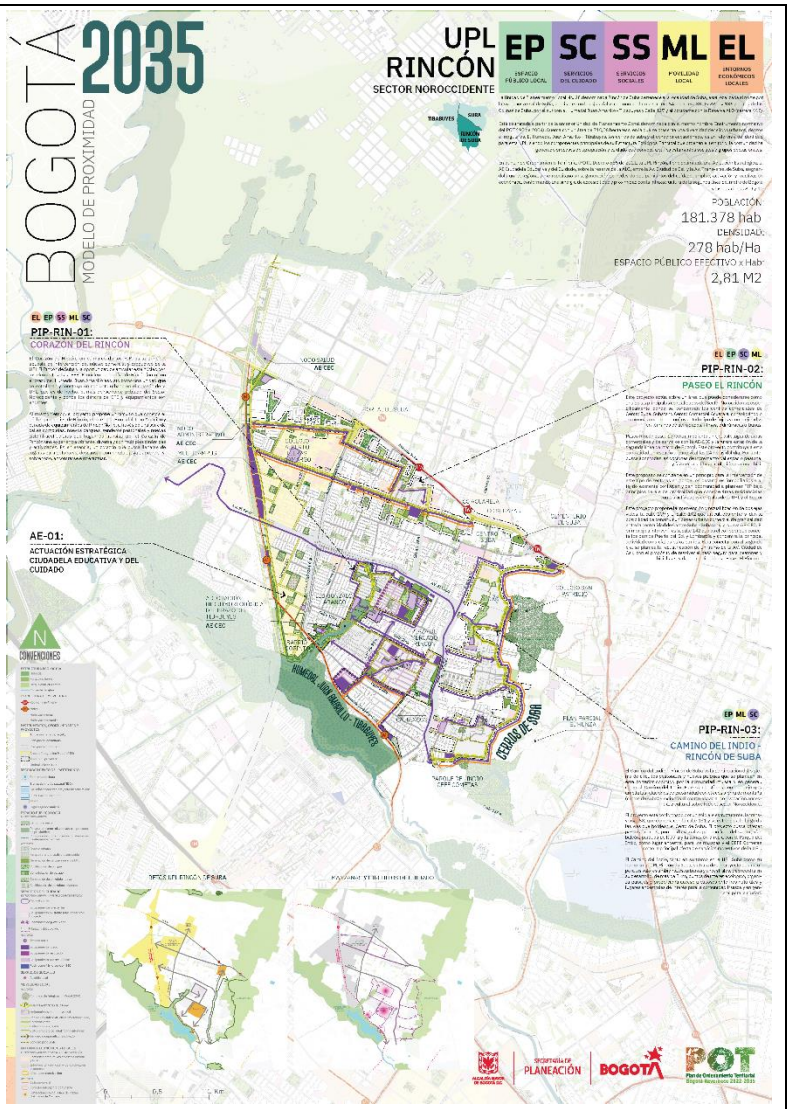


Imagen 74. Mapa de formulación UPL RINCÓN DE SUBA

Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Rincón de Suba, 23 de noviembre de 2022 y Mapa de Formulación UPL Equipo Formulador UPL Sector Noroccidente, SDP. Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluyó un análisis puntual relacionado con la incidencia de la participación y que se evidencian en la parte I del presente documento y a continuación:

Nombre del proyecto	**Corazón de Rincón**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Ruta para manejo de residuos, puntos de limpieza y educación ambiental en humedal Juan Amarillo - Programas y habilitación de lugares para la recuperación e investigación científica del humedal con el acompañamiento del Cabildo Muisca - Programas de mejoramiento y mantenimiento de zonas verdes de la UPL - Reverdecimiento del perfil vial de la avenida Tabor - Implementación de un parque ecológico que reúna fauna del humedal en predio público 11023 - Mejoramiento de mobiliario e iluminación en el parque del CAI de Rincón - Construcción de una nueva plaza de mercado - Aprovechamiento del predio del colegio Ramón de Zubiria, al lado de la parroquia San Agustín para la construcción de una plaza de mercado - Adecuación del espacio público para organización de comercio informal sobre la carrera 91 - Implementación de un corredor de comercialización y producción para mujeres artesanas locales en la calle 132 hasta la 129c bis - Intervención y peatonalización de calles circundantes a la plaza de mercado del Rincón de Suba, para hacer una plaza a cielo abierto y organizar el comercio formal e informal de la actual plaza - Adquisición de predios privados para crear conexión ambiental entre humedal Juan Amarillo y parque Aures - Intervención y peatonalización de calles circundantes a la plaza de mercado del Rincón de Suba, para hacer una plaza a cielo abierto y organizar el comercio formal e informal de la actual plaza - Reactivación cultural en torno al muralismo e historia de suba sobre corredores de la avenida Tabor y Carrera 91 - Proyecto de conexión ambiental con corredor verde que comunique el humedal Tibabuyes, pasando por el brazo del humedal hasta la reserva de la Conejera - Implementación casa de la cultura UPL rincón de suba - Dotar la carrera 91 con una ciclorruta - Crear una conexión de espacio público efectivo entre el parque Aures y el humedal Tibabuyes

Nombre del proyecto	**Camino del Indio – Rincón de Suba**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementación de ciclorutas continuas por la carrera 91. - Fortalecer identidad cultural recuperando saberes ancestrales y nombres originales de lugares sagrados.

Nombre del proyecto	Paseo El Rincón
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mantenimiento y recuperación ambiental del canal y separador de la Avenida Suba - Mejoramiento y mantenimientos periódicos a todos los parques y espacios verdes de la UPL.

Tabla 30 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) día de campo con la Alcaldía Local de Suba, reuniones con el Cabildo Indígena Muisca de Suba, y una (1) mesa de co-creación sectorial con la comunidad raizal.

Las iniciativas y actividades realizadas, permitieron profundizar en el conocimiento del territorio, entender las diferentes visiones sobre el mismo, soñar de manera conjunta sobre el futuro de los barrios, comprender sus patrimonios inmateriales, naturales y su historia, y establecer relaciones entre la Secretaría Distrital de Planeación y las comunidades, lo cual es fundamental, teniendo en cuenta que son el punto de partida para los procesos de colaboración, veeduría y control social, que deben desarrollarse en los territorios de manera corresponsable, para la puesta en marcha de los proyectos integrales de proximidad durante los próximos años en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 480 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.3 UPL TIBABUYES



Imagen 75. Huerta Guerreras y Guerreros Unidos en Acción, Deriva 2.0 UPL Tibabuyes, 27 de septiembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad.

La UPL Tibabuyes es un territorio con una vocación fuerte en el cuidado, que protege y disfruta de su patrimonio natural, al encontrarse rodeada entre dos humedales (La Conejera y Tibabuyes o Juan Amarillo) y estar bordeada por el Río Bogotá; estos cuerpos ambientales hacen parte de la identidad y tradiciones de sus habitantes. Igualmente reconocen sus potencialidades ambientales como foco de oportunidades culturales, educativas, económicas y en general, un camino para mejorar la calidad de vida de las personas de la UPL y Bogotá, al tiempo que se refuerza el compromiso por la protección de la biodiversidad de estos ecosistemas.

Estos resultados de la participación se consiguieron a través del desarrollo de las actividades que se describen a continuación.

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Tibabuyes (marzo - agosto de 2022) nos permitió identificar 40 actores y georreferenciar 40 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

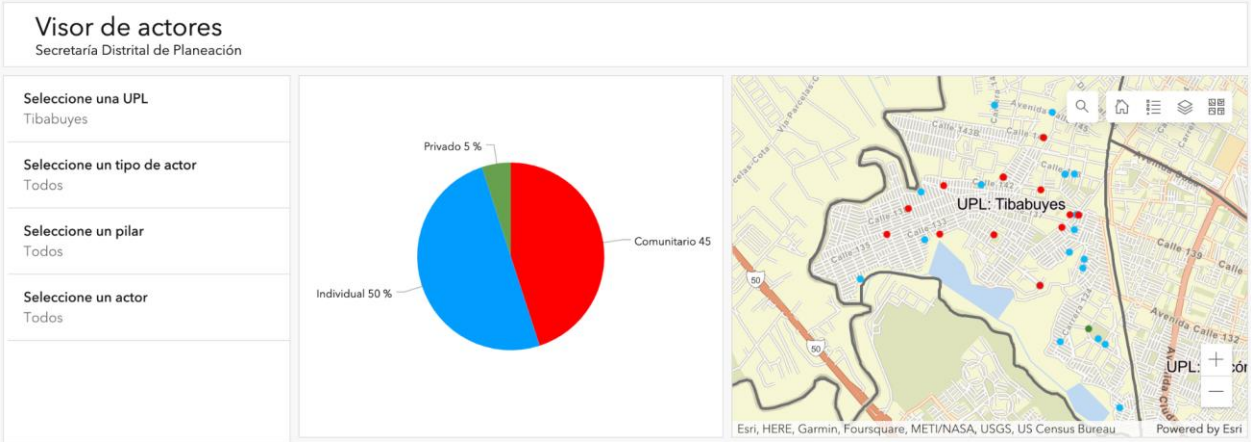


Imagen 76. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

TIPO DE ACTOR	PILAR	INTERESES
Comunitario	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reactivación y Reverdecimiento.	- Inseguridad sobre espacios públicos. - Equipamientos (mayor atención al adulto mayor). - Movilidad - Apoyo a las emisoras comunitarias. - Mejor tratamiento del reciclaje y aprovechamiento de los residuos. - Recuperación Río Bogotá y reverdecimiento de los humedales como el Tibabuyes o Juan amarillo.
Privado	Cuidado	-Infancia y adolescencia y adulto mayor.
Individual	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reactivación y Reverdecimiento	- Déficit de equipamientos de salud. - Apoyo a emisoras comunitarias. - La inseguridad que se desprende del alumbrado público. - Movilidad. - Puntos críticos de basura y pocos centros de reciclaje. - Recuperación del espacio público y de los elementos naturales como el Humedal Tibabuyes.

Tabla 31. Resumen del mapeo de actores UPL Tibabuyes
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

El mapeo de actores fue el punto de partida para la preparación y concertación de las siguientes actividades de la ruta, cómo fueron, las derivas – recorridos vivenciales con actores del territorio, y las convocatorias para los talleres de co-creación.

Entendiendo el territorio a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 14 de mayo, con alcance de caracterización, y el 27 de septiembre del año 2022, con alcance de insumos para la formulación, permitieron entender problemáticas y oportunidades en temas de movilidad, cuidado y recuperación de los cuerpos hídricos del sector y articulación de los residuos aprovechables. Para el primer recorrido, se visitaron lugares como el parque Cafam y Berlín, Centro Felicidad Fontanar del Río, barrio La Gaitana, Humedal Tibabuyes, las inmediaciones de la Reserva Vial de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), entre otros puntos importantes del territorio; en donde se dialogó con la comunidad y se encontraron oportunidades relacionadas con movilidad sostenible, cuidado, reactivación económica y reverdecimiento.

En la segunda deriva en particular, se evidenciaron limitaciones en cuanto al cuidado de los elementos naturales como el Humedal Tibabuyes y Río Bogotá. En temas de movilidad, predominaron problemáticas relacionadas a la congestión en las vías que sirven de acceso y salida a UPL y en el interior de sus barrios. Asimismo, la invasión del espacio público y la falta de presencia policial en puntos donde se requiere mejorar la seguridad.

Los recorridos contaron con la participación de 17 y 32 personas, respectivamente. Las derivas se llevaron a cabo con habitantes que, en su mayoría, son residentes del territorio desde hace muchos años y con representantes de organizaciones sociales como las Juntas de Acción Comunal de los barrios, La Gaitana, Corinto y Nuevo Corinto, Villa Cindy, Lisboa y Los Nogales. En la primera deriva los siguientes puntos fueron concertados con los participantes: Punto 1. Parroquia San Anselmo. Punto 2. Calle 132 # 18 (Avenida Tabor - Reserva vial ALO). Punto 3. Barrio Nuevo Corinto Sector E y punto 4. Humedal Tibabuyes - Juan Amarillo. En la segunda deriva, los siguientes puntos también fueron concertados con los participantes: Punto 1: Parque Lisboa, Calle 132D con Carrera 151. Punto 2. Parque Berlín, Carrera 145B, Suba. Punto 3. Parque Cafam, Carrera 113B –Avenida Suba. Punto 4: Parque Fontanar, Calle 144C con Carrera 141 y CAI La Gaitana, Calle 139 – Carrera 126C.

Los lugares visitados en estos recorridos resaltaron la importancia y la influencia de las dinámicas que tienen estos lugares dentro de la UPL, en pro del desarrollo económico, cultural y ambiental. Sin embargo, se expresaron necesidades que se viven en materia de movilidad, seguridad, conciencia ciudadana en el uso de los recursos naturales y de reciclaje.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, el cual que visibiliza la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de los actores del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las dos salidas gráficas fueron validadas y ajustadas con las y los participantes, la Deriva 1.0 durante una reunión con el Cabildo Muisca de Suba el 13 de octubre de 2022, el taller de co-creación de la UPL Tibabuyes realizado el 15 de noviembre de 2022 y la Deriva 2.0 a través de correo electrónico.

A continuación, se presentan las cartografías colectivas resultado de esta actividad:

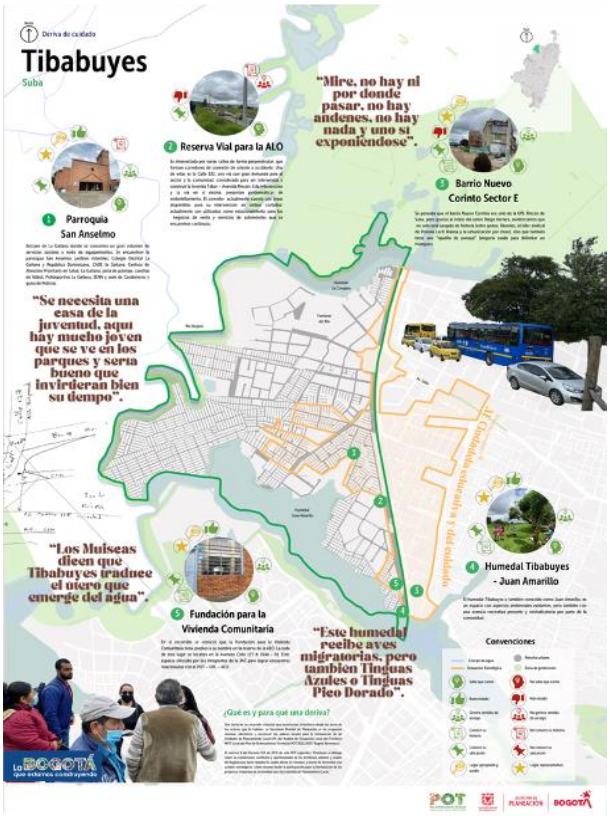


Imagen 77. Salida gráfica deriva 1.0 UPL Tibabuyes, 14 de mayo del 2022,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

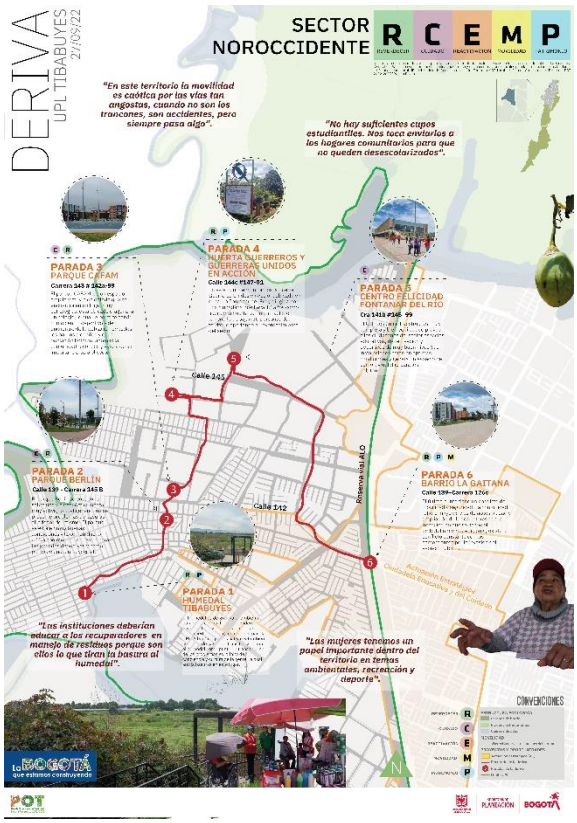


Imagen 78. salida gráfica deriva 2.0 UPL Tibabuyes, 27 de septiembre del 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Dialogando para construir acuerdos sobre la Bogotá de 15 y 30 minutos en la UPL Tibabuyes

El taller de co-creación, desarrollado el 15 de noviembre del 2022, con la participación de 20 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 79. Taller de co-creación UPL Tibabuyes, 15 de noviembre del 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, las y los residentes, líderes y lideresas de diferentes Juntas de Acción Comunal de barrios como La Toscana, Compartir, San Carlos, La Gaitana, Tibabuyes y Santa Cecilia, y funcionarios de la Secretaría de Hábitat, permitieron generar acuerdos alrededor de los cinco pilares de la siguiente manera:

En los pilares de Reverdecimiento y Patrimonio, los acuerdos que se abordaron fueron la creación de estrategias de cuidado del Río Bogotá y el Humedal Tibabuyes, además de implementar un corredor verde con equipamientos para la protección del medio ambiente. De igual forma, se mencionó la oportunidad de generar corredores verdes que conecten los humedales y que estos espacios generen nuevos aprovechamientos.

Las oportunidades identificadas en el pilar de Cuidado permitieron construir acuerdos para incluir ejes con proyectos específicos en la UPL. Dichos ejes estarían relacionados con equipamientos propios como casas de justicia, casas del adulto mayor y centros de formación transversales a los equipamientos con fines educativos y culturales.

Por otro lado, en el pilar de Reactivación, se destacó la oportunidad que hay en el manejo y distribución del comercio informal y de los vendedores ambulantes en varios puntos de la UPL. Igualmente, los ciudadanos acordaron que se debe promover la reactivación económica en la alameda, sobre la Transversal 127, para así aprovechar al máximo su potencial cultural.

Las propuestas y acuerdos que se enmarcaron en mejorar la movilidad se centraron en la construcción y adecuación de la infraestructura vial, que servirá para descongestionar las calles, y a su vez, ayudaría a agilizar el ingreso y la salida de este sector. Estas medidas, también fueron apoyadas por los bici-usuarios de la zona y por quienes quieren que el sector responda a la futura construcción del metro.



Imagen 80. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Tibabuyes, 15 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Tibabuyes

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Tibabuyes, continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 5 de mayo) aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma **Bogotá Abierta**, y permitió ampliar la participación

para la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con los participantes.



Imagen 81. Pieza gráfica sondeos UPL Tibabuyes, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Tibabuyes

Las respuestas de las 318 personas que participaron en esta actividad, evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio, el desarrollo de acciones principalmente encaminadas a solucionar problemáticas de movilidad a partir de la creación de conexiones al interior de la UPL, con vías principales de la ciudad como la Avenida Calle 80 y con equipamientos como el CEFE Fontanar, complementando y fortaleciendo esta red con una oferta nutrida de transporte público. Otras prioridades se evidencian en la necesidad de organizar y dignificar los trabajos de reciclaje y manejo de residuos que actualmente representan una fuente de conflictos entre ciudadanos y un deterioro acelerado del medio ambiente. Con relación a los equipamientos, se priorizaron los servicios culturales que podrían funcionar en barrio La Gaitana.

La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Tibabuyes.

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[29], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Tibabuyes y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

A continuación, se observa a manera de ilustración un comparativo del plano de co-creación que se trabajó en campo con la ciudadanía y el plano de formulación de la UPL,

[29] *La “Ruta de la Participación UPL” tuvo como objetivo garantizar la participación ciudadana y diálogo multiactor para la planeación participativa de las UPL, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 parágrafo 1 del Decreto 555 de 2021 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, “Bogotá Reverdece 2022-2035”.

evidenciando las coincidencias entre las intenciones manifestadas por la ciudadanía con los Proyectos y acciones puntuales que estructuran la UPL.



Imagen 82.Mapa de acuerdos de Co-creación

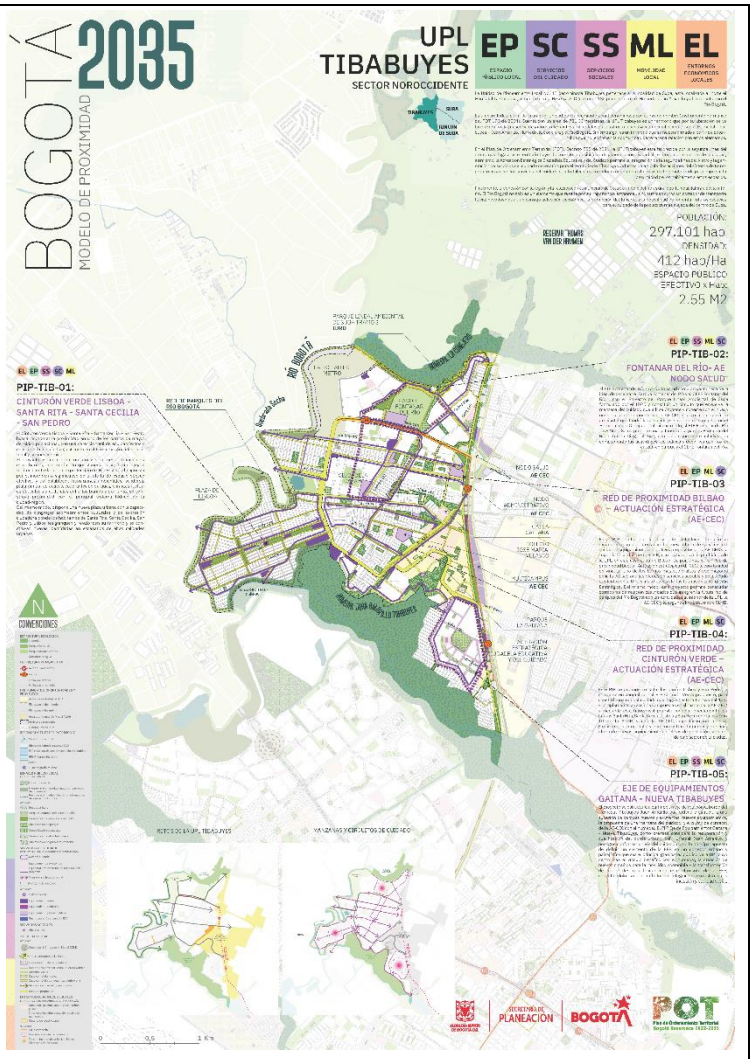


Imagen 83. Mapa de formulación UPL TIBABUYES

Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Tibabuyes, 15 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluyó un análisis puntual relacionado con la incidencia de la participación y que se evidencian en la parte I del presente documento y a continuación:

Nombre del proyecto	**Cinturón Verde Lisboa – Santa Rita – Santa Cecilia – San Pedro**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementar planes de manejo de residuos y adecuar mobiliario urbano y ciclorrutas que dialoguen con el borde del río Bogotá e integren a la comunidad en torno a la apropiación ambiental y cultural. - Construcción de equipamientos culturales, educativos y servicios a la ciudadanía sobre el borde del río.

	- Construcción de equipamiento o espacio multicultural. - Red de ciclovías al para conectar barrios Santa Cecilia, Lisboa y Santa Rita. - Conexión de la avenida Tabor y calle 80. - Biblioteca ecológica y patrimonial en la Bota. - Museos, centros culturales, galerías, teatros, casa de la cultura, bibliotecas entre otros.

Nombre del Proyecto	**Fontanar del Río - AE Nodo Salud**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Conexión ambiental de humedales Juan Amarillo y Conejera por medio de reactivación económica y ambiental en la reserva vial ALO. - Reactivación económica y cultural de la alameda de la Avenida Tabor. - Conectar Ciudadela Cafam II con el CEFE. - Ciclorruta por la transversal 127 y calle 145. - Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro.

Nombre del Proyecto	**Red de proximidad Bilbao - Actuación Estratégica (AE-CEC)**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Reactivación económica y cultural de la Alameda de la Avenida Tabor. - Conectar ciudadela Cafam II con el CEFE. -- Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro

Nombre del Proyecto	**Red de Proximidad Cinturón Verde – Actuación Estratégica (AE-CEC)**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Creación de nuevos parques que generen una conexión ambiental del territorio y fomenten la apropiación ambiental de sus habitantes. - Reverdecimiento de espacio público por medio de programas de reforestación con especies nativas sobre la transversal 127 y reubicación de las especies introducidas que hoy están allí. - Construcción de ciclorruta por la transversal 127. - Reactivación económica y cultural de la alameda de la Avenida Tabor. - Ampliación de la calle 139 desde Cerro de Suba hasta Avenida Tabor. - Ciclorruta por la transversal 127 y calle 145. - Mantenimiento de vías existentes y construcción de conexiones viales con calle 80, Cerros Suba, CEFE y futura línea del metro.

Nombre del proyecto	Eje de Equipamientos Gaitana - Nueva Tibabuyes
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Disponer de una sede para ASOJUNTAS entre la Gaitana y Puerta del Sol. - Crear centro ceremonial de la comunidad Muisca en el humedal Juan Amarillo Tibabuyes. - Programas de reverdecimiento con especies nativas y adecuadas para la zona. - Convertir el nodo la Gaitana en un centro de equipamientos. - Fortalecer los equipamientos del nodo la Gaitana y mejorar el CAPS. - Construcción de equipamiento para el adulto mayor. - Intervención sin endurecimiento de humedales y borde de río. - Repensar sistemas de cerramiento de humedales para propiciar el acceso y mejorar condiciones de seguridad. - Construcción de equipamiento multifuncional en el barrio la Gaitana.

Tabla 32 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) día de campo con la Alcaldía Local de Suba y reuniones con el Cabildo Indígena Muisca de Suba.

Las iniciativas y actividades realizadas, permitieron profundizar en el conocimiento del territorio, entender las diferentes visiones sobre el mismo, soñar de manera conjunta sobre el futuro de los barrios, comprender sus patrimonios inmateriales, naturales y su historia, y establecer relaciones entre la Secretaría Distrital de Planeación y las comunidades, lo cual es fundamental, teniendo en cuenta que son el punto de partida para los procesos de colaboración, veeduría y control social, que deben desarrollarse en los territorios de manera corresponsable, para la puesta en marcha de los proyectos integrales de proximidad durante los próximos años en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 416 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO

La visión de las Unidades de Planeamiento Local y la puesta en marcha de los Proyectos Integrales de Proximidad requiere:

- Establecer una gestión asociada y en colaboración entre diferentes actores del territorio, con énfasis especial en la coordinación interinstitucional y la inversión

- Considerar procesos normativos para la gestión de suelo y ejecución,

- Identificar y operar mecanismos de financiación e

- Involucrar compromisos de seguimiento y evaluación en el periodo de plazos del POT.

En la Secretaría Distrital de Planeación, aporta a la puesta en marcha del esquema de convergencia interinstitucional desde su reestructuración. Esta reorganización asignó a la Dirección de Planeamiento Local y sus subdirecciones (de la Subsecretaría de Planeación Territorial) la responsabilidad de dirigir para llevar a cabo la planificación y coordinación de la estructura local y sus proyectos.

El principal objetivo de esta nueva Dirección es la de orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas y la planificación territorial, económica, social y ambiental del Distrito Capital, en colaboración con los diferentes sectores involucrados (Decreto 432 del 2022).

Para lograr este propósito, se conformaron 7 sectores o zonas de programación y gestión y a cada una de ellas se le asigno un subdirector[30] que tiene la importante tarea de coordinar las diferentes escalas de planeación, gestión, financiación y seguimiento para garantizar una planificación integral y coherente. Tales sectores se muestran en el siguiente mapa.

[30] Subdirección de Planeamiento Rural Sostenible, Subdirección de Planeamiento Local Centro Ampliado, Subdirección de Planeamiento Local Sur Oriente, Subdirección Local de Planeamiento Sur Occidente, Subdirección Local Occidente, Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente y Subdirección de Planeamiento Local Norte.

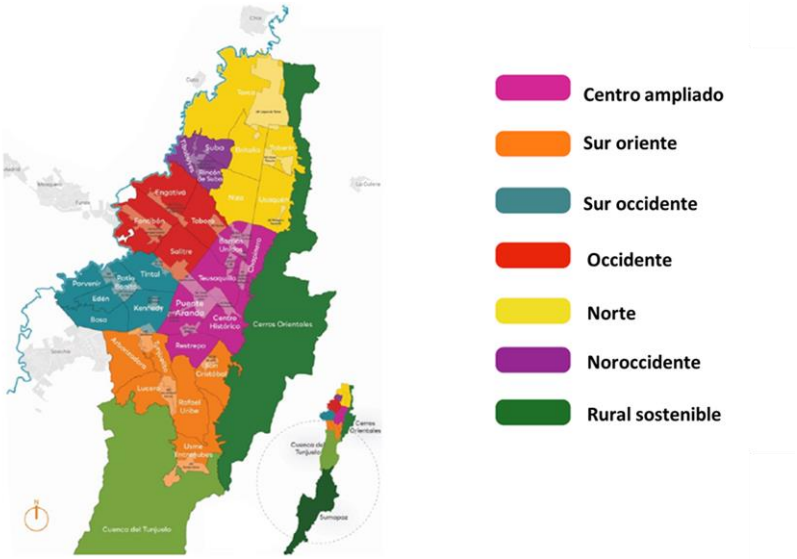


Imagen 84 Rediseño Institucional para el entendimiento de la escala intermedia
Fuente: SDP - Decreto Distrital 432 de 2022

Este nuevo enfoque se centra en lograr una gestión planificada y efectiva del desarrollo del Distrito Capital, asegurando la participación activa de todos los sectores y promoviendo un crecimiento sostenible y equitativo para el beneficio de toda la comunidad. Nuestro compromiso es seguir trabajando en conjunto con las diversas instituciones para alcanzar este objetivo común.

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación

El Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá establece una visión amplia y ambiciosa para el desarrollo de Bogotá, para ello define un modelo de gobernanza sustentado en tres elementos clave:

i) La convergencia interinstitucional que tiene un enfoque integrado para la planificación y la gestión que combina inputs y conocimientos de diferentes sectores para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible. Este esquema se vuelve de vital importancia en la gobernanza de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) según el Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este marco regulatorio promueve la armonización de las acciones de los diversos sectores para responder eficientemente a los desafíos complejos y multifacéticos del desarrollo urbano y rural.

ii) El sistema de participación territorial es un componente fundamental del Decreto 555 de 2021 promulgado por la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este sistema se basa en la premisa de que la ciudadanía debe tener un papel activo y significativo en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la gestión de su territorio. Se reconoce que los habitantes locales tienen un conocimiento único y valioso de sus territorios y de las soluciones necesarias para abordar sus desafíos específicos.

iii) El sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación (SME) es un componente esencial del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) según el Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este sistema proporciona un marco para revisar y evaluar regularmente el progreso y los resultados del POT, y para hacer los ajustes necesarios en función de los hallazgos. En el contexto de la gestión territorial, el sistema SME es fundamental para garantizar que las políticas y programas de desarrollo sean eficaces y respondan a las necesidades y realidades cambiantes del territorio.

El Modelo de Gobernanza es una estructura que permite la coordinación y participación de diferentes actores y entidades en la toma de decisiones relacionadas con el ordenamiento territorial en la escala local. Por lo tanto, estos tres elementos son fundamentales para la implementación efectiva del Decreto 555 de 2021. Juntos, proporcionan un marco para un desarrollo que es a la vez estratégico, inclusivo y adaptativo.

Para ello, se entienden tres niveles de convergencia a los cuales se tendrá que articular la planeación local.

- Esquema de Convergencia interinstitucional

El esquema de convergencia se refiere a los arreglos institucionales que trabajan la gestión sectorial y territorial de manera coordinada. Debido a que las Unidades de Planeamiento tienen responsables en SDP y los Proyectos tienen acciones concretas, entonces el plan para su implementación identifica los actores con los cuales se coordina la toma de decisiones.

- Convergencia Multiescalar

En la escala local aterrizan las decisiones de la escala distrital y se cruzan con el territorio de la estructura local, al hacerlo se debe coordinar entre actores de las diferentes escalas. La articulación entre agencias de la región metropolitana, las instituciones y entidades distritales y las gerencias urbanas y rurales tiene que ver con planes, programas, estrategias y proyectos que se plantean desde la escala distrital (enumerados en el capítulo Planeación y Gestión de Suelo). Los objetivos de esta articulación son: consensuar decisiones y prioridades, alinear acciones y proyectos para hacer uso eficiente de los recursos públicos, concentrar las inversiones de diferentes entidades en un mismo periodo de tiempo sobre una misma zona de intervención.

- Convergencia para concretar la proximidad

Para lograr la proximidad es necesario coordinar esfuerzos de entidades distritales y locales, operadores urbanos y hacer partícipes a comunidades y ciudadanos, el sector privado, y/o a organizaciones de la sociedad civil. La colaboración entre actores locales busca la apropiación del proyecto para su sostenibilidad en el tiempo, la participación de la sociedad civil en modelos de corresponsabilidad y seguimiento de los proyectos y aportes de conocimientos especializados.

Para la gestión de los proyectos desde la escala local los actores incluyen Alcaldías Locales, Juntas de Acción Comunal, la Gobernación Muisca, organizaciones de la sociedad civil, líderes comunitarios, y/o colectivos, entre otros.

La Gobernanza en la escala local

El modelo de gobernanza de las UPL tiene como principal objetivo concretar, a la escala local, los modelos de **ocupación** y de **gestión** contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial. En este sentido, el esquema de convergencia interinstitucional permite que la organización de los diversos sectores e intereses. La participación territorial garantiza que las voces de la comunidad sean escuchadas y tenidas en cuenta en el proceso de toma de decisiones, promoviendo la equidad y la justicia social. Por último, el seguimiento, monitoreo y evaluación continuos del POT permiten la adaptabilidad y mejora constante de las políticas y programas de desarrollo. Corresponderá al mecanismo para la operatividad del esquema de convergencia que se cree en el marco de lo dispuesto en el artículo 581 del Decreto Distrital 555 de 2021 o el que haga sus veces.

La definición de los proyectos integrales de proximidad – PIP permite establecer una hoja de ruta para la consolidación de estructura local y por tanto se convierten en la base para establecer el modelo de gestión viable a ejecutarse en cada periodo de administración y como guía para la inversión de los sectores de la administración y de las alcaldías locales. Son la base para poner en práctica el modelo de gobernanza local.

El modelo de gobernanza a nivel local que hace énfasis en la gestión y viabilidad consecuente se fundamente en un conjunto de datos cualitativos y cuantitativos confiables y una institucionalidad capacitada que les permite, en conjunto con la comunidad a) tomar decisiones, b) optimizar recursos, c) implementar los mecanismos justos para gestionar el suelo la financiación y la asociación en estos escenarios y d) hacer seguimiento y monitoreo de las decisiones tomadas para acometer la revisión del instrumento de planificación UPL y retroalimentar otros instrumentos de planificación.

El modelo de gobernanza se concreta a través de la:

i. Convergencia a escala local: La convergencia intersectorial con un enfoque integrado entre la planificación y la gestión donde se combinan inputs y conocimientos para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible. Este promueve la armonización de las acciones de los diversos sectores para responder eficientemente a los desafíos complejos y multifacéticos del desarrollo urbano y rural.

   Este esquema se concreta como el esfuerzo que debe hacer la administración Distrital para coordinar a) los recursos a ejecutar por parte de las entidades distritales con b) aquellos a ejecutar por parte de las alcaldías locales y c) los ingresos por proyecciones de captura de valor con d) la capacidad institucional (reflejada en personas y recursos) destinada a los proyectos integrales de proximidad.

Como mínimo, discutir y dar concepto vinculante para la inclusión de los Proyectos Integrales de Proximidad en el Plan Distrital de Desarrollo y para que las entidades competentes y la Secretaría Distrital de Planeación presenten a discusión para la aprobación del CONFIS la necesidad de recursos, las fuentes de financiación y los proyectos del POT de que trata el presente decreto y que se van a ejecutar durante cada vigencia.

Cabe anotar que el esquema de gestión viable se apoyará en el sistema de participación y el sistema de seguimiento que serán parte integral del Plan de Acción presentado. Deberá ser formulado y aprobado con base en el programa de gobierno y se deberá aprobar simultáneamente con el Plan de Desarrollo.

El artículo 398 del Decreto 555 de 2021 dispone sobre la Gerencia Rural lo siguiente:

Artículo 398. Articulación de las intervenciones institucionales en suelo rural. Articulación de las intervenciones institucionales en suelo rural. (sic) La Secretaría Distrital de Planeación tendrá a cargo la gerencia para la planeación del territorio rural bajo la figura de la Estructura Institucional de Desarrollo Rural Sostenible - EDER, como la instancia de coordinación, articulación y seguimiento de las intervenciones que los diferentes actores realicen sobre el territorio rural del Distrito, y tendrá como objetivos, gestionar la intervención articulada de las acciones sectoriales con participación incidente y aportar al desarrollo rural sostenible del Distrito Capital y de su entorno regional.

Por tanto, para el territorio rural es necesario lograr una gestión interadministrativa que enmarque y unifique las intervenciones en la ruralidad del Distrito, caracterizadas hasta la fecha, por darse de manera desarticulada y sin los impactos esperados para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad de los territorios rurales y sus comunidades.

Por ende, la Gerencia Rural, se incorpora a la Junta de Convergencia del POT para así lograr adelantar las acciones que se requieran para favorecer esta articulación y coordinación interinstitucional, promoviendo así el desarrollo rural sostenible en los territorios rurales de Bogotá, y en consideración de las particularidades de estos territorios.

De esta manera, a través de esta Junta se pretende establecer un mecanismo de convergencia de recursos (presupuesto) para la ejecución y seguimiento del Plan de Ordenamiento Territorial, de los Proyectos de Proximidad, de las acciones territorializables de las políticas públicas y de los Planes de Desarrollo Distrital y Locales.

ii. Participación ciudadana en la escala local: Este sistema se basa en la premisa de que la ciudadanía debe tener un papel activo y significativo en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la gestión de su territorio. Se reconoce que los habitantes locales tienen un conocimiento único y valioso de sus territorios y de las soluciones necesarias para abordar sus desafíos específicos.

Este sistema se concreta como la presencia física y permanente en los ámbitos de las UPL que permitan revisar los formulado y recabar información primaria que permita cumplir con los principios rectores del POT. Como parte del Plan de Acción para el esquema de gestión más viable la gerencia deberá presentar propuestas que desarrollen el sistema de participación local en el cuatrienio.

Los proyectos del POT y los Proyectos Integrales de Proximidad priorizados para desarrollarse en las UPL del sector (definir el sector) durante cada período de gobierno, deberán socializarse con la ciudadanía en cada una de dichas UPL durante la formulación del Plan de Desarrollo Distrital.

La Dirección de Planeamiento Local, la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP, la Entidad Coordinadora o el Operador Urbano designado y la Alcaldía Local de donde se localice el proyecto organizarán la participación ciudadana necesaria en cada una de dichas UPL.

Así mismo, la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP, La Dirección de Planeamiento Local y las Alcaldías Locales socializarán los Proyectos Integrales de Proximidad a ser incorporados en el plan de desarrollo local correspondiente, en el marco de los Encuentros Ciudadanos, para la formulación del plan de desarrollo de cada alcaldía local.

Anualmente, la Dirección de Planeamiento Local y la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP socializarán las acciones, a cargo de las alcaldías locales, en el marco de la ejecución de los proyectos integrales de proximidad, durante el proceso de presupuestos participativos.

Los mecanismos de participación que deberán ser aplicados para la priorización, diseño, estructuración y ejecución de los Proyectos Integrales de proximidad, son los siguientes:

- **Mecanismo de Consulta Ciudadana:** Permite validar u opinar sobre las decisiones y actuaciones de la Administración Pública en el ciclo de reglamentación, ejecución, seguimiento y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial.
- **Mecanismo de Diálogo**: Permite definir el conjunto de actividades y espacios de carácter participativo que propician el intercambio de información, ideas y sentires entre diversos actores con el fin de informar, colaborar y co crear en relación al ordenamiento territorial.
- **Mecanismo de Comunicación:** Permite adelantar un proceso integral de comunicación que garantice el acceso a la información de manera permanente sobre las acciones de implementación del POT, así como de los avances, y resultados de los programas y proyectos de los diferentes instrumentos de planeación de interés de la ciudadanía.
- **Mecanismo de Fortalecimiento Ciudadano:** Promueve el fortalecimiento de conocimientos, habilidades en la ciudadanía y entidades distritales que permitan la participación activa y responsable en las decisiones colectivas de manera

democrática en las diferentes escalas territoriales e instrumentos contenidos en el POT.

- **Mecanismo de Seguimiento y Evaluación**: Promueve el seguimiento y evaluación del POT desde control social en la gestión pública. Con este mecanismo, la ciudadanía podrá determinar el progreso y la efectividad de las actividades relacionadas al Sistema de Participación Territorial, lo que fortalecerá la veeduría ciudadana y el control social y a su vez facilitará la comprensión, entendimiento y apropiación del instrumento.

En este marco, se deberán adelantar acciones relacionadas con:

- Revisión de programas y proyectos formulados y aprobados en la UPL e inclusión o exclusión de proyectos solicitados por la comunidad para la toma de decisiones.
- Se deberán establecer mecanismos efectivos para la divulgación de información, publicidad, consulta, el diálogo y la retroalimentación con las comunidades y organizaciones sociales.
- La aplicación de tecnologías innovadoras que involucren a las comunidades y que faciliten la gestión y seguimiento del proyecto. Asimismo, el uso de datos y análisis podrá contribuir en la toma de decisiones durante el diseño, estructuración y ejecución del proyecto.

iii. Seguimiento y monitoreo en la escala local: El seguimiento y monitoreo a escala local tiene como fin determinar el cumplimiento del POT y lo contenido en la formulación de las UPL que debe ser complementado con la información primaria. En específico se espera que los indicadores urbanos que permiten medir la proximidad mejoren en la medida que se ejecutan los proyectos integrales de proximidad.

El análisis del cumplimiento del POT y lo contenido en la UPL permite medir y evaluar de manera objetiva el avance hacia las metas establecidas, lo que facilita la toma de decisiones informadas. Al contar con datos confiables, los responsables de la planificación y gestión pueden identificar áreas de mejora, ajustar estrategias y asignar recursos de manera más eficiente.

El seguimiento y evaluación se basará en los indicadores de cumplimiento del MOT y podrá proponer nuevos indicadores basado en la toma de información primaria propias del sistema de participación, así como también deberá quedar totalmente armonizado con el Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo, el cual se deberá actualizar mensualmente con base en el POAI.

La información de seguimiento de cada proyecto deberá contener como mínimo, la identificación del proyecto, el estado de avance, los recursos del presupuesto comprometidos y su georreferenciación.

Las entidades del orden distrital y Fondos de Desarrollo Local, a cargo de la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad, serán las responsables de registrar el seguimiento, conforme a las directrices que defina la Secretaría Distrital de Planeación.

Para el caso del territorio rural se cuenta con el Sistema de Información 'Bogotá Rural', un sistema de información pionero en Colombia, primero de naturaleza pública territorial que se concentra en información específicamente para el ámbito rural, aportando al cierre de brechas urbano-rurales en disponibilidad de data como base para promover una mejor gestión y procesos de innovación social en las ruralidades de Bogotá.

Tiene como principal objetivo que la Administración Distrital mejore los procesos de planeación, gestión y seguimiento al desarrollo rural, aportando a un mejor bienestar de las comunidades rurales, campesinas y de borde urbano rural, y de forma extensiva a todo el territorio Distrital y regional que se relaciona y mantiene fuertes vínculos con estos territorios. Aporta al propósito de visibilizar y empoderar los territorios rurales desde su diversidad, ya que se constituye como una herramienta a través de la cual las comunidades rurales y campesinas fortalecerán su interlocución con la Administración Distrital y reforzarán su participación y capacidades como actores sociales.

Ha sido desarrollado pensando en facilitar su navegación, de manera que todos sus usuarios puedan buscar y consultar fácilmente la información de su interés. Es por eso por lo que en 'Bogotá Rural' es fundamental articularlo con el seguimiento de la implementación de los Proyectos Integrales de Proximidad formulados por la UPL.

Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación (SSME) de las Unidades de Planeamiento Local (UPL)

Las apuestas para alcanzar la proximidad, se concretan en la escala local a través de 5 dimensiones para las que se proponen una serie de acciones a escala local en cada una de las UPL. El impacto y evolución de estas apuestas se cuantifica a través de una serie de indicadores que muestran el avance frente a los bienes o servicios generados, o sus beneficiarios correspondientes (indicadores de producto) y otros que cuantifican los efectos relacionados con la intervención pública, en términos de cambio en las condiciones de bienestar, percepción, generación de conocimiento entre otros (DNP, 2018).

Presentación SSME

En ese contexto surge el **Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación** de las Unidades de Planeamiento Local como una herramienta que permite evidenciar el impacto que tienen las acciones planteadas en este instrumento en la ciudad. Este sistema se alinea con el sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación del Plan de

Ordenamiento Territorial (POT) dado que las UPL como instrumento hacen parte de la materialización del modelo de ocupación territorial propuesto por el POT.

Se entiende por **seguimiento** el conjunto de acciones que le permitirá a la Administración Distrital tomar las decisiones necesarias para la consecución de los objetivos trazados y evaluar el desempeño, entre otros temas, de los diferentes Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) en el marco de las UPL para mejorar los procesos de planeación y asignación de recursos.

Por **monitoreo** se entiende la recolección y análisis de información para evaluar el grado de avance en la implementación de los proyectos. Este es un proceso permanente en el tiempo. Hecho de forma continua el monitoreo permite tener datos actualizados para evaluar y controlar el progreso de la implementación, facilitando la toma de decisiones durante el proceso y no solamente al final como sucede en formas tradicionales de monitoreo y evaluación.

Por **evaluación** se entiende una valoración de los cambios producidos en los indicadores planteados como parte del SSME de las UPL. En este proceso se corrobora el impacto de las acciones y se generan alertas para la elaboración de planes de acción.

Descripción Metodológica

Se debe tener en cuenta que es necesario seguir, monitorear y evaluar el impacto de las UPL en tres ámbitos: **i)** La proximidad, entendiendo esta característica como el pilar principal de las UPL como instrumentos que materializan el modelo de ocupación territorial propuesto para la ciudad a escala local. **ii)** Dado que las UPL son instrumentos que permiten llevar cabo las disposiciones del POT, se debe establecer en qué medida las acciones de las UPL impactan el contenido programático del POT en sus objetivos, metas y estrategias, aportando a la construcción de un modelo de ciudad multiescalar, articulando la escala local con la distrital y la regional.

Ahora bien, **iii)** el tercer ámbito es denominado Avance de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP). Este ámbito obedece de forma específica al momento en el que se comiencen a implementar los PIP en cada una de las UPL. Los PIP están conformados por un conjunto ordenado de acciones e intervenciones en el territorio y como proyectos deben tener métricas de avance que sean públicas, transparentes y claras.

Lo anterior implica que el SSME de las UPL, en articulación con el SSME del POT, debe solicitar a las respectivas entidades (o a la gerencia urbana) reporte del avance de la formulación, programación y puesta en marcha de cada intervención en el territorio con el fin de poder saber, el estado de avance físico y su ejecución presupuestal en el tiempo. Esto va en línea con el deber de las gerencias urbanas de reportar un orden de activación y ejecución de los proyectos y de comunicar información sobre el ciclo de vida de estos que será recopilada por el SSME de las UPL que se presenta en este documento.

De esta manera, el SSME de UPL va a hacer seguimiento del ciclo de vida de cada intervención dentro de cada PIP, teniendo claridad del avance de concreción de cada PIP de manera integral. Este ejercicio de seguimiento, monitoreo y evaluación deberá iniciar una vez se comience la implementación de los PIP con los respectivos cronogramas y planeaciones radicadas por parte de la gerencia urbana encargada del proyecto.

Indicadores de Proximidad

Con respecto al ámbito de proximidad, se establece la presente metodología. Para cada una de las cinco (5) dimensiones se plantean dos (2) indicadores principales con el objetivo de realizar seguimiento, monitoreo y evaluación. Las dimensiones son:

- Espacio Público Local
- Servicios del Cuidado
- Servicios Sociales
- Movilidad Local
- Entornos Productivos Locales

Es importante resaltar que las dimensiones de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales se abarcaran como una sola dimensión. Lo anterior debido a que estas comparten elementos transversales y comunes, tal como se evidencia en el marco del Plan Maestro de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales.

Los dos (2) indicadores planteados, que se medirán para cada dimensión, son:

- **Distancia promedio al Elemento:** cálculo del promedio de las distancias (metros) de los puntos de origen (manzanas) al punto destino (elemento) lo que arroja una distancia promedio. Las distancias se miden a través de un análisis de redes haciendo uso de la distancia Manhattan.
- **Porcentaje de población cubierta:** Porcentaje de población cubierta a una caminata de 5, 10 y 15 minutos del elemento a través de la red peatonal de la ciudad.
  La velocidad usada para medir el desplazamiento se basa en los siguientes parámetros:
    - ***Si la pendiente de inclinación es inferior o igual a 7%:*** se usa un promedio de velocidad peatonal de 5 km/h.
    - ***Si la pendiente de inclinación es superior al 7%:*** se usa un promedio de velocidad peatonal de 3.3 km/h.

Vale resaltar que los indicadores del SSME tienen como eje principal el cálculo basado en distancias y tiempos peatonales. El peatón como centro del indicador refleja en el SSME la importancia que la UPL da a la proximidad y a la escala local.

Estos indicadores serán presentados para cada dimensión, mostrando tres escenarios para cada uno. El primer escenario es la línea base, correspondiente al estado del indicador al momento de la adopción del Decreto 555 en 2021. El segundo escenario es el propuesto a 2035 de acuerdo con lo planteado por el Plan de Ordenamiento Territorial. Por último, el tercer escenario es el propuesto a 2035 incluyendo las acciones producto de la formulación de las UPL. De esta forma se puede establecer para cada indicador su línea de partida y su meta objetivo para cada uno de los instrumentos. A continuación, se especifica el elemento a partir del cual se medirán los indicadores de cada dimensión y se dan detalles específicos para comprender la medición en cada uno de los elementos.

Espacio Público Local

La dimensión del espacio público a escala local y las acciones propuestas al interior de esta, mejora la cobertura, condiciones y disponibilidad de espacio público efectivo y la estructura ecológica principal con énfasis en los procesos de reverdecimiento ubicados en zonas deficitarias. De esta forma se garantizan áreas y corredores verdes en cada UPL bajo los criterios de proximidad y conciencia del cambio climático.

La proximidad a espacios públicos de calidad trae consigo múltiples beneficios, conexión de los visitantes con la naturaleza y espacios para la recreación y desarrollo de actividades sociales, mejorando el bienestar mental (Fongar et al. 2019). De igual forma, los espacios públicos en la proximidad incentivan la actividad física que a su vez se refleja en una población más saludable(Ding et al. 2016; Kyu et al. 2016).

El objetivo principal de esta dimensión y de las acciones propuestas (generación de parques y generación de plazas) tiene como finalidad aumentar la oferta de Espacio Público Efectivo por habitante, teniendo como meta mínima 6m² por habitante. Esta meta implica para el SSME de UPL contar con un indicador adicional y exclusivo para esta dimensión que mida el Espacio Público Efectivo por habitante.

Para los indicadores que se presentan a continuación se cuenta con parámetros comunes. El primero es que el elemento al que se mide la distancia son los parques, plazas y plazoletas entre 400 m² y 10.000 m². Solo se tienen en cuenta este tipo de espacios con el fin de medir el impacto real de las infraestructuras de proximidad, dado que las propuestas de UPL están encaminadas a la generación de soportes urbanos de escala local, sin desconocer que existen espacios estructurantes que también ofrecen este servicio urbano.

El segundo es que, para el cálculo de las distancias y coberturas actuales, como se verá a continuación en la explicación de los escenarios, no se tienen en cuenta los parques y plazoletas a cualificar, con el fin de poder dar una mirada real de la proximidad que se tiene actualmente a espacios de calidad. Sin embargo, si son tenidos en cuenta en los escenarios futuros, teniendo presente que como propuesta de las UPL se identificó cuáles de estos espacios deben ser cualificados para tener una mayor cantidad de espacios públicos de calidad.

Los indicadores de esta dimensión son:

- **Espacio Público Efectivo por Habitante (EPE)[31]:** Este indicador, exclusivo de esta dimensión, corresponde al resultado de dividir el espacio público efectivo (zonas verdes, parques y Plazas/Plazoletas) por el número de habitantes de la UPL.
- **Distancia a Espacio Público Efectivo:** Cálculo de la distancia (metros) del punto de origen (manzanas) al elemento (espacio público: Únicamente Parques y plazas/plazoletas) lo que arroja una distancia promedio.

[31] "Tomando en consideración que a la fecha de elaboración del presente documento no existen proyecciones de población a 2035, se empleará las proyecciones de población a nivel UPL para el año 2030 (SDP-DIE)" (PMSCSS, pág. 76). Es decir, se proyectan acciones en la vigencia de POT a 2035, pero los datos poblaciones tienen como base las proyecciones existentes a 2030.

La distancia medida es una distancia Manhattan. Además, dependiendo del escenario, se tienen en cuenta los elementos siguiendo estos parámetros:

- ***Espacio público actual:*** Espacio público actual. No se incluyen Parques por consolidar, ni parques o plazoletas por cualificar.
- ***Espacio público propuesto POT:*** Escenario de Espacio público actual incluyendo el espacio público de consolidación establecido en POT.
- ***Espacio público propuesto UPL:*** Escenario de Espacio público Propuesto POT, incluyendo las propuestas de generación, consolidación y cualificación de parques y plazoletas planteadas en el marco de la formulación de las UPL.

- **Porcentaje de población cubierta:** Porcentaje de población cubierta a una caminata de 5, 10 y 15 minutos del elemento. La velocidad usada responde a condiciones de inclinación explicadas al inicio de esta sección (entre 3.3 y 5 km/h).

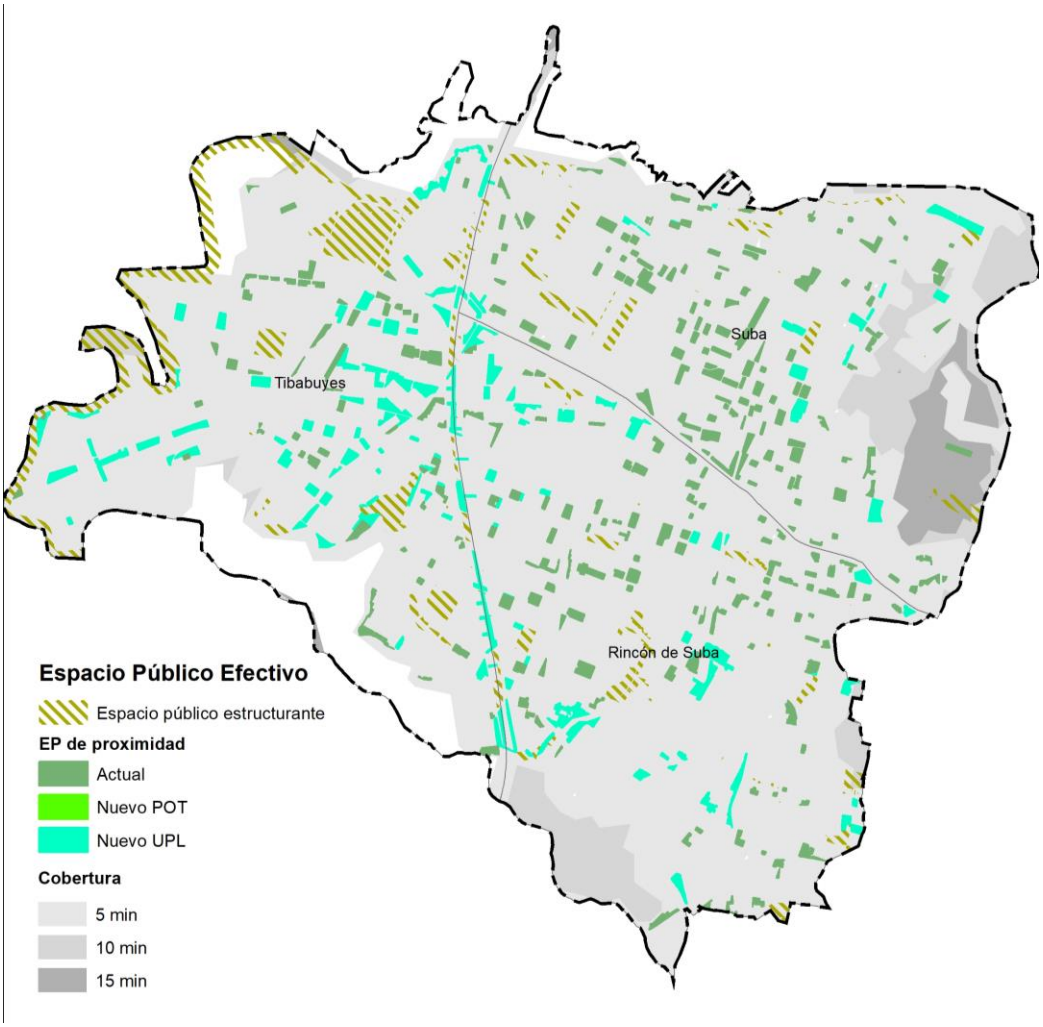


Imagen 85 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador			Noroccidente	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Espacio Público Efectivo por Habitante		EP Actual	**2,37**	1,72	2,97	2,66
		EP POT	**2,65**	1,60	2,76	3,64
		EP UPL	**3,20**	2,03	3,29	4,32
Distancia Promedio al Elemento (m)		EP Actual	**174,5**	159,3	129,6	218,4
		EP POT Futuro	**174,5**	159,3	129,6	218,4
		EP UPL Futuro	**109,1**	107,5	118,7	105,9
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	EP Actual	**90,28%**	90,91%	94,85%	86,86%
		EP POT	**90,28%**	90,91%	94,85%	86,86%
		EP UPL	**98,92%**	99,80%	96,16%	99,72%
	A 10 min	EP Actual	**99,89%**	100,00%	99,53%	100,00%
		EP POT	**99,89%**	100,00%	99,53%	100,00%
		EP UPL	**99,90%**	100,00%	99,57%	100,00%
	A 15 min	EP Actual	**99,99%**	100,00%	99,97%	100,00%
		EP POT	**99,99%**	100,00%	99,97%	100,00%
		EP UPL	**99,99%**	100,00%	99,97%	100,00%

Tabla 33 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Servicios del Cuidado y Servicios sociales

Se entiende el cuidado en la proximidad como la territorialización del sistema del cuidado a través de equipamientos y servicios de cuidado y sociales articulados, próximos[32], accesibles, asequibles y equitativamente distribuidos en el territorio.

El cuidado se soporta en una red que se compone de manzanas del cuidado, la generación de espacios para el desarrollo de actividades vinculadas al Cuidado, de Servicios Sociales, y de seguridad, convivencia y justicia, aportando a la construcción y consolidación de la ciudad de proximidad. Igualmente, hace parte del cuidado la accesibilidad al espacio público peatonal y para el encuentro, integrado a su entorno de forma continua, accesible y segura, permitiendo el libre desplazamiento de la ciudadanía, respondiendo a las necesidades de todos los grupos poblacionales y mejorando las condiciones de calidad de vida con efectos positivos en la salud.

Para esta dimensión no se calculan los mismos indicadores que para las demás dimensiones, dada la naturaleza propia y las particularidades de esta. Para los Servicios del Cuidado y Servicios Sociales se plantea como línea base la cobertura presentada en el Plan Maestro de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales (PSCSS). Se presentan dos indicadores principales:

- **Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante:** Este indicador divide el área construida de los equipamientos por el número de habitantes. Para este se

[32] Se consideran equipamientos de proximidad a aquellos cuya funcionalidad está determinada por el uso cotidiano por parte de los ciudadanos, la proximidad a la vivienda y el impacto social que tienen en la calidad de vida urbana. Tienen un umbral de aparición por cada 100 mil habitantes y requieren una localización que permita una proximidad óptima a la distribución de la demanda poblacional en cada UPL. Para la identificación de la necesidad de este tipo de equipamientos se usaron como referentes los Planes Maestros de Equipamientos, la formulación del Sistema Distrital de Equipamientos (Convenio Uniandes – SDP 300 – 2009) y diversas fuentes de académicas y de instrumentos de ordenamiento territorial.

plantean 4 escenarios proyectados (reducción del déficit bajo, reducción del déficit medio, reducción del déficit alto y reducción total del déficit.) De acuerdo con el PMSCSS, los 4 escenarios responden a estrategias donde se aumentan los m² de equipamiento disponibles y donde se tienen en cuenta los crecimientos poblacionales[33], hasta poder llegar al valor ideal de disponibilidad, siendo este 3,17 m2c/hab.

- **Manzanas con Proximidad:** Este indicador establece la proximidad o cercanía entre las manzanas residenciales y los servicios existentes, a partir de consideraciones para desplazamientos óptimos, en términos de tiempo y distancia caminando, según el tipo de servicio. Para conocer el detalle del cálculo se debe remitir al Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales.

La línea base de esta dimensión y las proyecciones correspondientes son las presentadas en el PMSCSS y se muestran a continuación:

Escenario	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Disponibilidad actual m² por habitante	0,59	0,91	0,43
Escenario 1 Contención del déficit	0,69	1,08	0,51
Escenario 1 m² a construir	68.673	66.983	51.986
Escenario 2 Reducción déficit 10%	0,75	1,17	0,55
Escenario 2 m² a construir	110.849	108.121	83.913
Escenario 3 Reducción déficit 20%	0,81	1,26	0,60
Escenario 3 m² a construir	156.442	152.592	118.428
Escenario 4 Eliminación del déficit	3,17	3,17	3,17
Escenario 4 m² a construir	923.056	522.223	999.183

Tabla 34 Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante
Fuente: SDP, 2023

Tipo Equipamiento		Noroccidente	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Numero Manzana Totales		**3.073**	1.376	616	1.081
Primera Infancia y Preescolar	Manzanas con proximidad	**2.144**	1.029	422	693
	% manzanas con proximidad	**69,8%**	74,8%	68,5%	64,1%
Educación Básica y Media	Manzanas con proximidad	**2.915**	1.350	555	1.010
	% manzanas con proximidad	**94,9%**	98,1%	90,1%	93,4%
	Manzanas con proximidad	**983**	393	173	417

[33] "Tomando en consideración que a la fecha de elaboración del presente documento no existen proyecciones de población a 2035, se empleará las proyecciones de población a nivel UPL para el año 2030 (SDP)" (PMSCSS, pág. 76). Es decir, se proyectan acciones en la vigencia de POT a 2035, pero los datos poblaciones tienen como base las proyecciones existentes a 2030.

Tipo Equipamiento		Noroccidente	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Educación Superior	% manzanas con proximidad	**32,0%**	28,6%	28,1%	38,6%
Salud	Manzanas con proximidad	**2.785**	1.223	525	1.037
	% manzanas con proximidad	**90,6%**	88,9%	85,2%	95,9%
Integración Social	Manzanas con proximidad	**1.246**	510	84	652
	% manzanas con proximidad	**40,5%**	37,1%	13,6%	60,3%
Igualdad y Oportunidades	Manzanas con proximidad	**1.122**	443	134	545
	% manzanas con proximidad	**36,5%**	32,2%	21,8%	50,4%
Cultura	Manzanas con proximidad	**2.777**	1.353	389	1.035
	% manzanas con proximidad	**90,4%**	98,3%	63,1%	95,7%
Recreación y Deportes	Manzanas con proximidad	**1.332**	589	37	706
	% manzanas con proximidad	**43,3%**	42,8%	6,0%	65,3%
Culto	Manzanas con proximidad	**2.996**	1.354	575	1.067
	% manzanas con proximidad	**97,5%**	98,4%	93,3%	98,7%
Seguridad Ciudadana, Justicia	Manzanas con proximidad	**961**	544	136	281
	% manzanas con proximidad	**31,3%**	39,5%	22,1%	26,0%
Participación Social Ciudadana	Manzanas con proximidad	**2.675**	1.338	396	941
	% manzanas con proximidad	**87,0%**	97,2%	64,3%	87,0%
Administración Pública	Manzanas con proximidad	**1.313**	388	413	512
	% manzanas con proximidad	**42,7%**	28,2%	67,0%	47,4%
Abastecimiento	Manzanas con proximidad	**109**	109	-	-
	% manzanas con proximidad	**3,5%**	7,9%	0,0%	0,0%
Cementerio y servicios funerarios	Manzanas con proximidad	**244**	170	74	-
	% manzanas con proximidad	**7,9%**	12,4%	12,0%	0,0%

Tabla 35 Manzanas con Proximidad
Fuente: SDP, 2023

La densidad actual de equipamientos se va a ver complementada con nuevas infraestructuras y nuevos servicios que serán brindados en esos nuevos espacios, además de la cualificación de espacios existentes para acoger una mayor cantidad de servicios. La cantidad de servicios, y la forma en la que se distribuirán en las infraestructuras o equipamientos existentes, dependerá de las necesidades sociales de la población y de las demandas demográficas futuras.

Aun así, en el marco de la proximidad planteada por las UPL, se establece que la concentración actual de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales se verá complementada con nuevas zonas para conseguir el equilibrio territorial que permita llevar estos servicios a la escala local. A continuación, se muestra la densidad actual de equipamientos y la densidad de acciones propuestas en las UPL en términos de equipamientos nuevos y recualificación de equipamientos, que entraran a complementar el escenario actual. Ambas imágenes demuestran esa complementariedad de las zonas actuales con las propuestas, unión que permite alcanzar el equilibrio territorial.

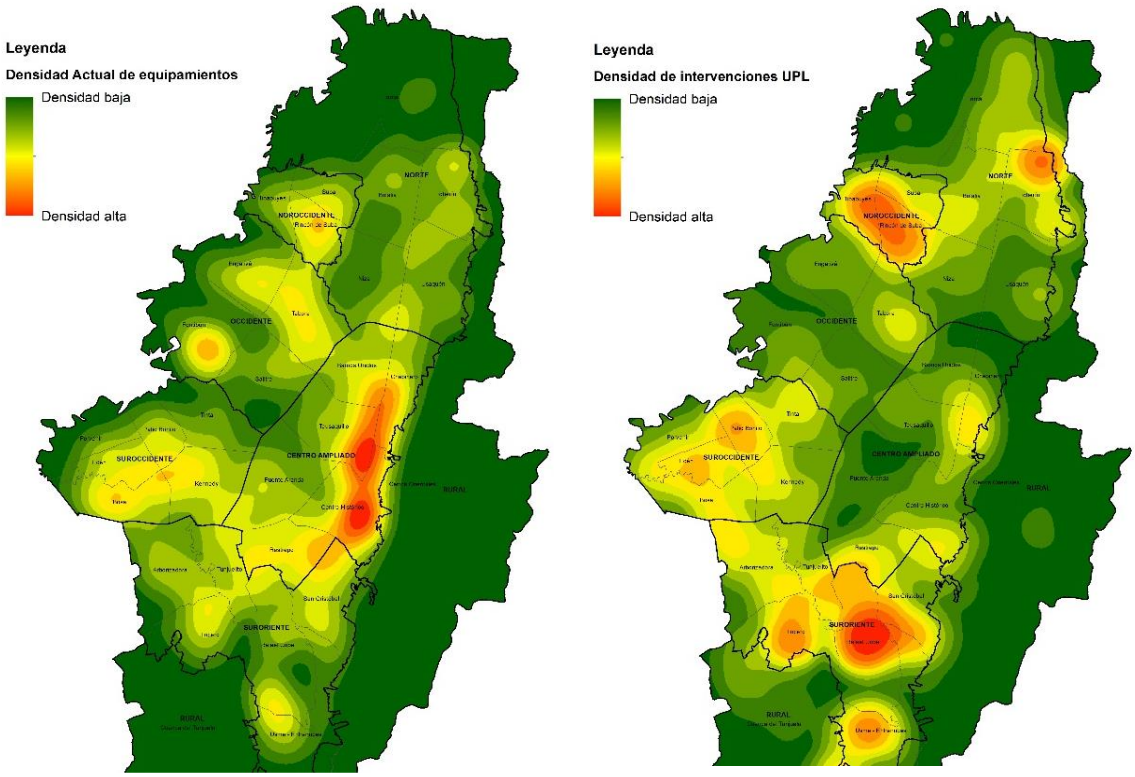


Imagen 86 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

La imagen de la izquierda muestra que las UPL del Noroccidente, a pesar de ser UPL deficitarias, tienen una densidad media de equipamientos concentrada principalmente en la UPL de Rincón de Suba. No obstante, esta densidad va disminuyendo hasta llegar a densidades bajas a medida que se acerca más al borde occidente de la ciudad en las UPL de Tibabuyes y Suba. En la imagen de la derecha, que muestra la densidad de las acciones de equipamientos nuevos y por recualificar propuestos por UPL, se nota una

densidad alta de intervenciones proyectadas en las UPL del Noroccidente. Lo anterior se armoniza y fortalece con la formulación de otros instrumentos como la Actuación Estratégica de Ciudadela Educativa del Cuidado que busca acercar los servicios sociales y del cuidado a los habitantes del sector.

Dicha densidad de propuestas de UPL, complementa la densidad de dotacionales existentes actuales y mejora la infraestructura, teniendo además efectos en las UPL contiguas, evidenciándose un aumento de la cobertura principalmente en los sectores situados hacia el borde del Río Bogotá en la UPL de Tibabuyes, áreas que se caracterizan por presentar un gran déficit de acceso a equipamientos que presten servicios sociales y del cuidado.

Movilidad Local

La movilidad local sostenible tiene más posibilidades en la proximidad en la que se favorecen los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones, en razón de las distancias cortas. Esta dimensión busca garantizar la accesibilidad universal a los distintos modos de transporte a través de la disposición y mejoramiento de las redes peatonales, de la red de ciclo infraestructura y las nuevas redes de transporte público.

Si bien se toma como elemento de la medición el acceso a la red de ciclo infraestructura, este indicador, al igual que todos los del SSME de UPL, tiene como eje principal la priorización del peatón. Esto se refleja en que la distancia al elemento y los porcentajes de población cubierta se miden en función de recorridos peatonales dado que este es el medio de transporte idóneo para la proximidad.

- **Proximidad a ciclo infraestructura:** cálculo de la distancia (metros) del punto de origen (manzanas) a la red de ciclo infraestructura más cercana, lo que arroja una distancia promedio. El cálculo realizado es de una distancia Manhattan.
- **Porcentaje de población cubierta:** Porcentaje de población cubierta a una caminata de 5, 10 y 15 minutos del elemento (red de ciclo infraestructura). La velocidad usada responde a condiciones de inclinación explicadas al inicio de esta sección (entre 3.3 y 5 km/h).

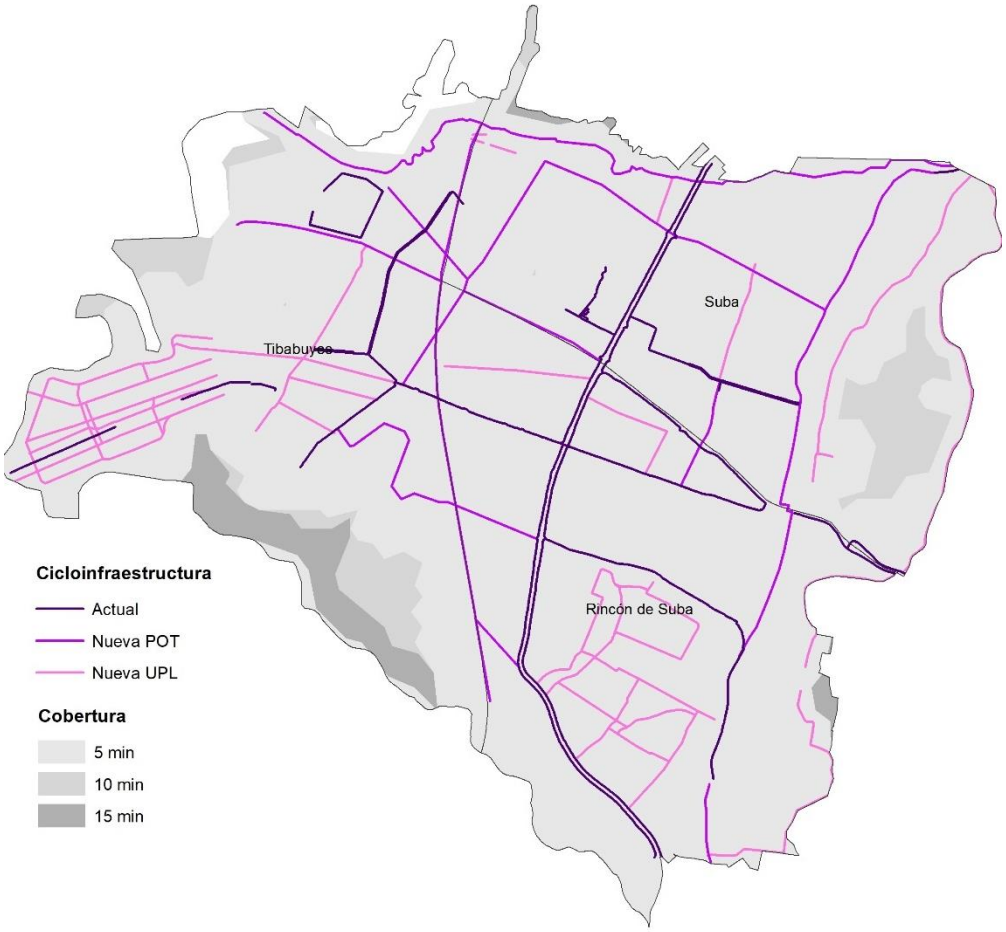


Imagen 87 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador			Noroccidente	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Distancia Promedio al Elemento (m)		CI Actual	**389,41**	313,84	545,97	402,24
		CI POT Futuro	**277,99**	269,99	270,23	292,49
		CI UPL Futuro	**158,04**	147,73	160,69	169,90
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	CI Actual	**69,13%**	81,87%	45,57%	70,67%
		CI POT Futuro	**87,86%**	87,70%	92,48%	85,20%
		CI UPL Futuro	**95,72%**	98,80%	98,72%	90,81%
	A 10 min	CI Actual	**92,61%**	99,72%	83,70%	90,90%
		CI POT Futuro	**98,92%**	99,72%	97,00%	99,29%
		CI UPL Futuro	**100,00%**	100,00%	100,00%	100,00%
	A 15 min	CI Actual	**99,47%**	100,00%	97,72%	100,00%
		CI POT Futuro	**99,68%**	100,00%	98,61%	100,00%
		CI UPL Futuro	**100,00%**	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 36 Distancia y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

En las siguientes gráficas se puede apreciar la evolución de los indicadores de Espacio Público y Movilidad Locales en cada uno de los tres escenarios. Se evidencia que con las acciones de POT y UPL implementadas se tendrá una disminución de distancia hacia el elemento de la dimensión, mientras que el porcentaje de la población cubierta aumenta llegando en la mayoría de los casos a aproximadamente 100%. Esta es la materialización de la proximidad y de la escala local en el modelo de ocupación territorial de Bogotá.

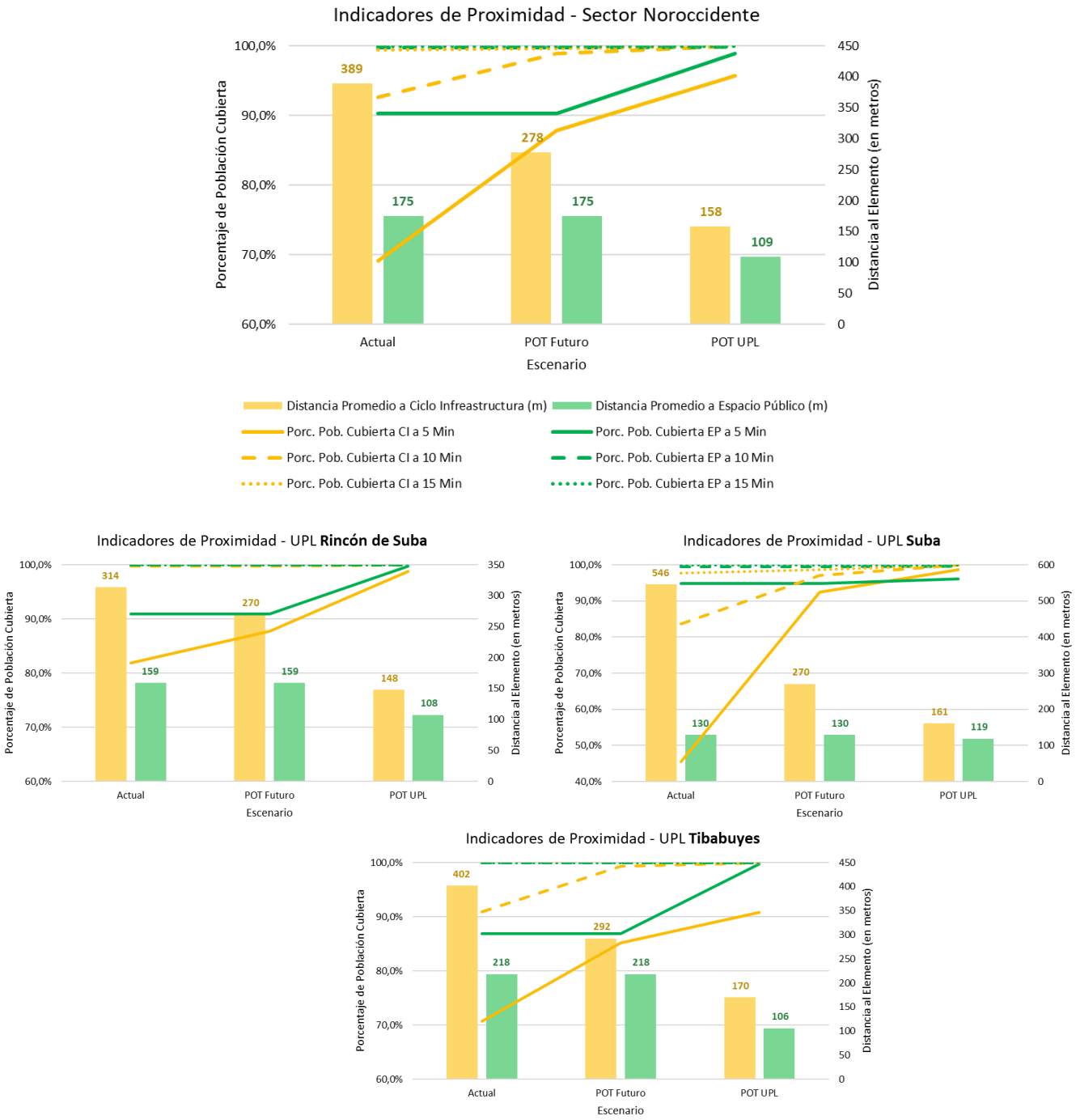


Imagen 88 Indicadores de proximidad sector
Fuente: SDP, 2023

Entornos Productivos Locales

La dimensión de entornos productivos a escala local hace referencia a la generación de condiciones para el dinamismo económico que propician la diversificación de procesos productivos, emprendimiento, creatividad, innovación y cultura, generando mayores oportunidades de empleo formal en la proximidad a la residencia.

El objetivo de esta dimensión es la descentralización de las actividades productivas, desplazándolas y acercándolas a la gente. De esta manera las personas no deben realizar desplazamientos de más de 30 minutos hacia su empleo. Por ejemplo, se reducirían los viajes desde el sur y occidente de la ciudad hacia el centro ampliado, lugar donde en la actualidad se concentra gran parte de la actividad económica.

Para el caso de la proximidad se tendrá como elemento referente de medida las zonas generadoras de empleo (ZGE). Estas se componen de dos elementos principales, siendo estos los corazones productivos de escala local y urbana y las actuaciones estratégicas. Las ZGE son zonas de la ciudad que concentrarán en un lugar acotado un gran número de actividades económicas, incluyendo comercio, industria y/o servicios. Lo anterior permite que en estas zonas se tenga la mayor concentración de empleos de la ciudad y que estos puedan responder a distintos perfiles ocupacionales de los trabajadores. Las ZGE se destacan por promover las economías de aglomeración y los encadenamientos productivos entre sectores, permitiendo sinergias que promueven el empleo y el crecimiento económico de la ciudad. Esto se concreta en corredores comerciales, zonas industriales y en las actuaciones estratégicas como generadores y receptores de empleo en la escala local, aprovechando además las áreas de integración multimodal.

Se debe aclarar que se mide la distancia entre una manzana y una ZGE. Sin embargo, esto no significa que las personas que viven en esa manzana trabajen en la ZGE más cercana. El indicador busca garantizar que los habitantes tengan una ZGE en su escala local, con el fin de acercar y generar empleos en zonas donde actualmente no existe, para que quienes viven en las zonas deficitarias de la ciudad, y no demandan un empleo especializado (como el de las zonas industriales que se ubican en ciertas zonas específicas de la ciudad), puedan tener oportunidades de empleo a las cuales acceder sin necesidad de tener que desplazarse atravesando la ciudad.

Los elementos correspondientes a los indicadores de esta dimensión son:

- **Proximidad a una Zona Generadora de Empleo (ZGE):** cálculo de la distancia (metros) del punto de origen (manzanas) a la ZGE más cercana lo que arroja una distancia promedio. El cálculo realizado es de una distancia Manhattan.
- **Porcentaje de población cubierta:** Porcentaje de población cubierta a una caminata de 5, 10 y 15 minutos del elemento (ZGE). La velocidad usada responde a condiciones de inclinación explicadas al inicio de esta sección (entre 3.3 y 5 km/h).

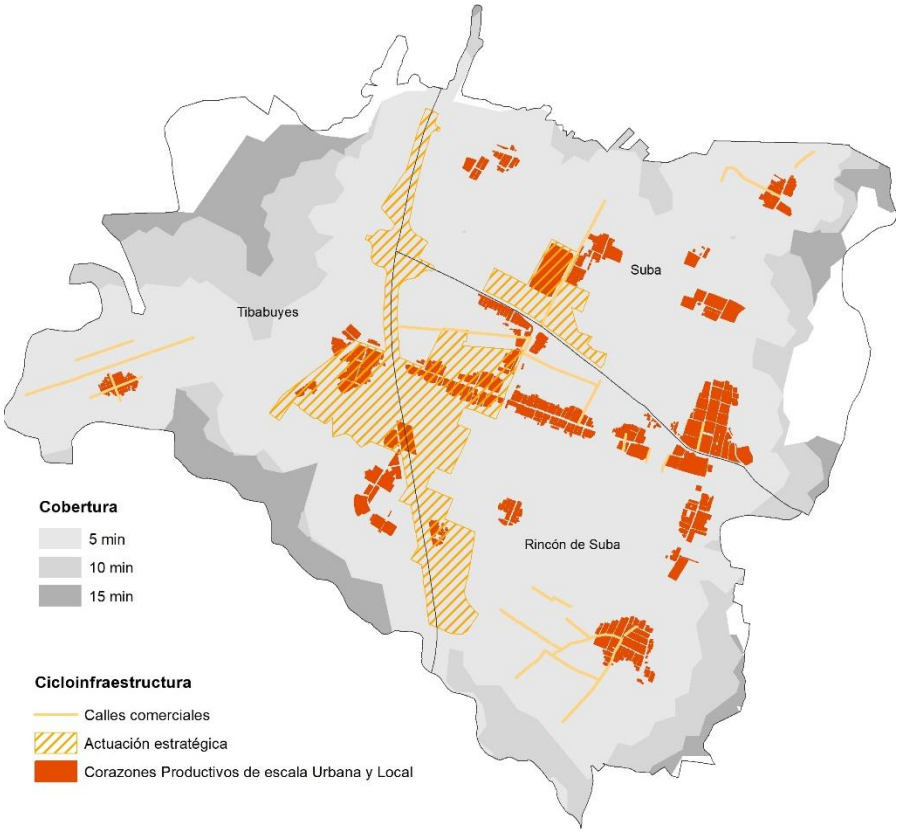


Imagen 89 Indicadores de Proximidad – Entornos Productivos Locales por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador		Noroccidente	Rincón de Suba	Suba	Tibabuyes
Distancia Promedio a Zonas Generadoras de Empleo (ZGE)		**272,77**	226,70	290,62	322,53
Porcentaje de Población Cubierta	**ZGE a 5 Min**	**78,28%**	83,56%	81,09%	71,27%
	ZGE a 10 Min	**93,98%**	97,85%	97,26%	88,10%
	ZGE a 15 Min	**99,39%**	99,99%	99,20%	98,90%

Tabla 37 Distancia promedio y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

Indicadores de Impacto de las UPL en el contenido programático POT

Las UPL son instrumentos de planeación que permiten materializar el modelo de ocupación territorial propuesto por el POT, dado que fortalecen la escala local promoviendo la proximidad y las ciudades de 15 minutos. Debido a su vocación, las acciones de las UPL son aquellas intervenciones que mejoraran la vida local, proporcionando la infraestructura y ambiente necesarios para poder conectarse con el resto de la ciudad y la región. Además, las UPL están interrelacionadas con el contenido

programático del POT, teniendo un impacto directo en la ejecución e implementación de este.

En la siguiente tabla se puede observar cómo las acciones de cada UPL se relacionan con el contenido programático del POT. En esta se hace énfasis en la longitud/área/cantidad con la que cada acción aporta a la implementación del POT. Las acciones se agrupan en las cinco (5) dimensiones presentadas en los *Indicadores de Proximidad* en la sección anterior.

ID	DIMENSIÓN	CONTENIDO PROGRÁMATICO				ACCIÓN Y APORTE POR UPL					
		PROGRAMA	SUBPROGRAMA	INDICADOR	META	ACCIÓN	MEDIDA	Total Sector	Rincón	Suba	Tibabuyes
3	ESPACIO PUBLICO LOCAL	1. Programa Conectividad ecosistémica, reverdecimiento y atención de la emergencia climática.	8. Subprograma de renaturalización y/o reverdecimiento de los espacios públicos peatonales y para el encuentro	Hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos	171,88 hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos	Parques Reverdecidos	Ha	40,60 Ha	20,66	14,76	5,19
							Cantidad	82	48	22	12
4						Calles Reverdecidas	Km	4,8 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles completas	0	2,28 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles completas	2,52 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles completas
5			9. Subprograma de Consolidación de bosques urbanos	Hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante	139,38 hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante	Bosque Urbano	Ha	64,92	23,73	41,19	0
6		3. Programa Vitalidad y cuidado	1. Subprograma de cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales	No. de parques cualificados y ejecutados	18 parques cualificados y ejecutados	Cualificación de Parques	Ha	40,07	8,85	10,32	20,91
							Cantidad	64	20	12	32
						Cualificación de plazoleta existente	Ha	0,42	0	0,42	0
7							Cantidad	1	0	1	0
			2. Subprograma Consolidación de espacio público para	Hectáreas de parques de la red estructurante consolidadas y	283,47 hectáreas de parques de la red estructurante consolidadas	Consolidación de parques	Ha	3,89	0	1,87	2,03

8			el encuentro en suelo público no intervenido	mejoradas en su dotación mobiliaria			Cantidad	6	0	3	3
9			6. Subprograma de generación de nuevos parques estructurantes y de proximidad	Hectáreas de nuevos parques estructurantes	1.770 Ha de nuevos parques estructurantes	Generación de parque a nivel de UPL	Ha	43,85	12,75	10,21	20,88
							Cantidad	129	57	12	60
					x	Generación de plazoleta nueva	Ha	1,54	0,82	0	0,71
10							Cantidad	7	4	0	3
11	SERVICIOS DEL CUIDADO	3. Programa Vitalidad y cuidado	4. Subprograma de promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado	Intervenciones para la promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado	16 nodos de equipamientos conformados 36 manzanas del cuidado (22 con ancla de SDIS) 16 centros administrativos locales conformados 20 equipamientos educativos nuevos, reforzados o restituidos durante la vigencia del POT 60 Equipamientos educativos nuevos, durante la vigencia del POT 100 equipamientos educativos existentes proyectados para la articulación con educación superior Equipamientos multifuncionales para servicios del cuidado en UPL deficitarias 24 Hospitales nuevos en UPL deficitarias de acuerdo al análisis prospectivo de oferta y demanda	Equipamiento nuevo	Ha (solo polígonos)	25,45	11,96	6,15	7,34
							Cantidad (Polígonos)	63	30	12	21
							Cantidad (Puntos)	17	9	3	5
						Equipamiento por recualificar	Ha	24,36	10,42	5,4	8,51
12							Cantidad	40	24	7	9
						Restitución/ Intervención BIC	Ha	9,03	0	9,03	0

13					del servicio para la vigencia del presente Plan 41 Centros de Salud nuevos de escala de proximidad en UPL deficitarias de acuerdo al análisis prospectivo de oferta y demanda del servicio para la vigencia del presente Plan.		Cantidad	2	0	2	0
14					En desarrollo de la red pública distrital 16 Hospitales como proyectos estructurantes para la consolidación y fortalecimiento del sector En desarrollo de la red pública distrital 18 Centros de salud de escala de proximidad para la consolidación del corto plazo	Manzana del cuidado	Cantidad	8	3	3	2
15	SERVICIOS SOCIALES				14 Unidades Operativas para operación SDIS 26 Equipamientos culturales 1 Cárcel Distrital	Equipamiento de administración, seguridad y justicia	Cantidad	3	1	1	1

18	MOVILIDAD LOCAL	2. Programa para descarbonizar la movilidad	4.Subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural	Kilómetros de infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos	416 km de red de ciclo infraestructura en las 33 UPL y 11 corredores verdes para la micromovilidad - cicloalameda (84 km)	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Km	56,36	18,1	15,35	23,73
19			5. Subprograma de Calles completas	Kilómetros de malla vial urbana consolidados	362 kilómetros de malla vial de la ciudad consolidados	Calle completa nueva	Km	38,47	9	9,9	19,59
20						Calle completa por cualificar	Km	42,52	15,62	9,8	17,1
21						Calle completa por intervenir	Km	22,87	9,58	5,13	8,16
22		3. Programa Vitalidad y cuidado	3. Subprograma de Cerros y elementos naturales patrimoniales como referentes territoriales	x	x	Sendero propuesto	Cantidad senderos	15	2	10	3
23				Número de senderos recuperados y reactivados en cerros orientales y elementos naturales patrimoniales	10 Senderos recuperados y reactivado	Senderos recuperados y reactivados	Cantidad	6	2	2	4
24			7. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales	Kilómetros de redes peatonales mejoradas	33 barrios vitales (10 en corto plazo, 10 mediano plazo y 13 largo plazo) 44 Área de intercambio modal AIM conformadas 6 Complejos de Integración Modal CIM 221,5 kilómetros de red peatonal mejorados	Mejoramiento de redes peatonales	Km	10,96	4,09	3,32	3,54

26	ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	5. Programa Territorios Productivos, Competitivos e innovadores	5. Subprograma de fortalecimiento del tejido económico local	Porcentaje de metros cuadrados construidos anuales con destino económico	10% del área construida en usos económicos en la proximidad (anuales)	Calle comercial	Km	9,99 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles	5,63 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles	1,99 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles	2,37 km los cuales se encuentran en su totalidad en calles

Tabla 38 Relación contenido programático del POT
Fuente: SDP, 2023

Requerimientos institucionales para la ejecución de los proyectos integrales de proximidad

Se propone la conformación de un equipo coordinador que garantice la estructuración y ejecución de los proyectos integrales de proximidad, que estará conformado por: La Dirección de Planeamiento Local, la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP, la Entidad Coordinadora o el Operador Urbano designado y la Alcaldía Local.

Este equipo coordinador tendrá como responsabilidades las siguientes:

1. Liderar las mesas de participación durante la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital y la recolección de la información alfanumérica y espacial.
2. Elaborar desde la elección del Alcalde y con base en su Programa de Gobierno y durante la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital un anexo de ejecución de "modelo de gestión viable" y durante el período de ejecución del plan informar a las instancias determinadas en los decretos reglamentarios y a la comunidad.
3. Trabajar de la mano de las entidades coordinadoras y/o los Operadores Urbanos designados de los proyectos integrales de proximidad.
4. Con base en la presencia física permanente en cada UPL atender los requerimientos y dudas de la comunidad que se relacionen con los documentos de formulación de las UPL.
5. Recabar información primaria que pueda servir para complementar los indicadores del Modelo de Ordenamiento Territorial para que este se pueda concretar este a nivel local.

Así mismo se propone la responsabilidad de elaborar los siguientes documentos para su presentación y aprobación por parte de la Junta de Convergencia del POT.

A. Modelo viable para la ejecución del cuatrienio: Se debe construir teniendo en cuenta el contenido en el programa de gobierno del alcalde electo, el contenido programático del POT y los proyectos integrales de proximidad. Se presentará en el lapso de elaboración y aprobación del PDD.

   Este documento deberá ser aprobado e incorporado al Plan de Desarrollo Distrtial y deberá contener como mínimo los siguientes capítulos:

   - Convergencia interinstitucional: deberá estructurar para coordinar los presupuestos distritales, locales y de captura de valor con la institucionalidad. Se tendrán en cuenta aspectos como:
     - Mecanismos de coordinación con la Alcaldía Local. Estos mecanismos permiten lograr una gestión urbana integral y efectiva, por lo que se deberán tener en cuenta las Mesas de trabajo, Comités de coordinación, Planificación participativa, Intercambio de información, Acuerdos interinstitucionales, Evaluación conjunta y Presupuesto y recursos compartidos. Estos mecanismos son esencial para garantizar la coherencia y la eficacia en la implementación del esquema de

convergencia, ya que aseguran que los esfuerzos se unan y que los proyectos y políticas sean coherentes con las necesidades y prioridades de la comunidad.

- Lugar y requerimientos físicos en las UPL.

- Institucionalidad y comunidades capacitadas. La capacitación implica una mejor formulación y ejecución de proyectos, ya que garantiza un mayor conocimiento de los procesos y resultados. La capacitación también promueve la transparencia y la rendición de cuentas, ya que se comprenden la importancia de actuar de manera ética y cumplir con las leyes y regulaciones. Además, genera confianza en la ciudadanía y fortalece la relación entre los ciudadanos y el gobierno, fomentando la participación ciudadana y el compromiso cívico.

- Participación Ciudadana: Dará cuenta de los resultados de las mesas locales para el PDD y los encuentros ciudadanos, que sirve para priorizar, ajustar y proponer aspectos específicos a los proyectos integrales de proximidad. La información primaria recogida durante el período de la administración se deberá incluir en el seguimiento y monitoreo a manera de indicadores complementado el MOT. Este documento deberá ser aprobado, también, por la instancian competente el Sistema Distrital de Participación.

- Seguimiento y Monitoreo. Se utilizará como base los indicadores del Modelo de Ordenamiento Territorial y todos aquellos que con información primaria se hayan podido levantar – en conjunto con la Dirección de Información y Estadística y la Dirección de Inversiones Estratégicas.

B. Modelo de ejecución: Con base en el documento de “modelo viable” deberá proponer a la Junta de Convergencia de POT para su aprobación una propuesta de requerimiento para las entidades involucradas en los proyectos definidos para el cuatrienio y de coordinación cuando existan Operadores Urbanos involucrados en los ámbitos de las UPL.

C. Informes de Seguimiento: Anualmente reportarán a la Junta de Convergencia de POT el avance en los indicadores definidos.
La decisión de los mecanismos e instrumentos para medir el cumplimiento de metas tendrán como mínimo:

i) *Esquemas de seguimiento*, que deberá incluir estudios y evaluaciones periódicas para analizar el desempeño de las

acciones, proyectos y programas en relación con los objetivos establecidos. La información de seguimiento deberá contener como mínimo, la identificación del proyecto o acción, el estado de avance, los recursos del presupuesto comprometidos y su georreferenciación.

ii) *Seguimiento a los planes de desarrollo distrital y local,* que implica hacer monitoreo a la coordinación y complementariedad de objetivos, estrategias y acciones entre ambos niveles de gobierno.

iii) *Seguimiento a los POAI,* ya que al ser un ser instrumentos de gestión a corto plazo, permiten concretar las inversiones necesarias para el desarrollo urbano en un año determinado. Esto implica una coherencia de metas y una complementariedad de acciones, de manera que las inversiones realizadas contribuyan al desarrollo equitativo, sostenible y de calidad de vida en el territorio.

D. Informe de empalme: Elaborar el documento de empalme con base en los documentos elaborados para el plan de desarrollo.

2.2 Financiación de los Proyectos Integrales de Proximidad

Estimación del costo de los proyectos integrales de proximidad

El Plan de Ordenamiento Territorial cuenta con un componente programático que es la guía para la definición de los proyectos que deben desarrollarse durante su vigencia. La definición de los proyectos integrales de proximidad se articula a este instrumento y lo complementa. En este sentido, la definición de los proyectos integrales de proximidad y sus correspondientes acciones siguen la estructura definida por el POT.

Uno de los componentes de este instrumento es la estimación de costos para cada uno de los proyectos que permite dimensionar las necesidades de inversión distrital y local, las posibles fuentes de financiación. Bajo esta consideración se procedió a estimar el costo de los proyectos integrales de proximidad.

- **Criterios utilizados**

El proceso de costeo de las UPL se inició con la clasificación y filtro de acciones, construyendo una matriz tipo, con 37 acciones diferentes que representan las acciones a ejecutarse en los proyectos de las UPL.

Se realizó el análisis y cálculo de los costos unitarios para cada una de estas acciones, para después ser cargados en la matriz de contenido programático, donde este costo unitario se multiplica por la cantidad de cada acción, para generar los costos totales.

Cada una de estas acciones se analizó y se detalló de acuerdo con su ejecución, con lo cual se procedió a realizar la búsqueda de fuentes de valores de referencia en la Base de Datos, conformada por:

- Sistema de Información de Precios de Referencia IDU

- Mobiliario, Dotaciones y Lista Detallada de Análisis Unitarios IDRD
- Listado de Precios de Referencia del Sistema de Avalúo e Infraestructura SAE
- Análisis de Precios Unitarios de Referencia regionalizados 2022- INVIAS
- Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS
- Perfiles viales POT 190 Valores estimados de referencia por Construcción – IDU
- Revista Construdata edición 206 mayo 2023
- Costos de proyectos anteriores tomados de la plataforma COLOMBIA COMPRA EFICIENTE.

Adicionalmente también se tuvieron en cuenta los diferentes artículos del decreto 555 de 2021, tales como el 126 o el 155 y el Manual de Espacio Público de la Secretaría de Planeación, que dan las características de parques, zonas verdes y vías.

- **Proceso de cálculo de Costos**

Cálculo de Costos Indirectos

Se realizó un análisis del sector de la construcción, se detallaron las actividades que conforman los costos indirectos y se calcularon los porcentajes correspondientes a estos, teniendo como resultado que los costos indirectos equivalen al 65,6% de los costos directos, los cuales se detallan con las siguientes variables y sus respectivos porcentajes:

Detalle de Cálculo de Costos Indirectos	
Elaborar pliegos de Licitaciones para contratación	2%
Diseños arquitectónicos, estructurales, hidráulicos y eléctricos	5%
Interventoría de Diseños (12% de los diseños)	0,60%
AIU ejecución de obra	30%
Interventoría de Obra	12%
Supervisión de Obra	2%
Gestión Ambiental	5%
Componente de SST y Manejo de Tráfico	7%
Gestión Social	2%
TOTAL	**65,6%**

Tabla 39 Conformación de costos directos
Fuente: Construcción Propia con base en proyectos IDU, IDRD, INVIAS y otros del portal Colombia Compra Eficiente

Cálculo de costos directos y totales

El cálculo de los costos se realizó de acuerdo con las características de las acciones a evaluar, teniendo en cuenta los grupos de acciones, así:

Actividades Viales: para las actividades viales, se tomaron como referencia los valores de costos directos de construcción, obtenidos en el documento: Perfiles viales POT 190 Valores estimados de referencia por Construcción – IDU, los cuales incluyen la construcción de Calzada, calzada peatonal, separadores, redes hidráulicas, sanitarias y redes secas. Así como se puede ver en este perfil que se muestra como ejemplo para una vía con perfil I-4 así:

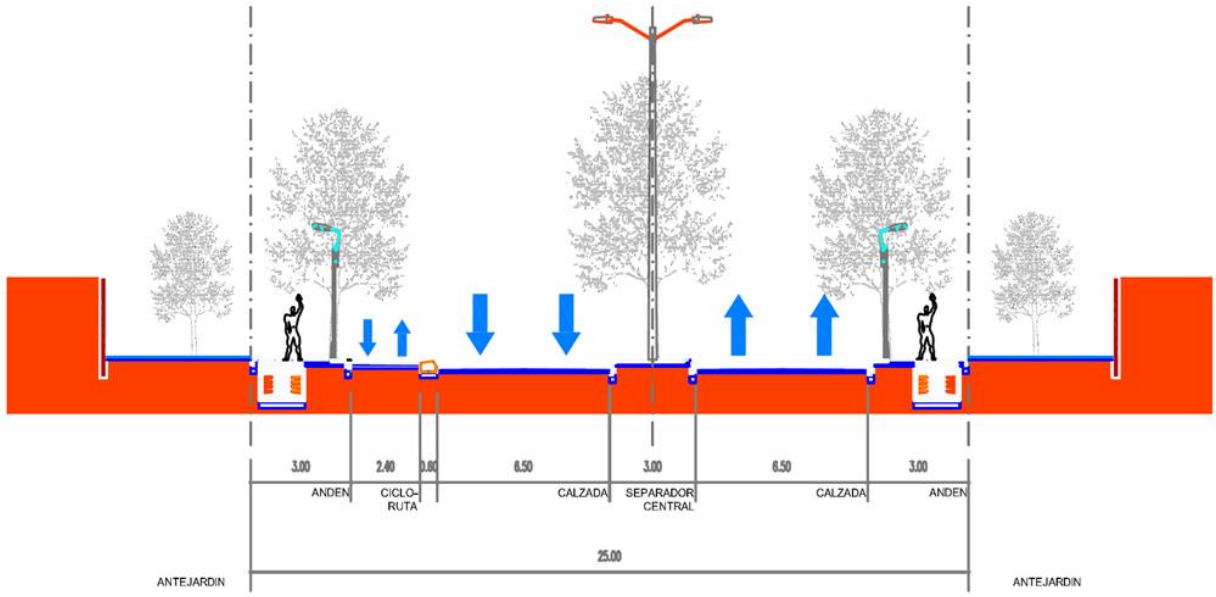


Imagen 90 Figura 1. Perfil vial I-4
Fuente: Decreto 555 de 2021

Los perfiles viales POT 190 se relacionados con los perfiles viales descritos en el artículo 155 del decreto 555 de 2021, obteniendo la siguiente relación:

Perfiles viales POT 190	Equivalente en Decreto 555	Ancho mínimo en metros
V-0A	A-0	90
V-1A	A-1	54
V-2A	A-2	36
V-3A	A-3	27
V-4	A-3E	25
V-4A	I-4	22
V-5	I-5	18
V-6	I-6	16
V-7	L-7	13
V-8	L-8	10

Tabla 40 Equivalencia perfiles viales POT vs Decreto 555 de 2021
Fuente: Decreto 555 de 2021

De esta manera, tenemos que los valores de costos totales a 2023 son:

PERFIL VIAL COMPLETO	Valores Totales de Costos de Construcción de Vías IDU
	Valor x m
A-0	$78.206.534
A-1	$61.671.385
A-2	$ 43.605.179
A-3	$ 36.622.282
A-3E	$ 24.416.756
I-4	$ 25.728.690

PERFIL VIAL COMPLETO	Valores Totales de Costos de Construcción de Vías IDU
	Valor x m
I-5	$ 21.407.608
I-6	$ 17.984.413
L-7	$ 15.290.217
L-8	$ 14.025.036
L-9	$ 12.759.855
L-10	$11.494.675

Tabla 41 Costos totales de calles completas – Referencia IDU
Fuente: Valores estimados de referencia por Construcción – IDU

Generación de Parques: en el proceso de costeo de las acciones de generación de parques, se realizaron verificaciones y análisis de costos de las diferentes características, teniendo en cuenta los artículos del decreto 555 de 2021, el Manual de Espacio Público de la Secretaría de Planeación y los valores de costos suministrados en las referencias.

Se obtuvieron costos unitarios para cada tipo de parque:

Generación de Parques	
Tipología de Parque	**Costo (m2)**
Parque Contemplativo	$ 698.856,00
Parque Lúdico	$ 1.025.333,00
Parque Cultural	$ 958.847,00
Parque Deportivo	$ 1.075.745,00
Plazas y plazoletas	$ 1.190.832,00
Zonas verdes	$ 600.818,00
Franja de paisajismo y para la resiliencia urbana	$ 635.970,00
APAUP	$ 778.876,00

Tabla 42 Costos totales de generación de parques por metro cuadrado
Fuente: Decreto 555 de 2021, Jardín Botánico y construcción propia.

Para estos se analizaron los siguientes parámetros generales dentro de las características y costos:

- **Preliminares:** se incluyen el levantamiento topográfico y demoliciones de elementos.
- **Adecuación de Terreno:** se incluyen excavaciones y rellenos.
- **Redes:** en el cálculo de los costos se incluyen redes hidráulicas, sanitarias, pluviales e iluminación básicas para cada generación de parque.
- **Mobiliario urbano:** en el cálculo de los costos se incluye el suministro e instalación de bancas, basuras y biciparqueaderos.
- **Señalización:** en el cálculo de los costos se incluye una señal por cada 20 metros cuadrados.

Adicionalmente, el cálculo de los costos de la generación de parques incluye los parámetros que se detallan a continuación:

Generación de Parques				
Tipología de Área	**Porcentaje de Cobertura Vegetal**	**Porcentaje de Zona Dura**	**Porcentaje de SUDS**	**Porcentaje Zona deportiva y Juegos Infantiles**
Parque Contemplativo	75%	25%	10%	5%
Parque Lúdico	65%	35%	10%	20%
Parque Cultural	55%	45%	10%	15%
Parque Deportivo	50%	50%	10%	20%
Plazas y plazoletas	10%	90%	10%	20%
Zonas verdes	90%	10%	10%	0%
Franja de paisajismo y para la resiliencia urbana	60%	40%	10%	0%

Tabla 43 Características de Parques por tipología
Fuente: Decreto 555 de 2021 y construcción propia

Acciones de Reverdecer: en el proceso de costeo de las acciones de reverdecer, se realizaron verificaciones y análisis de costos así:

Acciones Reverdecer		
Acción	**Unidad**	**Valor**
Generación de plazoleta nueva	m2	$1.190.832,00
Mejoramiento de redes peatonales	m	$2.722.791,00
Sendero propuesto	m	$146.725,00
Senderos recuperados y reactivados	m	$102.708,00
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00
Bosque urbano	m2	$330.950,00
Parques renaturalizados o reverdecidos	m2	$442.941,00

Tabla 44 Costos de acciones de reverdecer
Fuente: Decreto 555 de 2021, Jardín Botánico y construcción propia.

Generación de Plazoleta Nueva: esta actividad es igual a la Generación de Plazas y Plazoletas que se detalló en la generación de parques.

Senderos propuestos: se tomó como fuente del valor del costo los datos del Sistema de Información de Precios de Referencia IDU para la actividad con código 4607 y como criterio se tomó de referencia la construcción de caminos con sub-base granular asimilándolas a los senderos rurales.

Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos hídricos: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e INVIAS y para el criterio se utilizó una densidad de 156 árboles por hectárea, incluido césped, levantamiento topográfico y adecuación de terreno.

Corredor verde: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e INVIAS y para el criterio se tomó la construcción de una alameda de 7 metros de ancho y la siembra de dos líneas de árboles.

Bosque urbano: se tomó como fuente el costo directo de suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, de $440.000 pesos. Para el criterio se utilizó una densidad de 156 árboles por hectárea, incluido césped, jardinería, levantamiento topográfico y adecuación de terreno.

Fajas Biodiversas de conectividad: se tomó como fuente el costo directo de suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, de $440.000 pesos. Para el criterio se utilizó la siembra de una línea de arbolado con césped.

Calles renaturalizadas o reverdecidas: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e INVIAS y para el criterio se tomó la siembra de dos líneas de arbolado con protector de raíz y se tomó el 25% del área con jardinería.

Parques renaturalizados o reverdecidos: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU, INVIAS, Mobiliario, Dotaciones y Lista Detallada de Análisis Unitarios IDRD y como criterios se tomaron la generación de 80% de zona verde, 20% de zona dura y se incluyeron el levantamiento topográfico, la adecuación de terreno y la instalación de una señal cada 20 metros cuadrados.

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones: en el proceso de costeo, se realizaron verificaciones y análisis de costos de las diferentes características así:

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones		
Tipología de Área	**Unidad**	**Valor**
Mejoramiento de redes peatonales	m	$2.722.791,00
Cicloalameda	m	$4.314.413,00
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00

Tabla 45 Costos de acciones sobre vías y otras acciones
Fuentes: Sistema de Información de Precios de Referencia IDU, Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS, Listado de Precios de Referencia del Sistema de Avalúo e Infraestructura SAE y construcción propia.

Mejoramiento de redes peatonales: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la red peatonal de 3 metros de ancho.

Cicloalameda: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta y la alameda de 7 metros de ancho.

Red de ciclo infraestructura (micromovilidad): se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su

discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta de 2,5 metros de ancho.

Equipamientos: se tomaron los valores de equipamientos del Sistema Distrital del Cuidado SIDICU – Multicampus, los cuales incluyen los costos de construcción y dotación de cada uno de los equipamientos, de acuerdo con su tipo. Con estos valores se calcularon los costos totales, para obtener la siguiente tabla:

PRECIOS DE REFERENCIA - EQUIPAMIENTOS DEL SISTEMA DISTRITAL DEL CUIDADO - MULTICAMPUS 1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro; 2. Sistema de Movilidad, 3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales, 4. Sistemas de Servicios Públicos. Artículo 88 del Decreto Distrital 555 de 2021			
ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	**VR CONSTRUCCION 2023**
			(m2)
4.1	VR TOTAL EQUIPAMIENTO BIBLIOTECA	m2	**$ 12.456.557**
4.2	CASA DE LA MEMORIA	m2	**$ 12.456.557**
4.3	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS UNIVERSITARIO	m2	**$ 11.010.434**
4.4	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS PRIMERA INFANCIA	m2	**$ 11.010.434**
4.5	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS EDUCACIÓN BÁSICA MEDIA	m2	**$ 11.010.434**
4.6	VR TOTAL EQUIPAMIENTO ADULTO MAYOR	m2	**$12.456.557**
4.7	VR TOTAL HOSPITAL 250 CAMAS + CENTRO DE SALUD	m2	**$17.414.393**
4.8	VR TOTAL CENTRO DE SALUD	m2	**$ 17.414.393**
4.9	VR TOTAL ESTACIÓN DE BOMBEROS	m2	**$ 12.456.557**
4.10	VR TOTAL CAI POLICÍA 1	m2	**$ 12.456.557**
4.11	VR TOTAL CAI POLICÍA 2	m2	**$ 12.456.557**
4.12	VR TOTAL CENTRO LOCAL DE GOBIERNO	m2	**$ 12.456.557**
4.13	VR TOTAL URI	m2	**$12.456.557**
4.14	VR TOTAL SUPER CADE	m2	**$ 12.456.557**
Promedio			**$ 12.854.936**

Tabla 46 Costos totales de equipamientos nuevos por metro cuadrado
Fuente: Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS

En virtud de lo anteriormente expuesto, a continuación, se presentan los costos estimados por acción y proyecto en cada UPL calculados con valores del 2023.

UPL Rincón de Suba

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 79.471.796.077
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 56.798.066.754
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 11.870.470.785
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 666.466.319.709
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 21.380.779.494

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 77.175.256.892
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 54.694.063.775
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 35.557.913.280
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.584.186.284
Total PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO				**$ 1.004.998.853.050**
PIP-RIN-01 CORAZON DE RINCÓN	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 33.586.711.450
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 15.249.641.254
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 50.639.101.540
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 22.042.235.359
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 607.877.082.932
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 227.660.613.369
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 42.086.593.802
	Generación de plazoleta nueva	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 9.879.637.839
	Mejoramiento de redes peatonales	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 11.145.687.015
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 12.167.549.297
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.480.613.319
	Sendero propuesto	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 63.147.818
Total PIP-RIN-01 CORAZON DE RINCÓN				**$ 1.034.878.614.992**
PIP-RIN-02 PASEO EL RINCÓN	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 39.192.310.736
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 27.469.740.174
	Calle completa por intervenir	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 36.862.245.496
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 32.462.573.910
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 143.799.288.373
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 12.643.901.962
	Parques Reverdecidos	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 26.217.248.794
Total PIP-RIN-02 PASEO EL RINCÓN				**$ 318.647.309.445**
PIP-RIN-03 CAMINO DEL	Bosque urbano	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 78.539.629.671

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
INDIO RINCÓN DE SUBA	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 19.143.343.067
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 29.135.156.229
	Calle completa por intervenir	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 37.517.365.170
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 336.958.279.421
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 59.310.458.834
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 14.155.609.720
	Parques Reverdecidos	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 17.560.552.898
	Sendero propuesto	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 547.468.766
Total PIP-RIN-03 CAMINO DEL INDIO RINCÓN DE SUBA				**$ 592.867.863.776**
Total Rincón de Suba				**$ 2.951.392.641.263**

UPL Suba

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 28.568.720.579
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 8.162.397.763
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 192.435.806.593
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.126.926.498
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 5.478.804.841
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.177.804.264
Total PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO				**$ 242.950.460.536**
PIP-SUB-01 PARQUE LINEAL AMBIENTAL DE SUBA	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 56.130.476.897
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 1.998.026.937
	Calle completa por intervenir	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 4.390.062.468
	Consolidación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 16.949.933.160
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 212.807.793
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 203.436.543.291
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 56.370.509.012
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 18.928.088.423

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 1.692.940.557
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.272.081.500
	Sendero propuesto	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 261.450.313
	Senderos recuperados y reactivados	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 162.128.094
Total PIP-SUB-01 PARQUE LINEAL AMBIENTAL DE SUBA				$ **363.805.048.444**
PIP-SUB-02 CAMINO A LOS NEVADOS	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 36.049.095.041
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 63.241.472.985
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 41.646.500.949
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 23.516.366.226
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 68.426.038.663
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 42.399.676.209
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 60.498.066.785
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 49.417.451
Total PIP-SUB-02 CAMINO A LOS NEVADOS				$ **335.826.634.309**
PIP-SUB-03 CORREDOR TURISTICO DE SUBA – CAMINO DEL INDIO	Bosque urbano	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 136.345.619.963
	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 92.069.301.269
	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 28.343.754.167
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 17.218.559.118
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 46.592.193.811
	Cualificación de plazoleta existente	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.497.033.597
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 326.351.225.131
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 69.305.006.793
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 63.607.329.763
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 7.338.244.366
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.868.371.096
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 261.580.059
	Sendero propuesto	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.019.915.327

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Senderos recuperados y reactivados	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 53.416.141
Total PIP-SUB-03 CORREDOR TURISTICO DE SUBA – CAMINO DEL INDIO				$ **796.871.550.600**
Total Suba				$ **1.739.453.693.889**

UPL Tibabuyes

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 237.192.988.377
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 35.254.968.625
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 105.563.265.731
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 11.878.210.830
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 99.760.483.041
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 9.970.697.319
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.724.671.168
Total PIP-AE-00 ACTUACIÓN ESTRATEGICA CIUDADELA EDUCATIVA Y DEL CUIDADO				$ **505.345.285.092**
PIP-TIB-01 CINTURON VERDE	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 118.739.428.619
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 2.838.318.805
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 39.772.670.833
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 753.169.949
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 497.345.518.648
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 43.631.236.776
	Generación de plazoleta nueva	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.428.531.913
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 245.356.056
	Senderos recuperados y reactivados	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 443.217.850
Total PIP-TIB-01 CINTURON VERDE				$ **711.197.449.448**
PIP-TIB-02 FONTANAR DEL RIO - AE NODO SALUD	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 18.060.630.708
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 7.404.661.142
	Calle completa por intervenir	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 11.388.742.869

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Consolidación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 11.517.227.065
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 9.143.893.814
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 31.143.903.072
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 247.730.411.693
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 34.124.134.082
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.174.021.679
	Sendero propuesto	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 288.495.380
Total PIP-TIB-02 FONTANAR DEL RIO - AE NODO SALUD				$ **374.976.121.504**
PIP-TIB-03 RED DE PROXIMIDAD BILBAO - AE	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 50.917.822.180
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 11.178.055.557
	Consolidación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.126.354.972
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 33.789.550.000
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 33.523.634.469
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 180.923.055.439
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.910.009.801
	Sendero propuesto	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 41.627.345
	Senderos recuperados y reactivados	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 310.175.433
Total PIP-TIB-03 RED DE PROXIMIDAD BILBAO - AE				$ **317.720.285.196**
PIP-TIB-04 EJE LISBOA - SAN PEDRO - AE	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 45.034.625.805
	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 15.362.259.293
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 33.867.156.367
	Consolidación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.163.185.065
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 39.243.404.611
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 12.188.697.810
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 70.552.852.713
	Generación de plazoleta nueva	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.063.455.467
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 858.949.564

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Senderos recuperados y reactivados	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 60.936.904
Total PIP-TIB-04 EJE LISBOA - SAN PEDRO - AE				$ **221.395.523.599**
PIP-TIB-05 EJE DE EQUIPAMIENTOS GAITANA - NUEVA TIBABUYES	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 26.254.966.135
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 3.245.240.134
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 57.416.361.256
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 263.897.454.823
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.872.127.184
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 15.542.250.421
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 9.639.769.319
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 12.150.360.943
Total PIP-TIB-05 EJE DE EQUIPAMIENTOS GAITANA - NUEVA TIBABUYES				**$ 399.018.530.215**
Total Tibabuyes				**$ 2.529.653.195.054**

Fuentes de financiación, priorización y gestión de los recursos

La estrategia de financiación de los Proyectos Integrales de Proximidad se realizará a través de la combinación de recursos, dinerarios o en especie, provenientes de varias fuentes como ingresos distritales que deberán ser priorizados y articulados en la escala local, la cofinanciación y del Sistema Nacional de Regalías provenientes del gobierno nacional, con instrumentos de financiación para el desarrollo territorial y entre otras fuentes que sirvan para el propósito como cooperación internacional, según corresponda y sea viable para cada proyecto .

En relación con los ingresos distritales (ingresos corrientes, las transferencias y los recursos de capital) es necesario que en la elaboración del Plan Distrital de Desarrollo y específicamente en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, incluirá y señalará cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad que se deberán ejecutar en la vigencia de éste. La apuesta más importante será la de lograr priorizar y focalizar la inversión pública distrital (sectorial y local) en cada uno de los ámbitos de los PIP de tal forma que sea posible mejorar las condiciones urbanísticas, sociales y ambientales de los territorios, generar sinergias y economías de escala intersectoriales, apalancar y favorecer la consolidación de los entornos económicos locales y fomentar nuevas actividades productivas en cada zona donde se intervenga.

La programación de los recursos correspondientes a la ejecución de los proyectos deberá incorporarse en el plan plurianual de inversiones de cada plan de desarrollo. Así mismo, anualmente, las entidades del orden distrital y los Fondos de Desarrollo Local deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los Proyectos Integrales de

Proximidad, incluidos en el programa de ejecución del POT del plan de desarrollo vigente, para lo cual deberán incluir en el POAI los proyectos de proximidad a ejecutar, previo al proceso de aprobación de los anteproyectos de presupuesto.

De igual forma, en cada vigencia fiscal, las entidades distritales deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los proyectos y/o acciones requeridas para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas, de conformidad con el Plan Distrital de Desarrollo vigente. Para ello, deberán incluir en el Plan Operativo Anual de Inversiones- POAI, los proyectos a ejecutar durante la vigencia, previo al proceso.

En línea con la normativa de sostenibilidad fiscal, la priorización de las inversiones responderá a la disponibilidad de recursos dinerarios, de acuerdo con las proyecciones de ingresos previstos por la Administración Distrital y el correspondiente Marco Fiscal de Mediano Plazo, igualmente al avance y resultado de la estructuración integral cada programa, proyecto o actuación.

En relación con los recursos que pueden obtenerse de diversos instrumentos de financiación para el desarrollo territorial vinculados directamente con las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias a la Administración Distrital y que se relacionan con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo, podrán ser utilizados para la de financiación de los proyectos integrales de proximidad la contribución por valorización por beneficio local, los recursos recaudados por la participación en plusvalía por obra y la cofinanciación con la comunidad de la que trata el Artículo 126 de la Ley 388 de 1997, entre otros.

Cabe señalar que la financiación de los Proyecto Integral de Proximidad podrá ser objeto de contribución por valorización por beneficio local. La definición del ámbito de distribución del costo deberá tener en cuenta tanto el ámbito del proyecto como el límite de la UPL al que pertenece. Así como, los recursos recaudados por la participación en las plusvalías generadas por obras públicas deberán destinarse prioritariamente para financiar los proyectos integrales de proximidad definidos en las Unidades de Planeamiento Local, bajo las condiciones definidas por el Comité para la Planeación e Implementación de la Participación en Plusvalía por Obra Pública.

2.3 Instrumentos de Planeación

El POT y las entidades distritales ofrecen un paquete de planes, programas, estrategias y proyectos que viabilizan la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad. En los siguientes apartados se describen los instrumentos que aplican en las Unidades de Planeamiento Local.

Planes de superior jerarquía

En el ordenamiento territorial a nivel nacional (Ley 388 de 1997) se establece que en la elaboración de POT, y sus decretos reglamentarios, se deben tener en cuenta algunas determinantes que constituyen como normas de superior jerarquía en sus ámbitos de competencia, por lo que deben ser tenidas en cuenta, incluidas y respetadas en cada uno de los instrumentos territoriales. Algunas de estas determinantes están relacionadas con:

1. La conservación, la protección del ambiente y los ecosistemas, a través de Planes de Manejo Ambiental, 2. Las áreas de especial interés para proteger el derecho humano a la alimentación, 3. La conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural, a través de Planes Especiales de Manejo y Protección, 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas, 5. Los planes integrales de desarrollo metropolitano y 5. Los Proyectos Turísticos Especiales e infraestructura asociada. (Art 10, Ley 388/1997).

En ese sentido, los planes de superior jerarquía, que pueden venir del orden nacional, departamental o municipal, y desde las entidades que tengan su competencia respectiva, se convierten en la base sobre la cual se formulan los Proyectos Integrales de Proximidad de cada una de las Unidades de Planeamiento Local, en el caso que les aplique.

Planes Maestros

En el POT se adoptan tres instrumentos que buscan articular las políticas, objetivos, estrategias, metas y proyectos de la planeación sectorial con la estrategia de ordenamiento territorial. Estos se denominan planes maestros y buscan la cualificación del hábitat y de las infraestructuras, el mejoramiento de la cobertura de los servicios públicos, del cuidado y sociales, así como también, el cumplimiento de los principios de vitalidad, proximidad y disminución de los desequilibrios y desigualdades sociales, por medio de la orientación y programación de la inversión pública intersectorial. Los instrumentos en mención son los siguientes:

- El plan maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS
- El plan maestro de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS
- El plan maestro de Hábitat y Servicios Públicos – PMHSP

En el marco de los planes maestros se establecen criterios para la definición de los componentes respectivos. Por ejemplo, el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales establece la actualización del déficit y necesidades de oferta de servicios del cuidado y servicios sociales como base para la toma de decisiones, la definición de criterios para la priorización de proyectos e intervenciones, criterios y estrategias para la optimización de los equipamientos existentes y la adquisición de suelo para la prestación de servicios, la posibilidad de determinar nodos de equipamientos adicionales, así como también, estrategias como la hibridación de programas, entre otras. Con lo anterior, los Proyectos Integrales de Proximidad adquieren una hoja de ruta clara sobre la cual orientar su accionar y articularse a la estrategia territorial del cuidado.

Por su parte, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura, al adoptar la política de movilidad de Bogotá y los lineamientos para su adecuada gestión, establece directrices sobre la planificación, gestión, construcción, operación y conservación del espacio público para la movilidad, los sistemas y la infraestructura de transporte. Esto incluye, por ejemplo, lineamientos sobre los Ámbitos de Integración Multimodal que, en un trabajo coordinado, se integran a la escala de la planeación de la Unidad de Planeamiento Local.

Finalmente, el Plan Maestro del Hábitat y Servicio Públicos, concreta las políticas en materia de hábitat urbano y rural, gestión integral territorial, sostenibilidad de servicios

públicos y generación de soluciones habitacionales del ordenamiento territorial. En ese sentido, para las UPL se convierte en el soporte para asegurar la cualificación oportuna del hábitat – urbano y rural y asegurar el equilibrio entre la producción de viviendas, la producción de empleos y calidad en la prestación de los servicios públicos, del cuidado y sociales.

Instrumentos de planeación intermedia con articulación en la escala local

Además de los anteriores, el Plan de Ordenamiento Territorial definió otros planes que se convierten en instrumentos de planeación intermedia, o local, y que se articulan con las Unidades de Planeamiento Local:

i. Plan para los Patrimonios Vitales. Con este se concreta la gestión, diseño, promoción, desarrollo y ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito capital, con base en las fichas de valoración que se efectúen para los sectores. Dado que uno de los pilares del POT, y por lo tanto de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, está directamente relacionado con el patrimonio y su conservación, su articulación es fundamental para la gestión y puesta en marcha de los Proyectos Integrales de Proximidad o de los mismos lineamientos adoptados en el Plan para los Patrimonios Vitales.

ii. Unidad de Planificación Rural -UPR. Como instrumento de planeación del suelo rural puede desarrollar y precisar las condiciones de ordenamiento de áreas delimitadas en porciones del territorio asociadas a unidades geográficas de cuenca, cerro o planicie, así como incorporar el detalle de los usos previstos en el suelo rural conforme a las categorías previstas para la ruralidad. Así como en el caso anterior, su articulación y coherencia con las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad permitirá adelantar las acciones que materialicen la proximidad en la ruralidad bogotana.

iii. Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat PIMI-Hábitat. Este aplica a asentamientos humanos informales que hayan sido o no objeto de legalización urbanística, indistintamente del tratamiento en que se clasifiquen, mediante el cual se concretan las políticas, estratégicas y metas del programa de hábitat y vivienda popular, a través de la coordinación de las acciones y actuaciones institucionales para el mejoramiento integral del hábitat, en términos de plazos, actores, recursos y estrategias. La formulación de las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad incluyen acciones específicas para los sectores deficitarios identificados en el Plan de Ordenamiento Territorial, y por lo tanto, se convierten en sustento para concretar las intervenciones que permitan reducir el déficit y las brechas urbanas, ambientales y sociales, que deberán ser tenidas en cuenta en el PIMI.

iv. Planes Parciales. Con este se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial en el suelo de expansión urbana y en las áreas del suelo urbano, que según las disposiciones de los tratamientos urbanísticos de desarrollo o de renovación urbana en la modalidad de revitalización deban desarrollarse bajo este instrumento. Articula los objetivos de ordenamiento con los de gestión de suelo, mediante

la definición de condiciones técnicas, jurídicas, económicas, financieras y de reparto equitativo de cargas y beneficios para su ámbito de aplicación. Al estar incluidos dentro de las Unidades de Planeamiento Local y, en algunos casos, dentro de los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad, sus lineamientos deben corresponder con las estrategias de planeación local, especialmente con las cargas derivadas de su ejecución y que, a través de nuevos desarrollos, sea posible consolidar la proximidad en los territorios.

Actuaciones Estratégicas – AE

Una de las estrategias de intervención que plantea el POT son las Actuaciones Estratégicas – AE. Estas, son intervenciones urbanas integrales donde confluye la inversión privada y pública. En algunos casos, las directrices para la definición de lo público, establecidas en el artículo 483 del POT, se han realizado de forma paralela y articulada con la formulación de las UPL. En el caso de las que no han sido adoptadas, además de las determinantes de escala distrital que influyen sobre la Actuación Estratégica, desde la escala local se han identificado requerimientos para el desarrollo de las actuaciones que inciden en el reparto de cargas que aportan a requerimientos de espacio público y equipamientos y, por lo tanto, cuando existan iniciativas sobre nuevas actuaciones, estas deberán ser tenidas en cuenta en las directrices para la definición de lo público, así como también, en la ejecución de los proyectos específicos que de ellas se deriven.

Estrategias, Programas y proyectos

Dentro de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se adoptaron diferentes líneas de trabajo, a modo de estrategias, programas o proyectos que han sido tenidas en cuenta para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local:

i. Ecobarrios. Promueven el desarrollo de prácticas constructivas y asociativas, coordinadas con la ciudadanía, que promuevan la economía de agua y energía, el uso de fuentes de energía renovables no convencionales, la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible, el manejo sostenible de los residuos domiciliarios y la economía circular en los territorios con proximidad de la Estructura Ecológica Principal y en los bordes urbano-rurales que, por lo mismo, tienen la aptitud de consolidar su protección y disminuir su vulnerabilidad.

ii. Barrios Vitales. Es una estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados de la ciudad, en la que convergen decisiones administrativas en materia de planeación y movilidad urbana para realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá; aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

iii. Red de Urbanismos Tácticos Sociales – RUTAS. Promueven la construcción de espacio público en los territorios priorizados para el mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana. Buscan la articulación de las redes del cuidado en cada UPL, priorizando al peatón en el diseño de las intervenciones y de acuerdo con los lineamientos de la Visión Cero (DD 813/2017).

Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos

Con base en el documento remitido por la Secretaría Distrital de Hábitat[34] el Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos se estructura a partir de las disposiciones previstas en el parágrafo 3 del artículo 192, el parágrafo del artículo 452.

En ese sentido, teniendo como antecedente las continuas demandas comunitarias de la población asentada en las Veredas Mochuelo Bajo y Mochuelo Alto, ante los impactos ambientales y sociales del Parque de Innovación Doña Juana se define como instrumento de gestión para el territorio conformado por dichas veredas. La formulación de este instrumento parte de una metodología de co-creación con la comunidad y sus distintas organizaciones sociales por medio de un ejercicio participativo que contribuyera también a promover el liderazgo y el empoderamiento sobre el territorio desde un enfoque de corresponsabilidad entre todos los actores que inciden en su gestión.

Esta metodología participativa se enmarco en diálogos y talleres con múltiples actores tanto sociales como de la administración distrital, propiciando una mirada más incluyente en los procesos que determinan la toma de decisiones, la implementación de los acuerdos y el aseguramiento de la integralidad en el accionar institucional. Como resultado de este proceso se definió un plan de acción que, a su vez, es insumo y elemento de articulación entre el Instrumento de gestión de las veredas Mochuelo Alto y Mochuelo Bajo y la UPL Cuenca del Tunjuelo, lo anterior por medio de la identificación de acciones y proyectos que reflejan las respuestas a necesidades y sentimientos más apremiantes de la comunidad.

Dentro del proceso de construcción del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos se definieron unos ámbitos de gestión con base a las características del territorio: i) Presión urbanística en suelo urbano y de expansión, ii) Transición Parque de Innovación Doña Juana - PIDJ, iii) Productividad del suelo rural y, iv) Conservación del suelo de protección, que a su vez se complementan con las necesidades presentes del territorio, la articulación institucional, la armonización con las distintas políticas públicas, y el diálogo social con la comunidad con base a las mesas de trabajo priorizando los aspectos ambientales, sociales, económicos y del hábitat. En la siguiente imagen se puede observar los ámbitos de gestión del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos.

[34] Radicado SDHT 2-2023-46798 del 23/06/2023 y radicado SDP 1-2023-52553 del 27/06/2023

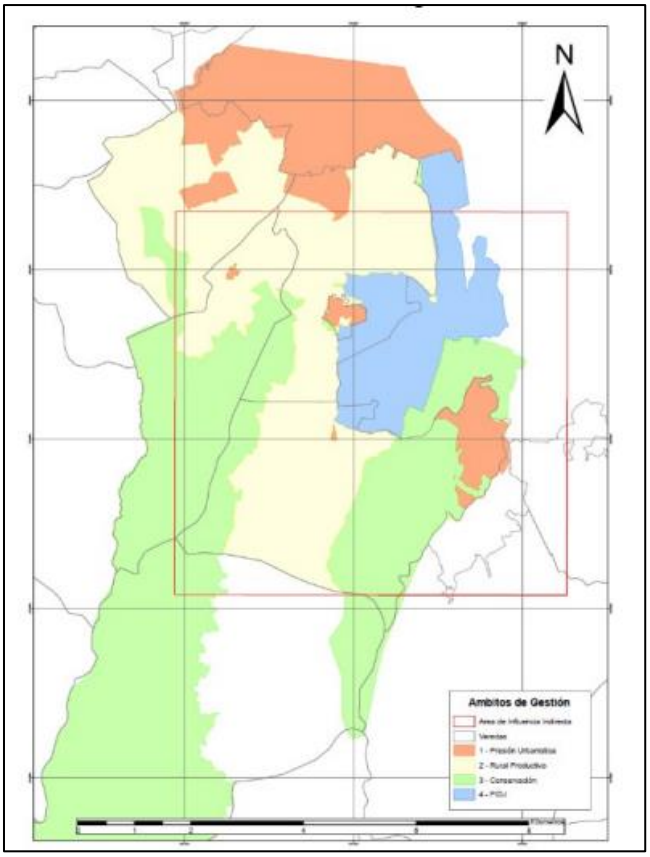


Imagen 91. Ámbitos de gestión Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos
Fuente: SDHT 2023

Otras consideraciones

Si bien las Unidades de Planeamiento Local buscan una articulación integral de los diferentes instrumentos dados por el Plan de Ordenamiento Territorial, en algunos territorios existen unas condiciones preexistentes a las cuales se les debe dar respuesta para poder implementar las acciones de los Proyectos Integrales de Proximidad. Las UPL están dispuestas a trabajar con las entidades para dar cumplimiento a lo dispuesto en el POT sobre las siguientes situaciones:

- Legalización Urbanística

Es el instrumento mediante el cual se reconoce, si a ello hubiere lugar, la existencia de un asentamiento humano con condiciones de precariedad urbanística y de origen informal, conformado por viviendas de interés social y usos complementarios que la soportan y que se ha constituido sin licencia de urbanización o que aun cuando la obtuvo no se ejecutó. La legalización aprueba los planos urbanísticos y expide la reglamentación urbanística sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles y administrativas de los comprometidos en su desarrollo. En ese sentido, si bien los proyectos establecidos en las UPL buscan generar condiciones de proximidad para toda la UPL no está dentro de su alcance la legalización urbanística.

- Formalización Urbanística

Es un instrumento que aplica por una sola vez en desarrollos legalizados con anterioridad al año 2004 que presentan una alteración permanente del espacio público originalmente aprobado y se definen las acciones para garantizar la consolidación de un espacio público seguro, accesible y dotado. En el mismo sentido del anterior, el alcance de las UPL no llega a la formalización urbanística.

- Estudios detallados de riesgo

En las acciones de los proyectos integrales de proximidad no se han incluido las acciones relacionadas con los estudios detallados de riesgo, dado que estos dependen de los términos de referencia establecidos por el Instituto Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático – IDIGER. En esa medida, dado que se requiere un estudio previo para la mitigación del riesgo, en los casos que aplique, dentro de los Proyectos Integrales de Proximidad se incluyen acciones en la intención del proyecto o su vocación, especialmente relacionadas con el reverdecimiento. Para eso, se han identificado de manera preliminar las zonas afectadas por amenaza y se consideran intervenciones para su mitigación que deben ser integradas al proyecto. Las zonas afectadas por amenazas que se tuvieron en cuenta fueron las siguientes:

- Amenaza por movimientos en masa suelo urbano y de expansión
- Amenaza por inundación en Suelo Urbano y de Expansión Urbana
- Amenaza por inundación por encharcamiento
- Amenaza por avenidas torrenciales y/o crecientes súbitos

- Proyectos de conexión sobre rondas hídricas

En las acciones de los proyectos integrales de proximidad no se han incluido acciones de conexión como puentes o senderos sobre ronda hídrica debido a que se requiere un acotamiento. El artículo 65 del POT estipula las autoridades competentes para el acotamiento de rondas hídricas.

- Manual de Espacio Público

Para dar cumplimiento a los lineamientos y parámetros de diseño técnico específicos de los elementos del Sistema de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro, el Manual del Espacio Público define los requerimientos técnicos de diseño para las intervenciones, que deberán cumplir los agentes públicos y privados, incorporando la perspectiva de género, los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas y los estudios y diseños de los elementos del espacio público. En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad plantean una vocación preliminar para su consideración, pero la ejecución de estos debe contener los requerimientos establecidos en el Manual de Espacio Público.

- Señalamiento de espacios públicos por uso notorio.

Como parte de la tarea de precisión de la estructura urbana local que se hace mediante las Unidades de Planeamiento Local, se adelanta la labor de señalar aquellos espacios públicos que existen en los territorios locales y son disfrutados por la ciudadanía, pero no se encuentran reconocidos urbanísticamente.

En Bogotá existen suelos que funcionan como calles, peatonales o vehiculares, en diferentes niveles de consolidación, trochas, carreteables o con algún grado de pavimento, por donde transitan personas y vehículos y se accede a los predios de diferentes usos. También se encuentran parques y zonas verdes donde la comunidad se reúne, los niños juegan y las personas sacan a pasear a sus mascotas; parques y zonas verdes ajardinados y con arbolado y mobiliario, a veces producto de la gestión de las mismas comunidades, otras veces por inversiones públicas hechas en algún momento.

Muchas de estas situaciones son de vieja data. A pesar del uso manifiesto, no han hecho parte de ningún proceso de urbanización o legalización que las identifique y categorice como espacios públicos, lo cual las invisibiliza de inversiones y mantenimiento. De cualquier manera, estos suelos evidencian un uso notorio de espacio público o vocación de uso público, como quiera que se denomine, porque funcionan como calles, parques y zonas verdes de uso público, libre tránsito y acceso que son disfrutados por la ciudadanía en general.

Desde la Ley 9 de 1989 en el artículo 5 se dispone que *“(…) todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo (…)”* constituyen el espacio público de la ciudad. Estos espacios públicos *de facto* satisfacen necesidades urbanas colectivas que transcienden los límites de los intereses individuales de los habitantes, puesto que se trata de vías, parques, zonas verdes, plazas y plazoletas que se consolidaron en el espacio producto del desarrollo y ocupación misma de los territorios con el único fin de soportar las necesidades básicas de circulación y recreación de las personas en cualquier proceso de habitar el asentamiento.

Con este fundamento, el Plan de Ordenamiento Territorial contempló en su artículo 140 el señalamiento de espacios públicos por el cual: *“Las zonas definidas como de uso público en los instrumentos de planificación y en los proyectos urbanísticos o parcelaciones aprobados por las autoridades competentes y respaldados por la correspondiente licencia de urbanización, cuando aplique, quedarán afectas a este fin específico, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, con el solo señalamiento que de ellas se haga en los instrumentos de planificación o en las licencias urbanísticas.”*

A través de este ejercicio también se reconocen las situaciones en las cuales se evidencia un uso notorio de espacio público diferente al señalado en algunas cesiones urbanísticas de espacio público. Es el caso de los suelos públicos de cesión recibidos por el distrito capital con uso de bahía o parqueadero y que se han consolidado de una manera diferente, evidenciando usos de parque, zona verde, plaza, vía, alameda o andén, y los cuales conviene ajustar de acuerdo con el uso manifiesto. En aplicación del numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, el cambio en el uso que se realiza a

través de las Unidades de Planeamiento Local como instrumento de planeación, reconoce el uso público que la ciudadanía da a estos espacios y permite que se ajuste la manera como estos suelos se encuentran registrados en los sistemas de información del distrito.

Al respecto, es necesario tener en cuenta que en el Decreto Distrital 072 de 2023, se reglamentaron las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial, entre otros, los mecanismos, instrumentos y procesos relacionados con la generación y transformación del espacio público para la totalidad del Distrito, que incluye los trámites de recepción, incorporación, titulación y gestión de los bienes destinados al uso público, declaratoria de espacio público, modificación de planos urbanísticos, sustitución y cambio de uso de zonas de uso público y delimitaciones de cesiones señaladas como zonas verdes o comunales.

Toda vez que las Unidades de Planeamiento Local son instrumentos de planeación, en el marco de la formulación y de la precisión de la estructura urbana local se realiza el señalamiento de espacios públicos que evidencian vocación de uso público o un uso notorio de espacio público y el cambio de uso de espacios públicos de cesiones urbanísticas que evidencian un uso actual diferente al señalado en los planos urbanísticos con que fueron aprobadas. Con este señalamiento se avanza en el reconocimiento urbanístico de esos suelos de espacio público que prestan servicios a la ciudadanía en general, se alimenta y consolida el inventario de espacios públicos del distrito capital y se respalda la labor de las entidades en la inversión de recursos para el mantenimiento de estos espacios; lo cual permitirá que mediante este señalamiento, se puedan aplicar las disposiciones del Decreto 072 de 2021, para ser incorporado o actualizado el inventario de bienes públicos de la ciudad y optimizando la gestión del espacio público en beneficio de las comunidades.

2.4 Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo

Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidado.

Dentro de los instrumentos que ofrece el Plan de Ordenamiento Territorial para la gestión del suelo, se incluyen las Zonas de Reserva que son una demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio Distrital, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio. Las zonas de reservas y sus modificaciones serán adoptadas mediante acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Planeación, entidad que tendrá la información oficial de las mismas.

Las Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidad con destinación para vías, equipamientos, espacios y servicios públicos desempeñan un papel esencial en el reverdecimiento del territorio al garantizar una planificación urbana sostenible que integre áreas verdes y espacios naturales en el entorno construido. Estas reservas proporcionan oportunidades para la creación de corredores verdes y la conservación de áreas naturales, lo que contribuye a la mejora de la calidad del aire, la mitigación del efecto de isla de calor y la protección de la biodiversidad en entornos urbanos densamente poblados. Al considerar estas zonas de reserva como componentes

fundamentales de la infraestructura verde de la ciudad, los urbanistas pueden promover la conexión entre diferentes áreas verdes y facilitar la creación de espacios públicos que fomenten la interacción con la naturaleza y la recreación al aire libre.

Además, al integrar estas reservas en la planificación urbana, se asegura la provisión adecuada de servicios públicos y equipamientos para la comunidad, lo que mejora la calidad de vida de los ciudadanos y favorece la equidad en el acceso a servicios esenciales. Por ejemplo, al reservar áreas para parques, centros comunitarios o instalaciones deportivas, se promueve un estilo de vida más activo y saludable, y se crea un ambiente propicio para la cohesión social y la interacción entre vecinos. Asimismo, las zonas de reserva destinadas a infraestructuras viales y servicios públicos pueden diseñarse de manera que minimicen el impacto ambiental y promuevan la eficiencia en el transporte y la distribución de recursos.

En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad formulados para cada una de las Unidades de Planeamiento Local contendrán dentro de su formulación con los suelos de reserva identificados en el ejercicio de diagnóstico territorial realizado. Ahora, frente a los equipamientos que se ubicarán en dichas reservas, la priorización se realizará de acuerdo con las necesidades territoriales identificadas en el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS.

Definición de zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

Como parte de los contenidos mínimos que deben tener las Unidades de Planeamiento Local, se incluyeron zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, que están asociadas con ámbitos integrales del cuidado. En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad definieron las zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, en articulación con los otros instrumentos de planeación, especialmente para las UPL deficitarias.

Zona de Reserva Campesina (ZRC)

Las Zonas de Reserva Campesina (ZRC), según ANZORC – Asociación Nacional de Zonas de Reserva Campesina –, son áreas geográficas delimitadas por las organizaciones campesinas que las habitan y que las reconocen como su territorio por ser el lugar en el que ejercen todas sus actividades políticas, económicas, sociales, ambientales, productivas y culturales.

El artículo 2.14.13.1. del Decreto 1777 de 1996 define que las zonas de Reserva Campesina tienen por objeto fomentar y estabilizar la economía campesina, superar las causas de los conflictos sociales que las afecten y, en general, crear las condiciones para el logro de la paz y la justicia social en las áreas respectivas.

Bogotá cuenta con dos ZRC localizadas en la UPL Sumapaz, definida y delimitada por la Agencia Nacional de Tierras -ANT- bajo el Acuerdo 252 de 2022.

Estas Zona de Reserva Campesina Sumapaz ZRC, tiene cobertura en las veredas del corregimiento de San Juan y en las veredas de Las Ánimas y Sopas del Corregimiento de Nazareth, ambos ubicados en la Localidad de Sumapaz al sur del Distrito Capital sobre la Cordillera Oriental.

El polígono limita al norte con la Localidad de Usme del Distrito Capital de Bogotá y con las veredas de Nazareth, Las Auras, Las Palmas y Taquecitos de la Localidad de Sumapaz; al oriente con las veredas de Las Palmas y Los Ríos de la Localidad de Sumapaz y con área del PNN Sumapaz en el municipio de Cubarral (Meta); al sur limita con estas mismas áreas en el departamento del Meta; y al occidente limita con los municipios de Cabrera, Venecia y San Bernardo (Cundinamarca). El área total estimada de los dos globos de terreno que conforman la pretensión territorial de la Zona de Reserva Campesina es de 22.765 ha + 3.445 m2. A continuación, se presenta el polígono de la aspiración de Zona de Reserva Campesina (Acuerdo 252 de 2022):

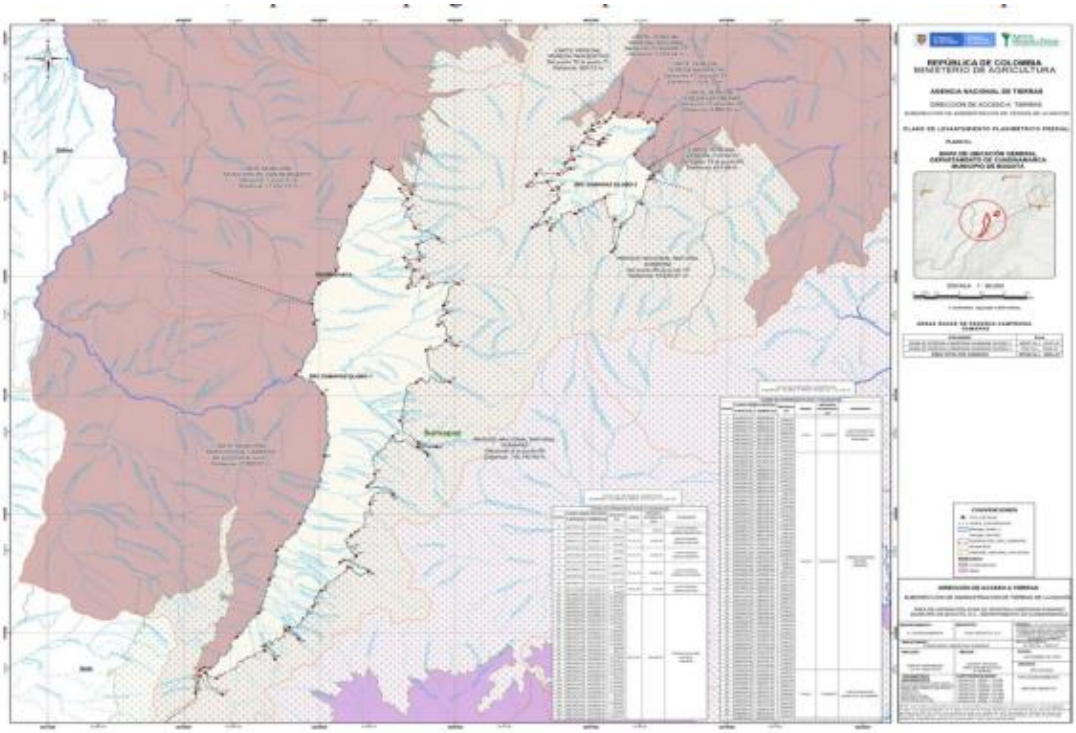


Imagen 92 Zonas de Reserva Campesina - Acuerdo 252 de 2022 - ANT

Programas de Enfoque Territorial (PDET)

Según la Alta Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación de Bogotá, los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial Bogotá - Región (PDET Bogotá Rural), son la apuesta del Distrito Capital a diez (10) años para transformar los territorios priorizados en el artículo 53 del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y que coadyuban al propósito de convertir a Bogotá en epicentro de paz y reconciliación.

Estos programas se formularon de manera participativa, amplia y plural, teniendo en cuenta las condiciones históricas, culturales y sociales en los territorios. Adicionalmente, los PDET B-R cuentan con un enfoque reparador que permite posicionar a Bogotá como epicentro de paz y reconciliación.

Actualmente, y como resultado de la fase de la ruta de planeación participativa que finalizó en junio de 2022 y que duró más de 6 meses en el territorio de Sumapaz, la Administración Distrital cuenta con el Plan Estratégico del PDET Rural, que condensa las

iniciativas de desarrollo territorial que construyeron las comunidades con el acompañamiento técnico y jurídico de las entidades distritales y el aporte técnico de entidades nacionales que participaron en la fase de formulación del instrumento a saber:

- Parque Nacional Natural Sumapaz
- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas
- Agencia para la Reincorporación y la Normalización
- Universidad Nacional de Colombia

Acuerdos de conservación

Los Acuerdos de Conservación según el Decreto 555 de 2021, son acuerdos de buena voluntad que se pueden implementar entre personas naturales, entidades u organizaciones públicas, privadas o comunitarias, con el fin de alcanzar objetivos comunes de conservación y restauración en terrenos de propiedad privada. La Secretaría Distrital de Ambiente podrá participar en estos acuerdos y asignar recursos para restauración, en terrenos localizados en la estructura ecológica distrital urbana o rural o en terrenos rurales que desarrollen actividades de agricultura campesina familiar y comunitaria.

Aplica en predios o áreas localizadas parcial o totalmente en la EEP, que cuenten o no con un Plan de Manejo Ambiental PMA, así como en determinados predios rurales donde se desarrollen actividades relacionadas con la Agricultura Campesina, Familiar y Comunitaria.

Pagos por Servicios Ambientales -PSA-

Los Pagos por Servicios Ambientales – PSA-, según el Decreto 555 de 2021, son incentivo económico en dinero o en especie que se otorga a los propietarios, poseedores u ocupantes de buena fe exenta de culpa por las acciones de preservación, conservación de la biodiversidad y restauración en áreas y ecosistemas estratégicos, mediante la celebración de acuerdos voluntarios entre los interesados y beneficiarios de los servicios ecosistémicos.

Se podrán incluir otras modalidades en servicios de regulación climática, regulación de la calidad del aire, mantenimiento de la fertilidad de los suelos, moderación de fenómenos naturales, prevención de la erosión, entre otros.

2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad

La Política Pública de Ruralidad es un proceso de planeación que define una visión de largo plazo para los territorios rurales de Bogotá. Este instrumento de planeación está orientado al cumplimiento del objetivo de generar condiciones de bienestar para la población rural promoviendo la sostenibilidad de los territorios rurales de Bogotá, en una temporalidad de 16 años, esto es, de 2023 a 2038, siendo corresponsables 17 entidades en total. Para tal fin, la Política Publica de Ruralidad plantea un objetivo general ***“Garantizar la sostenibilidad y el desarrollo integral de las ruralidades bogotanas”*** *y* se plantea tres objetivos específicos (transversalizados por los enfoques territorial,

poblacional diferencial, de género y de derechos humanos), 1). Asegurar condiciones de bienestar integral y de cuidado en las ruralidades, 2). Generar nuevos relacionamientos funcionales para el desarrollo integral y sostenible de las ruralidades con la Bogotá urbana, la Región y el país, 3). Fortalecer la gobernanza y participación social como mecanismos de gestión adecuada y corresponsable de las ruralidades. Dichos objetivos responden a cinco líneas o factores estratégicos: 1). El bienestar y el cuidado; 2). Las actividades productivas y económicas; 3). los relacionamientos ecológicos; 4). La cultura, los patrimonios y las identidades; 5) La gobernanza y la participación. Este instrumento se construyó mediante un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participaron la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, la academia, entre otros.

La Política cuenta con un plan de acción, que consiste en un conjunto de productos de las diferentes entidades del Distrito que apuntan a dar cumplimiento al objetivo general y sus objetivos específicos. Este plan de acción presenta 64 productos de los cuales se logran articular con los Proyectos Integrales de Proximidad - PIP 34 productos. Esta articulación se relaciona con las intervenciones físico-espaciales que proyecta accionar las UPL en el marco de la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial – POT-, las principales acciones que aportan al cumplimiento de los productos de la Política son: nuevos equipamientos, la recualificación de los equipamientos para lograr la hibridación de la oferta de servicios sociales y del cuidado rural, las intervenciones en la malla vial rural, y en la generación de espacio público de calidad.

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL)

3.1 Introducción

La Malla Vial Intermedia es ese conjunto de vías resultante de la relación que debe existir entre las calles del barrio o vías locales, con las avenidas de la ciudad, clasificadas como malla vial arterial (que el Plan de Ordenamiento Territorial asigna un papel desde su contenido, las clasifica por función y por ancho); pero el POT en relación con la malla vial intermedia, aunque la define desde la escala general, establece la posibilidad de adelantar ajustes a la caracterización, razón por la cual es la oportunidad de definir esta red vial pero de manera que se constituya no solo en una clasificación por sus características físicas sino por el papel estratégico para concretar la proximidad y el estímulo a la movilidad no motorizada, la articulación con los soportes de ciudad en sus diferentes escalas y la garantía de que se desarrollen con las franjas para la movilidad peatonal, la bicicleta, la arborización, el transporte público y el transporte mixto. La integración con el entorno, los usos y servicios cerca de las vías y la relación con el espacio público, son retos para que la MVI no solo sea la red complementaria de la vialidad de la ciudad sino un componente de planificación urbana en las escalas zonal y local.

A partir de las normas de mayor jerarquía y de la definición de una estrategia metodológica, se lleva a cabo la caracterización y definición de la malla vial intermedia, que se desarrolla en el presente documento el cual, junto con el acto administrativo que se proyecte, se constituye en la adopción y reglamentación de la Malla Vial Intermedia - MVI para Bogotá, Distrito Capital.

3.2 Generalidades

3.2.1 Norma POT

Políticas del largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial

El Decreto 555 de 2021 en su artículo 3, establece políticas de largo plazo de las cuales es importante tener en cuenta la Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada, que *“Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.*

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.”

En el marco de la política descrita, se soporta parte del Modelo de Ocupación Territorial – MOT, que entre las estructuras territoriales definidas se ubica el Sistema de Movilidad de cual hace parte la. Malla Vial Intermedia, así.

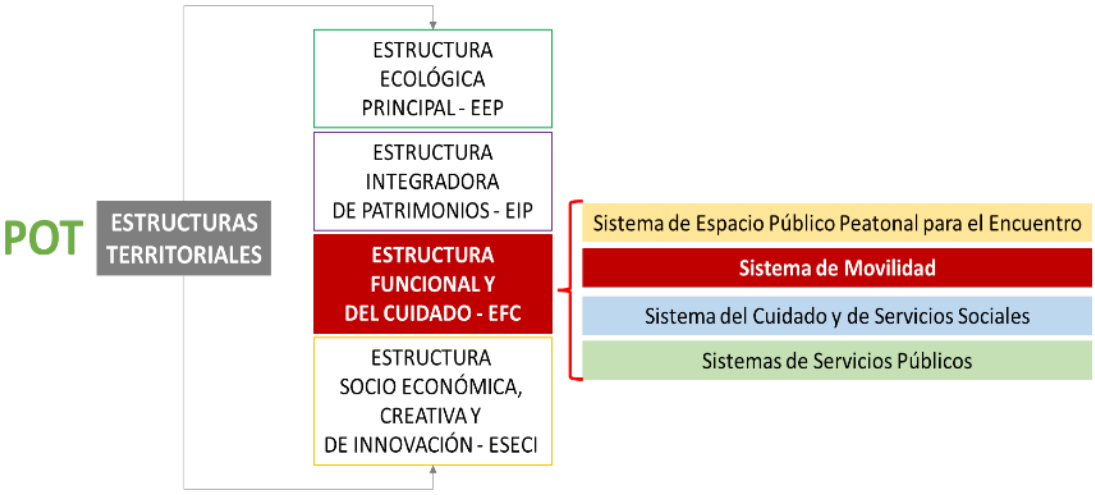


Imagen 93. Esquema conformación MOT – Estructuras Territoriales – Sistemas
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente– DPL, SDP

3.1.1 Sistema de movilidad

El Sistema de Movilidad en el POT se organiza a partir de los siguientes componentes:

- Espacio Público para la Movilidad
- Red de Transporte Público de Pasajeros urbano, regional y rural
- Red de Transporte Aéreo
- Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística

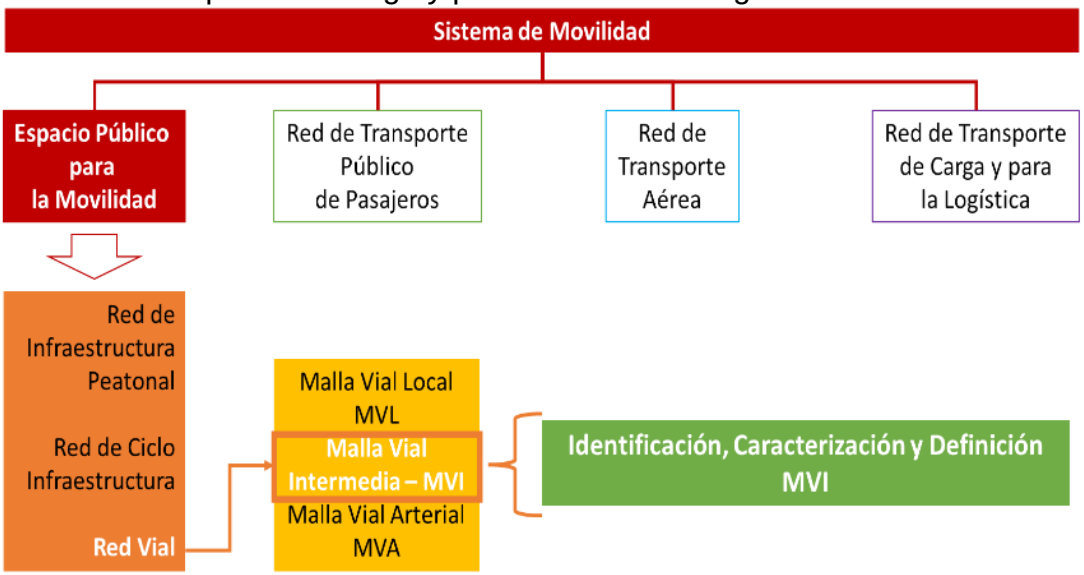


Imagen 94. Esquema conformación Sistema de Movilidad
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Sistema de Movilidad – Espacio público para la movilidad

Dentro de esta organización del Sistema, la malla vial se desarrolla como parte del Espacio Público para la Movilidad, y se destaca que *"tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad".* Lo cual destaca la tarea que especialmente tiene la Malla Vial Intermedia en relación con la estrategia de proximidad como propósito del POT y su política de descarbonizar la ciudad.

De las estrategias del Sistema de Movilidad consignadas en el artículo 93 en relación con las infraestructuras para la movilidad, se destacan dos que tienen directa relación con la MVI:

> *"…f. Conectividad de la malla vial intermedia para dar soporte a los flujos de escala estructurante y la accesibilidad a la escala de proximidad, y cualificación de la malla de proximidad y del cuidado para garantizar la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad.*
>
> *g. Intervención de los perfiles viales a partir del concepto de calles completas para consolidar el espacio público para la movilidad…"*

Estas dos estrategias se convierten en el eje para la identificación, caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia acorde con la misionalidad del presente estudio el cual adoptará la MVI resultante de la concreción de lo previsto para ello en el Plan de Ordenamiento Territorial, y el trabajo conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector y responsable del desarrollo de la política de movilidad para el Distrito Capital.

Como cuestión de escala, la planeación de las mallas viales que soporta la movilidad y accesibilidad de la ciudad, deben observar hoy principios propios del ordenamiento territorial como son la cohesión, la convergencia y la corrección de los desequilibrios territoriales existentes, entre otros (López-Escolano & Hernández Navarro, 2019).

La red vial urbana como parte de los elementos construidos del sistema urbano, tiene una gran inercia frente a los cambios, en comparación por ejemplo con la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación que responde a la norma urbanística y a la dinámica de las relaciones económicas y sociales; por consiguiente, la red vial es una de las partes que más permanece en la configuración física de la ciudad (Boccolini, 2020). De ahí la importancia de la configuración de la MVI en cuanto a trazados y perfiles en el ensamblaje de la formulación de las actuaciones alrededor de las UPL o de las Actuaciones Estratégicas (AE).

Con relación a lo anterior, cabe precisar que el entramado de la MVI es significativo territorialmente, puesto que atiende a un nivel de escala particular de ciudad y de relaciones espaciales y operacionales que responde a los siguientes aspectos (Secretaría de Planeación, 2021):

i. Funcional - en cuanto a modos de transporte, donde se asocia en alto grado a las calles por las cuales con preferencia ha de circular el componente flexible del sistema integrado de transporte público y en términos de capacidad porque ha de servir de oferta a los altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local.

ii. Participación en el Modelo de Ocupación Territorial (MOT) - dando soporte a la vida local y de proximidad en la estrategia de aprovechamiento del suelo y revitalización de áreas consolidadas con oferta de vivienda, empleo, espacio público y equipamientos.
iii. Participación complementaria - a la operación de las mallas arterial y de integración regional.

Así mismo, el artículo 152 de la Red Vial, establece en el numeral 2 los compromisos para que la Secretaría Distrital de Planeación precise la malla vial intermedia, en el marco de las Unidades de Planeamiento Local – UPL, para la toma de decisiones a escala zonal y local, en este caso desde la movilidad, por cuanto uno de los logros para apuntarle a mejorar las condiciones de la movilidad y de encaminar el ordenamiento hacia la estructuración de entornos cercanos que faciliten la proximidad, es precisamente la mirada en detalle de la malla vial que conecta la ciudad con las zonas de vivienda y actividades complementarias.

Es así como, se adelanta la identificación y caracterización de la Malla Vial Intermedia con el fin de establecer ajustes y modificaciones a lo previsto en el POT, teniendo en cuenta que se hace un énfasis en la escala zonal y local para poder concretar acciones y proyectos encaminados hacia el cumplimiento de la estrategia de proximidad que busca acercar las dinámicas principales, facilitar el acceso y acortar los tiempos de desplazamientos lo cual incentiva los modos limpios y no motorizados de movilidad, tarea en la cual la MVI tiene un papel indiscutible.

La Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial, debe ser considerada con mayor precisión en la definición de la MVI teniendo en cuenta que su principal objetivo es abordar la escala local y su integración con el entorno, propendiendo por la proximidad y la cualificación del espacio público para la movilidad y su articulación con el espacio público para el encuentro, los servicios del cuidado, las actividades de comercio propias de los barrios, los corazones productivos y los corredores de transporte público flexible o zonal. De tal manera que las franjas definidas en la estrategia sean el referente para la implementación, ajuste y adaptación de la MVI a los entornos de proximidad.

En relación con los anchos de las franjas descritas, el artículo 155 define los anchos de referencia para las franjas funcionales los cuales se establecen por rangos con el fin de que las vías se integren, adapten y armonicen con el entorno urbano contiguo, y cumplan un papel de articulador con las actividades y las áreas de soporte, principalmente en la escala de proximidad.

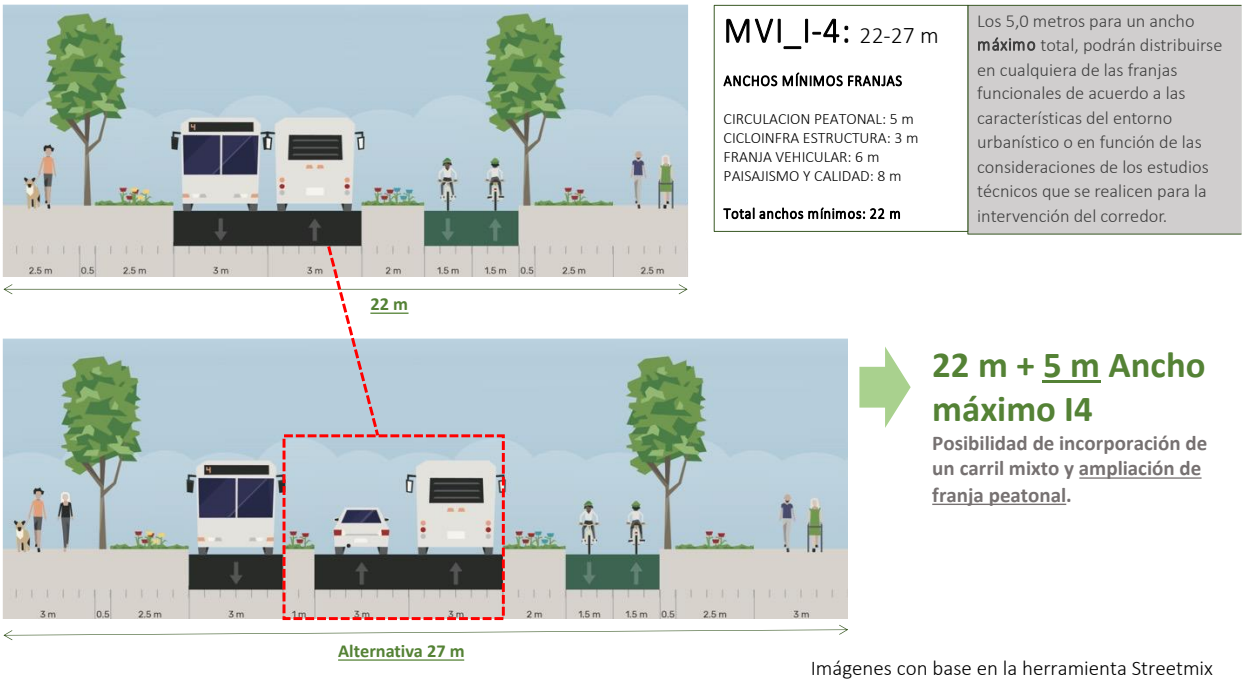


Imagen 95. Ejemplo perfiles franjas funcionales
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

El artículo 155 contempla un cuadro de rangos de referencia, del cual se resume el siguiente en relación con los rangos para malla vial intermedia que tienen los códigos I-4, 1-5, I-6, pero también se incluyen los códigos L-7 y L-8 de malla vial local considerando que hay sectores, principalmente de mejoramiento integral, cuyos anchos de vías son menores que en la ciudad consolidada, y que son corredores que tienen la mayor continuidad y conectividad que hace que puedan asumir funciones de malla vial intermedia:

RANGOS DE REFERENCIA POR TIPO DE CALLE (Medidas en metros)							
PERFIL COMPLETO			FRANJAS FUNCIONALES ANCHOS MÍNIMOS				
I-4	22	<27	5	3	0	6	8
I-5	18	<22	5	1,7	0	3	6
I-6	16	<18	6	1,7	0	3	3
L-7	13	<16	4	1,7	0	3	3
L-8	10	<13	4	0	0	3	2

Tabla 47. Resumen rangos de referencia por tipos de calle Artículo 155 Estrategia Calles Completas POT Dec. 555 de 2021
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Tanto para la identificación, caracterización y definición, como para la intervención y ejecución de la MVI por parte de las entidades competentes, es de primordial atención la aplicación de lo dispuesto en el artículo 155 y sus parágrafos, considerando que la determinación de los anchos y el manejo de las franjas es la manera como la MVI se integra y articula con el entorno y las actividades que hacen parte de los diferentes sectores de la ciudad, especialmente los de escala local y zonal. El artículo 156, de cualificación de la malla vial, establece competencias sobre ejecución y mantenimiento de las vías.

Sistema de Movilidad – Redes del sistema de transporte del sistema de movilidad

La Malla Vial Intermedia, como parte de su identificación y caracterización, deberá considerar de manera específica su papel de articulador con los elementos que constituyen la Red de Transporte Público para pasajeros, la Red de Transporte Aérea y la Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística, así como de su infraestructura de soporte, y que están definidos entre los artículos 157 y 168 del Decreto 155 de 2021.

Según el artículo 157 Red de transporte público urbano de pasajeros, los componentes son: i) Los corredores de transporte público, ii) La infraestructura de soporte del transporte público, iii) Los complejos de integración modal –CIM, iv) Las áreas de integración multimodal –AIM.

Con respecto a los corredores de transporte público, los definidos en el artículo 159 como corredores verdes de media capacidad y de baja capacidad, están relacionados con la malla vial intermedia y en el cual se identifican y caracterizan, lo cual es una determinante desde la red de transporte, a considerar para la caracterización y definición de la MVI.

3.2.3. Plan de Movilidad Sostenible

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible - PMSS como instrumento de planeación estratégica de segundo nivel que permite concretar el Modelo de Ocupación Territorial, y mediante el cual se adopta, implementa, y se hace seguimiento y evaluación a las políticas de movilidad establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, específicamente hacía una movilidad sostenible y descarbonizada.

En este sentido, las apuestas que hace el PMSS para atender la escala local o de proximidad, escala dentro de la cual se encuentra la malla vial intermedia, se asocian tanto en los retos establecidos, sus objetivos, estrategias y proyectos propuestos.

Como retos del Plan, es importante resaltar:

- La necesidad de aumentar la calidad y cobertura del sistema multimodal e integrado de transporte público, apostando por una ciudad que busca la cercanía de los hogares a la oferta de servicios para actividades cotidianas, oportunidades y empleo.
- El desarrollo de una movilidad que revitalice el espacio público,
- El desarrollo del enfoque de calles completas y los barrios vitales en la proximidad y la escala local;

- Una infraestructura bien diseñada y en buen estado que contribuya a una movilidad segura y sostenible;

Por otro lado, dentro de las estrategias propuestas, se destacan:

- Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto en la movilidad.
- Consolidación de la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana

Finalmente, frente a la propuesta de programas y proyectos se destaca el programa de la red de movilidad de proximidad y del cuidado, con los proyectos de red de corredores verdes de proximidad, la construcción de calles completas, y el proyecto de conservación de la malla vial urbana.

3.3 Objetivos de implementación de la Malla Vial Intermedia - MVI

Teniendo en consideración la política del POT y la actualización del Plan Maestro de Movilidad en proceso de formulación luego de la expedición del Decreto 555 de 2021, y considerando que la Malla Vial Intermedia es una herramienta no solo de la red vial sino también para la planeación urbana y para la gestión de proyectos, se determinan los siguientes objetivos estratégicos para la implementación de la Malla Vial Intermedia para el Distrito Capital:

Objetivos implementación MVI

- Definir la malla vial intermedia como un componente de la planeación urbana además del desarrollo del subsistema vial que hace parte del sistema de movilidad del POT
- Jerarquizar y priorizar la MVI acorde con la estrategia de ordenamiento del POT, específicamente la red de centralidades, los ámbitos de equipamientos y los ejes de comercio local
- Definir la caracterización de la MVI a partir del concepto de calles completas para incluir franja para circulación peatonal, franja de ciclo infraestructura, franja ambiental arborizada y/o verde, franja de transporte público y franja de transporte mixto
- Mejorar las condiciones de accesibilidad a los sectores de difícil acceso a partir de la consolidación de corredores de movilidad local asociados al transporte público flexible
- Integrar la MVI al a red vial del Distrito Capital como una malla vial complementaria a la arterial que funcione como alternativa de conexión entre las diferentes zonas de la ciudad y al interior de éstas
- Propender porque la MVI sea una red vial que facilite la articulación de los diferentes modos de transporte y contribuya a la implementación del subsistema de regulación y control de tráfico

- Incentivar en la definición e implementación de la MVI el papel de corredores de articulación de parques, zonas verdes y elementos de la estructura ecológica principal, con el fin de contribuir a la mejora de las condiciones ambientales al interior de los sectores y su articulación con la ciudad
- Incentivar el desarrollo de modos limpios de transporte como la bicicleta dando prelación a esta modalidad de cero emisiones a partir de la jerarquización de la franja de ciclo infraestructura y a su articulación con la red de ciclorrutas y ciclo alamedas de la ciudad.

3.4 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad

Desde la Secretaría de Movilidad, se ha venido realizando un proceso de identificación de MVI para el mejoramiento de la accesibilidad al medio físico y al transporte en cada una de las UPL establecidas en el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de la validación de las necesidades de caminabilidad, conectividad ciclista, de micromovilidad, y transporte público. Para lograr este propósito se deben mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad, específicamente en los parámetros establecidos a continuación.

- Red de Infraestructura Peatonal: Determinar los tramos de la Red de Infraestructura Peatonal (RIP) que deben ser mejorados en cada Unidad de Planeamiento Local (UPL), proporcionando condiciones adecuadas de caminata y acceso a pie a equipamientos, servicios sociales y manzanas del cuidado.
- Red de Cicloinfraestructura: Determinar los tramos de la Red de Cicloinfraestructura (RCI) que deben ser construidos, mejorados o intervenidos por Unidad de Planeamiento Local (UPL), a escala urbana y a nivel regional.
- Malla Vial Intermedia: determinar con base en una evaluación física los tramos o segmentos viales únicos de la malla vial local e intermedia que requieren intervención de la estructura de pavimento para mejorar sus condiciones de circulación vehicular.
- Infraestructura de Corredores de Transporte Público zonales: Establecer los tramos viales donde circulan rutas de transporte público zonal que requieren mejoramiento de calzada permitiendo una circulación adecuada de los buses zonales SITP u otros medios de transporte público, optimizando los tiempos de recorrido.

3.1.2 Metodología para el desarrollo del diagnóstico

Se ha definido un proceso de análisis territorial para identificar desde la malla vial intermedia las áreas de servicios a las cuales se debe poder llegar a pie, en bicicleta y en micromovilidad, de forma que los viajes del cuidado se puedan realizar de manera sostenible en la proximidad. Para determinar estás áreas se identifican los usos del suelo y sistemas que prestan estos servicios y se convierten atractivos o destinos de viajes. Al tener estas áreas identificadas se localizan los tramos de RIP y de RCi dentro de la malla vial intermedia que deben ser mejorados o que permanezcan en condiciones adecuadas.

Para su evaluación, se establecen las siguientes características de análisis territorial:

- **Sectores de la ciudad en donde más se realizan viajes en modos activos.**

A partir de la Encuesta de Movilidad se identifican los sectores en Bogotá en dónde más se realizan viajes en modos activos y por lo tanto se definen las áreas que deben ser atendidas por estos modos.

- **Proximidad al sistema de transporte público.**

La propuesta de desarrollo de Bogotá se plantea en torno a mejorar las condiciones de los viajes del cuidado y avanzar hacia una mejoría de la calidad de vida. En este proyecto de ciudad el transporte público juega el rol de engranaje para garantizar el acceso a los servicios para quienes vienen en modos activos. Se tienen en cuenta las estaciones de Transporte Masivo, Estaciones de Cable, Paraderos del componente zonal SITP, zonas amarillas.

- **Proximidad al Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales (Art 94)**

Es el conjunto de equipamientos, espacios, edificaciones, instalaciones o construcciones temporales, infraestructura o unidades móviles, donde se prestan los diferentes servicios del cuidado y servicios sociales que responden a las necesidades de la población de manera diferencial, con el fin de permitir su inclusión y participación social en condiciones de igualdad en Bogotá.

- Servicios del cuidado: Educación, Salud, Integración social, cultura, recreación y deportes.
- Servicios sociales: Seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia, Servicios ambientales, Bienestar y cuidado animal, servicios de apoyo a la producción y al desarrollo rural.

- **Proximidad a la Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación (Art 100)**

Esta estructura reconoce la coexistencia de actividades productivas y residenciales, y las ventajas competitivas de la economía bogotana, buscando potenciarlas. A esta estructura se debe poder acceder caminando o montando bicicleta entre otros modos activos.

- **Oferta de espacio público para la movilidad**

Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia, conexión, para el encuentro y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad.

- **Seguridad vial**

La infraestructura, como componente fundamental dentro de la seguridad vial, busca entre otros aspectos transformar los espacios en lugares seguros para todos sus usuarios.

- **Proyectos asociados al Objetivo 4 del actual POT Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad e integrados en la Estructura Funcional y del Cuidado. (Art 5):**

Red de corredores de cable aéreo, Red de corredores verdes de proximidad, proyecto de calles completas, Cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio

público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales, Consolidación de espacio público para el encuentro, Manzanas del cuidado, Barrios Vitales, Bogotá Turista, Red de urbanismos tácticos sociales- RUTAS, Áreas de intercambio modal – AIM, Complejo de Integración Modal – CIM.

- **Estado de la Malla Vial Intermedia**

Se evalúa la infraestructura de acuerdo con las condiciones actuales del estado de la estructura de pavimento y capa de rodadura de la malla vial intermedia.

- **Corredores de Transporte Público Zonal**

Se tienen en cuenta los corredores, de la malla vial intermedia donde transitan las rutas del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como instrumento que garantizará mejor calidad de vida de los ciudadanos.

- **Actuaciones Estratégicas**

Se tiene en cuenta la malla vial intermedia que se encuentra al interior de los polígonos donde se tiene referenciadas las Actuaciones Estratégicas.

Una vez identificada las zonas para definir los destinos o lugares de interés en los viajes del cuidado, se evalúa la infraestructura existente para poder determinar los tramos que pueden ser intervenidos. La propuesta es poder construir circuitos que sean coherentes, que enlacen y permitan acceder a esos destinos identificados, a la vez que promueven la integración modal. Deben ser seguros, al reducir el número de conflictos entre los diferentes actores viales, protegiendo a los peatones, ciclistas y usuarios de la micromovilidad con diseños adecuados que los priorice. Lo anterior tomando en cuenta el estado actual de la infraestructura, la proximidad de circulación de rutas de transporte público y en función de propuestas de intervención específicas, tales como las Actuaciones Estratégicas.

Con base en el diagnóstico de características de análisis territorial, se establecen los aspectos de evaluación sobre los cuales se procedió a aplicar el ejercicio de identificación de principales segmentos viales de la MVI.

- **Red de Infraestructura Peatonal**

Los viajes peatonales cómodos son de corta duración y distancia, 1 kilómetro en 15 minutos, para especificar los tramos que se deben intervenir, se ha definido un área de influencia alrededor de los servicios que permita que sus usuarios puedan llegar a pie. Con el fin de determinar cuáles tramos se deben revisar para posible intervención se cuenta con dos fuentes de información: el nivel de conectividad de la malla vial y el estado de la superficie de circulación peatonal por andenes.

En la figura a continuación se observan las áreas de mayor atracción de viajes peatonales.

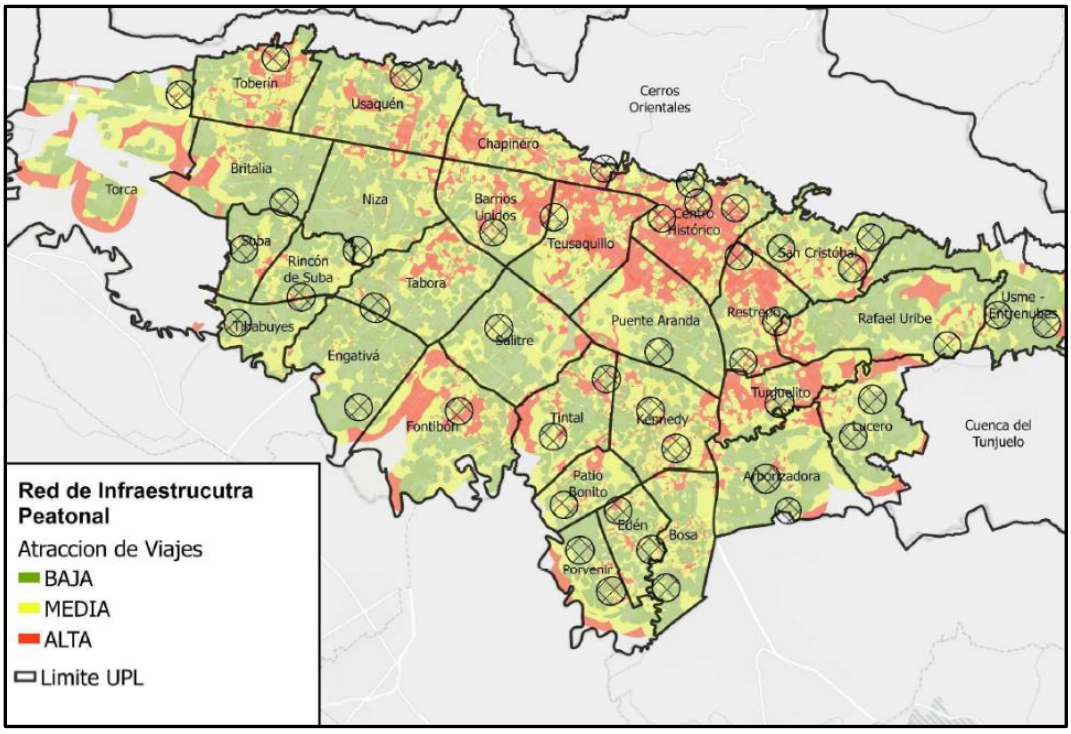


Imagen 96. Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Definidas las áreas de influencia con base en lo expuesto anteriormente se definió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de mejora de la red de infraestructura peatonal de la malla vial intermedia, el cual califica de acuerdo a la proximidad.

Para esto se define un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella, como se observa en la figura a continuación

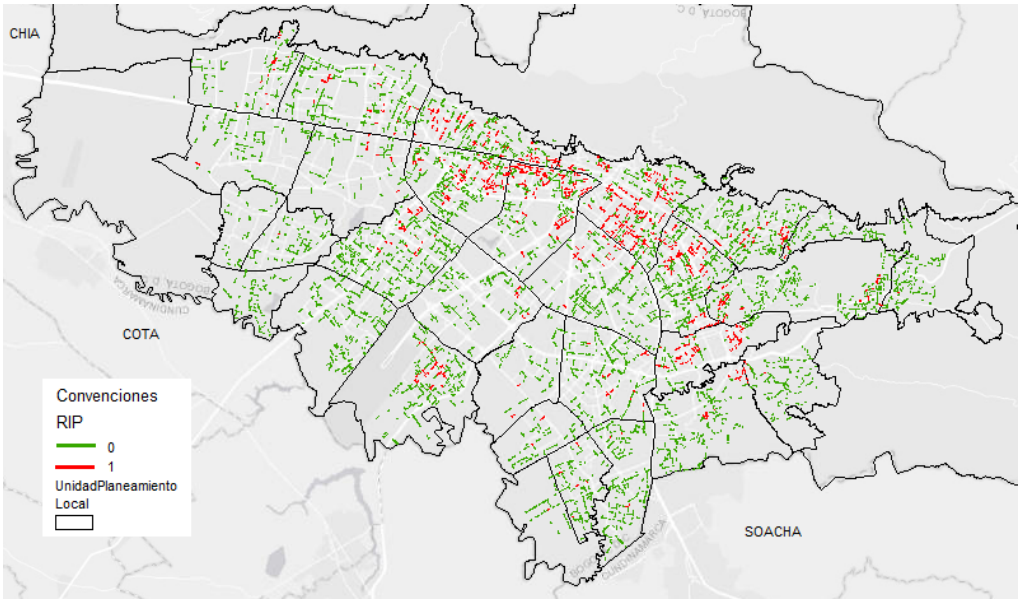


Imagen 97. Segmentos viales identificados de acuerdo a la RIP por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

- **Red de Cicloinfraestructura**

Con la bicicleta y los vehículos de la micromovilidad se logran dos tipos de viajes: travesía (pendulares) y proximidad (flotantes), diferenciados entre ellos por las distancias y tiempo de recorrido, cada uno con diferentes características y por lo tanto necesidades de configuración de los recorridos. Los viajes de proximidad son aquellos viajes entre 0 y 3 km de distancia, los cuales se efectúan en un promedio de tiempo de 15 minutos y, los viajes de travesía son aquellos cuyas longitudes se encuentran entre 3 y 8 km, con tiempos promedios de viaje entre 45 minutos a 1 hora.

Es así, como este ejercicio busca la identificación de principales segmentos viales con tramos de cicloinfraestructura considerados en el actual Plan de Ordenamiento Territorial - “Bogotá Reverdece 2022 - 2035” - por Unidades de Planeamiento Local, dando relevancia a la idea de tener ciudades compactas, respondiendo a las necesidades contemporáneas de viajes y aprovechamiento del espacio público de todos las personas que habita un territorio, impactando de manera positiva en las externalidades del transporte motorizado como congestión, siniestralidad y contaminación atmosférica.

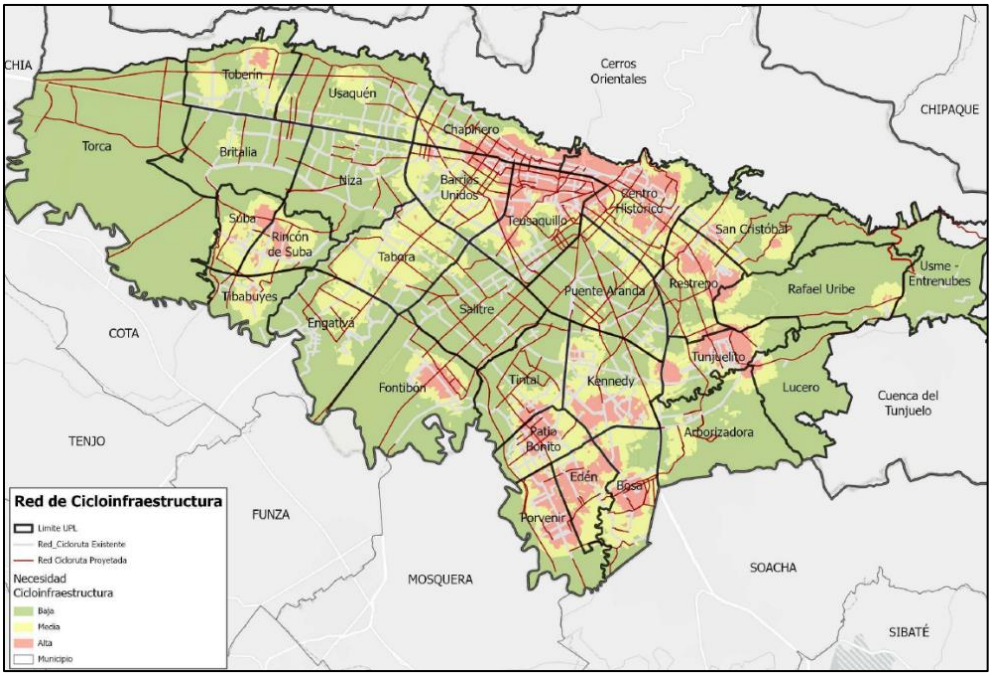


Imagen 98. Zonas de atracción de viajes en bicicleta por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Definidas las áreas de influencia se definió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de la red de ciclo infraestructura de la malla vial intermedia.

Para esto se define un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada que requiere mejora o implementación y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella.

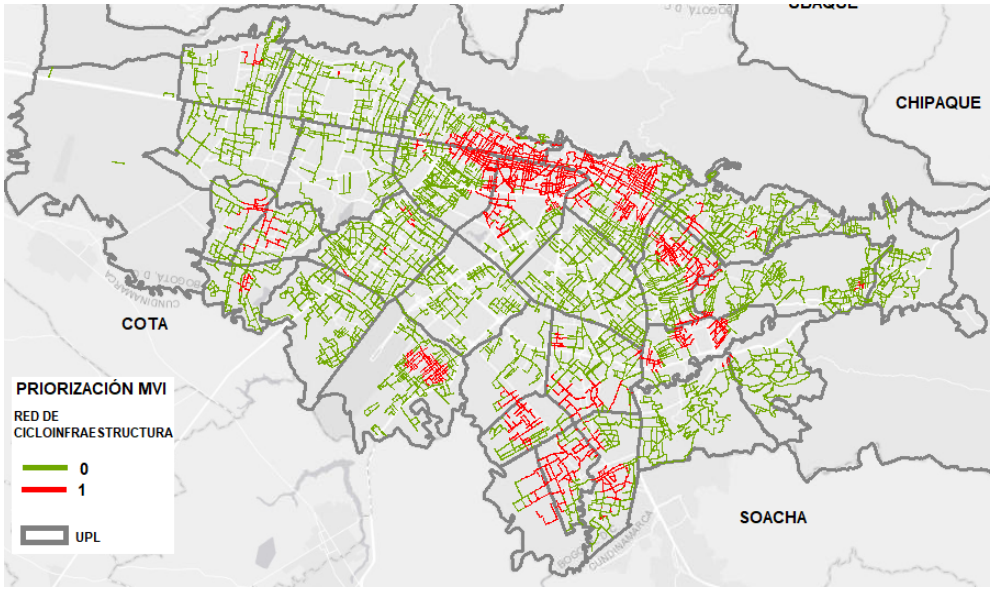


Imagen 99. Segmentos viales identificados de acuerdo a la RCI por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Noroccidente – DPL, SDP

.

- **Estado de la malla vial**

El estado de los segmentos viales resulta fundamental para priorizar y enfocar los esfuerzos de reparación y mantenimiento de la ciudad, por lo cual se utilizó el diagnóstico del Instituto de Desarrollo Urbano con corte a junio del 2021,

Acorde a la escala de calificación de la malla vial establecida por el IDU en el cual se indica el estado del pavimento que va desde bueno hasta fallado, se estableció un orden en la identificación reagrupando dichas condiciones de acuerdo con su estado para determinar el nivel de importancia.

- Puntaje 0: Bueno, justo, satisfactorio. (No prioritario)
- Puntaje 1: Pobre, muy pobre, grave y fallado. (Prioritario)

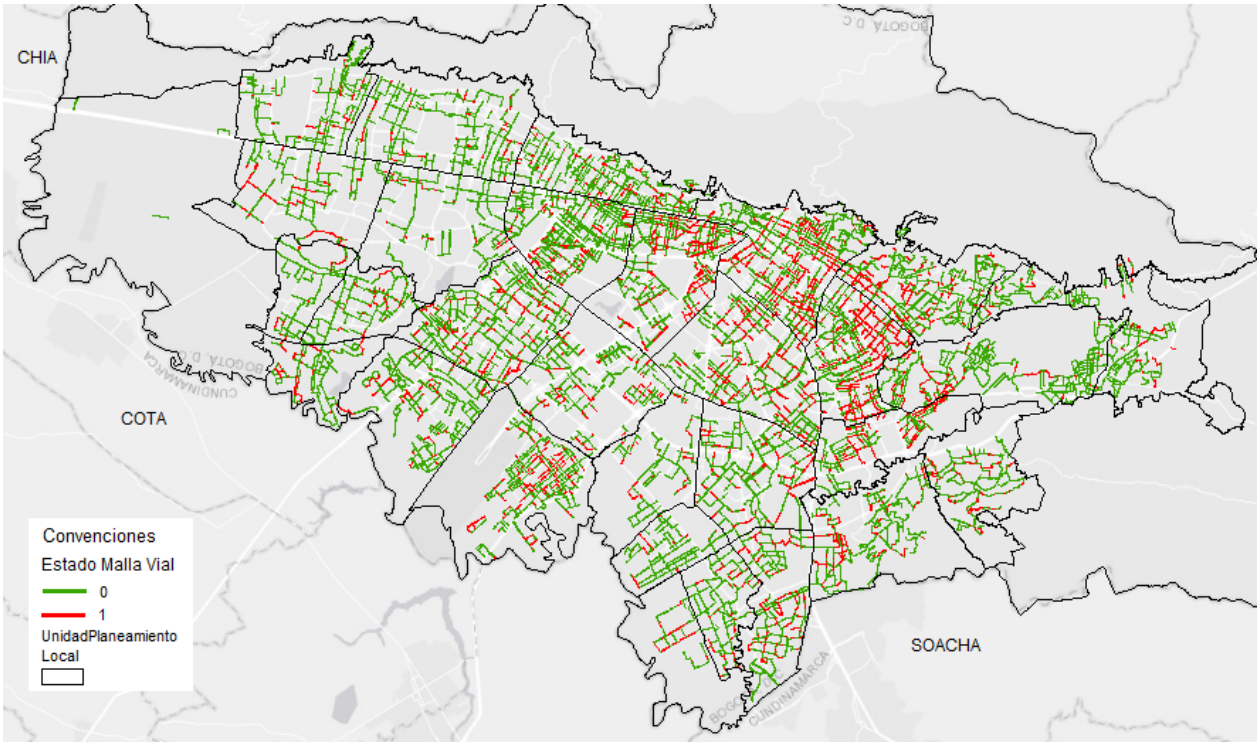


Imagen 100. Estado de Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

- **Corredores de Transporte Público y Circuitos de Movilidad**

Los tramos viales por donde circulan las rutas de transporte público del componente zonal de SITP son de especial importancia, dado que son un factor para mejorar la calidad de los viajes, optimizar y favorecer los tiempos de recorrido y de espera de los usuarios para viajes de mayor distancia. En tal sentido para el ejercicio de identificación de principales segmentos viales se procede a validar la presencia o ausencia de estas rutas dentro de la malla vial intermedia, donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que pasan rutas por el segmento identificado y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estas rutas.

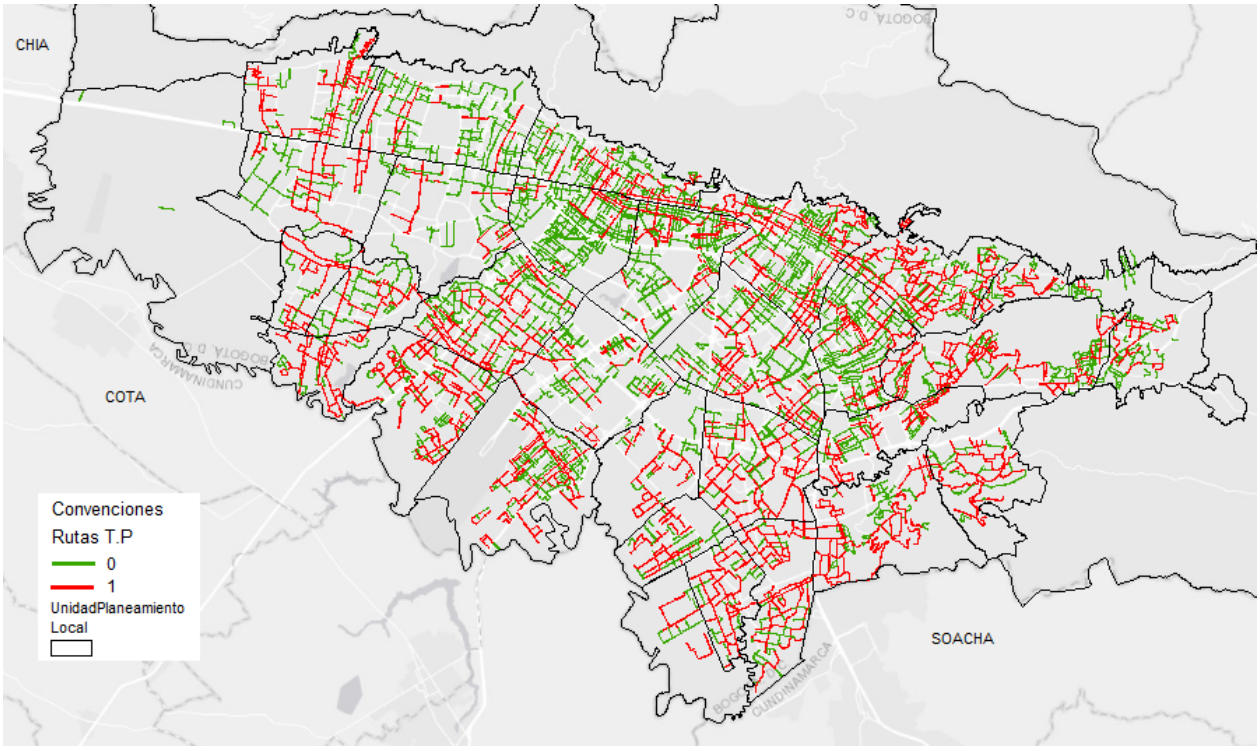


Imagen 101. Presencia de rutas de transporte público
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

- **Actuaciones Estratégicas**

Se indica que las AE aterrizan las apuestas POT, mediante la generación de incentivos que permitan consolidar zonas económicas y sectores adecuados para el desarrollo de viviendas dignas, definiendo las condiciones normativas que generen los servicios de salud, educación y del cuidado. En este sentido se considera que parte de esta consolidación se generaría con una adecuada malla vial.

En tal sentido se procede a validar la presencia o ausencia de la MVI dentro de las AE, calificada donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que hay presencia de segmentos viales dentro de la AE y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estos segmentos.

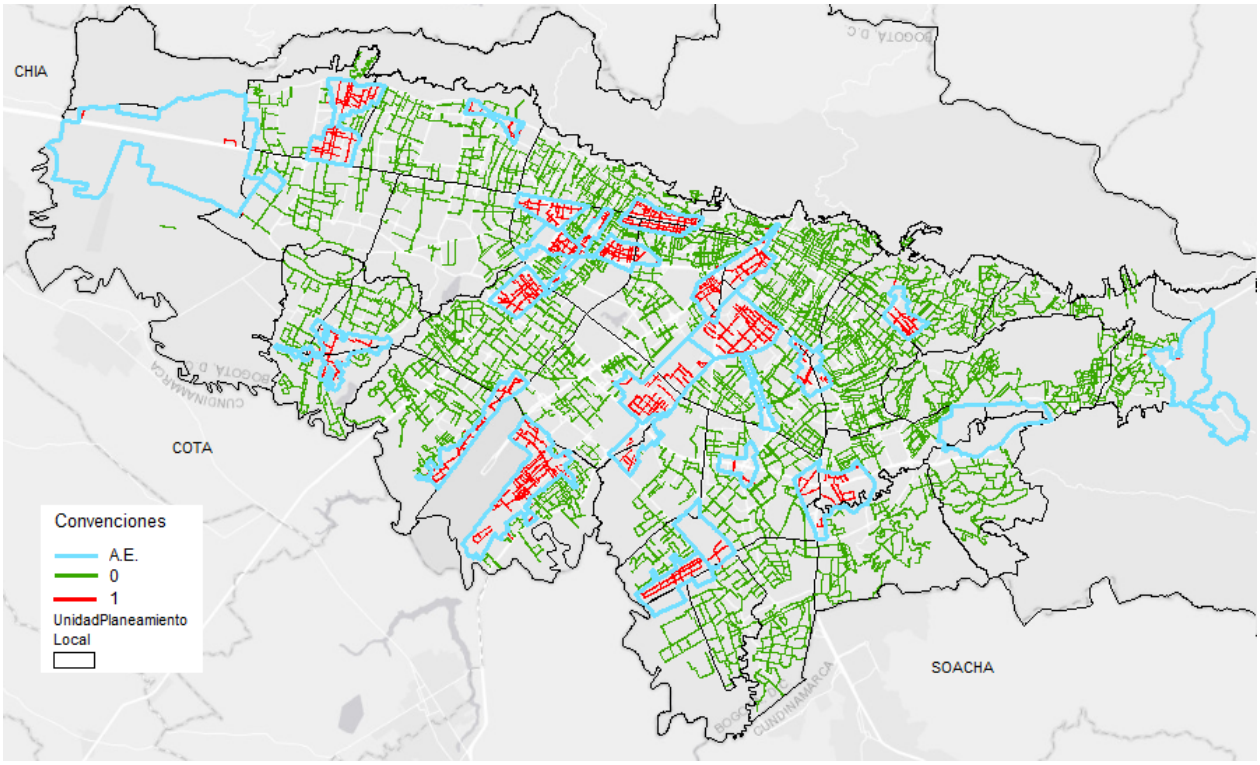


Imagen 102. Actuaciones estratégicas
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Como metodología de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia, de acuerdo con cada criterio evaluado se les indicó un orden de prioridad, asignando un puntaje por cada criterio, ilustrado a continuación:

Criterio	Calificación Puntaje asignado
Red peatonal	1
Red de Cicloinfraestructura	1
Rutas de del componente zonal de SITP	1
Estado de la Malla Vial	1
Actuaciones estratégicas	1

Tabla 48. Atributos de evaluación
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

Al final de la evaluación, todos los parámetros se suman, identificando su intervención el que acumule mayor resultado. Esta información se podrá visualizar con el montaje de cada capa (shape) por parámetro y así establecer la malla vial intermedia resultante. Se agruparon los resultados de la evaluación en 3 rangos para establecer la necesidad de intervención en el corto, mediano y largo plazo.

Los rangos de prioridad se establecieron de la siguiente manera:

Prioridad	Nivel de intervención
1 A	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 5 puntos.
1 B	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 4 puntos.
2	Necesaria; corresponde a la sumatoria de 3 puntos.
3	No Prioritaria; corresponde a la sumatoria inferior a 3 puntos.

Tabla 49. Rangos de prioridad de acuerdo al nivel de intervención para MVI
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Del análisis de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia de acuerdo con los rangos establecidos, se visualiza las zonas de intervención en cada UPL de acuerdo a su necesidad de intervención.

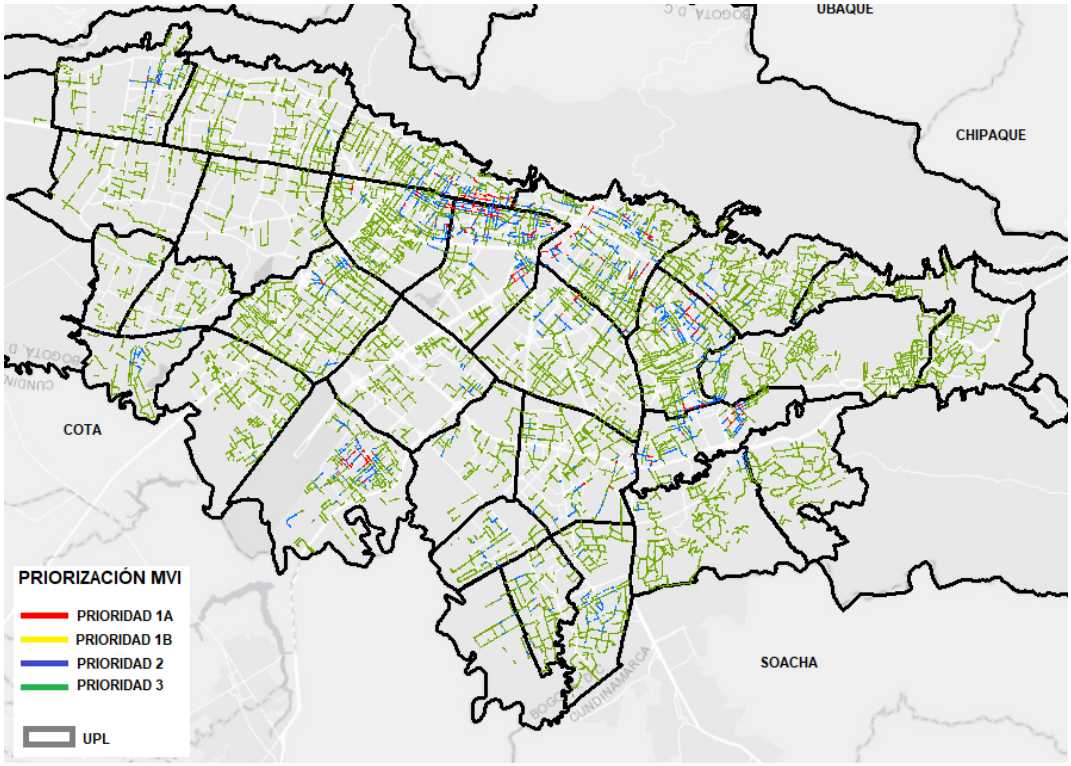


Imagen 103. Malla vial intermedia identificada de acuerdo a su nivel de intervención
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

.

3.1.3 Análisis de identificación de principales segmentos viales

Dando alcance en lo descrito por el artículo 151 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial para la malla vial intermedia *"…La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de*

las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este…"

A partir de los corredores de Malla Vial Intermedia identificadas como resultado de la consolidación de los corredores viales de UPL y POT (Imagen 12) y los corredores viales de intervención inmediata como 1A y 1B, es decir, de intervención de corto plazo, se genera una única malla vial intermedia a la cual se le dio una condición de continuidad hacia los corredores viales de la malla arterial, principalmente con segmentos de prioridad 2 o de prioridad 3.

Con esta metodología las condiciones de identificación de principales segmentos viales buscan un mejoramiento o mantenimiento de la infraestructura vial basada en condiciones físicas y de conectividad para una movilidad sostenible, agrega circuitos de transporte público, se tienen en cuenta las actuaciones estratégicas y finalmente se involucra la participación ciudadana de acuerdo con sus necesidades.

Como resultado del análisis se observan los tramos viales identificados de malla vial intermedia en las UPL de la cuidad.

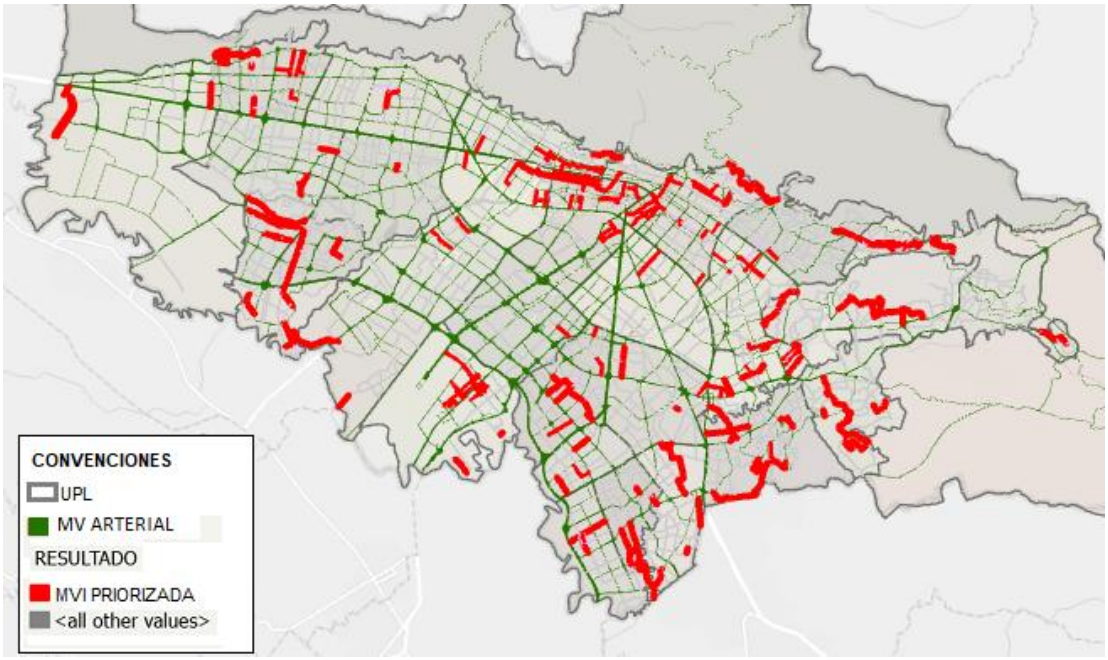


Imagen 104. Malla vial intermedia identificada por SDM
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Luego de un proceso de concertación con la SDP se ajustaron los segmentos viales identificados al localizarse en zonas que presentaban alguna restricción normativa, es decir, por estar en suelo de conservación, por estar en zonas del PEMP o por estar al interior de ámbitos de proyectos establecidos por formuladores de UPL, donde ya se han

definido propuestas propias al interior de cada ámbito. Finalmente, de este resultado se presenta los tramos viales de Malla Vial Intermedia identificada.

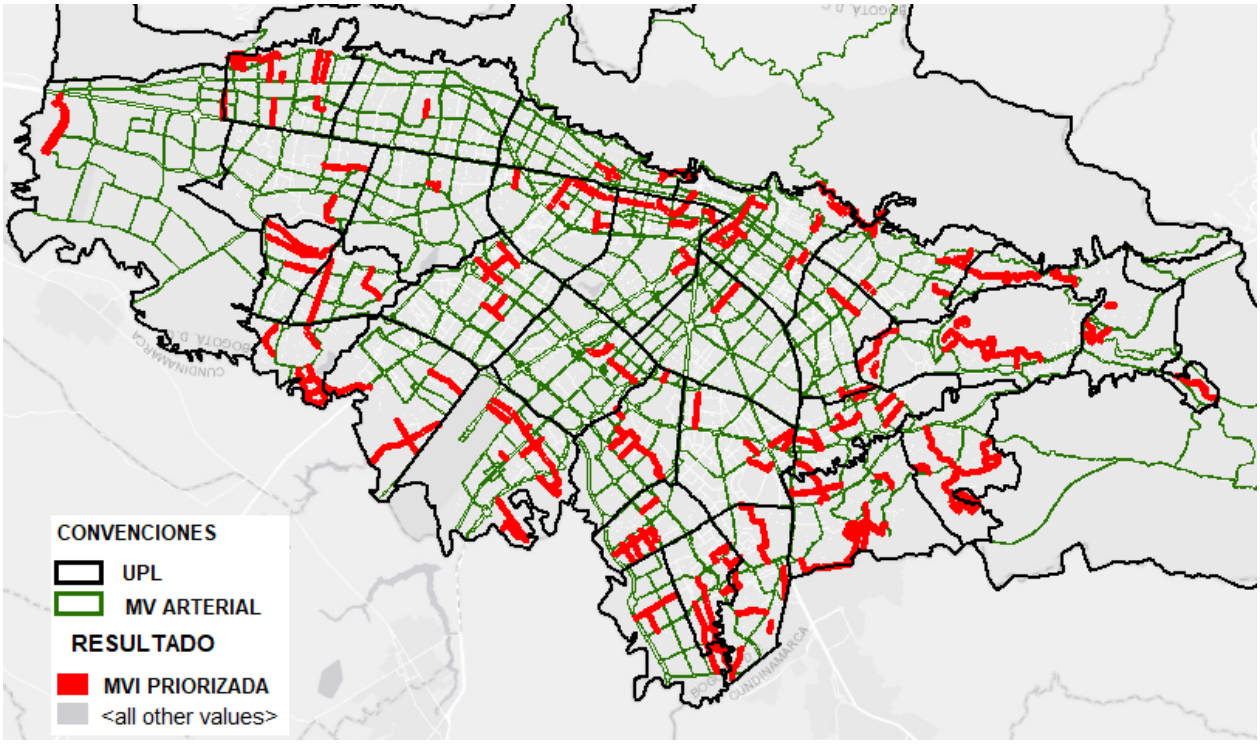


Imagen 105. Malla vial intermedia identificada
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.5 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia

Considerando que la Malla Vial Intermedia MVI hace parte de la Estructura Funcional y del Cuidado, pero a su vez se articula con las demás estructuras de Plan de Ordenamiento Territorial POT, es decir con la Estructura Ecológica Principal EEP como estructuradora del territorio articulando y brindando accesibilidad a los elementos ambientales, la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación mediante la consideración de los aspectos normativos de cada sector referidos a las áreas de actividad y tratamientos urbanísticos que se ven impactados al momento de definir la MVI, la Estructura Integradora de Patrimonios teniendo en cuenta principalmente los Sectores de Interés Cultural y/o hitos urbanos como Bienes de Interés Cultural que sean posibles articular mediante la MVI.

A partir del marco general anteriormente descrito se procede a aterrizar los conceptos principales de la definición incluida en el artículo 152 del POT sobre la Malla Vial Intermedia MVI mencionada en otros apartes de presente documento y que se resume en que dicha malla se conforma por 3 aspectos: i) calles por las que circula el componente flexible de sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, ii) Dar soporte a la vida local y de proximidad, y iii) complementar la operación de las mallas arterial y de integración regional. Estos aspectos son la base para establecer las determinantes principales de la MVI considerando que ésta funciona 1. Como estructuradora urbana, mediante la cual es posible articular diferentes elementos

e infraestructuras, y permite materializar el concepto principal de la proximidad a desarrollar en las Unidades de Planeamiento Local UPL que es 2. La conformación de supermanzanas.

Las anteriores determinantes a su vez son transversales y de allí se derivan los criterios urbanísticos para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que se relacionan con las estructuras POT y consideran los aspectos que se deben articular y considerar en la consolidación de la MVI: i) Conectividad de espacio público y equipamientos, ii) continuidad vial y forma urbana, iii) condiciones normativas, y iv) accesibilidad a elementos ambientales.

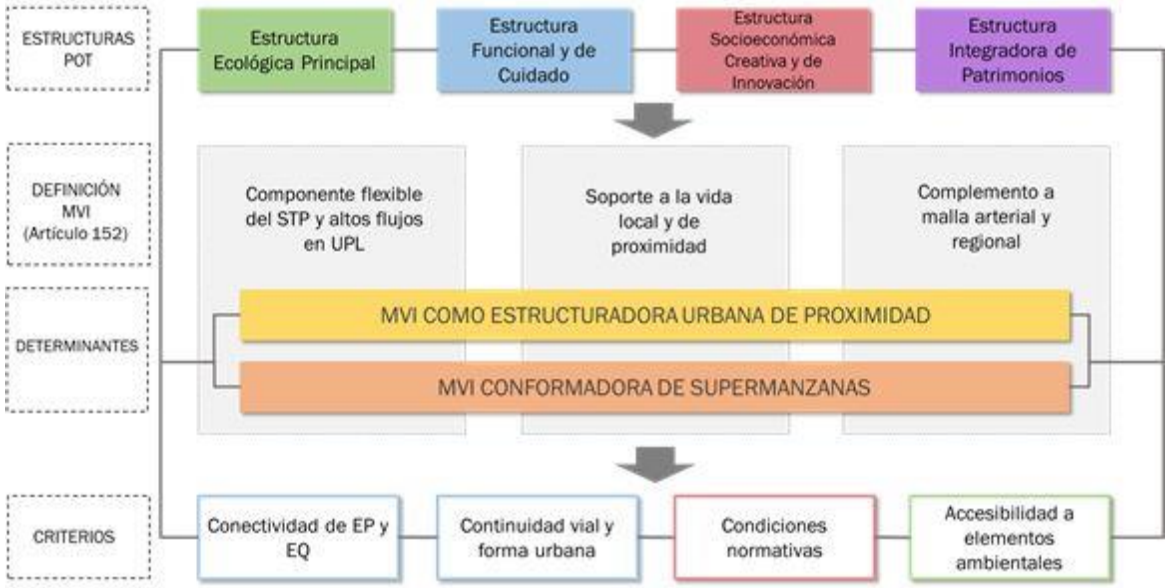


Imagen 106. Esquema metodológico para la definición de la Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.5.1. Determinantes urbanas de la Malla Vial Intermedia

De acuerdo con la metodología descrita anteriormente se establecen dos determinantes urbanas que se conciben como transversales a los criterios urbanísticos definidos más adelante y que contienen los aspectos de la definición de POT sobre la Malla Vial Intermedia MVI, las determinantes se refieren a: i) MVI como estructuradora urbana y ii) Conformación de supermanzanas mediante la MVI.

Malla vial intermedia como estructuradora urbana de proximidad

La malla vial intermedia, como elemento de infraestructura vial incluida dentro del componente de Espacio Público para la Movilidad del Sistema de Movilidad del POT, se establece como soporte del componente flexible del Sistema de Transporte Público, y complemento a la operación de la malla vial arterial permitiendo así la conexión física entre esta tipologías de mayor jerarquía y las vías locales, esta condición convierte a la malla vial intermedia como un elemento del Sistema de Movilidad que permite la accesibilidad desde lo local hacia las dinámicas de carácter urbano ofrecidas por el componente arterial y sus redes de transporte público urbano de pasajeros de alta y

media capacidad, asimismo, y de manera preponderante la malla vial intermedia en sí misma sustenta las necesidades de desplazamiento para la escala de proximidad.

Bajo una nueva concepción de la Malla vial intermedia es importante aclarar su papel o función en el ordenamiento del distrito por su importancia como eje de encuentro peatonal, o como eje concentrador de actividades económicas de soporte a sus áreas aferentes, o como vía de entrada y salida de barrios o como eje de conectividad entre elementos funcionales. La MVI cumple un papel de soporte zonas residenciales concentrando actividades económicas y funcionales de un territorio específico que conecta la malla vial arterial con una función más urbana- metropolitana con la malla vial local que cumple la función de tránsito y circulación de los residentes de un barrio donde se establecen redes más de carácter comunitario y de vecindad.

En algunos casos la MVI es el principal eje de actividad económica donde se localizan supermercados, farmacias, ferreterías, misceláneas, sedes bancarias, concentración de servicios como restaurantes, bares, es decir actividades de soporte y proximidad. En otros casos la MVI se concibe como el principal eje de movilidad de una zona, por donde pasa el transporte público y que da acceso o salida a las demás zonas de la ciudad. En muchos casos la MVI conecta elementos funcionales como colegios, escuelas, parques locales, centros culturales, y demás equipamientos relacionados con el sistema de cuidado. Bajo estas características la red de la malla vial intermedia se puede considerar como un elemento estructurador urbano de un sector o zona determinada.

Conformación de supermanzanas

Estrategia supermanzanas

De acuerdo con la teoría de Salvador Rueda en la que se destacan las ventajas de la conformación de supermanzanas para la implementación de un urbanismo ecosistémico, lo cual se articula con los criterios para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que de soporte a los proyectos integrales propuestos desde las Unidades de Planeamiento Local UPL del POT de Bogotá y que a su vez debe ir en línea con la organización de la movilidad y el transporte conforme a la pirámide invertida de movilidad, en donde se prioricen los modos sostenibles y se define la accesibilidad necesaria en términos de transporte público y mixto, se considera importante destacar lo siguiente de dicha teoría, considerando éste criterio como el principal para la definición de la MVI:

> *“Las Supermanzanas urbanísticas, como uno de los instrumentos del urbanismo ecosistémico, permiten la aplicación del conjunto de principios que propone este urbanismo. Cada superbloque se configura como una pequeña "ciudad" y busca:*
>
> *Que la densidad de población y actividades den una masa crítica determinada que genere espacio público; (…)*
>
> *Que la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público. A tal efecto, se construirán las infraestructuras adecuadas para lograr este objetivo.*
>
> *La rehabilitación de edificios en las supermanzanas es básica para incorporar los objetivos del Urbanismo Ecosistémico. (…)*
>
> *La provisión de equipos que garanticen una mejor habitabilidad colocada a una distancia que pueda cubrirse a pie con tiempos entre 5 y 10 minutos, dependiendo del equipo.*

El mapa urbano actual, con dos dimensiones, no puede incluir el conjunto de variables que incorporan los principios / objetivos establecidos. El urbanismo ecosistémico dibuja tres mapas: en altura, en superficie y en subsuelo, (…).

La implementación del Urbanismo Ecosistémico en cada supermanzana genera, a escala urbana, un modelo para una ciudad más sostenible y, al mismo tiempo, un modelo de ciudad del conocimiento. (…)"35

La problemática que se pretende abordar con la conformación de supermanzanas busca cambiar la destinación del espacio vial, ya que una parte importante del espacio público de la ciudad está dedicada a flujos de alta ocupación y baja densidad de usuarios. Para eso se consideran como insumos en el presente criterio: i) Tránsito promedio diario en ejes de la red vial, ii) Dimensiones de secciones transversales viales (especialmente anchos de calzada), iii) Revisión de población por manzanas o sectores censales y densidades de población, iv) Configuración de barrios, v) Análisis de rentas.



Imagen 107. Esquema de conformación de supermanzanas36
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

La metodología para establecer las supermanzanas y las características a considerar debe contemplarse en el siguiente orden: i) Definir principales canales de transporte (público), ii) considerar la red de transporte público principalmente con carriles exclusivos (condición mínima carriles preferenciales controlados), iii) la red proyectada con

35 Rueda S. (2019). "Supermanzanas" como nuevo modelo urbano. ArchDaily, consultado en abril de 2023. Tomado de https://www.archdaily.co/co/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda

36 Tomado de https://mastercas.net/2013/06/07/conferencia-de-salvador-rueda-supermanzanas-movilidad-y-espacio-publico/

características de ortogonalidad dada su eficiencia, iv) la frecuencia del transporte público en la red definida de 5 minutos, v) definición de secciones viales con actores principales – Transporte público y ciclo usuarios adicional al EP peatonal, vi) las Supermanzanas no se consideran una célula sino una red gobernada por una ecuación de eficiencia donde se movilizará un mayor número de usuarios, vii) configuración de red perimetral de transporte público y sentidos viales alrededor de supermanzanas.

Barrios vitales

Dentro del componente urbano de POT se establecen las estrategias para la implementación del Ecourbanismo y la construcción sostenible, el artículo 118 establece las estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, que en relación con la definición de la Malla Vial Intermedia MVI se encuentra relevante la estrategia de barrios vitales y su relación con el criterio urbanístico principal de la MVI que es la conformación de supermanzanas, en donde el borde de las mismas se conforme como MVI y procure dar marco al espacio público y equipamientos que hagan parte de los proyectos integrales de las UPL y que potencialmente conformen barrios vitales.

3.5.2. Definición de los criterios generales en el marco del POT

En concordancia con lo descrito en la metodología de la MVI, para la caracterización de la malla vial intermedia, su definición y estructuración en el marco de lo previsto en el POT Decreto 555 de 2021 mediante las Unidades de Planeamiento Local, se definieron los criterios de análisis urbanístico en el marco de las determinantes, que permitan establecer las necesidades que a nivel territorial debe suplir la Malla Vial Intermedia y que se abordan desde los aspectos funcionales y normativos del POT, para los cuales se desarrolla el análisis por cada uno de los sectores y UPL para así establecer la clasificación y priorización, de la siguiente manera:

Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado

- Conectividad de espacios públicos y equipamiento
- Continuidad vial y forma urbana

Criterios en función de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

- Condiciones normativas: áreas de actividad y tratamientos urbanísticos POT

Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

- Accesibilidad de elementos ambientales

3.5.3. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

Articulación con el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales

El Sistema del Cuidado y Servicios Sociales es, junto con el Sistema de Movilidad, un componente de la Estructura Funcional y del Cuidado y claramente el POT se refiere a la interdependencia de los soportes del Modelo, que constituyen esta Estructura (EFC), que son los relacionados con espacio público, movilidad, equipamientos y servicios públicos.

Es así como, el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales (específicamente las redes del Cuidado y su estrategia de articulación acorde con el artículo 171), está directamente relacionado con la determinación de la Malla Vial Intermedia y su papel de integración de los soportes de ciudad en la escala de proximidad.

Como estrategia y condiciones relevantes que organizan las redes del cuidado en relación con la malla vial intermedia, se resaltan estas dos:

- Proximidad, caminabilidad y accesibilidad, considerando las condiciones físicas de las personas sujetas de cuidado y de las cuidadoras, y la forma en que se desplazan, empleando entre 10 y 15 minutos caminando o haciendo uso de rutas de transporte público circular.
- Rutas de transporte público circulares o facilidades de transporte zonal y alternativas de micromovilidad al interior de una UPL o entre UPL cercanas.

En cuanto a la articulación entre espacio público y equipamientos en ámbitos integrales de cuidado, en cumplimiento del artículo 232 Ámbitos Integrales del Cuidado, es necesario tener en cuenta los siguientes criterios para lo cual la MVI es un componente estratégico:

- Aportar a complementar Áreas de Integración Multimodal integrando espacios públicos y servicios sociales y del cuidado.
- Conectar manzanas del cuidado y centralidades de proximidad - tejido económico local en calles comerciales con elementos del sistema de transporte.
- Aportar a la constitución de barrios vitales y facilitar la implementación de calles completas.
- Mejorar, ampliar o desarrollar espacio público de proximidad, realizando cualificación de parques de proximidad existentes y nuevos.
- Facilitar la articulación con parques proyectados en instrumentos planes parciales y otros instrumentos – actuaciones estratégicas y actuaciones urbanísticas en desarrollo y redesarrollo.
- Facilitar la articulación entre proyectos estructurantes del POT con otras estrategias o actuaciones.

Por otra parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 131 Proyectos priorizados del Sistema Urbano de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, es importante en las UPL más deficitarias en términos cuantitativos de espacio público considerar la conectividad de suelo priorizado para la generación de espacio público en UPL deficitarias al igual que los espacios públicos demarcados como “desarrollo de espacio público para el encuentro en suelo no intervenido”, que se encuentran delimitados en el Mapa No. CU-4.1 “Sistema de Espacio Público peatonal y para el Encuentro”.

Así mismo, éste criterio propende por la conectividad de hitos urbanos que en muchas ocasiones están representados en los mismos elementos de espacio público de valor patrimonial o en su mobiliario, en la representatividad de algunos equipamientos de acuerdo a su clasificación como Bienes de Interés Cultural y los sectores urbanos icónicos declarados como Sectores de Interés Cultural que contienen una serie de elementos característicos de los diferentes sectores y por tanto representativos y de reconocimiento a nivel de ciudad.

En este contexto la Malla Vial Intermedia busca dar esa conectividad requerida entre los soportes urbanos de espacio público, equipamientos y los hitos urbanos descritos para facilitar la accesibilidad y propender por la generación de condiciones de proximidad que busca el modelo del POT.

Continuidad vial y forma urbana

Con objeto de configurar el entramado de la malla vial intermedia, a partir de la identificación y precisión de la MVI definida en el Decreto 555 de 2021 se han definido un balance de tres etiquetas características que aportan a la optimización de la red.

Conectividad: Su elemento objetivo de la red son los nodos y el principio base corresponde a facilitar un amplio enlace de orígenes y destinos (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016) o bien la unión de una o varias líneas de deseo de viaje (CAF, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, & IDU), esto es el grado en que una vía está conectada a las demás en el sistema, por consiguiente, la conectividad de un elemento será mayor cuanto mayor sea la cantidad de elementos del sistema a los que está vinculado directamente (Tagliari, 2022).

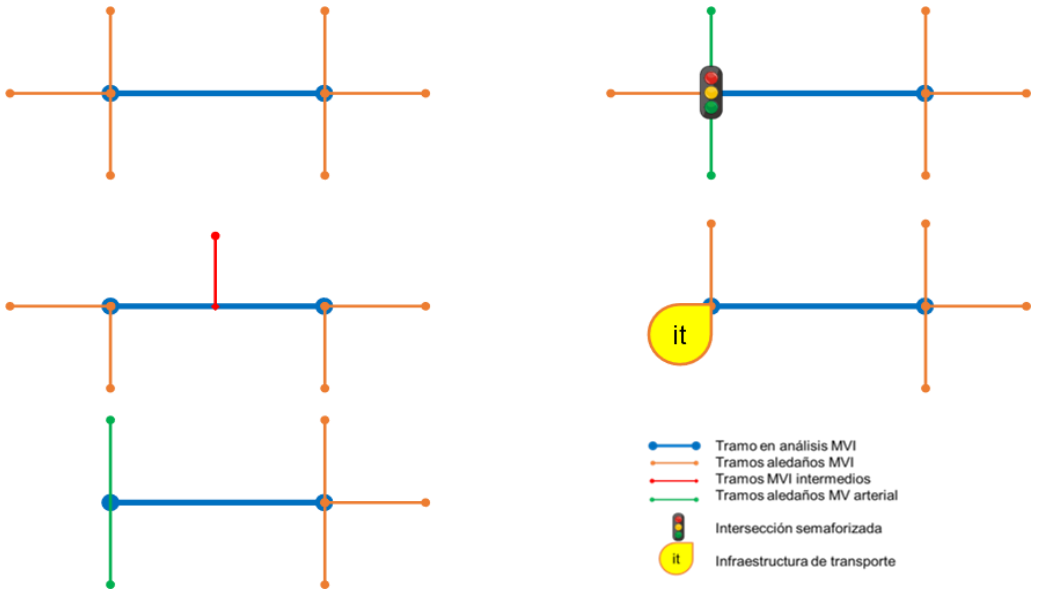


Imagen 108. Esquema de alternativas de conectividad de la Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

En el nivel de escala de la malla vial intermedia (MVI), es preciso referenciar la posibilidad bivalente con que cuenta esta malla en materia de movilidad versus accesibilidad (CAF, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, & IDU), no obstante la conectividad de primera instancia y en la que se concentra la identificación, caracterización y precisión de la MVI en el marco de la formulación de las UPL se da en la articulación con la malla vial arterial definida en el Decreto Distrital 555 del 2021 y en las intersecciones con la propia MVI, o bien con las diferentes infraestructuras de soporte de la red de transporte público de pasajeros.

Es importante señalar, que como producto de los proyectos de las UPL y de los estudios que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad es posible que en cuanto al componente

de conectividad se generen controles de acceso a modos de transporte desde la malla vial arterial hacia la MVI y desde la MVI hacia la malla vial local.

Continuidad: Cuyo elemento objetivo son los tramos viales y su determinante lógica es dar secuencia a unos segmentos viales con otros (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016) para el ensamblaje de corredores o circuitos. Este componente en el proceso de análisis de la red vial, valida la unión y/o prolongación de la malla vial intermedia, a partir de la identificación de nodos semaforizados o a partir de infraestructuras (puentes, etc.).

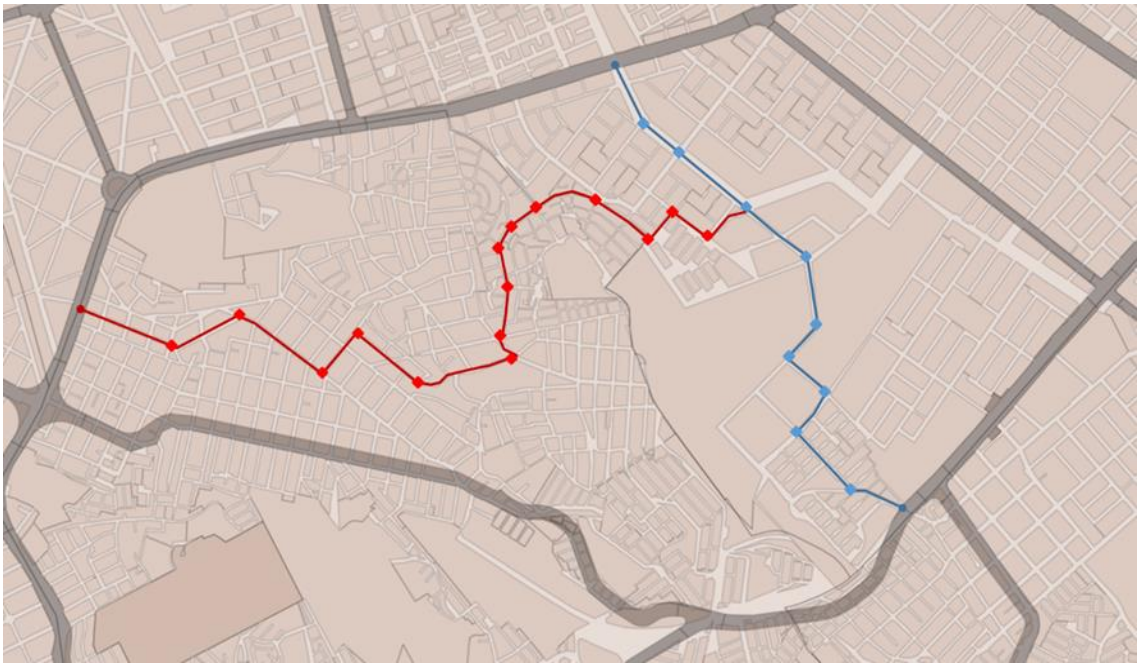


Imagen 109. Representación de trazados de MVI mediante la continuidad de tramos viales
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

Morfología urbana: El tejido urbano y su evolución histórica, el origen del planeamiento de sectores y la topografía son determinantes para poder definir la continuidad de la malla vial intermedia y en general todo tipo de continuidad en la malla vial, en donde hay dos aspectos determinantes en la morfología resultante de un territorio que son la presencia de elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y la topografía. La morfología urbana como producto del proceso de urbanización del cual deviene el actual entramado viario, predial y de infraestructuras alojadas en la ciudad, que marcan la huella y memoria urbana de la ciudad. Se tipifica en las siguientes 3 características:

- Trazados de ejes curvos e irregulares, con numerosos cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados reticulares con configuraciones más o menos regulares en la trama interna de cada aglomerado (polígonos delimitados por la malla vial arterial) con un bajo número de cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados lineales no ortogonales que interceptan diferentes vías de la malla vial en ángulos de aproximación particulares.

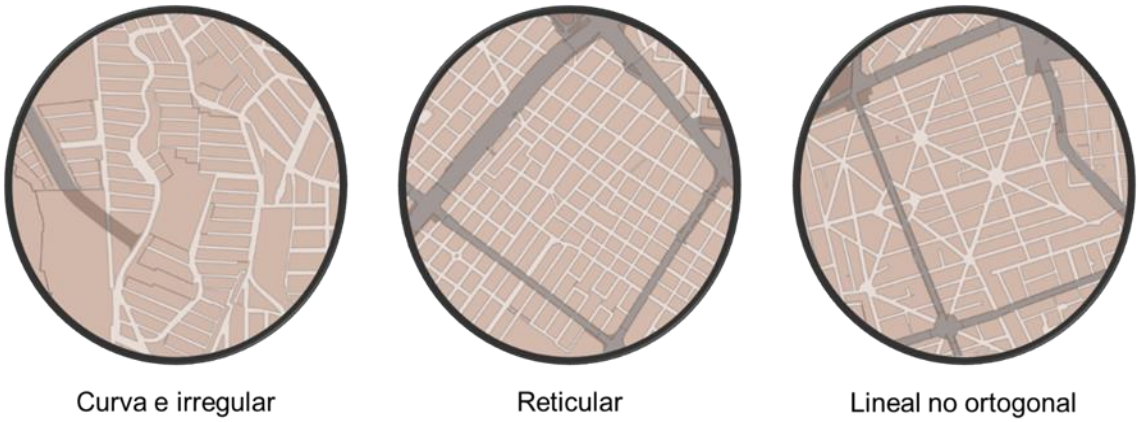


Imagen 110. Casos de morfología vial urbana
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

El balance de los anteriores aspectos propenderá por conseguir una MVI con oportunidad de trazado para servir a los orígenes y destinos de las dinámicas de movilidad de proximidad actuales y proyectadas, sin discontinuidades y por la ruta más franca (con menor número de desvíos).

3.5.4.Criterios en función de la Estructura Socio Económica, Creativa y de Innovación – ESCI

Condiciones normativas

Áreas de actividad en el POT

El Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 555 de 2021 definió como áreas de actividad en primer lugar la Estructurante compuesta por zonas receptoras de vivienda de interés social y zonas receptoras de actividades económicas, considerando la localización en zonas conectadas con corredores de alta y media capacidad en donde se permite una mayor intensidad de mezcla de usos. En segundo lugar se encuentra el área de actividad de Proximidad compuesta por las zonas generadoras de soportes urbanos y zonas receptoras de soportes urbanos de acuerdo al déficit de soportes urbanos que se presente, como lo establece el artículo 240 en esta área de actividad el *"…uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman. …".*

En tercer lugar, se encuentra el área de actividad de grandes servicios metropolitanos que de acuerdo con. El mismo artículo "Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos."

De acuerdo con lo anterior y con la clasificación de usos establecida en el artículo 243 Usos de suelo permitidos por área de actividad, se relacionan las condiciones de localización de usos de comercio y servicios e industrial, respecto a la Malla Vial Intermedia de la siguiente manera:

	Comercio y servicios básicos
3	*Hasta 100 m2 se permite sin restricción.* ***De más de 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. Adicionalmente, se permite en edificaciones diseñadas y construidas para el uso en predios sujetos a los tratamientos de Desarrollo y Renovación Urbana, y en Mejoramiento Integral en "Actuación de manzana" o "Plan Vecinos".*
	Servicios de oficinas y servicios de hospedaje
7	*Hasta 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico y del grupo Urbano;* ***también se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida y de la malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico, así como en predios con frente a la malla vial arterial construida.*
	Servicios logísticos e industria
12	***Hasta 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 100 m2, se permite en predios con frente a vías de la malla vial construida, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.*

Tabla 50. Localización usos artículo 243 POT en Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

En este contexto, al definir o establecer una vía en la categoría de Malla Vial Intermedia se activan las condiciones de localización de usos señaladas anteriormente y que en cierta medida permiten una mayor intensidad que lo que se permite en las vías de la malla vial local, por lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos su definición como intermedia.

Tratamientos urbanísticos POT

El Decreto 555 de 2021 Plan de Ordenamiento Territorial estableció los tratamientos de Desarrollo, Renovación Urbana, Consolidación, Conservación y Mejoramiento Integral, a los que se asignaron normas comunes y normas específicas en cuanto a edificabilidad se refiere, teniendo como premisa la edificabilidad base determinada en el POT. Para la definición de Malla Vial Intermedia es importante considerar estas condiciones normativas, específicamente en el caso del tratamiento de consolidación, ya que al definir una MVI sobre áreas con esta condición, se cambian principalmente las posibilidades de usos que se pueden desarrollar en zonas que son en su mayoría residenciales.

3.5.5. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal – EEP

Accesibilidad a elementos ambientales

Algunos de los elementos ambientales como las rondas, cuerpos de agua e incluso canales artificiales presentan ciertas condiciones respecto a su entorno urbano inmediato, generalmente están enmarcados por desarrollos no planificados con ausencia de servicios públicos, carencias de espacios de permanencia, y gran deficiencia en conectividad y accesibilidad a servicios básicos sociales; es así como estos elementos ambientales cobran importancia y se convierten en una de las determinantes para el desarrollo del ejercicio de identificación y priorización de malla vial intermedia-MVI designado por el POT, ofreciéndose como herramienta que permita la generación de acciones para la reactivación y resignificación de estos sectores.

El deterioro del territorio adyacente a lo largo de elementos como bordes de río y en general rondas hídricas, por lo regular son el resultado de asentamientos informales que ven como espacios de oportunidad aquellas áreas que se han definido desde la planeación y la norma urbana de la ciudad como suelos de conservación ambiental con restricciones de intervención; como consecuencia de esta situación se han generado condiciones de riesgo para la población residente al ocupar las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental de cuerpos de agua naturales, y a su vez se han originado espacios de ciudad con carencia de estructuras de soporte para las relaciones funcionales de escala urbana y de proximidad.

Por otro lado, la definición de la red vial existente en estos sectores, en muchos casos corresponden a áreas sobrantes de predios que se han consolidado y que en su momento el mayor interés fue separar los predios privados de lo público, generando un configuración y trazado discontinuo con anchos de vía variables de una manzana a otra, careciendo de criterios de conectividad, directividad y continuidad.

Ahora bien, la red vial como componente esencial en la definición de la morfología urbana, juega un papel importante al precisar las relaciones funcionales entre los espacios específicos que constituyen el ámbito de ciudad, es así como la ubicación de los lugares/espacios sobre la red vial agrega valor a estos de acuerdo con el grado de accesibilidad y conectividad que ésta provee a dichos espacios para las escalas urbanas (Frick, 2014). En razón de lo anterior, uno de los principios establecidos en la metodología para la identificación de la MVI, fue considerar el planteamiento de corredores existentes o proyectados de esta tipología vial que ofrecieran dar cara a los elementos ambientales, como una apuesta para la reactivación y la agregación de valor a estos sectores mediante el mejoramiento de su accesibilidad y mediante corredores de una jerarquía media que ofrecieran criterios de conectividad, continuidad y directividad.

Asimismo, la cualificación de estos corredores de MVI busca fomentar el disfrute en el entorno inmediato de dichos elementos ambientales, a través del mejoramiento y ampliación del espacio público para la movilidad que generen impactos positivos en barrios próximos e inviten a múltiples usuarios a aprovechar los espacios ofrecidos (National Association of City Transport Officials, 2020).

De acuerdo con lo anterior es importante considerar las condiciones de espacio público relacionadas con elementos ambientales que en relación con el criterio de conectividad

ambiental establecido desde el POT en los criterios de diseño para el sistema de espacio público peatonal y para el encuentro considerados del artículo 122, en donde se establece como se debe dar el manejo de la red vial frente a los elementos de la Estructura Ecológica Principal así: *"…v) El diseño de las calles localizadas perimetralmente a la Estructura Ecológica Principal debe reconfigurar su perfil vial para garantizar la prioridad de la franja de circulación peatonal, de la franja de calidad ambiental y la localización de mobiliario para el disfrute efectivo de la calle."*

3.6 Desarrollo e identificación de la Malla Vial Intermedia

Para adelantar un ejercicio integral, se articuló la información obtenida con las determinantes del POT que son relevantes a escala de proximidad clasificadas según las Estructuras del MOT: EEP, EFC y a ESECI, con el análisis urbanístico de los sectores que conforma cada grupo de UPL.

Los aspectos considerados en el presente análisis están encaminados hacia el propósito de consolidar y definir la malla vial intermedia requerida, más allá de realizar un análisis urbanístico que profundice en los temas de ciudad, tipos de ocupación del territorio, intensidad de usos, densidades de población, índices de ocupación y construcción, vivienda, comercio, etc.

Es así como, el análisis urbanístico adelantado pretende contribuir tanto a la proximidad como a generar soporte a los proyectos que se definen desde el instrumento de planificación de la UPL y que identifican los componentes del territorio en la escala de proximidad definida en el POT, en función del planeamiento integral, así como también de la inversión para establecer las prioridades en la construcción y mantenimiento de la malla vial intermedia de la ciudad.

El desarrollo del análisis se hace a partir de considerar los criterios listados en la metodología expuesta, que caracterizan los sectores definidos y que los constituyen las Unidades de Planeamiento Local UPL. A continuación, se desarrolla de manera específica, para cada sector y/o UPL de acuerdo con lo que se requiera para el criterio, el análisis urbanístico de la siguiente manera:

3.7 Caracterización general del sector Noroccidente

El sector Noroccidente por sus características geográficas se presenta como un sector "aislado" de resto de la ciudad debido a la presencia de los cerros de Suba y el borde ambiental que lo circunda tanto el río Bogotá como los Humedales Juan Amarillo y La Conejera, en cuanto a infraestructura de transporte público se encuentra en el sector el corredor troncal de Transmilenio de la Avenida Suba y como proyectada la segunda línea de metro de Bogotá.

Tiene como característica principal que se conforma por zonas residenciales consolidadas en propiedad horizontal con trazados formales y con trazados discontinuos, así como zonas residenciales con unas altas densidades de población y trazados viales con perfil reducido, se localizan corredores de comercio y servicios en algunas zonas y se encuentran 3 manzanas del cuidado proyectadas desde el POT. Si bien todo el sector requiere una mejoría sustancial en cuanto a los indicadores de soportes urbanos, en

especial se presenta un sector que dado su origen informal carece de condiciones mínimas de soportes urbanos y que las condiciones de vivienda requieren igualmente atención, por lo que se identifica como susceptible de mejoramiento integral.

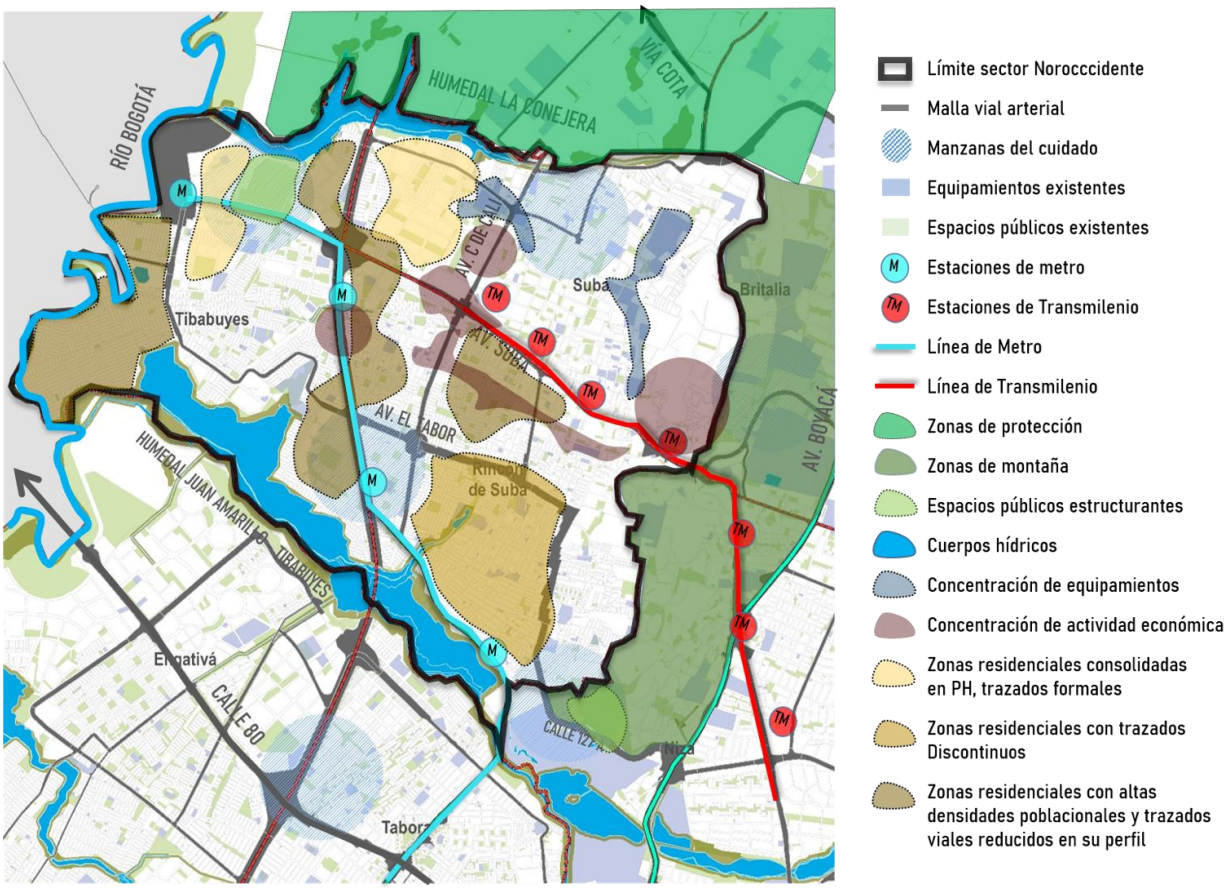


Imagen 111. Caracterización sector Noroccidente
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

3.8 Desarrollo de los criterios urbanísticos en el marco del POT

En este apartado se desarrolla cada uno de los criterios definidos en la metodología para la caracterización de la Malla Vial Intermedia MVI para el sector Centro ampliado y las UPL que lo conforman, análisis a partir del cual es posible priorizar y realizar los ajustes a la clasificación de la Malla Vial Intermedia MVI.

3.8.1. Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

3.8.1.1. Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

En cuanto a la conectividad entre la Malla Vial Intermedia y los equipamientos y espacios públicos, en primer lugar se presentan menos de estos elementos en la UPL Tibabuyes con áreas potenciales para desarrollarlos en las UPL de Suba y Rincón se localizan más elementos de equipamientos y en espacio público es más evidente el déficit, en segundo

lugar hay infraestructura vial pendiente por desarrollar y en particular la UPL Tibabuyes se encuentra de manera más aislada que las UPL Suba y Rincón, lo que se acentúa con el borde del humedal Juan Amarillo, en el caso de las UPL de la zona oriental las dificultades se ven respecto a la topografía, la Malla Vial Intermedia propende por generar una mejor conectividad interna y hacia el oriente de la ciudad.

Para la conectividad de espacios públicos y equipamientos el sector presenta como características, concentración de equipamientos principalmente en la UPL de SUBA y algunos en la UPL Tibabuyes, en contraste la UPL Rincón presenta dispersión de equipamientos, en cuanto a los parques solo se resaltan dos de tipo estructurante, como potencial para el desarrollo de soportes urbanos de encuentra el área de la ALO en el marco de la AIM y la Actuación Estratégica, así como 3 manzanas de cuidado desde el POT, se identifican algunos conectores de la MVI como se observa en el gráfico. La precisión de los elementos presentes en el sector se referencia en el capítulo de caracterización, soportes urbanos, en el de Elementos Estructurantes, Estructura Funcional y de Cuidado y en el de precisión de la estructura, Sistema de Cuidado.

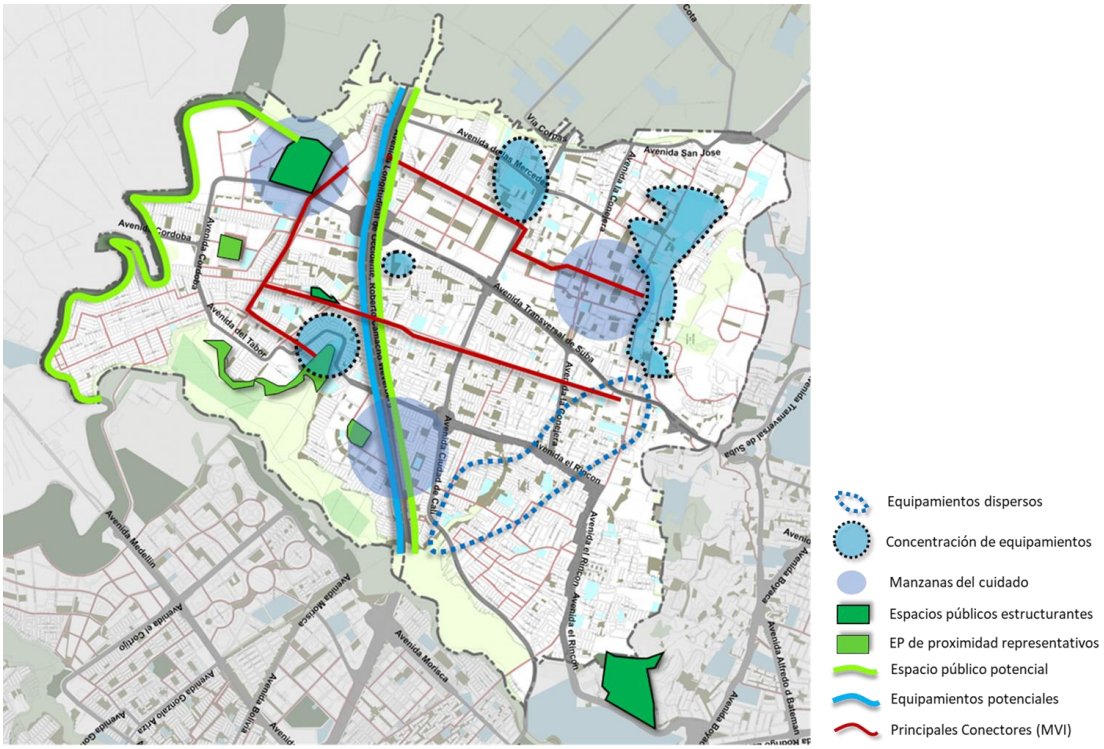


Imagen 112. Conectividad espacio público, equipamientos e hitos existentes. MVI DD 55 de 2021
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

.

Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta

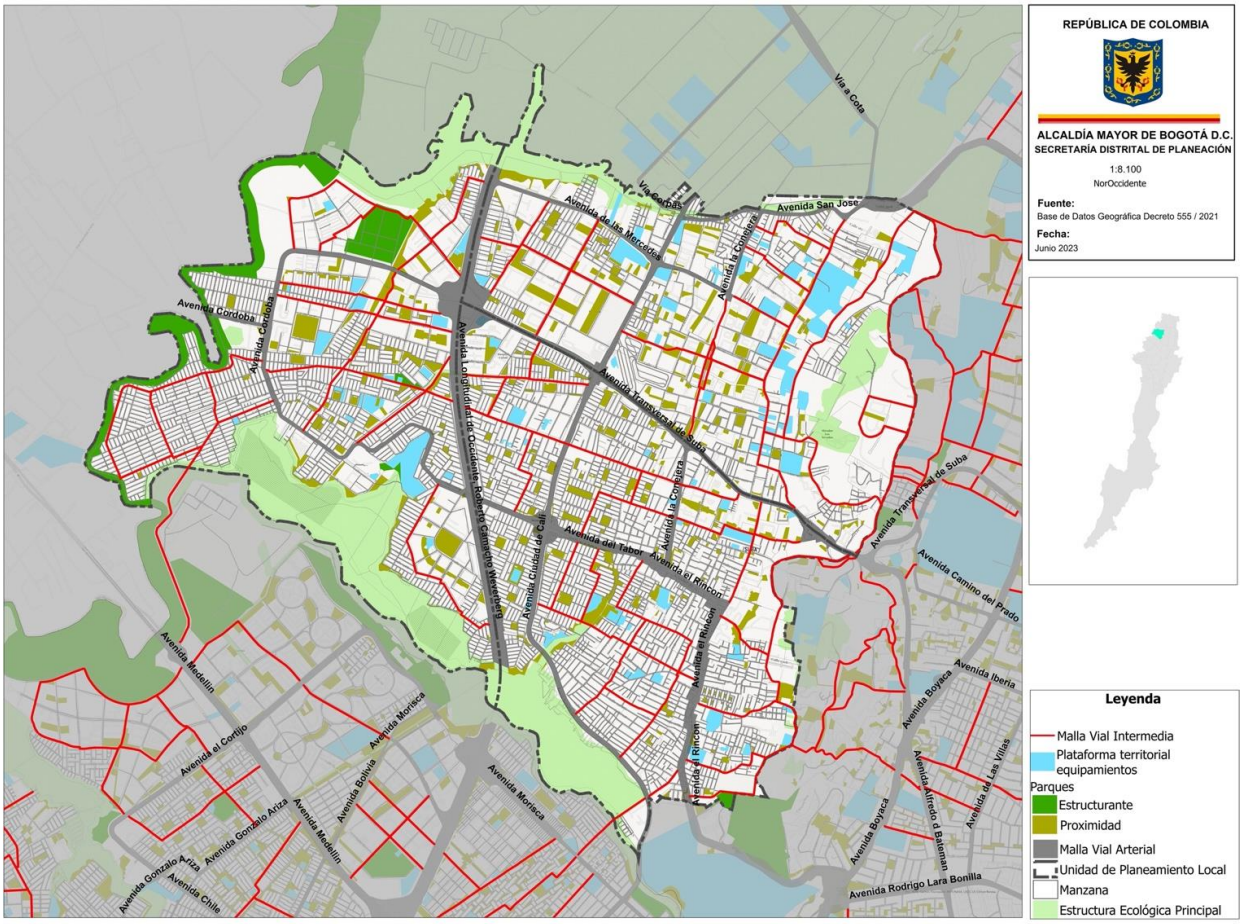


Imagen 113. Conectividad de espacio público y equipamientos con MVI propuesta
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.8.1.2. Continuidad vial y morfología urbana

De acuerdo con el criterio definido en la metodología para la caracterización de la MVI, en el análisis de continuidad vial y forma urbana se desarrolla para el sector Centro Ampliado, la identificación de tramos viales continuos que se articulen entre sí en áreas delimitadas por la Malla Vial Arterial, así mismo se desarrolla el análisis de morfología urbana por cada una de las UPL de sector.

Análisis de continuidad vial

La MVI en el territorio de las UPL Suba, Tibabuyes y Suba Rincón se conforma por trazados con una incidencia en la proximidad, configurados principalmente entre los polígonos delimitados por la malla vial arterial. Las divisorias que marcan las zonas de proximidad de mayor importancia son la Avenida Transversal de Suba y la Avenida Longitudinal de Occidente.

En la UPL Suba, la MVI configura grandes supermanzanas entre la Avenida Longitudinal de Occidente y la KR 92 en una forma urbana de retícula, casos como la Avenida La

Conejera y la Avenida de las Mercedes para prolongarse se han continuado haciendo uso de la MVI. Las áreas de supermanzanas más amplias en esta UPL implican separaciones superiores a los 500 m entre la MVI o respecto a la malla vial arterial, las áreas de supermanzanas con menores dimensiones se localizan alrededor de la Avenida de las Mercedes y al sur de la Avenida San José donde la densidad de desarrollos legalizados es mayor. El territorio de la UPL Suba de la Carrera 92 hacia el oriente contiene corredores con continuidad de morfología curva e irregular entre sur-norte, pero con nula conectividad entre occidente y oriente por las pendientes superiores al 6% de los cerros de Suba.

En la UPL Tibabuyes los corredores con mayor extensión en continuidad de MVI son, el eje CL 139 - CL 138A y el eje de la KR 136A - TV 138 - KR 140 que se encuentran consolidados y brindan el soporte al transporte público flexible, dado el escenario de construcción de la Avenida del Tabor en el mediano plazo del POT, además, el proyecto mediante el circuito CL 139 que permite la conexión entre la Avenida Transversal de Suba y el sector de Lisboa. La forma urbana en esta zona comparte principalmente elementos de la forma urbana lineal no ortogonal y reticular.

La UPL Rincón de Suba del sector noroccidente refleja por su alta densidad de desarrollos legalizados, una limitada continuidad y directividad en el área al occidente de la KR 91 por su configuración de empalme desfasado de manzanas. Las vías principales de la MVI son el corredor de la CL 139 y el anillo CL 129C - KR 102A - CL 136 - KR 94C - CL 137 que aportará una conexión entre las Avenidas El Rincón, Ciudad de Cali - La Conejera y Transversal de Suba. Sobre el área al oriente de la KR 91 se traza un corredor de MVI que por las pendientes de montaña cuenta con una forma urbana curva e irregular.

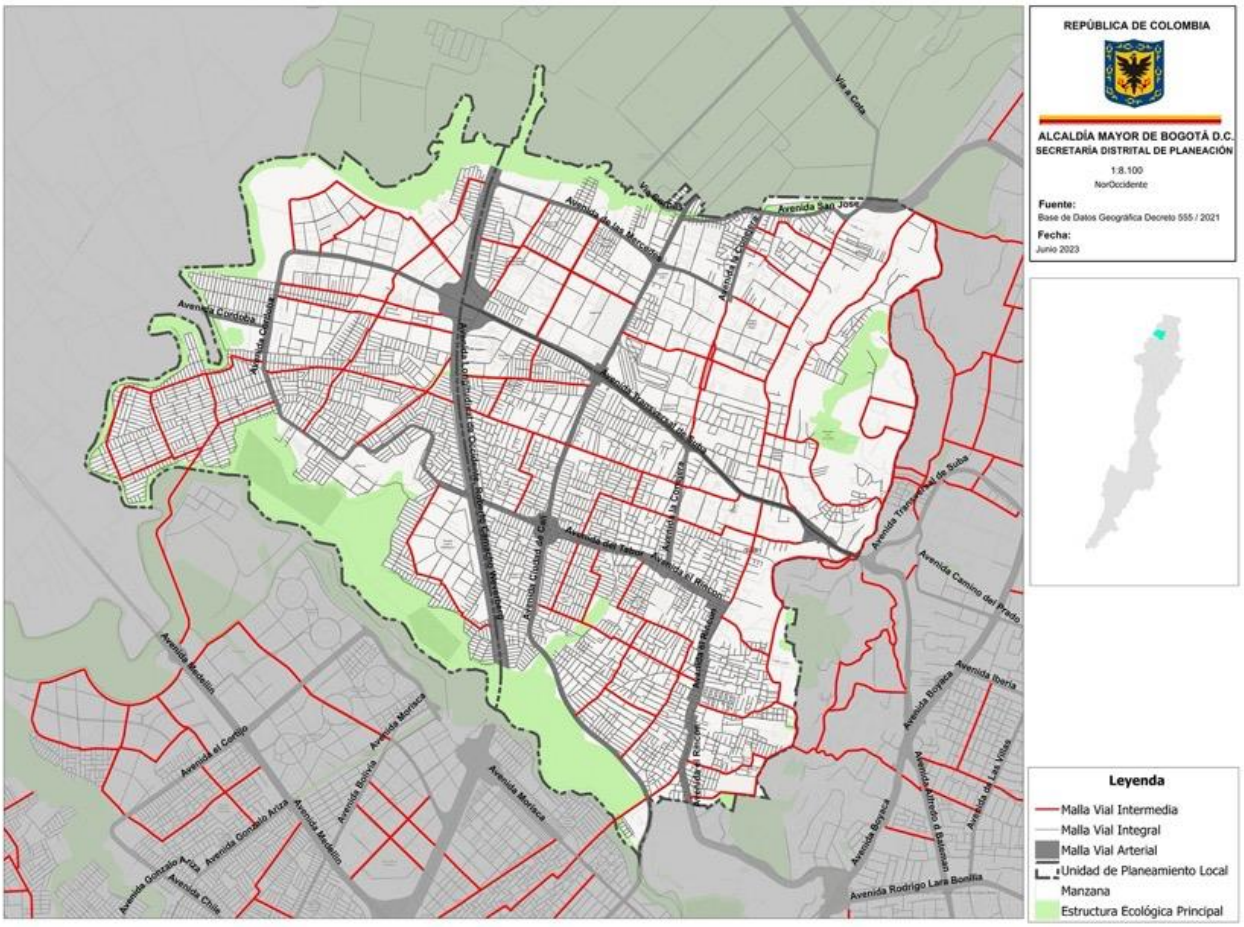


Imagen 114. Identificación de tramos con continuidad de la MVI propuesta
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

Análisis de morfología urbana

En el análisis de morfología se identifican las zonas o tramos viales característicos de cada UPL en las categorías de: i) Vías continuas, ii) trazados discontinuos, iii) malla ortogonal, iv) vías continuas. Dicha caracterización por UPL es uno de los insumos, además de los demás criterios acá analizados que permite concretar y definir por donde se consolida la Malla Vial Intermedia.

UPL Suba

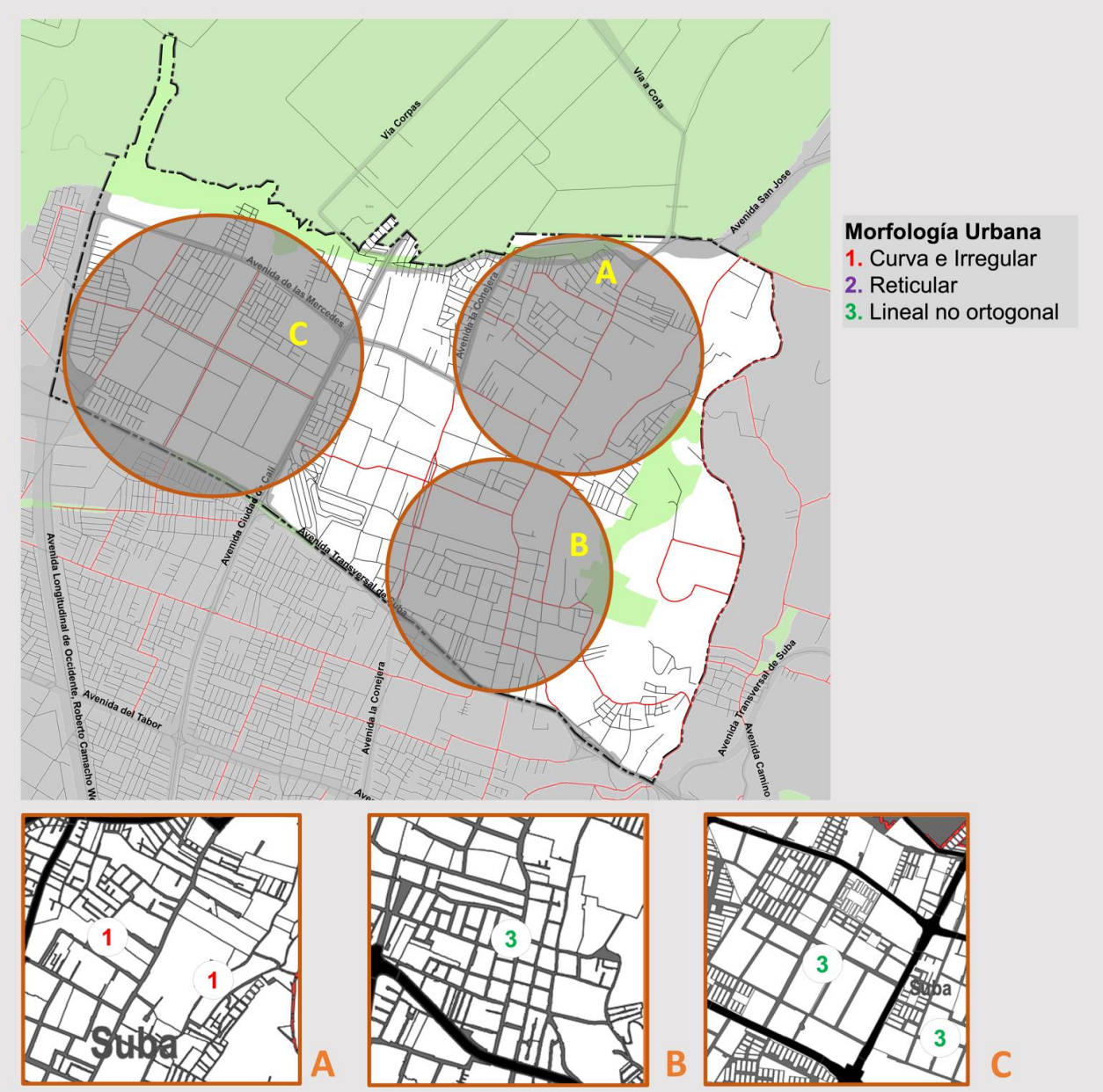


Imagen 115. Morfología Urbana UPL Suba
Fuente: SDP, 2023

UPL Tibabuyes



Imagen 116. Morfología Urbana UPL Tibabuyes
Fuente: SDP, 2023

UPL Rincón de Suba

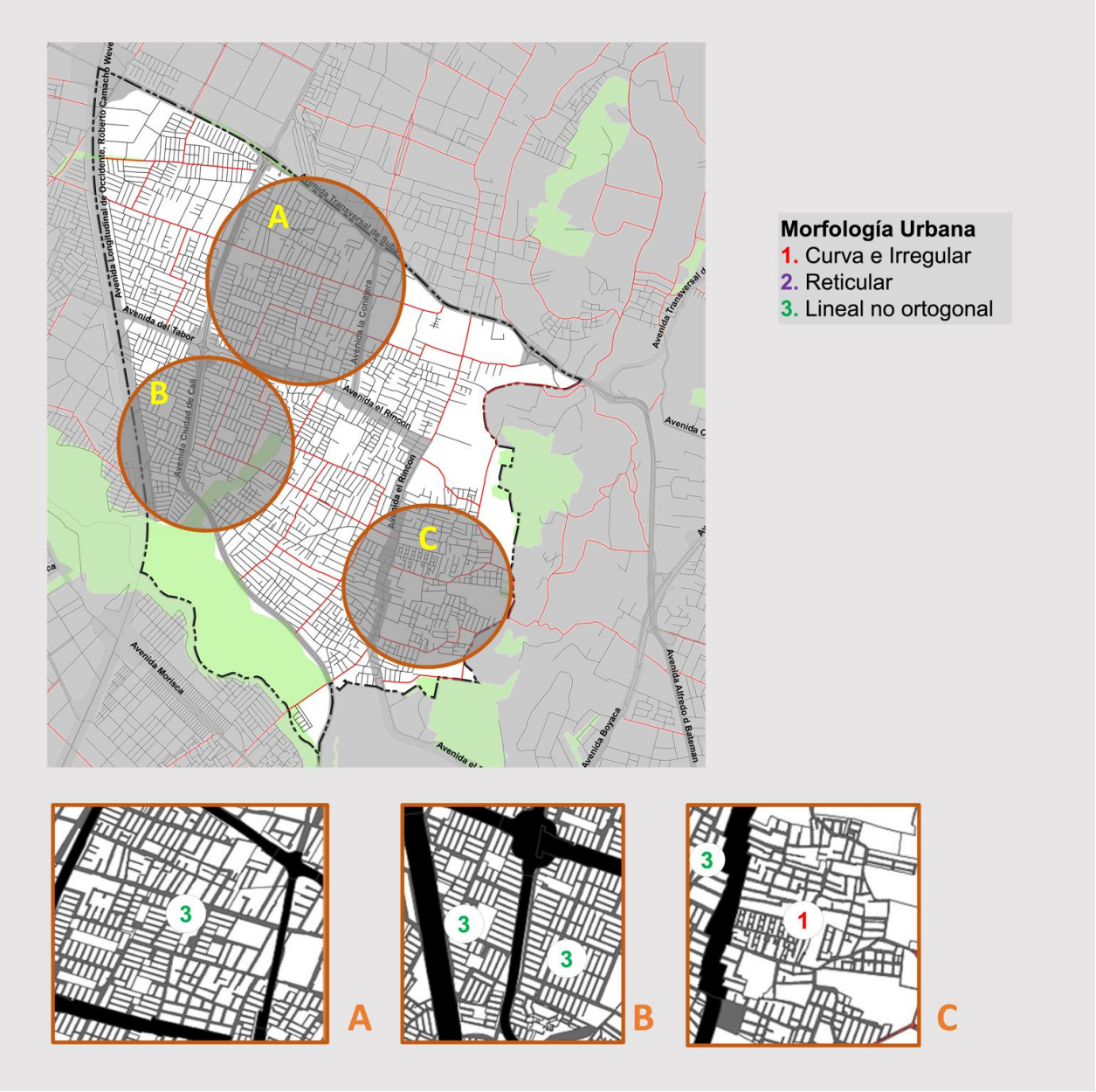


Imagen 117. Morfología Urbana UPL Rincón de Suba
Fuente: SDP, 2023

3.8.2. Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

3.8.2.1. Condiciones Normativas

Áreas de actividad y tratamientos urbanísticos en el POT

A la hora de definir la Malla Vial Intermedia MVI es importante considerar las condiciones normativas de cada sector entre esas las áreas de actividad definidas desde el POT, ya

que al definir una vía como MVI en cierta medida se permiten algunos usos con una mayor intensidad de lo que se permite en las vías de la malla vial local, lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos.

Así mismo, se deben considerar las condiciones de los tratamientos definidos desde el POT, lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI para cada sector respecto al tratamiento urbanístico y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo, ya que en el tratamiento de consolidación específicamente, se amplían las posibilidades para el desarrollo en las zonas que son más residenciales.

En cuanto a las áreas de actividad en la gran mayoría de los corredores de Malla Vial Intermedia MVI POT se encuentran en Área de Actividad de Proximidad receptora de soportes urbanos, con zonas localizadas en Área de Actividad Estructurante receptora de actividades económicas considerando el tratamiento de renovación asignado, presenta pocas zonas en Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, ya que no es un sector que presente servicios de gran escala. Por lo que en primer lugar el sector requiere estrategias para el mejoramiento de las condiciones de proximidad y en segundo lugar en la mayoría de los tramos de MVI se generaría una mayor intensidad de usos por las condiciones del área de actividad.

Respecto a los tratamientos urbanísticos en la mayoría de los corredores de Malla Vial Intermedia MVI POT se encuentran en tratamiento de consolidación, con algunos sectores en las UPL Tibabuyes y Suba a lo largo en tratamiento de renovación urbana, así como algunos suelos de manera central en las 3 UPL en tratamiento de Desarrollo dada la localización en los cerros de Suba, igualmente áreas en mejoramiento integral en la UPL Tibabuyes considerando las condiciones urbanísticas existentes.

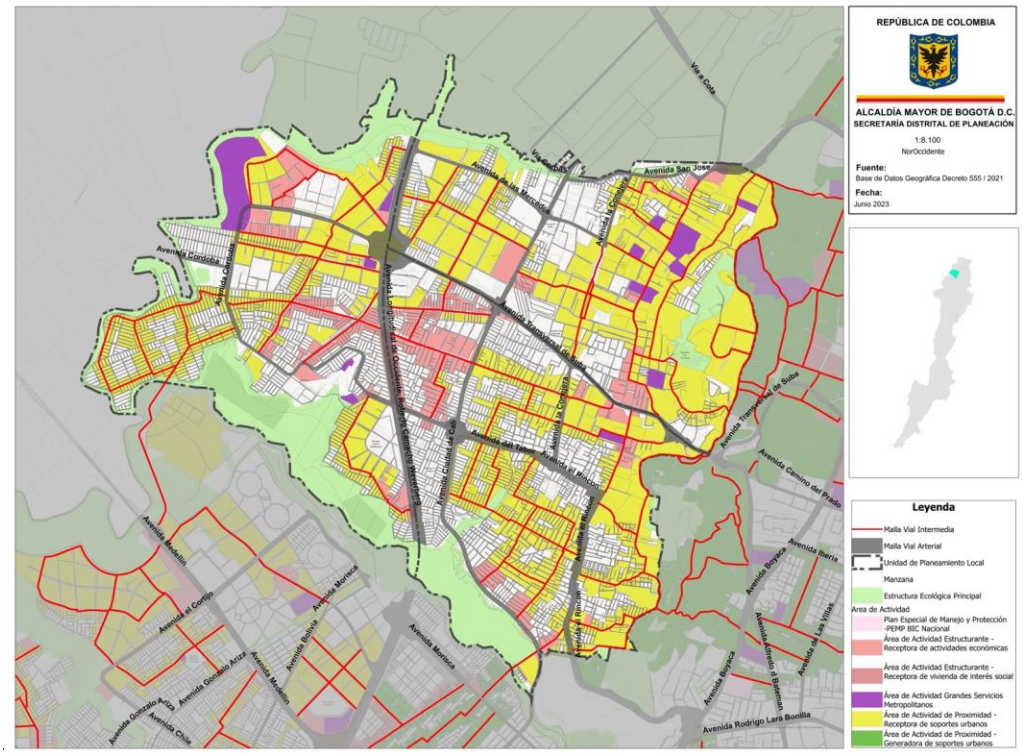


Imagen 118. Conectividad áreas de actividad mediante MVI propuesta- sector Noroccidente
Fuente: SDP, 2023

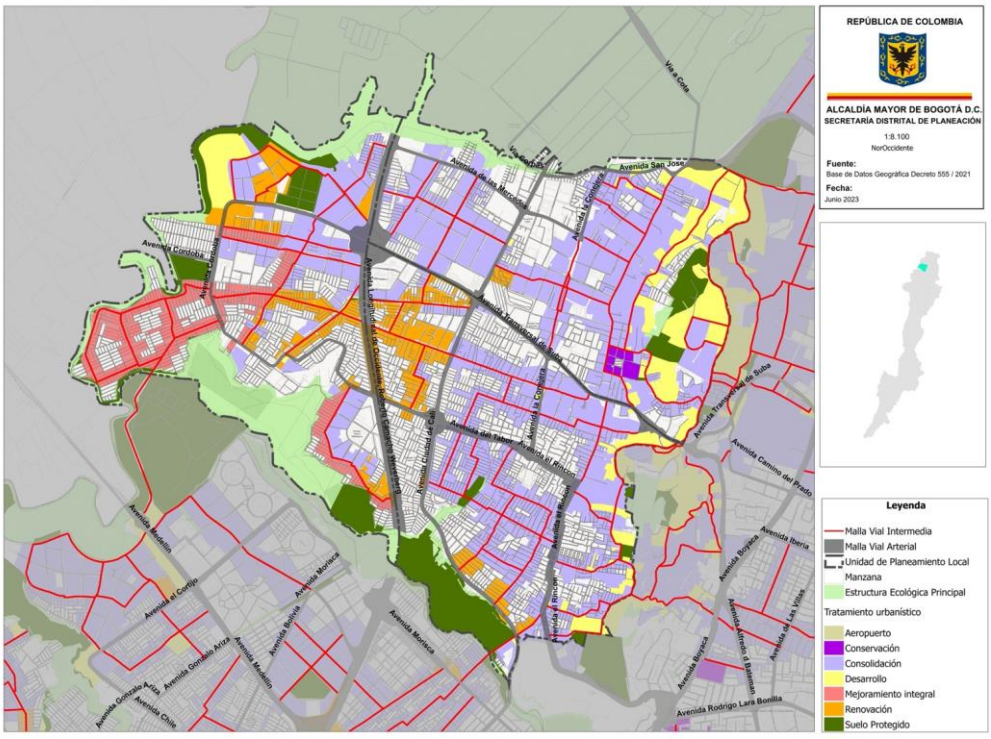


Imagen 119. Conectividad tratamientos urbanísticos mediante MVI propuesta- sector Noroccidente
Fuente: SDP, 2023

Elementos Económicos

En la caracterización de elementos económicos se encentra en el sector Noroccidente concentración de actividades económicas sobre ciertos corredores como la calle 139 y la Avenida Suba en concordancia con las áreas de actividad definidas en el POT, así como los Corazones productivos como elementos que generan dinámica económica en la escala de proximidad, se resaltan los principales comercios de gran escala, la localización de dichos elementos en relación con la MVI de POT.

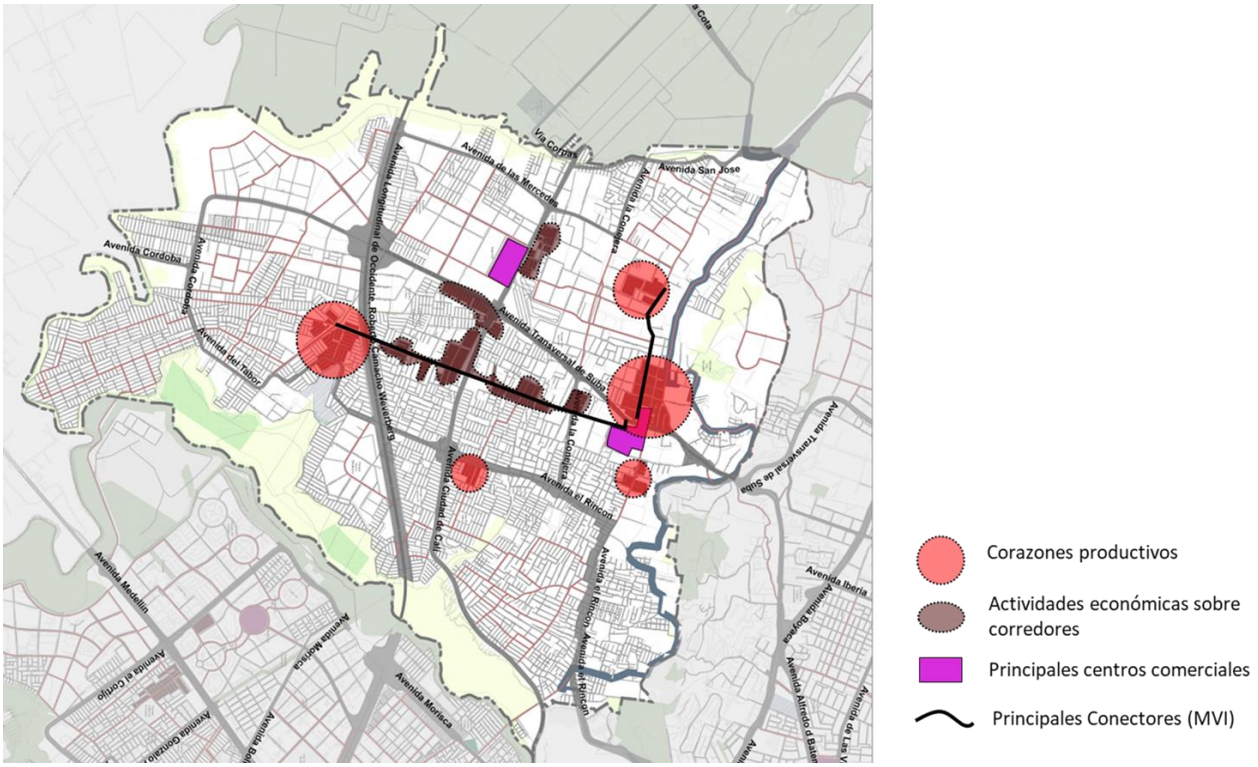


Imagen 120. Concentración actividades económicas sector Noroccidente
Fuente: SDP, 2023

3.8.3. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal – EEP

Accesibilidad a elementos ambientales.

Los elementos de la Estructura Ecológica Principal al ser determinantes de superior jerarquía cobran importancia de igual manera en la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, por lo que al encontrarse en el territorio se deben articular a los componentes de la estructura funcional y del cuidado y esto se da principalmente a través de la malla vial, la cual permite que dichos elementos den frente al entorno que los rodea y tengan una mayor vitalidad articulándose a su vez con el espacio público cercano, pero propendiendo por su conservación y protección de acuerdo al papel y función de cada uno.

El sector Noroccidente se encuentra bordeado por una parte por la red de parques de borde de Río Bogotá qué a su vez hace parte de la EEP, así como por las Reservas Distritales de Humedal de Juan Amarillo, La Conejera y el Parque Distrital Ecológico de Montaña Mirador de los Nevados Norte. En este sector se encuentra un gran potencial

para dar frente y articular dichos elementos a las intervenciones de recuperación de borde, principalmente a los cuerpos de agua que se vinculan a los proyectos integrales de las Unidades de Planeamiento Local UPL. La precisión de los elementos ambientales presentes en el sector se referencia en el capítulo de Elementos Estructurantes, Estructura Ecológica Principal.

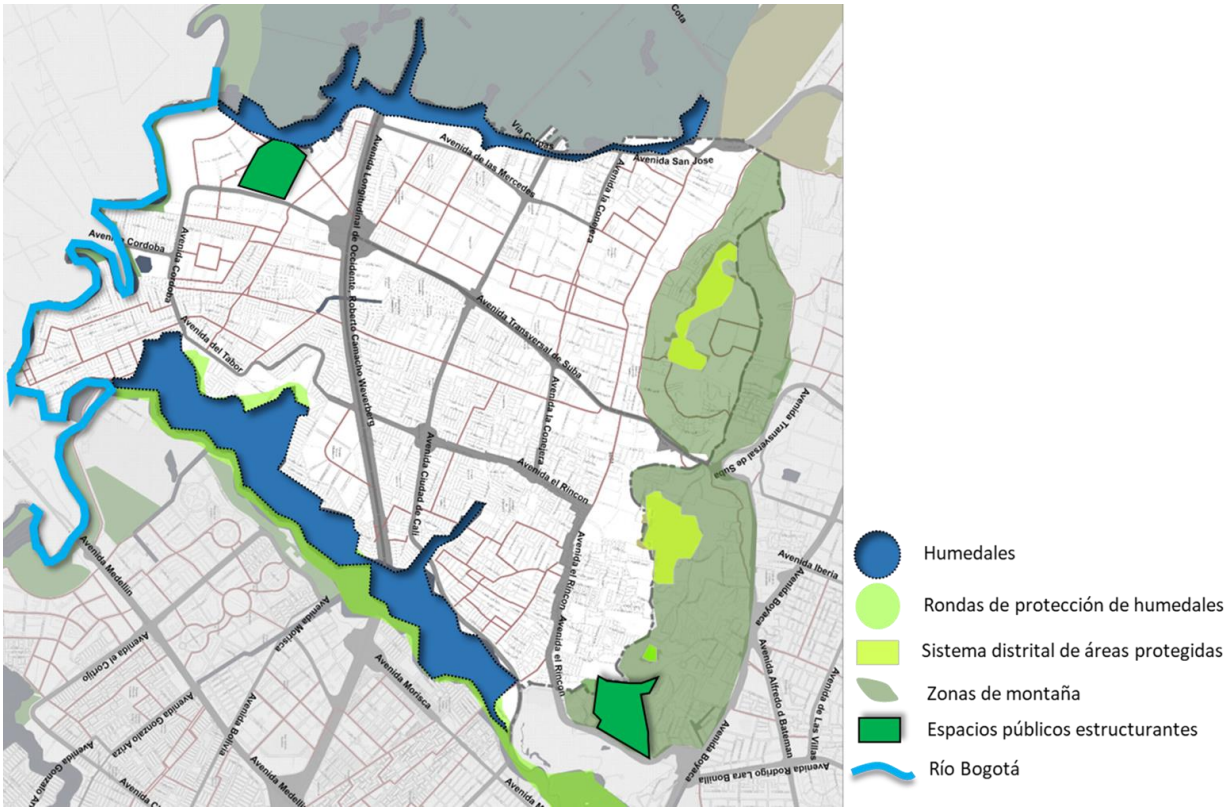


Imagen 121. Accesibilidad de elementos ambientales. MVI DD 555 de 2021
Fuente: SDP, 2023

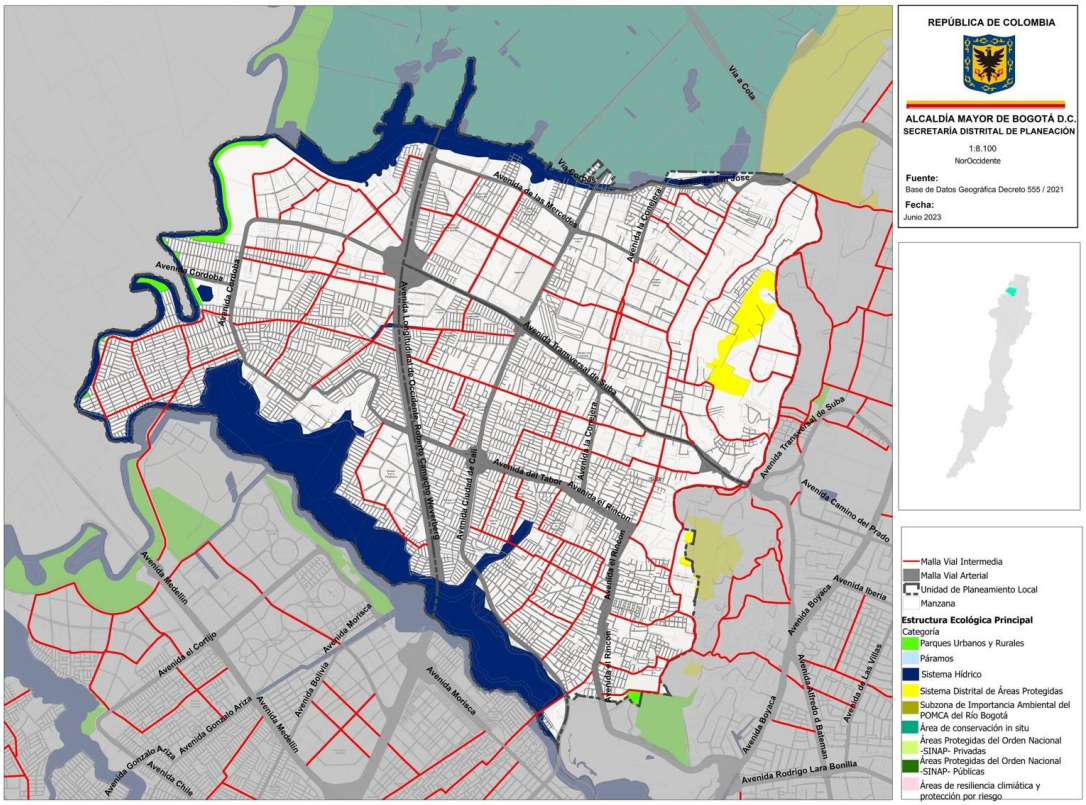


Imagen 122. Conectividad de elementos ambientales con MVI Propuesta
Fuente: SDP, 2023

3.9. Articulación con Proyectos UPL

Adicional a lo antes expuesto y teniendo en cuenta el concepto de Supermanzanas, es muy importante el papel de la MVI en la propuesta de proyectos y ámbitos de proyectos definidos en las Unidades de Planeamiento Local, pues complementa y en algunos casos estructura las diferentes iniciativas y propuestas que desde la proximidad se plantea para los territorios de las UPL. Como principio general la malla vial intermedia “envuelve” los proyectos definidos. Excepcionalmente y en casos específicos los ejes identificados de la MVI atraviesan los proyectos. En síntesis, la siguiente imagen ilustra la articulación entre la MVI y los ámbitos y proyectos definidos para el Sector Noroccidente:

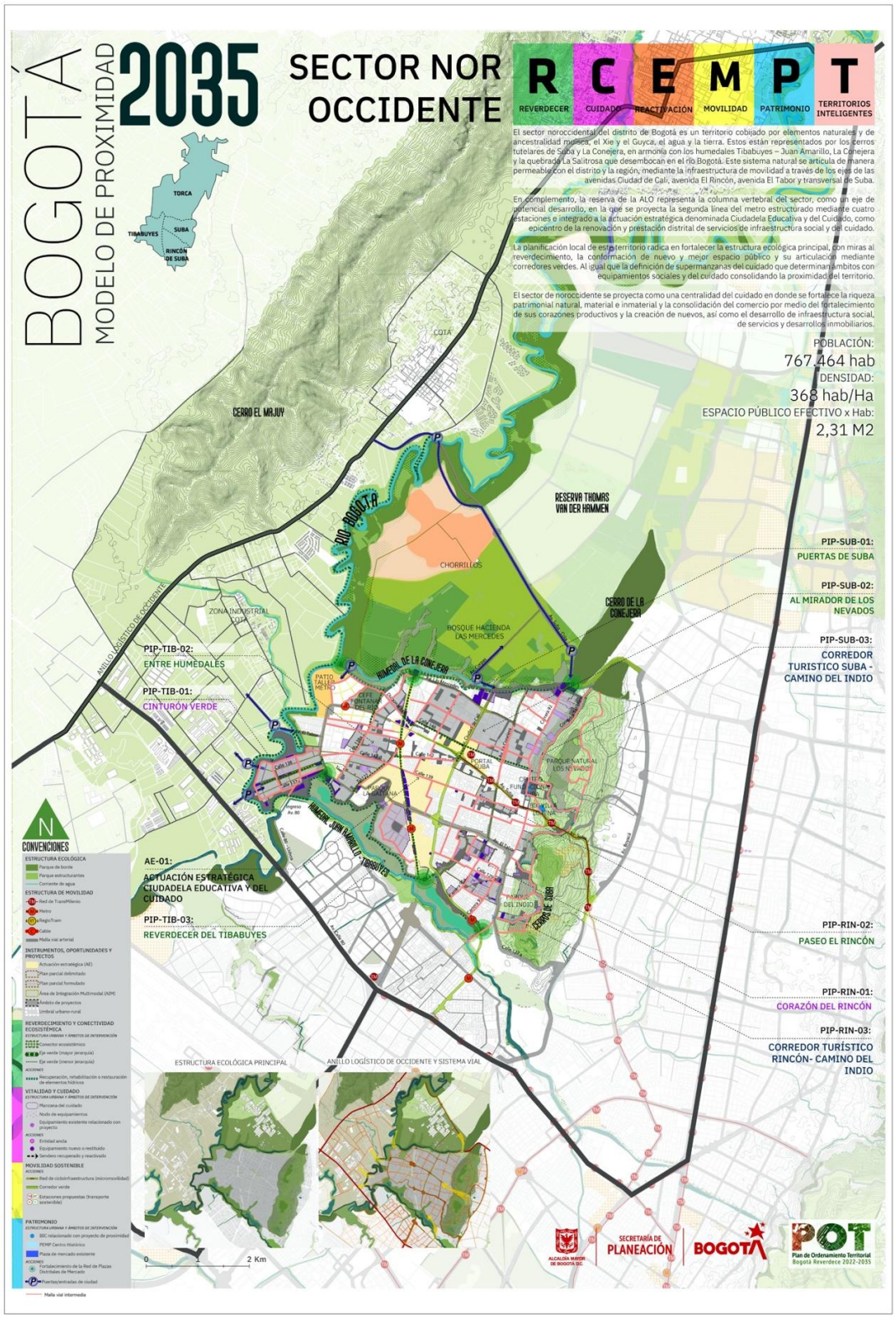


Imagen 123. Proyectos Sector Noroccidente y Malla Vial Intermedia
Fuente: SDP, 2023

Rutas circulares del cuidado del sector noroccidente

Las rutas circulares del cuidado están conformadas por vías de la malla vial intermedia principalmente, con presencia en algunos casos y por tramos cortos, en la malla vial arterial y la malla vial local, que, a manera de calles completas, pretenden conectar eficientemente y de forma segura y accesible a la comunidad con los equipamientos del sistema de cuidado a nivel local (UPL), en un tiempo no mayor a 30 minutos. Estas plantean un sistema sostenible de transporte interno dentro de las UPL acercando a sus residentes a modos de transporte masivo para conectarse con otros servicios metropolitanos.

El trazado de estas rutas circulares está sujeto a precisión técnica por parte de las entidades competentes. Su operación deberá ser articulada y coordinada con las entidades que administran los equipamientos del sistema de cuidado.

En la ejecución de las UPL se podrán identificar las rutas circulares del cuidado propendiendo que se conformen sobre los corredores de la Malla Vial Intermedia identificada en el Sector.

3.10. Priorización y validación de tramos de la malla vial intermedia

La priorización de tramos de la malla vial intermedia se realizó para circuitos continuos en los cuales se identificó alguna necesidad de intervención; intervenciones que fueron asociadas principalmente a la construcción de calles nuevas o recualificación de sus franjas funcionales bajo la estrategia de calles completas definida en el POT para el Sistema de Movilidad.

La priorización se realizó en términos de tiempo, respondiendo a un horizonte de intervención a corto plazo, y en términos de inversión de manera que se aseguren los recursos para la ejecución de estos proyectos en dicha temporalidad; en ese sentido los circuitos priorizados corresponden de manera general a proyectos viales concretos de gran impacto que permitan fortalecer o generar la adecuada conexión y accesibilidad dentro y fuera de los sectores, así como aquellos enmarcados en los Proyectos integrales de proximidad (PIP) dado el soporte que ofrecen a los desplazamientos en el ámbito local.

En ese sentido, se establecieron 5 pilares asociados a cada uno de los circuitos priorizados del sector, que describen la justificación de su intervención y la función objetivo que aportan en el territorio:

1. **Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público**.

Segmentos viales que posibilitan la conexión de cierto tipo de equipamientos y espacios públicos localizados dentro de las UPL. Así también se hace referencia a los segmentos que de forma perimetral o de borde contribuyen a la accesibilidad a los elementos ambientales que hacen parte de la EEP (elementos hídricos principalmente). Desde la priorización se pretende aportar a mejorar la accesibilidad a este tipo de elementos para la mejora de la calidad urbana.

2. **Soporte dinámicas de proximidad UPL**

Segmentos priorizados a partir de la formulación de los proyectos integrales de proximidad (PIP) y subproyectos, así como el ámbito de estos en donde se pretende complementar las intenciones de conformar manzanas del cuidado, supermanzanas y demás acciones encaminadas a cumplir el objetivo de cada uno de los PIP. Corresponden a segmentos viales que se integran como estructura de soporte en materia de movilidad esenciales para los PIP.

3. **Soporte escala urbana conexión UPL**

Segmentos que facilitan la conexión entre dos o más UPL y que facilitan la movilidad zonal, son segmentos necesarios para la escala urbana y que con la priorización complementan la función de la malla vial arterial de todo el circuito.

4. **Solución de movilidad para conexión local**

Segmentos enfocados a facilitar conexiones puntuales y locales que solucionan problemas de movilidad zonal y local, así como solucionar conexiones específicas que le den continuidad a la malla vial intermedia y que aproximan territorios en materia de conexiones hacia la malla vial intermedia y/o arterial. En algunos casos brindan solución a requerimientos propuestos por la comunidad.

5. **Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial**

Segmentos que en algún momento estuvieron marcados como reserva vial de la malla vial arterial en normatividades anteriores pero que por el desarrollo constructivo de edificaciones sobre esas antiguas reservas ya no existen, pero es necesario dar solución a través de identificación de tramos desde la malla vial intermedia. Ejemplo Av. La Conejera, la Av. Agoberto Mejía, Av. Las Mercedes, entro otros.

Como parte de la priorización se identificaron factores del entorno urbanístico inmediato de algunos circuitos priorizados, determinantes en el desarrollo de los estudios técnicos que se adelanten para su implementación; estos factores son casos excepcionales que sugieren restricciones de intervención dadas las características del territorio que impiden cumplir a cabalidad con las disposiciones para la malla vial intermedia de la tabla contenida en el artículo 155 *“Anchos de referencia para las franjas funcionales de las Calles del espacio público para la movilidad”* del POT . Para el ejercicio se han definido 5 casos excepcionales:

a. Corredores en sectores de conservación Cuando son sectores en tratamiento de conservación se mantiene la dimensión existente por la misma condición urbana de los sectores de interés cultural. Su condición normativa impide ampliar perfiles.

b. Corredores en sectores de origen informal Cuando son sectores de origen informal se propende por reconocer las condiciones de su origen y su encaje como integrada de la ciudad. Su condición constructiva limita en muchos casos ampliar perfiles y puede contener restricciones topográficas que limitan el trazado de rutas alternas.

c. Corredores con desarrollos consolidados Cuando existen sectores o calles con edificaciones consolidadas en propiedad horizontal y que los procesos de gestión predial para su ampliación son muy difíciles de lograr.

d. Corredores con condiciones ambiental PARTICULARES Cuando existen condiciones ambientales y de cruce de la EEP que limitan su ampliación y donde se permite en algunos casos solo el reconocimiento del perfil existente.

e. Corredores con presencia de equipamientos representativos. Cuando existe la presencia de equipamientos representativos e icónicos para el sector que restringe la ampliación de secciones transversales.

Como resultado del ejercicio desarrollado se identificaron 52 Km de malla vial intermedia para el sector Noroccidente de la ciudad, de los cuales el 25% con un total 13 Km fueron priorizados mediante 10 circuitos viales funcionales con el propósito que tengan una proyección para su intervención en las diferentes modalidades o acciones planteadas, estos se presentan a continuación:

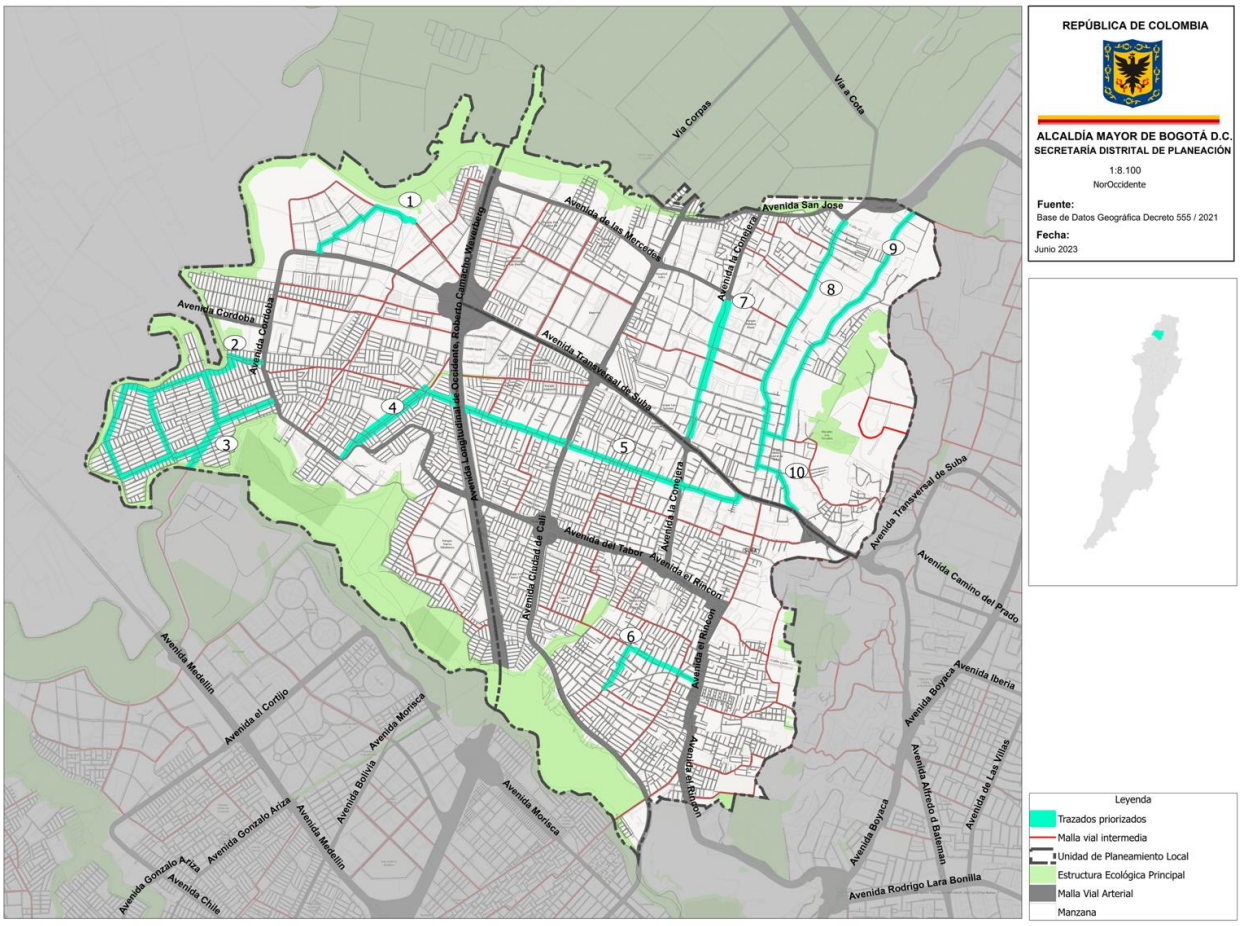


Imagen 124 Circuitos priorizados MVI- sector Noroccidente
Fuente: SDP, 2023

No	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE**	CASOS EXCEPCIONALES
1	**TIBABUYES**	Circuito Parque Fontanar del Rio	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
2	**TIBABUYES**	Circuito 1 Tibabuyes	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
3	**TIBABUYES**	Circuito Engativá- Suba	Soporte escala urbana conexión UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-4	
4	**TIBABUYES**	Circuito Tibabuyes-Rincón de Suba	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-5	
5	**RINCON DE SUBA**	Circuito Tibabuyes-Rincón de Suba	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-5	
6	**RINCON DE SUBA**	Circuito Plaza de Mercado Rincón	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa nueva	I-6	Corredores en sectores de origen informal
7	**SUBA**	Circuito El Pinar	Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial	Calle completa nueva	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
8	**SUBA**	Circuito 1 Suba	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
9	**SUBA**	Circuito 2 Suba	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
10	**SUBA**	Circuito 3 Suba	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de conservación
	*** I6: Cuando la dimensión del perfil es menor a 18 metros. I5: Cuando la dimensión del perfil esta entre 18 metros y 22 metros. I4: Cuando la dimensión del perfil es mayor a 22 metros.**					

Tabla 51. Circuitos priorizados de Malla Vial Intermedia- sector Noroccidente
Fuente: SDP, 2023

Finalmente, la armonización de la propuesta de identificación de malla vial intermedia se realizó mediante un proceso conjunto y paralelo con la Secretaría Distrital de Movilidad, siendo este el resultado de la articulación de las dos metodologías planteadas por parte de cada entidad, en donde por una parte se desarrolló un análisis de movilidad con criterios operacionales y funcionales de la infraestructura vial en los segmentos de malla vial intermedia. Esto conjugado con el análisis urbanístico que desarrolló la SDP que se fundamenta en el papel de la malla vial intermedia como eje estructurador urbano del territorio, conformador y consolidador de los procesos de restructuración urbana conocidos como supermanzanas. Así las cosas, el resultado del ejercicio conjunto de las dos entidades se resume en la propuesta de malla vial intermedia expuesta en la imagen anterior.

4. BIBLIOGRAFÍA

Aguado Moralejo Itziar. (2021). La evolución del pensamiento urbano. Cursos de la Universidad de País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitaea (eCampus). No 13

Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de 12 de 2021). Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021. Bogotá D.C.

Biblioteca Luis Ángel Arango. (13 de febrero de 2006). Exposición Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana. Obtenido de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/menu.htm

Cooley Charles Horton. (2005). El yo espejo. Cuadernos de información y comunicación. Universidad complutense de Madrid – España. No. 10, 2005, pp. 13-26 (traducción por Eva Aladro de Looking glass self (1902))

Decreto Distrital 555 de 2021, “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”

GEHL, Jan. (2010). Cities for people. Island Press, Washington, DC. (GEHL Jan. 2010. Ciudades para la gente. Por un mejor futuro urbano. Organización de las Naciones Unidas - hábitat).

IDPC, A pie por Engativá y Barrios Unidos. Patrimonios locales. 2019.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1941). Vuelo-235-160 y 163. Bogotá.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1950). Plancha 246-II-4 y 246-II-2. Bogotá, Colombia.

Jacobs, Jane. (2011). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Capitán Swing Libros, Madrid.

Moreno, Carlos, “La revolución de la proximidad en tiempos de cambio climático y COVD 19” en Revista Semestral de Humanidades y Ciencias Sociales, Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, Madrid, Octubre de 2021.

MORENO Carlos. (2003). La revolución de la proximidad. Alianza editorial. España.

ONU. (2021). Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ciudades y Comunidades Sostenibles. Obtenido de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Romero, Diego Felipe. Procesos comunitarios en la Localidad de Engativá en la segunda mitad del siglo XX. Universidad de los Andes, pág. 18, 2009.

Rueda, Salvador “El urbanismo ecosistémico” en Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, Vol. LI, Nº 202, invierno 2019.

Secretaria Distrital de Desarrollo Económico Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización agropecuaria de la localidad de Ciudad Bolívar. Bogotá.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico-Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización productiva de la localidad de Usme (Vol. Usme). Bogotá.

Secretaría Distrital del Hábitat. Modelo de ocupación territorio borde sur. 2014

Secretaria Distrital de Planeación. Documento de Diagnóstico y Factores Estratégicos. Política Pública de Ruralidad del Distrito Capital. 2023

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Documento Técnico de Soporte Decreto Distrital 555 de 2021”, Bogotá, 2021.

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Anexo 6 del POT – delimitación de las UPLs”, Bogotá, 2021.

Torres M.E. Ayuntamiento de Barcelona “Supermanzanas de Barcelona: el exitoso plan anticoches que arrancó con la oposición vecinal” en El País, 08 oct 2019.

ANEXOS

ANEXO DEL SECTOR NOROCCIDENTE

1. Caracterización del Sector Noroccidente
    a. Caracterización de la UPL Tibabuyes
    b. Caracterización de la UPL Rincón de Suba
    c. Caracterización de la UPL Suba

1. Caracterización del sector

1.1 Introducción

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá Reverdece 2022-2035 (DD 555, 2021) que establece tres escalas de planificación en su Modelo de Ordenamiento Territorial, el objetivo del presente capítulo es describir la situación actual que enfrenta la implementación de dicho modelo en la escala local y la construcción de la ciudad próxima de los 30 minutos. El Sector Noroccidente está conformado por tres Unidades de Planeamiento Local: Rincón de Suba, Tibabuyes y Suba.

En el siguiente apartado se describe el contexto del sector en su conjunto a través de una radiografía con cifras estadísticas y posteriormente se hace una descripción de cada una de las UPL. El Sector Noroccidente de Bogotá agrupa las UPL delimitadas por el norte por el humedal la conejera y la quebrada La Salitrosa, al oriente con los cerros de suba y conejera, por el sur con el humedal Tibabuyes - Juan Amarillo y al occidente con el Río Bogotá y la región de Cundinamarca. Colinda este sector con el municipio de Cota al occidente y las UPL Engativá y Tabora por el sur, Niza y Britália por el oriente Torca y su reserva Thomas Van der Hammen al norte. Aquí se ubican las Unidades de Planeamiento Local (UPL) Tibabuyes, Suba y Rincón de Suba.

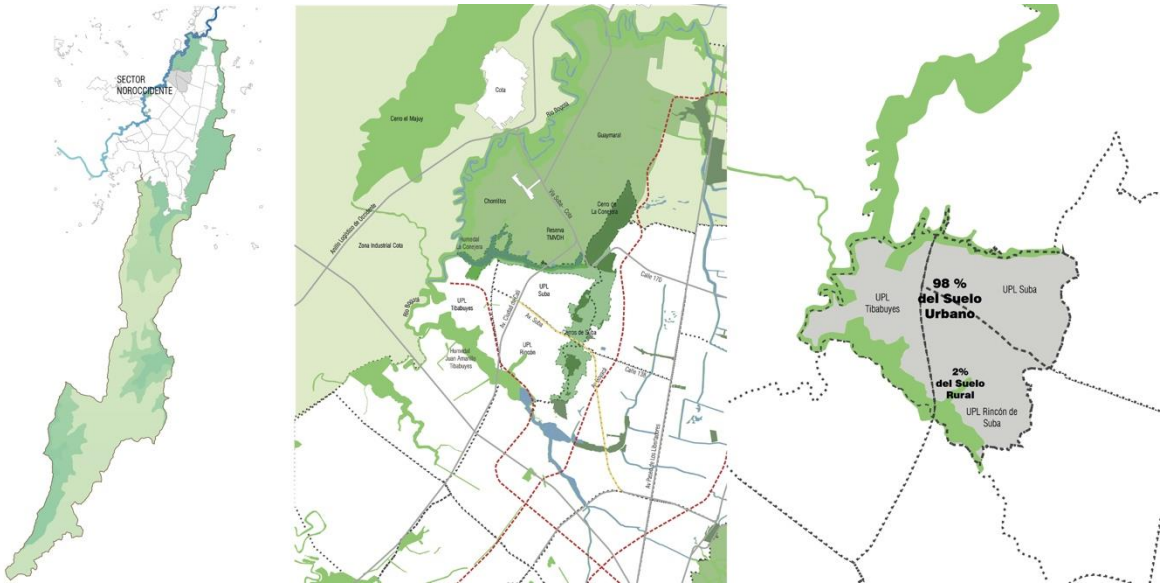


Imagen 1. Localización, Límites y Clasificación del Suelo del Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

Desde el Modelo de Ordenamiento Territorial este sector marca una relación con la región desde la configuración de la estructura ecológica principal, estos están representados por los cerros tutelares de Suba y La Conejera, en armonía con los humedales Tibabuyes – Juan Amarillo, La Conejera y la quebrada La Salitrosa que desembocan en el río Bogotá. Este sistema natural se articula de manera permeable con el distrito y la región, mediante la infraestructura de movilidad a través de los ejes de las avenidas Ciudad de Cali, avenida El Rincón, avenida El Tabor y transversal de Suba.

En complemento, la reserva de la ALO representa la columna vertebral del sector, como un eje de potencial desarrollo, en la que se proyecta la segunda línea del metro estructurado mediante cuatro estaciones e integrado a la actuación estratégica denominada Ciudadela Educativa y del Cuidado como epicentro de la renovación y prestación distrital de servicios de infraestructura social.

Caracterización demográfica

Según el CNPV 2018 (DANE, 2018) y sus documentos derivados como la Encuesta Multipropósito de Bogotá y Cundinamarca (DANE, 2021), no solo reportan la supremacía de Bogotá como la ciudad más poblada del país y su distanciamiento con respecto a las demás ciudades. También reporta que Bogotá no es un territorio homogéneo y que las concentraciones de población en los distintas UPL definen las características socioeconómicas de los territorios.

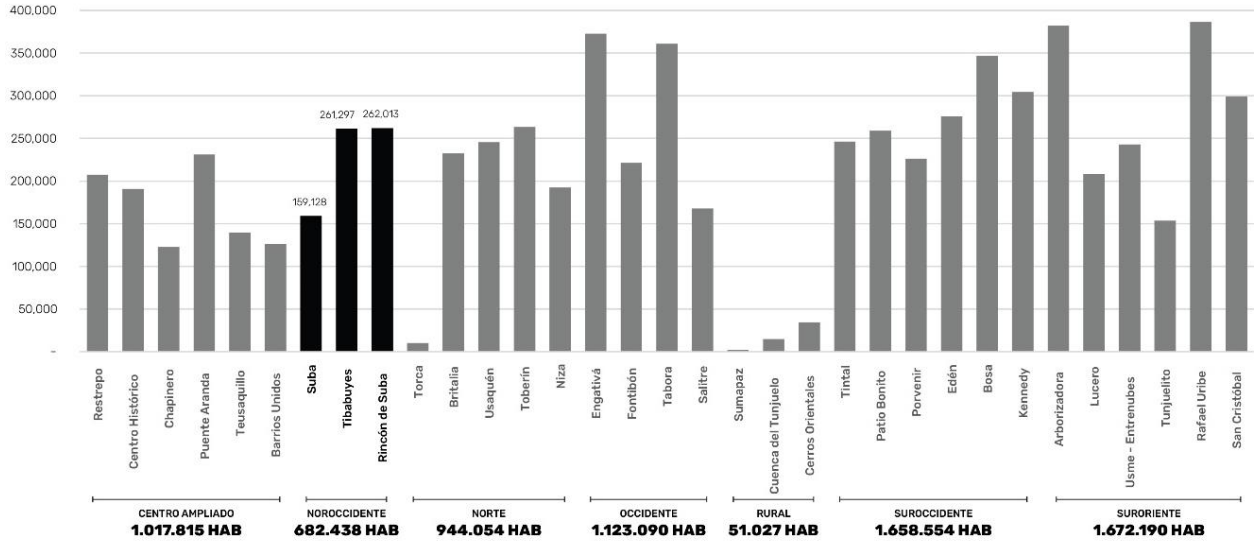


Imagen No.2 Población total por UPL y Sector
Fuente: SDP – DPL basado en la información del CNPV 2018

De acuerdo al CNPV 2018, se define que en el sector Noroccidente (UPL: Suba, El Rincón y Tibabuyes) se encuentra una población total aproximada de 682.438 habitantes. Esto indica que, en comparación con otros sectores del área urbana de la ciudad, el Sector Noroccidente tiene la menor concentración de población. Sin embargo, cabe destacar que esto no implica que sea el menos denso. En términos de tamaño, el Sector Noroccidente ocupa aproximadamente 2.084 Ha, lo cual lo convierte en el sector más pequeño de la ciudad con una diferencia significativa a los demás sectores. Para ilustrar esto en un ejercicio comparativo simple, se puede decir que el Sector de Centro Ampliado es aproximadamente 4 veces más grande que el Sector Noroccidente, el Sector Norte lo supera por casi 6 veces en tamaño, mientras que los Sectores Suroriente y Suroccidente lo exceden en 3 veces. Esto finalmente ha generado que este sector se consolide como el sector de mayor densidad poblacional de la ciudad.

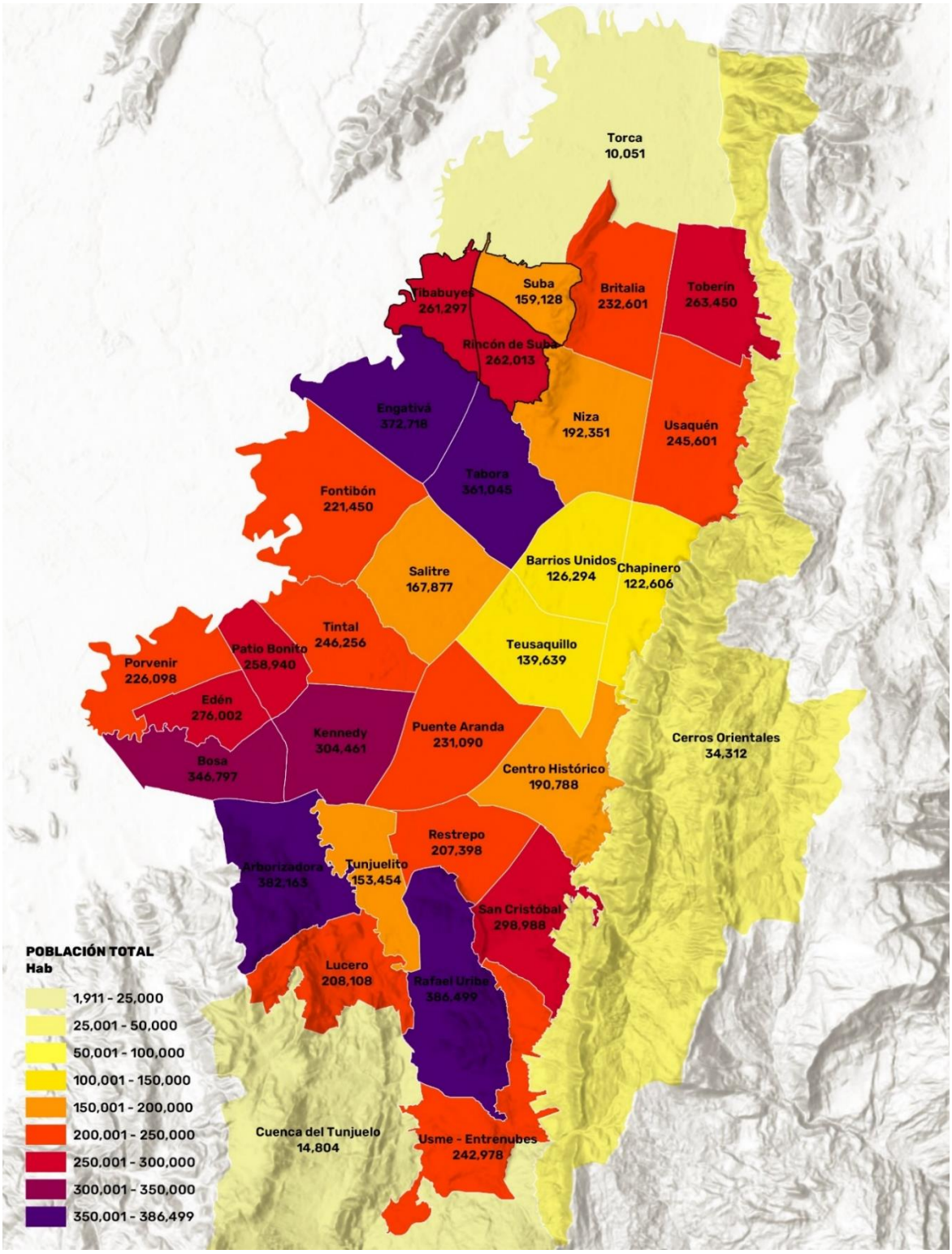


Imagen No.3 Población Total por UPL
Fuente: SDP – DPL basado en la información del CNPV 2018

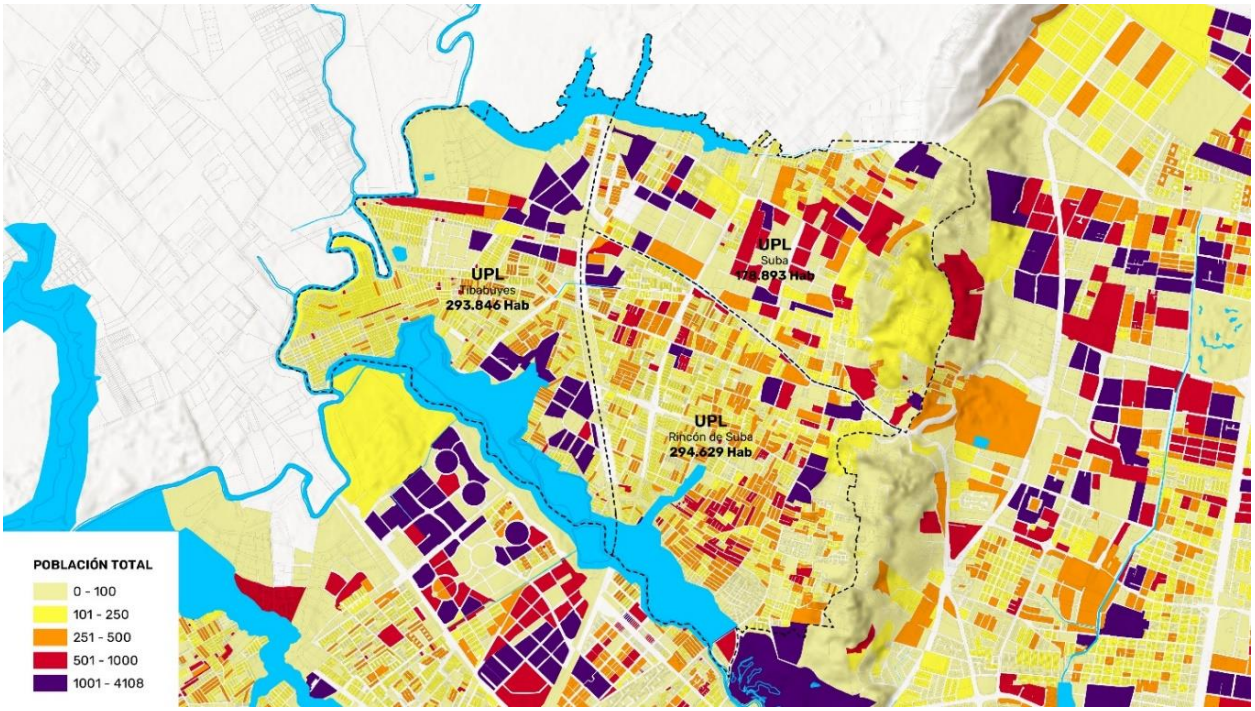


Imagen No.4 Población Total UPL Sector Noroccidente
Fuente: SDP – DPL basado en la información del CNPV 2018 – MGN Manzana Catastral

El sector contiene dos tipos de clasificación del suelo: urbana y rural. Las áreas urbanas representan el 97,83% del territorio y la densidad urbana es de 327 habitantes por hectárea, cifra por Haga clic aquí para escribir texto.encima del promedio de la ciudad 180,4 habitantes por hectárea. Las zonas rurales se ubican en la UPL Tibabuyes con un área de 45,1 hectáreas.

Distribución espacial

El sector presenta una mayor densidad poblacional en los barrios el rincón, rincón de suba, lagos de suba, Aures II, corinto, costa azul, potrerillo, villa maría, Bilbao, santa Rita de Suba, Lisboa, santa Cecilia, san pedro, berlín, toscana, Tibabuyes, la Gaitana, nueva Tibabuyes y san Carlos, concluyendo que las UPL Rincón de Suba y Tibabuyes concentran la mayor densidad poblacional, cuya distribución prevalece en el rango de 500,1 y mayor a 1.000 habitantes por hectárea. Para el caso de la UPL Suba, la mayor concentración de densidad poblacional se localiza en el borde de la quebrada la salitrosa en los barrios villa hermosa y tuna baja y en inmediaciones de la reserva de la ALO y Avenida Transversal de Suba, en el barrio rincón de santa Inés.

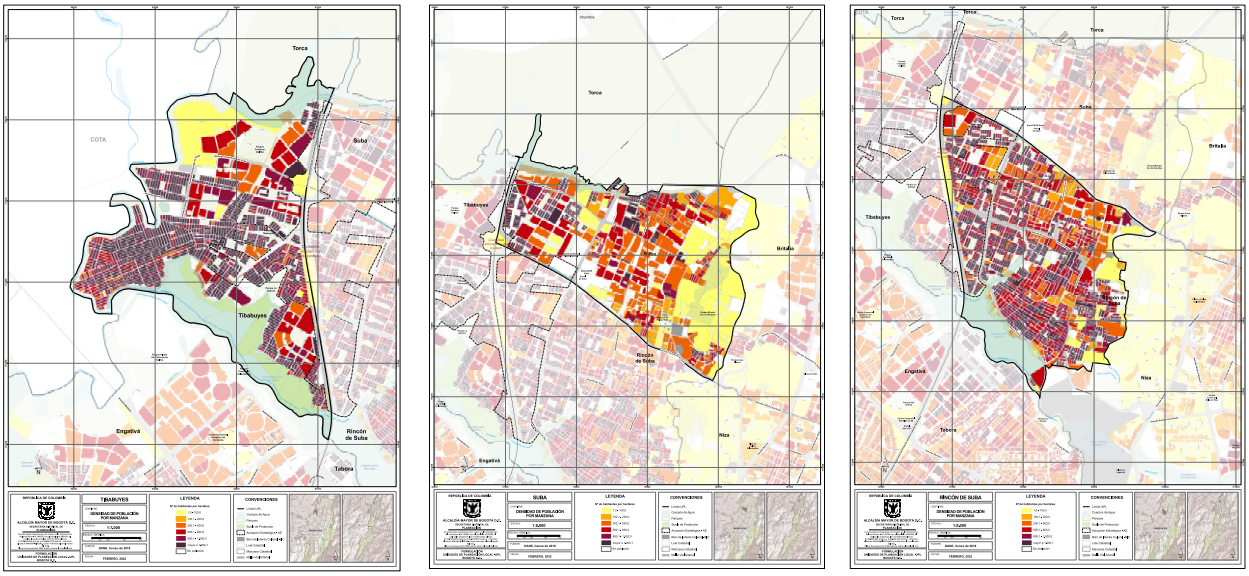


Imagen 5. Mapa densidad poblacional UPL Tibabuyes / Suba / Rincón de Suba
Fuente: SDP

Ahora bien, con relación a los grupos etarios, la población de primera infancia (0-10 años) se distribuye de manera atomizada en grupos de alta concentración de los barrios el rincón, rincón de suba, rincón norte; nueva Tibabuyes, toscana, san pedro, Santa Rita de suba; fontanar del río, sabana de Tibabuyes norte; salitre de suba, bosques de san Jorge; pinos de Normandía, rincón de santa Inés. Luego, se identifica en inmediaciones a estos grupos una concentración media.

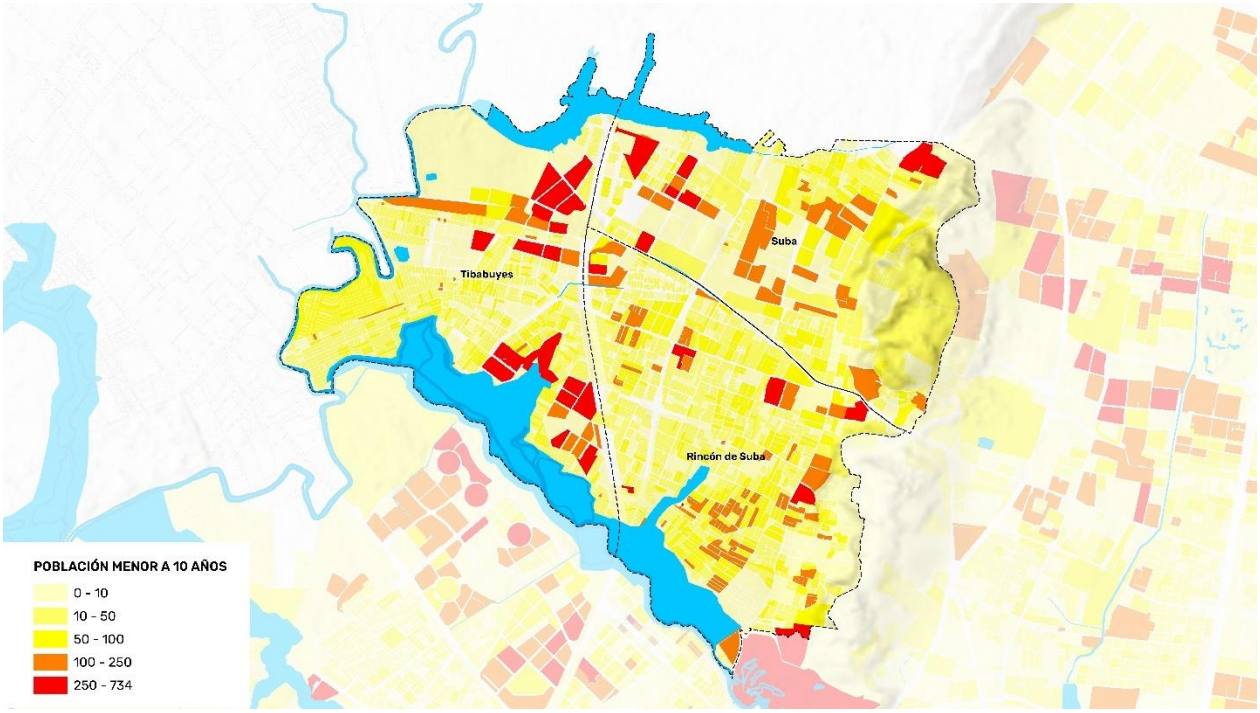


Imagen 6. Grupos etarios de 0 a 10 años en el Sector Noroccidente
Fuente: SDP

Respecto de la población adulta mayor (65 años en adelante), está presente en el sector con un predominio de concentración media distribuida en un gran porcentaje del territorio. Adicional, se identifica una alta concentración localizada en las manzanas donde la población de primera infancia no se identifica, a excepción de algunas manzanas de los barrios sabana de Tibabuyes norte, la Gaitana, Tibabuyes suba y san cayetano.

Esta situación indica que las altas concentraciones de estas poblaciones vulnerables no comparten el mismo espacio del territorio, debido a condiciones de migración de la población asentadas en áreas de periferia, características sociales y económicas de los barrios, preferencias de tradición en el territorio (para el caso de adultos mayores).

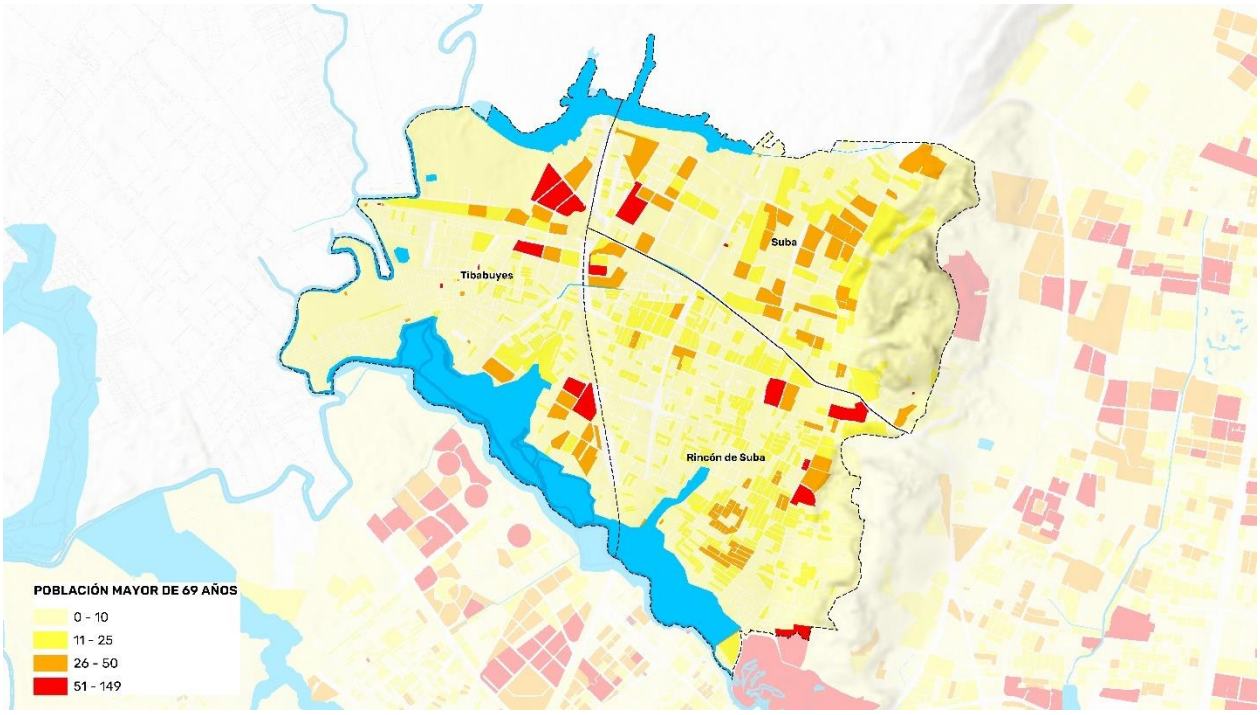


Imagen 7.Grupos mayores de 69 años en el Sector Noroccidente
Fuente: SDP

En cuanto a clusterización sociodemográfica, las UPL Rincón y Tibabuyes presentan una importante sobrerrepresentación de población menor de 14 años, menor cantidad de población de 60 y más años, con respecto a la ciudad, y un aumento más leve de este tipo de población. Presenta una media de hogares con IPM mayor al conjunto urbano, y un crecimiento poblacional bastante bajo. En suma, son zonas con bajo nivel social y alta fecundidad, con poco aumento en la cantidad de personas. La UPL Suba presenta menos población menor de 14 años que el conjunto de la ciudad, y también menos población de 60 y más años, con un ritmo de crecimiento bajo de este grupo. Esto muestra que son zonas principalmente habitadas por población en edad adulta, de nivel social medio (el

porcentaje de hogares con IPM es 3,4), pero un ritmo de crecimiento poblacional acelerado, que en promedio presenta tasas de 60,9%.

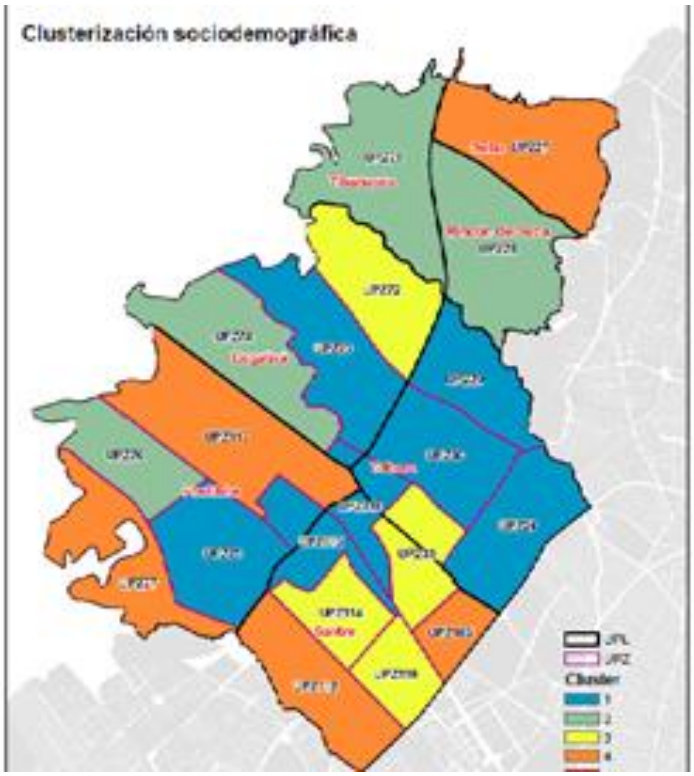


Imagen No.8 Clusterización sociodemográfica en el Sector Noroccidente
Fuente: SDP

Sobre los grupos étnicos, el sector noroccidental presenta una importante diversidad de población, en los que se encuentran asentados población indígena en mayor proporción en las UPL Rincón y Suba en específico en los barrios ciudad Hunza, El Rincón, San Cayetano, Rincón Norte, Los Naranjos, ttes de Colombia, El Poa, Las Flores, Tuna Alta, Salitre Suba y Villa Hermosa, seguido de afrodescendiente localizado con mayor fuerza en la UPL Tibabuyes con una dispersión menor en las UPL Suba y Rincón, población étnica palenquera en los barrios costa azul, potrerillo, la chucua y tuna alta de las UPL Suba y Rincón y en menor cantidad población raizal concentrada en los barrios Villa Elisa, Rincón de Santa Inés y el Pino de las UPL Suba y Rincón.

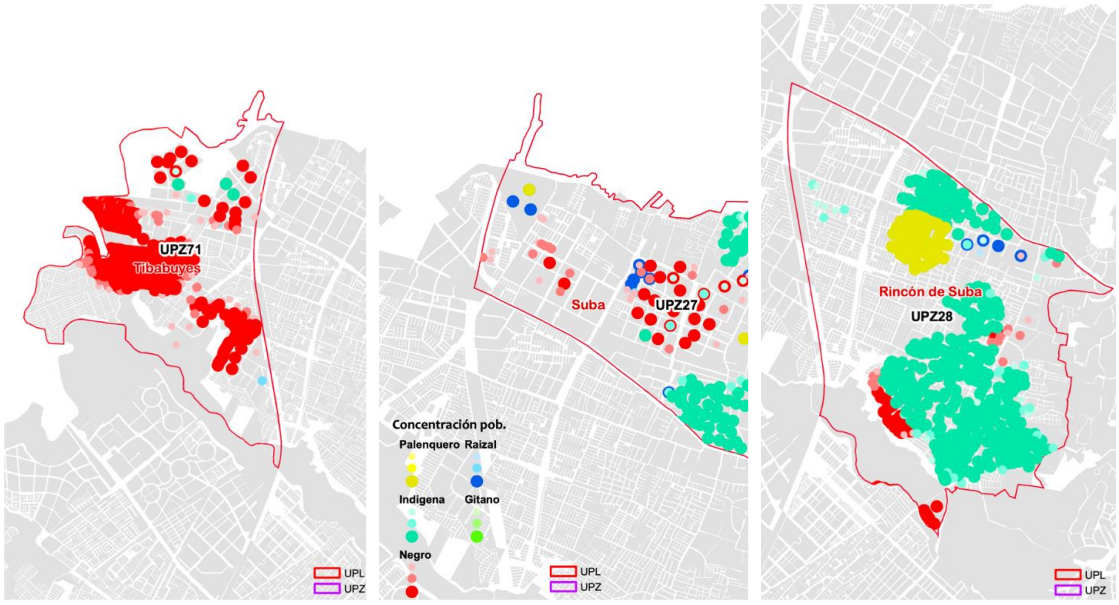


Imagen 9. Grupos étnicos en la UPL Tibabuyes / Suba / Rincón de Suba
Fuente: SDP

De la población con discapacidad física, se identifica una concentración alta en los barrios fontanar del río, sabana de Tibabuyes norte, Bilbao, Tibabuyes, nueva Tibabuyes, el rincón norte, ttes de Colombia, las flores, bosques de san Jorge, salitre suba, suba urbano y tuna alta del sector noroccidente, con una concentración media y baja en manzanas inmediatas a los sectores de concentración alta, concluyendo que estos sectores específicos son potenciales de intervención en el espacio público que garanticen la movilidad y libre tránsito de esta población.

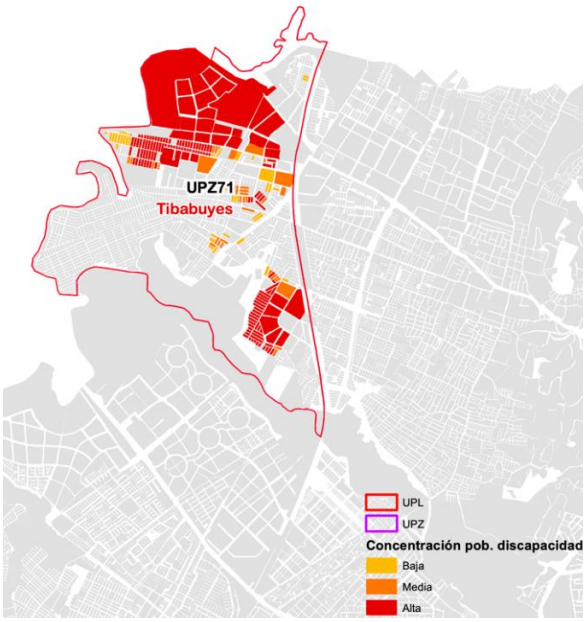


Imagen 10.Población con discapacidad física en la UPL Tibabuyes
Fuente: SDP

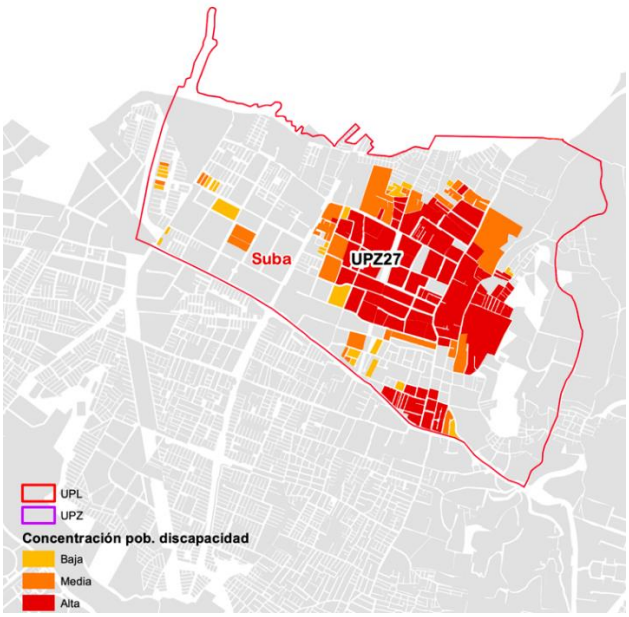


Imagen No.11 Población con discapacidad física en la UPL Suba
Fuente: SDP

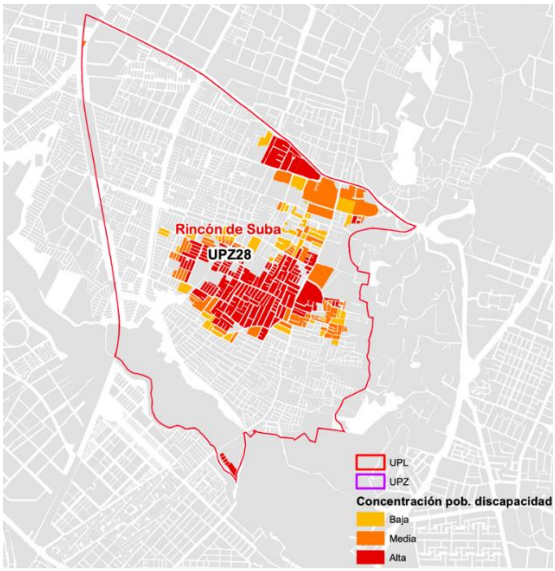


Imagen No.12 Población con discapacidad física en la UPL Suba
Fuente: SDP

Soportes urbanos

Las cifras que presentan las unidades de planeamiento local del Sector Noroccidental permiten identificar necesidades en la escala del sector. A continuación, se describen las condiciones actuales del sector en equipamientos, espacio público, hábitat (vivienda) y empleo.

a. Equipamientos

Según la diferenciación de condiciones por UPL la cual se puede consultar en la siguiente tabla, se comprueba que el déficit del sector en sus 3 UPL: Tibabuyes, Suba y Rincón de Suba. Teniendo en cuenta el estándar de 3,17m2/hab de infraestructura para lograr la cobertura en la prestación de los servicios sociales y del cuidado en el distrito. En el sector noroccidente la cifra no es alentadora, toda vez que por habitante existen 0,61m2 de equipamiento y un déficit general de 2,56m2 por persona.

Para el cumplimiento de esta meta, se requieren 195.636m2, discriminados en 74.156m2 en la UPL Rincón, 40.630m2 en la UPL Suba y 80.849m2 en la UPL Tibabuyes, siendo esta la que mayor déficit presenta, con un 86,26%, seguido de Rincón con el 81,35% y Suba con el 71,01%.

CATEGORÍA	RINCÓN	SUBA	TIBABUYES	FUENTE /FECHA
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	0,59 m2/hab.	0,92 m2/hab.	0,44 m2/hab.	SDP 2022

Tabla 1. Condición actual equipamientos de las UPL en el Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

La necesidad de nuevos equipamientos en el sector noroccidental, se evidencia en el siguiente cuadro, el cual referencia el déficit de acuerdo con la categoría y discriminado por UPL.

DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS						
CATEGORÍA	**EQUIPAMIENTO**	**RINCÓN DE SUBA**	**SUBA**	**TIBABUYES**	**TOTAL**	**FUENTE / FECHA**
Abastecimiento	Plaza de mercado* / mercado móvil*	6	4	6	16	DPMC-SDP, 2022
Cultura	Casas de cultura, bibliotecas	15	40	10	65	DPMC-SDP, 2022
Educación básica	colegios*	32	10	40	82	DPMC-SDP, 2022
Educación superior	Universidades, SENA	1	2	1	4	DPMC-SDP, 2022
Participación Social	Salones comunales*	15	11	30	56	DPMC-SDP, 2022
Mujer	Casas de igualdad de oportunidades*	1	0	1	2	DPMC-SDP, 2022
Integración Social	Centros de adulto mayor, Centros para habitante de calle, CDC, CDI*	53	23	55	131	DPMC-SDP, 2022
Seguridad	CAI	2	3	5	10	DPMC-SDP, 2022
	Estación de Policía	1	0	1	2	DPMC-SDP, 2022
	Estación de Bomberos	2	0	2	4	DPMC-SDP, 2022
Salud	CAPS	4	2	4	10	DPMC-SDP, 2022
	UHMES	3	1	3	7	DPMC-SDP, 2022
Administración Pública	CADE, SuperCADE, RapiCADE	0	0	0	0	DPMC-SDP, 2022
Recreación y Deporte	CEFE, Escenarios deportivos*	2	5	0	7	DPMC-SDP, 2022
Gobierno	Alcaldía Local	1	0	1	2	POT, 2021

Tabla 2. Déficit equipamientos en el Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

b. Espacio público

El indicador de espacio público efectivo por habitante en el Sector Noroccidente es 2,32 m2, el cual no cumple la meta de 6 m2 por habitante indicada en el Plan de Ordenamiento

Territorial (DD 555, 2021). Esta situación evidencia que para el sector se requieren 283,51 hectáreas para el cumplimiento de la meta (13,6% del territorio del sector), discriminado en 123,08 hectáreas en la UPL Rincón y un déficit del 70,98% (unidad de planeamiento con mayor déficit del sector y por ende donde más se requiere espacio público efectivo), 57,84 hectáreas en la UPL Suba con un déficit de 53,15% y 102,59 hectáreas en la UPL Tibabuyes, con un déficit de 57,55%.

CATEGORÍA	RINCÓN	SUBA	TIBABUYES	FUENTE /FECHA
Espacio público efectivo (EPE)	1,69 m2/hab.	2,90 m2/hab.	2,60 m2/hab.	*DD 555, 2021*
Parques de Proximidad	1,47 m2/hab.	2.59 m2/hab.	1,58 m2/hab.	DD 555, 2021
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,22 árboles/ 3hab.	0,52 árboles/ 3hab.	0,38 árboles/ 3hab.	JBB 2021

Tabla 3. Condición Actual Espacio Público UPL – Sector Noroccidente
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

En cuanto a arbolado urbano, el estándar distrital se encamina a tener un individuo arbóreo por cada tres habitantes. Para el caso del sector noroccidente, la cifra del JBB 2022 indica que hay 0,35 árboles por cada 3 personas. En cumplimiento de la meta prevista, se requiere 164.092 individuos, distribuidos en 73.963 en la UPL Rincón, 26.202 en la UPL Suba y 63.927 en la UPL Tibabuyes, que, previendo un área de 2 m2 por árbol, se requieren en el sector 32,82 hectáreas para su implantación. El déficit de arbolado urbano en el sector asciende al 64,14%, discriminado en el 76,78% en la UPL Rincón (el más alto del sector), 43,34% en la UPL Suba y 64,55% en la UPL Tibabuyes.

c. Hábitat

Con relación a la dinámica habitacional, el siguiente cuadro referencia la distribución de la población en cada UPL y en el sector.

ÁMBITO	POBLACIÓN	NÚMERO DE VIVIENDAS	DENSIDAD URBANA (HAB/HA)	DENSIDAD HABITACIONAL (HAB/VIV)
Rincón de Suba	294.629	98.427	415	2,94
Suba	178.893	63.484	274	2,86
Tibabuyes	297.102	90.775	407	3,27
Sector	**767.368**	**252.686**	**368**	**3,03**

Tabla 4. Condición actual población de las UPL en el Sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2022

d. Población Sector Noroccidente

Respecto a densidad habitacional, la relación de número de habitantes por vivienda se concentra en la UPL Tibabuyes y Rincón, aun así, el déficit habitacional cualitativo es mayor que el cuantitativo, lo que implica que las necesidades de mejoramiento y adecuación habitacional de las viviendas son mayores que las de vivienda nueva. La dinámica habitacional muestra que el déficit cuantitativo de vivienda en el sector es de 1.899 unidades (fuente EM 2021), previendo reducir este déficit mediante la construcción de 640 viviendas (fuente SDHT 2021).

Este déficit se concentra en la UPL Tibabuyes con 1.178 viviendas, seguido de Rincón con 592 y Suba con 129 unidades. Sobre el número de viviendas identificadas en zonas de riesgo no mitigable que requieren ser reasentadas, la cifra actual asciende a 20 unidades (fuente SDHT 2022), localizadas en la UPL Rincón. Este panorama evidencia la necesidad de incrementar los esfuerzos en la reducción del déficit cuantitativo de vivienda en el sector noroccidente, especialmente en las UPL Tibabuyes y Rincón, teniendo en cuenta que a 2021, la reducción se prevé en un 34% y que, con el paso del tiempo sumado a los procesos de migración y necesidad de adquirir vivienda, aumenta significativamente el déficit.

e. Carácter socioeconómico

En cuanto al componente de empleo, se relacionan los datos de las personas que componen la fuerza laboral, económicamente activas -PEA- aquellas que se encuentran ocupadas en alguna actividad que genere ingresos y las que cotizan al sistema de seguridad social, basado en la categoría de empleos formales calculados a partir de PILA (Planilla Integrada de Liquidación de Aportes). Esto incluye pensionados, desempleados que cotizan, trabajadores informales que sólo cotizan a salud, o trabajadores formales. Adicionalmente, se relaciona el número de empresas por UPL y el sector.

ÁMBITO	POBLACIÓN	EMPLEOS SEGÚN PILA 2022	FUERZA LABORAL	OCUPADOS	NÚMERO DE EMPRESAS
Rincón de Suba	294.629	26.187,50	152.251	128.840	9.789
Suba	178.893	21.416,75	99.519	89.465	4.176
Tibabuyes	297.102	11.453,50	148.603	127.664	7.402
Sector	**767.368**	**59.057,75**	**400.373**	**345.969**	**21.367**

Tabla 5. Empleo Sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2022

En cuanto a diversidad en la oferta de empleo, el índice de entropía determina en el sector el grado de mixtura de empresa por tamaño, sea grande, mediana o PYME, concluyendo que en el sector Noroccidente no existe mixtura de empresa, siendo la mayoría microempresas registradas y activas actualmente. (Boletín - Dinámica Empresarial de Bogotá D.C. 2020).

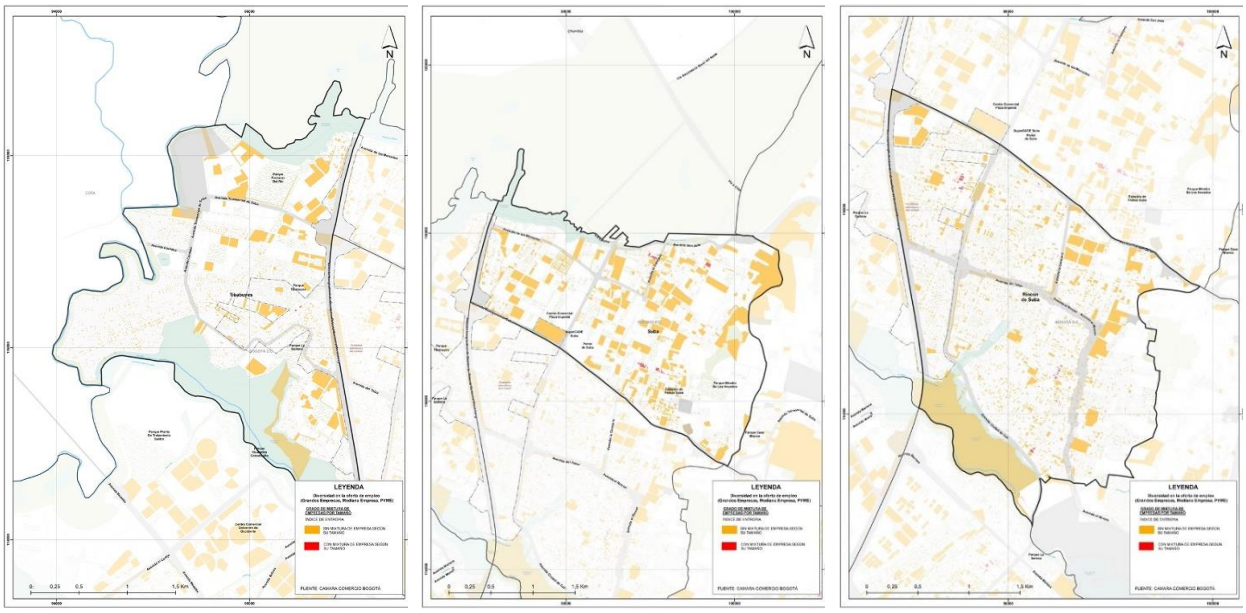


Imagen No.13 Mapa densidad empleo en el Sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2022

Respecto a la proximidad a diversos centros generadores de empleo de escala local y urbana, la cobertura de proximidad en un tiempo de 15 minutos, abarca gran parte del territorio de noroccidente, presentando una ruptura importante en los sectores de fontanar del río, bilbao, ciudadela cafam y cerros de suba. La proximidad de empleo de escala urbana, se localiza con intensidad sobre los ejes de la transversal de suba, ciudad de cali y reserva de la ALO.

Sumado a lo anterior, cabe anotar que, del grupo que compone la fuerza laboral, el número de ocupados formales asciende a 59.058 e informales a 286.911, que, con una población desempleada correspondiente a 54.405, el total de personas que requieren empleo formal asciende a 341.316.

Del número de empresas actualmente constituidas en el sector corresponde a la actividad comercial (28,3%), seguido por servicios profesionales (15,6%), industria (9,4%), construcción (8,3%), alojamiento y alimentación (7,2%), no obstante, se requieren 150.987 empleos formales para contrarrestar el desempleo y la informalidad.

Esta condición se confirma teniendo en cuenta que para el año 2021, se generó un empleo por cada 6,5 personas económicamente activas, que la densidad de empleos corresponde a 30 empleos por hectárea y que el número de habitantes más empleos por hectárea asciende a 398.

Es importante resaltar el comportamiento de la generación de empleo en el sector noroccidental, que, si bien sufrió un descenso entre los años 2021 y 2022, en el periodo de pre-epidemia y pandemia el número de empleos aumentó.



Imagen 14. Comportamiento de la generación de empleo en el sector noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2022

Oportunidades del sector

Desde el Modelo de Ordenamiento Territorial, el sector Noroccidente potencia su relación con el territorio desde los diferentes elementos de la estructura ecológica principal. Es un ecotono rodeado por elementos ambientales los cuales representan lo sagrado en un territorio históricamente Muisca. Por medio de los conectores ecosistémicos se busca consolidar esa conectividad ecosistémica que el territorio ha venido perdiendo a lo largo del tiempo y que las comunidades indígenas siempre han defendido.

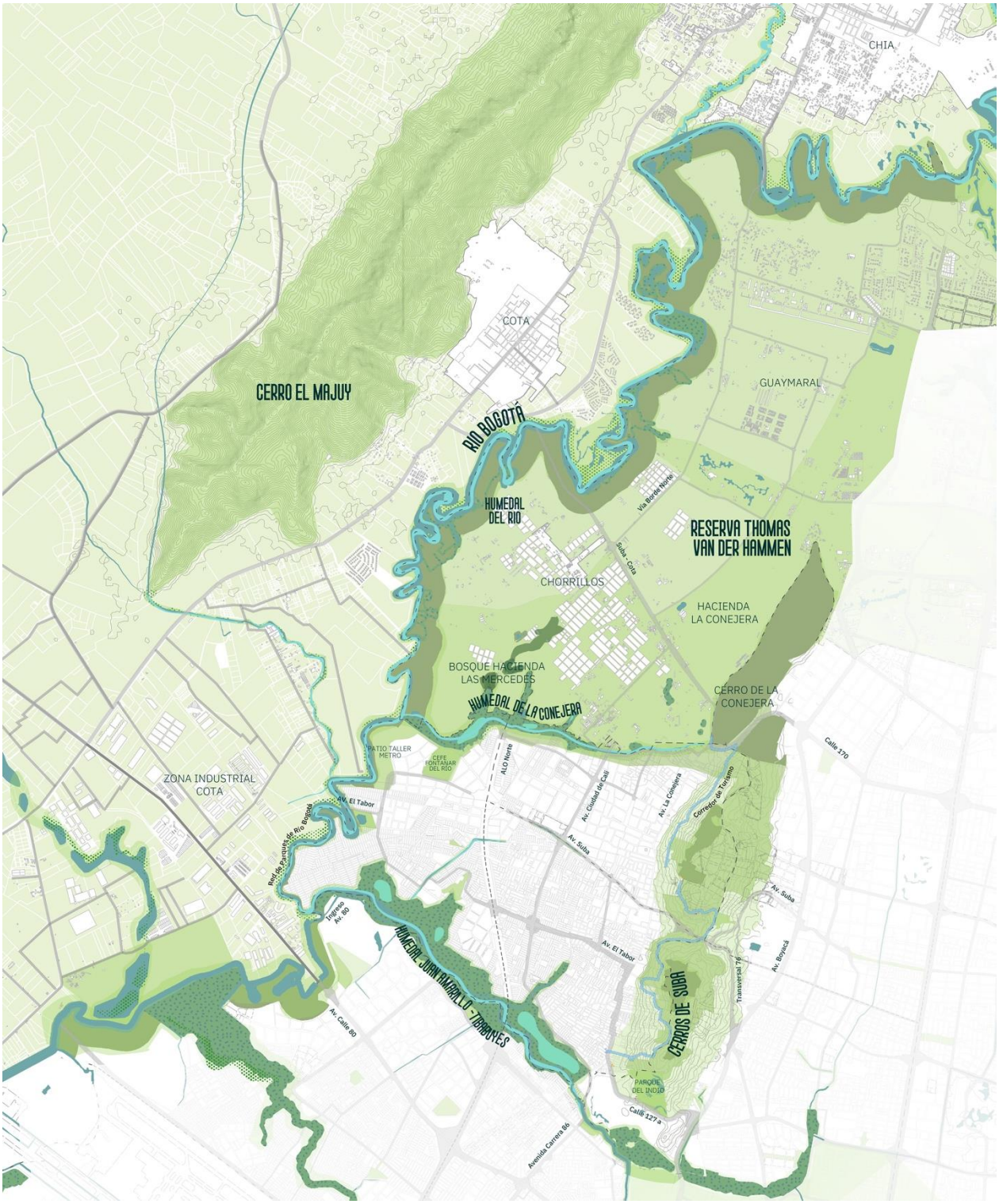


Imagen No.15 EEP sector Noroccidente y región
Fuente: DPMC – SDP 2023

Las UPL Rincón de Suba, Tibabuyes y Suba son un territorio cobijado por elementos naturales y de ancestralidad muisca, el Xie y un corredor ancestral conocido como el Camino del Indio, el Guyca, el agua y la tierra. Estos están representados por los cerros tutelares de Suba y La Conejera, en armonía con los humedales Tibabuyes – Juan Amarillo, La Conejera y la quebrada La Salitrosa que desembocan en el río Bogotá. Este sistema natural se articula de manera permeable con el distrito y la región, mediante la infraestructura de movilidad a través de los ejes de las avenidas Ciudad de Cali, avenida El Rincón, avenida El Tabor y Transversal de Suba.

Asimismo, la reserva de la ALO representa la columna vertebral del sector, como un eje de potencial desarrollo, en la que se proyecta la segunda línea del metro estructurado mediante cuatro estaciones e integrado a la actuación estratégica denominada Ciudadela Educativa y del Cuidado como epicentro de la renovación y prestación distrital de servicios de infraestructura social.

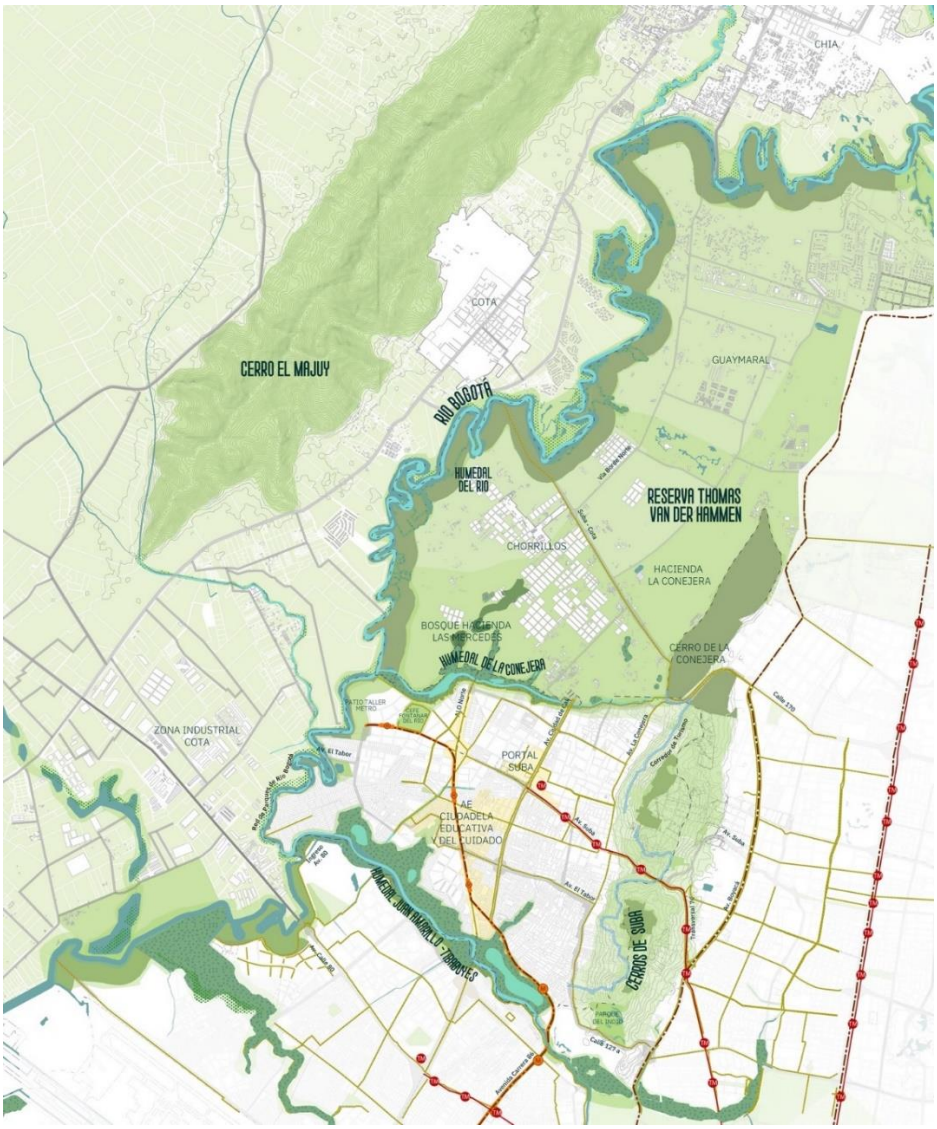


Imagen No.16 Sistema de Movilidad y EEP sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2023

La planificación local de este territorio radica en fortalecer la estructura ecológica principal con miras al reverdecimiento, la conformación de nuevo y mejorado espacio público y su articulación mediante corredores verdes, potenciar la riqueza patrimonial natural, material e inmaterial, consolidar y equilibrar la dinámica económica con la consolidación de las áreas de corazones productivos, así como el desarrollo de infraestructura social, de servicios y desarrollo inmobiliario tales como manzanas del cuidado, nodos, CIM, AIM y PRUM en aquellas áreas de oportunidad que se articulen con los ejes de integración distrital y regional.

La consolidación de los paisajes bogotanos a través de las áreas protegidas, la Reserva Thomas Van Der Hammen, los complejos de páramos, los corredores montañosos, las reservas forestales, los ríos y humedales que comparte con su entorno regional. La participación en las acciones de protección de los elementos que componen la Estructura Ecológica Regional, las cuales aseguran el abastecimiento hídrico distrital y la provisión de bienes y servicios ecosistémicos que benefician al conjunto de sus habitantes. El mejoramiento de la capacidad vial de los accesos a Bogotá y de los servicios asociados al transporte. El reverdecimiento y la renaturalización del suelo urbano bogotano, fomentando la restauración de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, para disminuir la huella de carbono de Bogotá.

Además del reconocimiento y cualificación de los elementos patrimoniales que configuran la identidad del territorio como determinantes para el ordenamiento, en donde la estructura ecológica se constituye en el Patrimonio Natural que soporta las manifestaciones del Patrimonio Cultural material e inmaterial, las cuales, en los bordes urbano-rurales, se constituyen en elementos de integración regional, como los senderos ancestrales o caminos históricos, los parques de borde y los nodos de equipamientos rurales.

En cuanto a los Elementos Distritales del Modelo de Ocupación del Territorio, se consideran para el sector los siguientes:

- La identificación de las áreas mejor servidas de la ciudad y de aquellas que son deficitarias en soportes urbanos, con el fin de operar y generar equilibrios entre unas y otras, a través de las disposiciones asociadas a las Áreas de Actividad.
- La identificación de las áreas de la ciudad que albergan o con potencial de acoger grandes dotacionales y actividades económicas estratégicas para el desarrollo social y la competitividad de Bogotá, en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. La identificación de las áreas del territorio bogotano destinadas a asegurar la transición definitiva entre el suelo urbano y el rural y que, con ese fin, serán objeto de múltiples medidas, estrategias y proyectos para la gestión y organización de dicha transición a través de los Parques de Borde, Paisajes Sostenibles, Pactos de Borde y Ecobarrios, entre otros.
- La consolidación, como estrategia de conectividad de la Estructura Ecológica Principal, de los conectores ecosistémicos, mediante la integración de elementos espaciales naturales, socioculturales y ambientales del territorio.

En la escala local, con los elementos del Modelo de Ocupación Territorial se busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos. A través de las Unidades de Planeamiento Local – UPL, para el sector noroccidental se definen las siguientes estrategias orientadas a

- La caracterización y puesta en valor de los patrimonios locales.
- La consolidación de la centralidad administrativa existente, o a crear.
- La organización y activación de nuevos centros de empleo que contribuyan a la especialización inteligente del territorio.
- El aumento del espacio público efectivo por habitante.
- La localización e implementación de manzanas de cuidado y el aumento de la oferta educativa, cultural, de integración social y de salud, así como la posibilidad de prestación de todos los servicios sociales.
- El desarrollo orientado por el transporte y la movilidad sostenible.
- El reverdecimiento urbano como garantía de conectividad de los ecosistemas estratégicos que estructuran el territorio.
- La activación social en torno a las identidades locales, suscitando el sentido de pertenencia y corresponsabilidad.
- La gestión local del hábitat que involucre a la vivienda con su entorno a través de la participación comunitaria.

Como elementos complementarios estructurantes del territorio, ecológica principal y de movilidad, el sector noroccidental presenta una especial correspondencia con la incorporación del corredor de la Segunda Línea del Metro de Bogotá – SLMB2 y la red de parques del río Bogotá.

1.2 Elementos Estructurantes

La descripción de las estructuras territoriales a escala de sector permite dar el salto entre la escala urbana y la escala local. Mediante el acercamiento a nivel de sector se identifican deficiencias en cuanto a la conectividad y articulación entre los elementos estructurales. A continuación, se describen estos elementos de acuerdo con las estructuras definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

1.2.1 Estructura Ecológica Principal – EPP

La estructura ecológica principal del Sector Noroccidente se caracteriza por elementos que hacen parte de las áreas protegidas y estratégicas para la conservación de la biodiversidad de Bogotá. En términos geográficos está en un Ecotono definido por un anillo configurado por los humedales al norte y sur, los Cerros de Suba al oriente y el Río Bogotá al occidente.

La estrategia apuesta por la configuración de una matriz de paisaje, que integre no solamente los elementos que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal, sino aquellos espacios que tienen potencial de conectividad tanto en el entramado urbano como en las zonas de borde. Esto, con el propósito de conformar unas franjas de articulación y transición en función a las diversas dinámicas de borde del Río Bogotá con sus humedales y quebradas presentes en el sector Noroccidente.

Dentro de los elementos más relevantes de la Estructura Ecológica Principal del Sector Noroccidental se encuentra:

- Río Bogotá: UPL Tibabuyes
- Humedal Juan Amarillo -Tibabuyes: UPL Tibabuyes y UPL Rincón de Suba.
- Humedal La Conejera: UPL Suba
- Quebrada La Salitrosa: UPL Suba y UPL Tibabuyes.
- Cerros de Suba: UPL Rincón de Suba y UPL Suba

El Sector Noroccidente cuenta con zonas que hacen parte del Conector ecosistémico Suba - Conejera, Parque Mirador De Los Nevados, Sistema Hídrico Humedales, Conector ecosistémico Virrey - Chicó y la Red de parques del Río Bogotá.

Parques estructurantes

Los parques estructurantes son áreas complementarias a las zonas de conservación y en este sector se encuentran: Fontanar del Rio, La Gaitana y dentro del límite del Sector está el Parque Del indio O De Las Cometas. También como áreas complementarias para la conservación se contempla la Red de parques del río Bogotá y la subzona de importancia ambiental del POMCA del río Bogotá. De manera conjunta con los demás parques estructurantes no solo generan espacios naturales de disfrute para los ciudadanos, sino que además mejoran las condiciones estructurantes de la conectividad ecológica y representan pequeños pulmones en el área urbana de las zonas bajas.

El sistema hídrico

El Sector Noroccidente cuenta con un sistema hídrico conformado por cuerpos de agua natural como los humedales declarados como reserva; y se encuentran quebradas y sus rondas. Los cuerpos de agua más representativos son los humedales Juan Amarillo y la Conejera.

Es relevante dentro del sector la presencia de las cuencas de los ríos Bogotá y Salitre o Juan Amarillo. El sistema hídrico se conforma por los humedales Tibabuyes - Juan

Amarillo, Córdoba, La Conejera y Guaymaral, la quebrada la Salitrosa, el canal Cafam, aguas subterráneas y una importante red de vallados que se extiende al área rural.

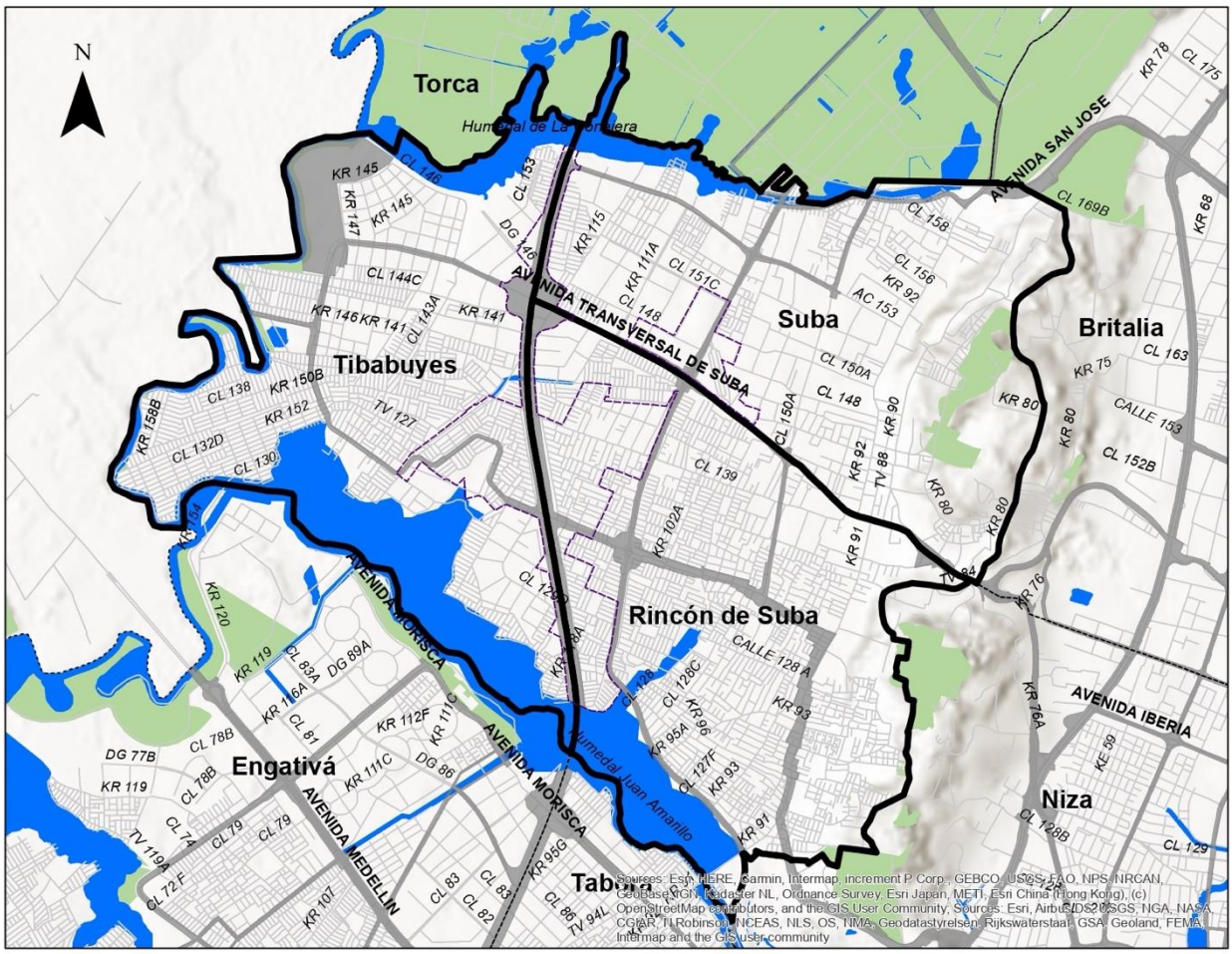


Imagen No.17 Estructura Ecológica Principal del Sector Noroccidente
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

La red de parques del río Bogotá

La red de parques del río Bogotá es una franja multifuncional de transición espacial para el uso y disfrute público con valores ecosistémicos y paisajísticos y con fines recreativos, culturales, educativos, de investigación, de valoración de la naturaleza, de prestación de servicios públicos y de gestión del riesgo y adaptación al cambio climático, que posibilita intervenciones dirigidas a la puesta en valor del entorno natural y paisajístico del río, a su custodia, cuidado, turismo ecológico y movilidad en modos no motorizados. La Red de Parques del Río Bogotá está conformada por el Parque Lineal del Río Bogotá y las Áreas complementarias para la adaptación al cambio climático.

En el sector de noroccidente se encuentra emplazado el cuarto tramo de la red, aplicando el régimen de uso de las Zonas de Articulación y Restablecimiento y la de Conservación y Restauración:

Cuarto Tramo: las áreas urbanas consolidadas (Entre Humedal de Tibabuyes hasta el humedal de la Conejera). En las localidades de Engativá y Suba los tejidos urbanos consolidados bordean muy próximos a la ronda hidráulica y al cauce del río, por lo tanto, la red de parques en este tramo reduce su anchura y acoge el régimen de usos definidos para el sistema hídrico. Las necesidades de espacio público e infraestructura para actividades deportivas de los habitantes de este sector marcan, en parte, la vocación de la zonificación de la red de parques. En la parte final del tramo en la localidad de Suba y contiguo con el Humedal de la Conejera, se tiene previsto la implantación del patio taller de la segunda línea del metro, por lo tanto, las áreas para esta infraestructura no hacen parte de la red de parques.



Imagen No.18 Red de parques del río Bogotá y su incidencia con el Sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2023

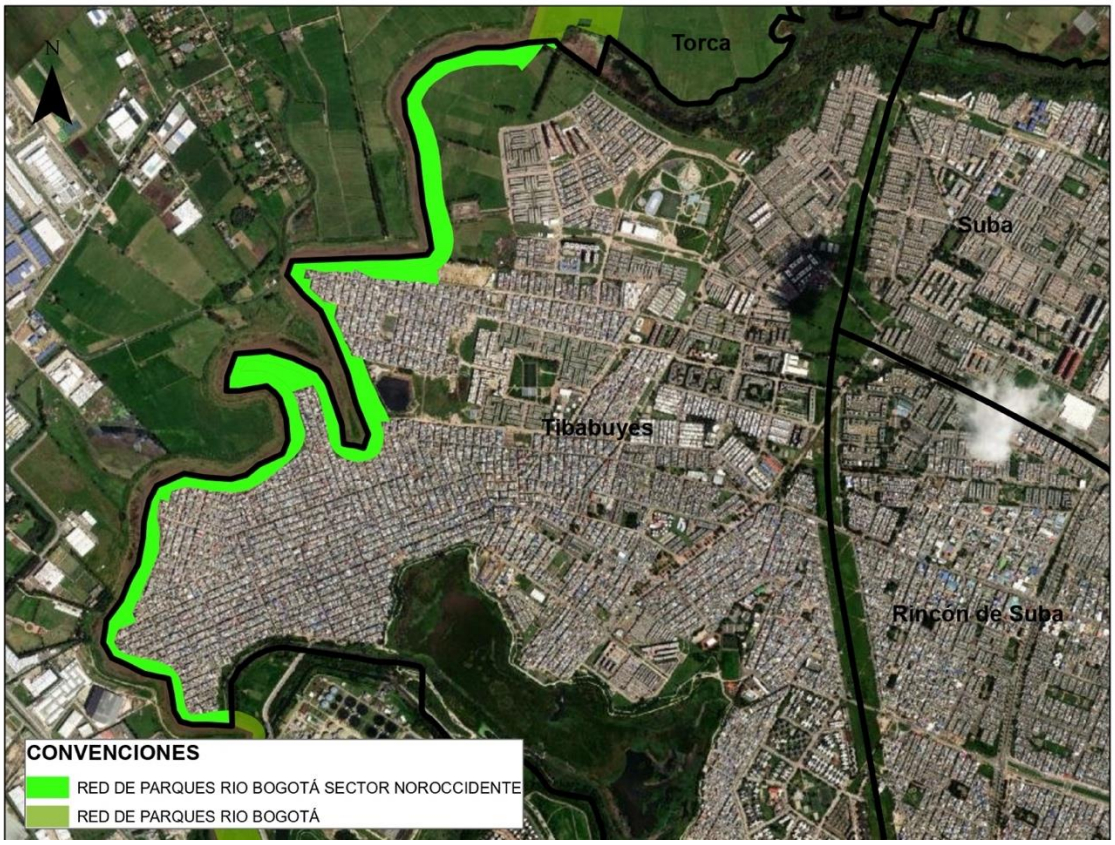


Imagen No.19 Red de parques del río Bogotá y su incidencia con el Sector Noroccidente
Fuente: DPMC – SDP 2023

1.2.2. Estructura integradora de patrimonios – EIP

Es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. Se constituye en la memoria de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades bogotanas. Esta estructura busca hacer la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital.

Para identificar y caracterizar el componente de patrimonio e identidad en las UPL de sector Noroccidente es importante recordar los conceptos de cada uno de los tipos de patrimonio cultural que se identificarán bajo la mira de lo desarrollado en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro histórico de Bogotá adoptado recientemente en el año 2021 y que define cada uno de los componentes a abordar de la siguiente manera:

Patrimonio cultural inmueble

La identificación y la valoración del patrimonio cultural arquitectónico de Bogotá, tiene como fin reconocer, para proteger y conservar, las edificaciones y sectores urbanos que aportan elementos que fortalecen la identidad cultural, la cual se soporta en el conjunto

de valores tanto materiales como inmateriales que contribuye a la apropiación social. El inventario del patrimonio inmueble se constituye en uno de los instrumentos que proveen un acercamiento a este patrimonio inmueble en un primer paso que permita orientar acciones que provean conocimiento más profundo de este y acciones para su protección.

Patrimonio cultural inmaterial

El concepto de patrimonio cultural inmaterial ha tenido una larga trayectoria de incubación, consolidación y cambio en el país; sin embargo, es en época reciente que se le dio la debida importancia en los procesos de consolidación de los sectores urbanos, por su relación intrínseca con las transformaciones en el territorio.

Patrimonio Natural: El medio natural al ser el soporte de la vida biológica, la cultura, de un entramado de prácticas sociales, relaciones cotidianas y productivas que se integran al territorio para su cuidado con una unidad de sentido vital que requiere de una ética social, política e institucional comprometida con la sostenibilidad ambiental y cultural a escala global.

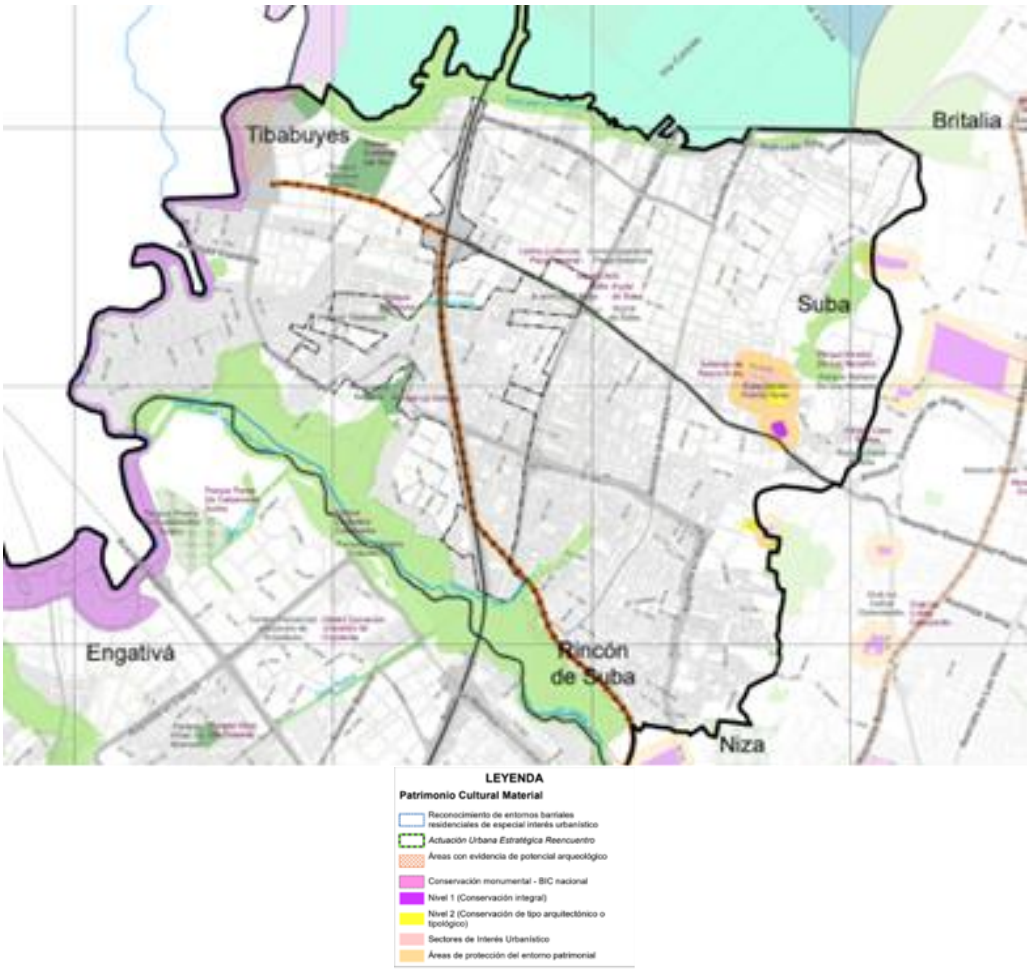


Imagen No.20 Estructura Integradora de Patrimonio del Sector Noroccidente
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

La gran fortaleza del Sector Noroccidente en lo relacionado con patrimonio e identidad se encuentra en los elementos de patrimonio cultural inmaterial y natural constituidos por la estructura ecológica principal mencionados en el aparte anterior, directamente relacionados con la ancestralidad Muisca, siendo los cerros de Suba y La Conejera su "ombligo".

A partir de la época de los ochenta del siglo pasado, la apertura de espacios de reconocimiento y participación política han permitido recuperar saberes e identidades de grupos indígenas, que se niegan al olvido generalizando a partir de la recuperación de la memoria y la lengua. Es por eso que el punto de partida es la experiencia de la cuestión indígena en Suba, razón por la cual los antecedentes históricos de este territorio y su vínculo cultural con los indígenas Muiscas.

Dentro de la Estructura Integradora de Patrimonio cabe resaltar la presencia del Sector Antiguo del Núcleo Fundacional de Suba ubicada en la UPL Suba, reconocida mediante el Decreto 619 de 2000.

Sectores Antiguos	Corresponden al Centro Histórico de Bogotá y a los sectores antiguos de los municipios aledaños que fueron anexados a la ciudad y que hoy en día hacen parte de la misma		
	Localidad	Año de declaración	Ámbito de declaratoria
Centro Histórico de Bogotá	La Candelaria	Decreto Nacional 264 de 1993	Nacional
Usaquén	Usaquén	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital
Suba	Suba	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital
Engativá	Engativá	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital
Fontibón	Fontibón	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital
Bosa	Bosa	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital
Usme	Usme	Decreto Distrital 619 de 2000	Distrital

Tabla 6. Decretos de declaratoria de Centros Históricos y sectores antiguos
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

Igualmente, se encuentran diferentes manifestaciones que se pueden considerar como patrimonio inmaterial. Como lo son las actividades festivas, artísticas y culturales en el Parque Central de Suba, la medicina tradicional y conocimientos sobre plantas y hierbas de las comunidades indígenas de Suba, los procesos comunitarios alrededor del cuidado y la defensa del agua y las tradiciones de artes y oficios que se ven a lo largo de todo el territorio del sector Noroccidente.

1.2.3. Estructura funcional y del cuidado – EFC

La estructura funcional y del cuidado pone sobre la mesa la estructura urbana que aún necesita consolidarse y adaptarse a un tejido urbano que privilegia la proximidad. En la escala local, se concreta principalmente a través de las manzanas del cuidado, las cuales son áreas acotadas donde se agrupan y articulan, bajo criterios de proximidad y multifuncionalidad, equipamientos y servicios sociales y del cuidado. Cada manzana del

cuidado está conformada por un equipamiento ancla y otros equipamientos donde operan y se ofrecen los tres tipos de servicios.

Dentro de las áreas señaladas como manzana del cuidado de acuerdo al Decreto 555 de 2021, están:

CEFE, Fontanar del Rio.

Manzana, Nueva Tibabuyes.

Manzana, Tuna Baja.

Dentro de los criterios y objetivos que se buscan en la formulación de las UPL Noroccidental en el marco de la Estructura Funcional y del Cuidado está la configuración entre espacios adaptables y servicios de apoyo, se puede hacer una reconfiguración de espacios y usos convirtiendo el equipamiento en un Edificio Híbrido, el cual tiene la posibilidad de mezcla y/o adaptabilidad para diferentes servicios con la intención de mantener la vitalidad del sector al atraer usuarios a múltiples servicios en diferentes momentos. Puede servir como el equipamiento principal o prestar servicios complementarios.



Imagen No.21: Equipamiento Hibrido
Fuente: Subdirección de Planes Maestros

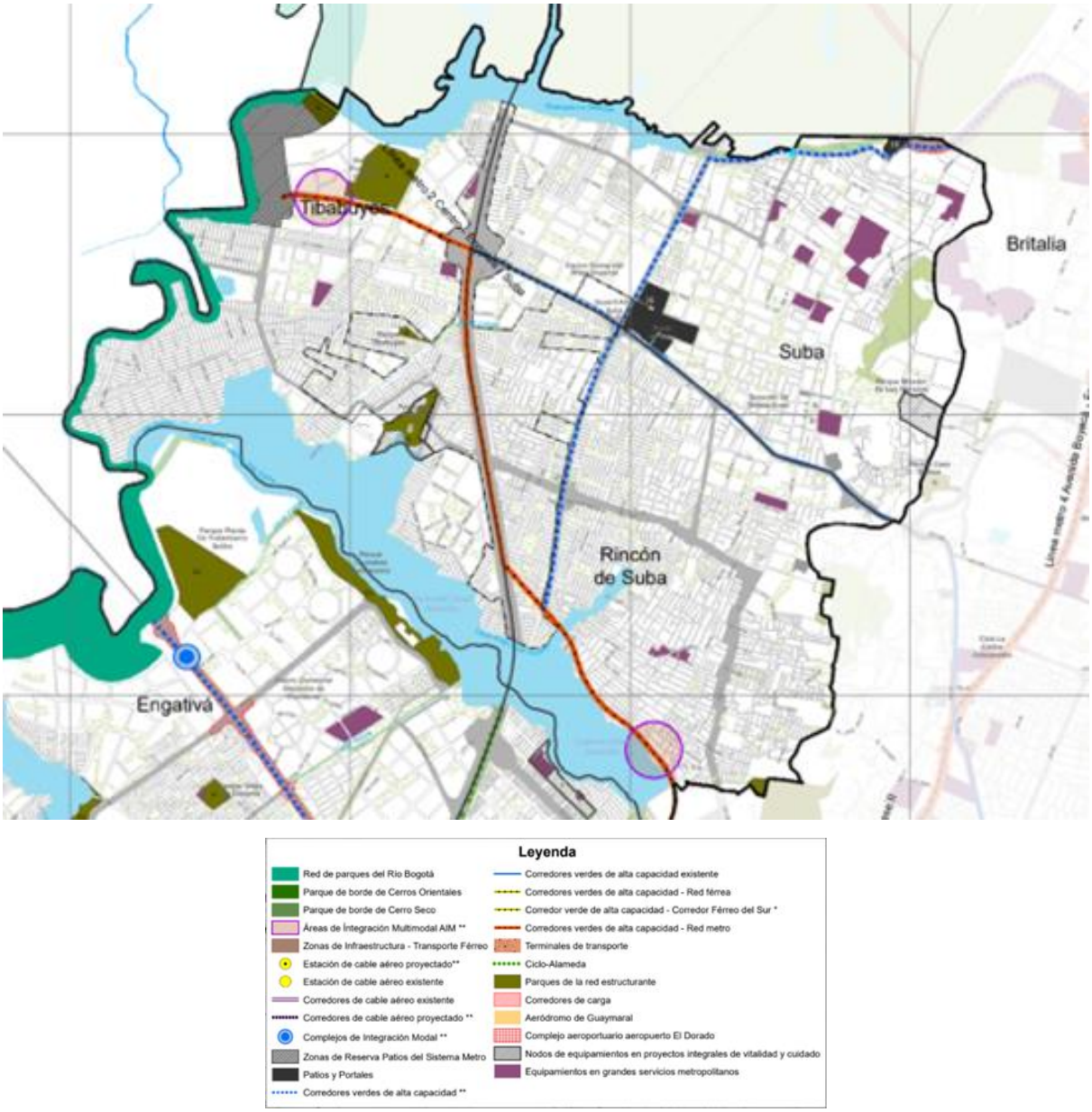


Imagen No 22: Estructura Funcional y del Cuidado del Sector Noroccidental
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

El Plan de Ordenamiento Territorial propone una estructura que articule los servicios públicos y privados al sistema de movilidad para mejorar la accesibilidad al sistema de cuidado y de servicios sociales. En movilidad sostenible, la estructura del Sector Noroccidente se ve soportada por tres ejes principales de transporte de alta capacidad: i) Avenida Suba ii) Avenida Ciudad de Cali y iii) futura segunda línea de metro. Alrededor de estos corredores se estructura el Portal de Transmilenio de Suba y la futura intervención de AE Ciudadela Educativa y del Cuidado.

La estructura se complementa con las vías que conectan el sector con la Avenida El Tabor, Avenida El Rincón, Avenida La Conejera, Avenida San José, Avenida Las Mercedes y Carrera 92. La estructura complementaria busca que los parques estructurantes tengan un rol en los recorridos peatonales y en bicicleta de los usuarios del sistema del cuidado.

Bodegas privadas de reciclaje (bpr) y estaciones de clasificación y aprovechamiento (eca)

En el marco de la reglamentación del Decreto 555 de 2021 “ "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.", se relaciona la información correspondiente al inventario de Bodegas Privadas de Reciclaje (BPR) y Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECA), efectuado por la UAESP en cumplimiento del Decreto 203 de 2022.

Se señala, que este inventario no es el definitivo, dado que una vez emitida la Circular 137 de 2023 por parte de la UAESP, se dio inicio al proceso de revisión de reclamaciones de los representantes legales de las ECA y BPR, lo cual tiene los tiempos de ley establecidos.

En tal sentido, la información adjunta puede ser usada como insumo de análisis, dado que la distribución geográfica de las ECA y BPR es muy similar y se conservará, pese a la posterior depuración.

RELACION	INVENTARIO
Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECA)	61
Bodegas Privadas de Reciclaje (BPR)	35

Tabla 7. Inventario de BPR y ECA

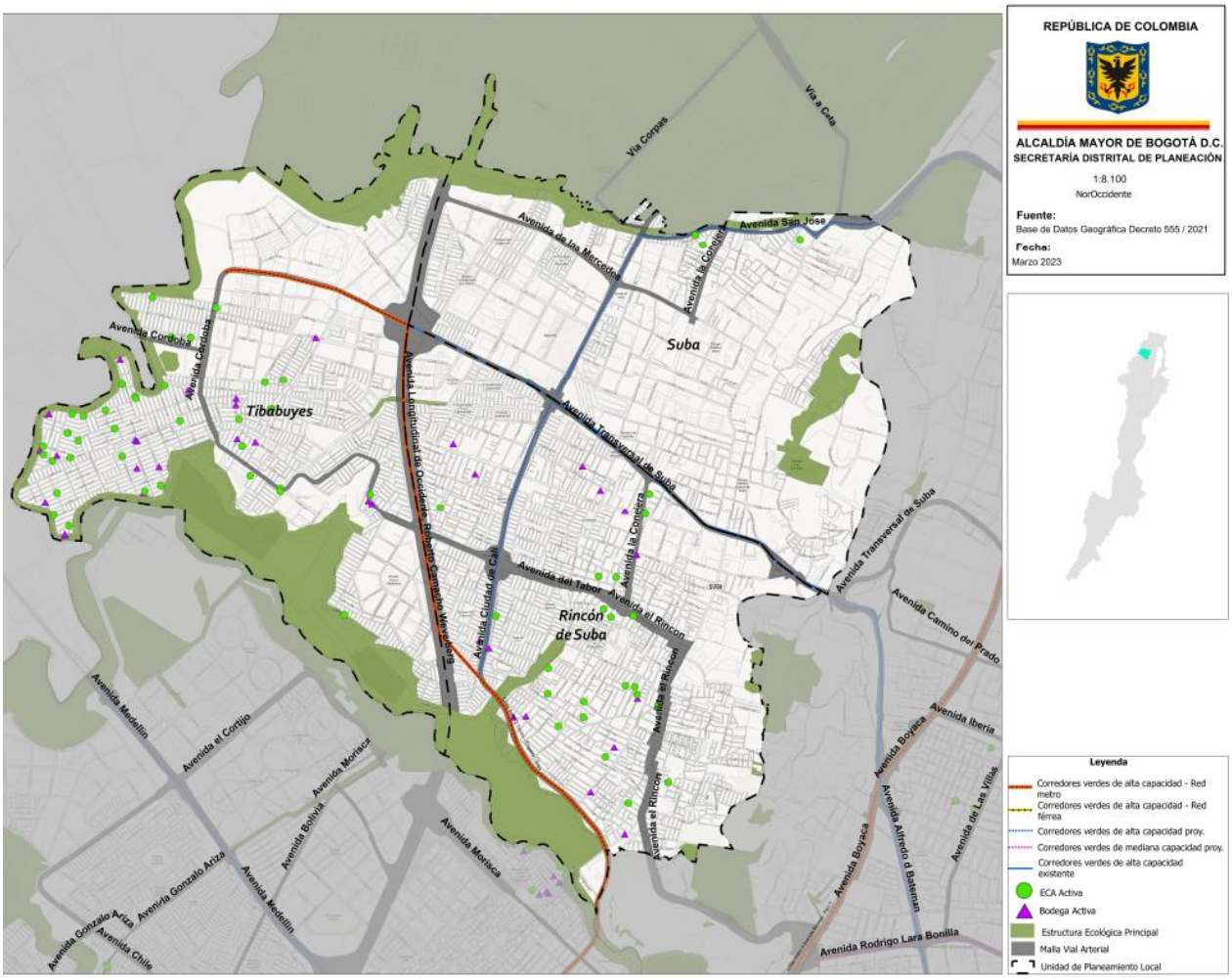


Imagen No 23: Privadas de Reciclaje (BPR) y Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECA)
Fuente: Base de Datos geográfica Decreto 555/2021, fecha: marzo 2023.

Segunda línea del metro de Bogotá – slmb2:

La Línea 2 del Metro de Bogotá proyecta beneficiar a más de 1,4 millones de habitantes de las localidades de Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba. Para el caso del sector noroccidente, menos de la mitad de su población vive a menos de 1.000 metros de un troncal, por lo que, con la Línea 2, se acercará a más de 450.000 personas a una línea de transporte masivo.

Esta línea será 100% automatizada, iniciando su operación comercial con 25 trenes de 140 metros de longitud, aproximadamente, y tendrá la capacidad de movilizar a cerca de 50.000 pasajeros por hora en cada sentido, en el año de su entrada en operación; esto se traducirá en 800.000 viajes diarios adicionales a la red metro, siendo el complemento para la Primera Línea del Metro, ya que conectará directamente a las localidades con las mayores poblaciones de la ciudad.

La Línea 2, que será en gran parte de su trazado subterránea, se unirá a la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) a la altura de la calle 72 con Av. Caracas, previendo en este punto el intercambiador vial. Su recorrido finalizará en el sector de Fontanar del Río en la UPL Tibabuyes (calle 145 con carrera 141), única estación que será elevada, debido al trazado definido por el acceso a patios y talleres.

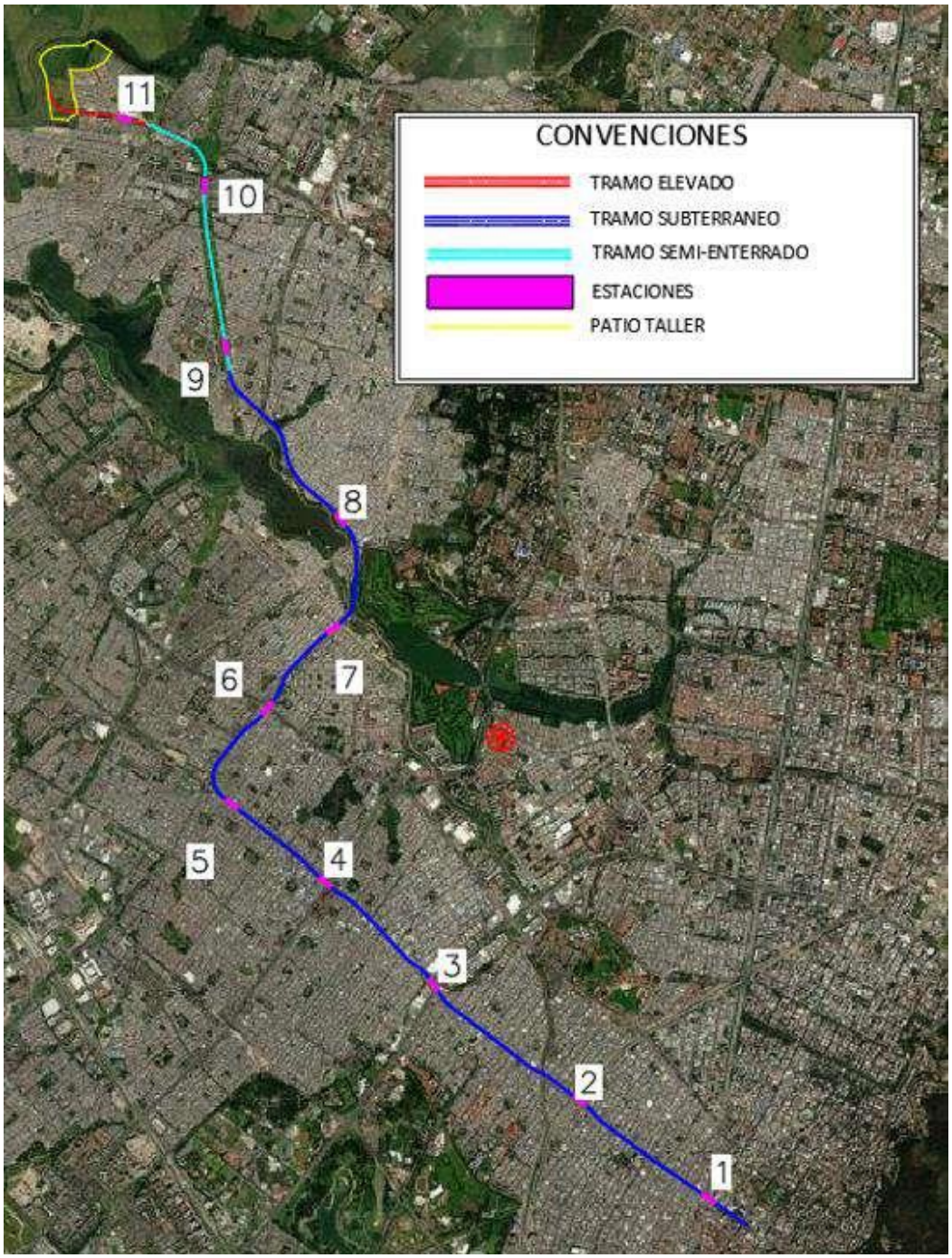


Imagen No 24: Esquema de la Segunda Línea del Metro de Bogotá SLMB. EMB

1.2.4 Estructura socioeconómica, creativa y de innovación – eseci

La Estructura Socioeconómica de Competitividad e Innovación (ESCI) reúne las condiciones que hará del Sector Noroccidental un territorio productivo, inclusivo, diverso y sostenible. Esta busca consolidar un modelo de ocupación del territorio en clave de competitividad y desarrollo humano, cultural y empresarial, que incorpore los Centros de Gobierno, el centro tradicional, aglomerador de instituciones educativas, culturales y gubernamentales, comercios y saberes, los centros financieros y de concentración de servicios de alto valor agregado, los clusters de educación superior, y salud, las Áreas de Desarrollo Naranja – Distritos creativos, las Zonas de interés turístico urbanas y rurales, los equipamientos e infraestructuras de escala metropolitana con potencial de clusterización de comercios y servicios conexos, así como las áreas de aglomeración económica.

En términos físicos, esta estructura se compone por áreas donde convergen el empleo, las actividades económicas, la cultura, la creatividad y el emprendimiento, y se complementan con las actividades residenciales y la oferta de servicios urbanos tanto públicos como privados. En resumen, la ESCI permite concretar los propósitos de ordenamiento en lo físico, las cuales trascienden el ámbito puramente económico, y promueven un hábitat en el que personas y actividades interactúen, y de esto se generan beneficios que redundan en calidad de vida para la población.

Actuación estratégica ciudadela educativa y del cuidado

Ubicada entre los humedales de Tibabuyes y La Conejera, responde a una estrategia de intervención asociada al desarrollo orientado al transporte. La lógica parte de que proyectos como el metro y su relación con el suelo de la reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente ALO, son activos que detonarán un proceso de cualificación del hábitat en las UPL Tibabuyes, Rincón de Suba y Suba.

Específicamente, se apuesta por construir un referente de la educación y el cuidado en Latinoamérica para detonar esta transformación, siendo un proyecto que se complementa con la cualificación del espacio público, las redes de soportes urbanos y la integración de piezas de este territorio.

Al final, la apuesta consiste en dar un uso y aprovechamiento a los predios de la Reserva Vial ALO Norte y del Área de Oportunidad para la generación de espacio público y equipamientos, para construir un perfil de calle completa cuyas franjas funcionales integren todos los tipos, en concordancia con los dos proyectos estructurantes del POT.



Imagen No 25: Área de influencia - AE Ciudadela Educativa y del cuidado
Fuente: Presentación SDHT

El Nodo Siberia es un área de aglomeración especializada económica regional próxima al Ecotono de Suba. Tiene una vocación orientada a la logística, industria y comercio para la distribución en centros urbanos que genera una alta oferta de empleos para la población de Cota, Funza y Bogotá D.C. Este elemento marca la relación de proximidad en términos económicos que se teje entre Suba y el entorno metropolitano.

2. Caracterización de las UPLs

2.1 TIBABUYES

Las condiciones de proximidad y vitalidad de la UPL Tibabuyes están comprometidas a la falta de condiciones para la conectividad, el déficit de equipamientos del cuidado, la falta de espacio público para el encuentro y la mala calidad de los parques existentes. A continuación, se hace una descripción de los pilares de Reverdecer, Sistema del cuidado, Reactivación económica, Movilidad sostenible y Patrimonio e identidad que se encuentran en Tibabuyes y cómo se puede transformar su condición para cumplir metas y objetivos del POT.

2.1.1 Espacio público local

Los datos de reverdecimiento en la UPL TIBABUYES presenta la siguiente información:

UPL	POB TOTAL	EPE (Ha)	EPE (M2)	EPE/HAB (M2/HAB)	EPE PARA CUMPLIR ESTANDAR DE 6 M2 x HAB	ARBOLADO URBANO	INDICADOR DE 1 ARBOL/ 3HAB
TIBABUYES	293,846	74.75	747,536	2.54	1,015,540	35,806	8

Imagen No 26: Condición actual del EPE y arborización de la UPL TIBABUYES
Fuente: SPD -DPL

La UPL TIBABUYES es, de todas las UPL de Noroccidente, la que cuenta con los parques estructurantes más grandes, Fontanar del Río y el Parque de la Gaitana, junto a parques importantes producto de cesiones de proyectos de renovación urbana como el Parque de la Ciudadela Cafam y el Parque de la Ciudadela Nueva Tibabuyes. Estos esfuerzos, en su mayoría recientes, de generación de EPE no han logrado aumentar significativamente el EPE/Habitante, que se encuentra un poco por encima de la UPL RINCÓN, con 2.54 M2 de EPE/HAB.

Para lograr el estándar mínimo de 6M2 de EPE/Hab en relación con la medición del déficit de POT, que identifica las UPL que están por debajo de dicho referente y de acuerdo a la Política Distrital de Espacio Público. Se requiere generar un poco más 100 Hectáreas de EPE nuevo (1.015.540 M2). Un área casi al equivalente del Parque Simón Bolívar, que según datos del (IDRD, 2023) cuenta con una extensión total de 113 Hectáreas.

En el aspecto del arbolado urbano el panorama de la UPL TIBABUYES es similar al de SUBA con indicadores muy similares, 1 árbol cada 8 habitantes. Lo que no necesariamente implica esfuerzos similares ya que en TIBABUYES existe mayor presencia de desarrollos informales y por ende una mayor densidad poblacional, lo que dificulta la cualificación de vías y la habilitación de suelo para la generación de áreas para arbolado.

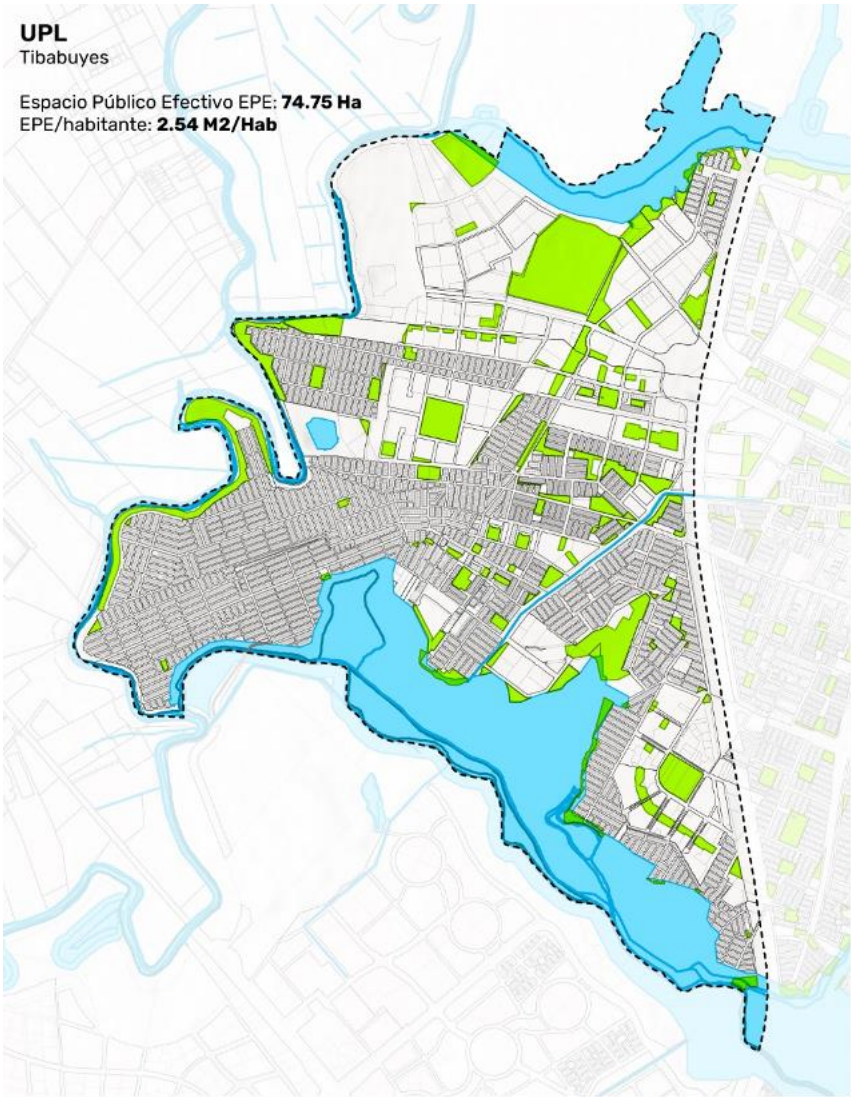


Imagen No 27: Espacio Público Efectivo UPL TIBABUYES
Fuente: SDP – DPL – Cartografía oficial – Decreto 555 de 2021

Intenciones de reverdecimiento en Tibabuyes:

Los esfuerzos en la generación de EPE deben ser el eje fundamental para las UPL SUBA, RINCÓN y TIBABUYES en la formulación de los proyectos de proximidad, reforzando nuevamente la idea de que no deben ser vistos como territorios independientes, sino UPL con altos niveles de integración, relaciones funcionales fuertes y con un gran potencial de modificar estos indicadores ya que comparten y están articulados por grandes elementos de EEP que hacen parte de los elementos prpuestos para generar parques de borde y que se convierte en el principal potencial para la generación de EPE para todo El Sector Noroccidente.

2.1.2 Servicios del cuidado y servicios sociales

Si bien en la UPL hay presencia de equipamientos públicos, estos se encuentran en menor proporción que en la UPL de Rincón, y se disponen de manera más concentrada debido a la condiciones urbanísticas del territorio, la UPL cuenta con zonas de ingresos económicos en general bajos que al no encontrar los servicios sociales y del cuidado mínimos en la proximidad que sumado a la localización en el extremo occidental del sector se presentan condiciones aún más difíciles para trasladarse a otras zonas y acceder a dichos servicios, lo cual acentúa las condiciones de déficit y no propende por las condiciones de proximidad mencionadas. En está UPL se encuentran como equipamientos representativos los de educación, recreación y deporte, administración pública y de participación social ubicados en el parque La Gaitana y el parque principal de compartir.

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Tibabuyes de 2,73 m2 de equipamiento por habitante, la cual se encuentra por debajo de estándar, y si bien es el indicador más alto de las 3 UPL del sector Noroccidente sigue encontrándose en déficit, lo cual contrasta con el bajo número de equipamientos de la UPL, lo que hace evidente la necesidad de equipamientos que le den soporte en la escala de proximidad. En el tema de salud, la UPL cuenta con centros médicos y unidades de atención, pero no con hospitales, aunque sí registra centros de recolección no están definidos cuantos son únicamente en la UPL Tibabuyes.

Categoría	Tibabuyes	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	2,73 m2/hab.	SDP 2022

Tabla 8. Condición actual Equipamiento UPL Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del sistema de distrital del cuidado y de Servicio Social que obedecen a la escala de proximidad en Tibabuyes deben estar orientados en los servicios de recreación y deporte, igualdad de oportunidades, salud con enfoque social y resolutivo, y administración pública. El déficit que se identifica en la tabla a continuación indica esta necesidad además del enfoque en salud, educación y cultura, también se debe tener en cuenta que hay que atender el abastecimiento de alimentos, habilitar salones comunales e implementar programas de recolección y reciclajes de residuos.

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit

Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	40
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	4
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	55
Igualdad de Oportunidades	CIOM	1
Cultura	Galerías, cines, teatros	10
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	0
Servicio Social	**Equipamiento**	**Déficit**
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	5
	Estación de Bomberos	2
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 9: Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.1.3 Movilidad local

El desafío dentro de la UPL Tibabuyes ha sido ausencia de planeación dentro de su proceso histórico de desarrollo urbano, lo cual, ha derivado en una limitada conectividad vial con la ciudad y los municipios vecinos. Con el fin de lograr conectar

esta parte de la ciudad, la Av. Ciudad de Cali y la Troncal Transmilenio de Suba junto a las avenidas El Tabor y El Rincón (aún en construcción), han representado una importante vía de acceso al Sector.

Actualmente, la UPL cuenta con 137,36 km de vía construida entre malla vial arterial, intermedia y local. De la cual 17,16 Km corresponden a la malla vial intermedia incluidos los 12,85 Km de corredores SITP y los 7,23 Km de ciclo infraestructura construida, la cual representa uno de los sistemas de transporte más usados por los habitantes.

En cuanto al transporte masivo, la UPL de Tibabuyes cuenta con el Sistema de transporte masivo Transmilenio y la UPL es beneficiada por 6 de las 12 rutas alimentadoras. No obstante, la accesibilidad universidad comprendida entre el acceso a las estaciones de Transmilenio, peatonal y ciclo infraestructura ronda el 45%, lo cual refleja la necesidad de fortalecer e implementar redes de infra estructura vial en la UPL Tibabuyes.

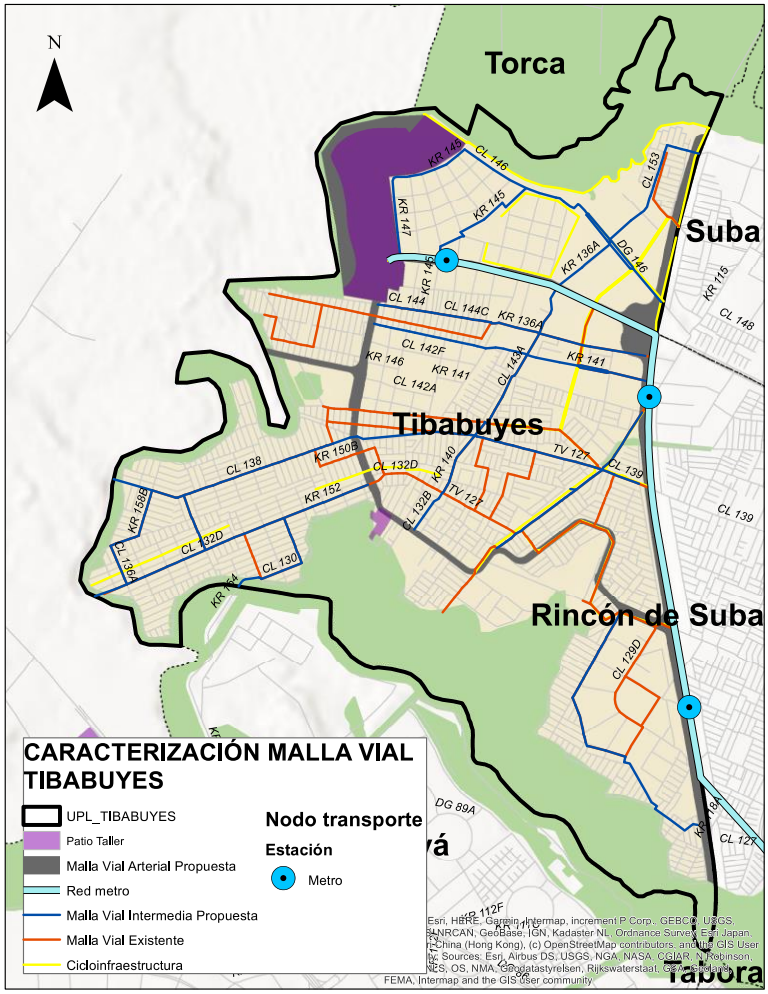


Imagen No 28: Malla vial UPL Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Patrimonio e identidad

En la UPL Tibabuyes no se encuentran elementos de patrimonio material declarado catalogados como bienes de interés cultural ni sectores de interés cultural. Como parte de patrimonio arqueológico no hay elementos existentes. Sin embargo, se encuentra como potencial los humedales Juan Amarillo y La Conejera, así como el área potencial del Sistema Hidráulico Prehispánico en el Río Bogotá.

Adicionalmente, se encuentran 2 elementos de patrimonio mueble, monumentos, uno localizado en la plazoleta de la calle 135 a con transversal 125 bis y otro en el parque de la transversal 127 con calle 139c. Como atractores urbanos se encuentran el parque Caminos de la Esperanza, el parque La Gaitana, la plaza de mercado Placita de Lisboa de la escala local, El Humedal La Conejera, Parque Fontanar, y Humedal Juan Amarillo de la escala metropolitana.

Atractores	Escala
Parque Caminos de la Esperanza	Local
Parque La Gaitana	Local
Placita de Lisboa	Local
Humedal La Conejera	Metropolitano
Parque Fontanar	Metropolitano
Humedal Juan Amarillo	Metropolitano

Tabla 10: Inventario de Bienes y Atractores en Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Fortaleciendo la identidad de Tibabuyes

Patrimonio inmaterial: En cuanto a patrimonio inmaterial no se encuentra identificado ningún elemento en la UPL Tibabuyes.

Patrimonio natural: El mayor potencial de patrimonio natural de la UPL Tibabuyes se encuentran el Río Bogotá, el Humedal La Conejera, y el Humedal Juan Amarillo, que ofrecen ámbitos culturales, ancestrales y ambientales. El Humedal Juan Amarillo se identifica además como un hito de nivel nacional e internacional.

Potencial referente de identidad	Distrital	Nacional
Humedal Juan Amarillo	X	X
Humedal La Conejera	X	
Río Bogotá	X	

Tabla 11: Patrimonio natural e hitos en Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

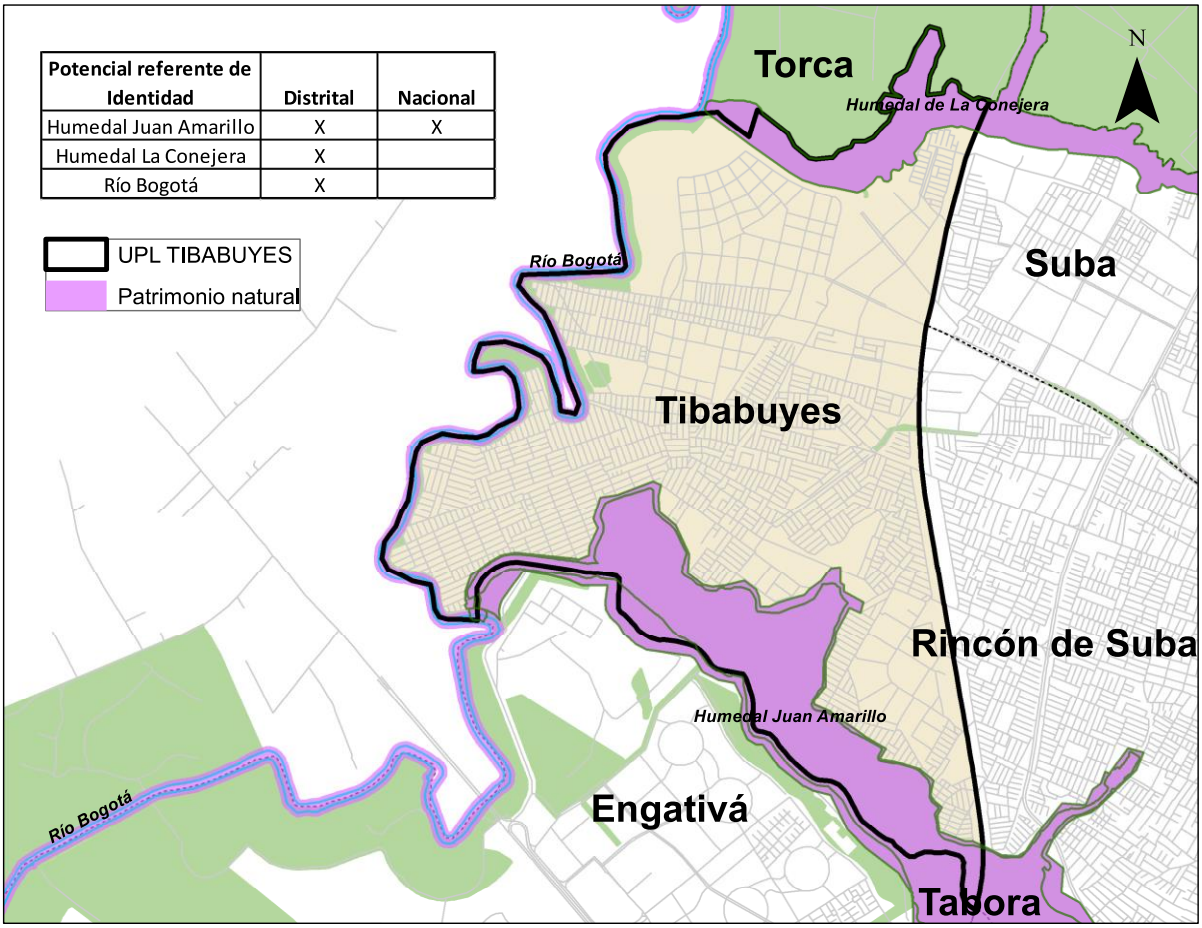


Imagen No 29: Patrimonio natural e hitos en Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.1.4 Entornos Económicos Locales

De acuerdo con el Decreto 555 de 2021, la Estructura Socioeconómica, de Competitividad e Innovación (ESCI) reúne las condiciones que hacen de la ciudad un territorio productivo, inclusivo, diverso y sostenible, está estructura es un componente muy importante en las dinámicas del territorio medibles en el empleo. La relación entre los datos de las personas que componen la fuerza laboral, económicamente activas -PEA- y aquellas que se encuentran ocupadas en alguna actividad que genere ingresos y las que cotizan al sistema de seguridad social, basado en la categoría de empleos formales calculados a partir de PILA (Planilla Integrada de Liquidación de Aportes).

Esto incluye pensionados, desempleados que cotizan, trabajadores informales que sólo cotizan a salud, o trabajadores formales. Adicionalmente, se relaciona el número de empresas por UPL.

Ámbito	Población	Empleos según PILA 2022	Fuerza Laboral	Ocupados	Número de empresas
Tibabuyes	293.846	11.453,50	148.603	127.664	7.402

Tabla 12: Población UPL Tibabuyes
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

La proximidad se mide en los diversos centros generadores de empleo de escala local y urbana, la cobertura de proximidad en un tiempo de 15 minutos abarca gran parte del territorio de la UPL, a excepción de Lisboa, Santa Rita y Santa Cecilia. La proximidad de empleo de escala urbana se localiza con intensidad en la zona anexa a la Reserva de la ALO y las áreas con frente a la Malla Vial Principal: Avenida el Tabor y Transversal Suba junto al Parque la Gaitana.

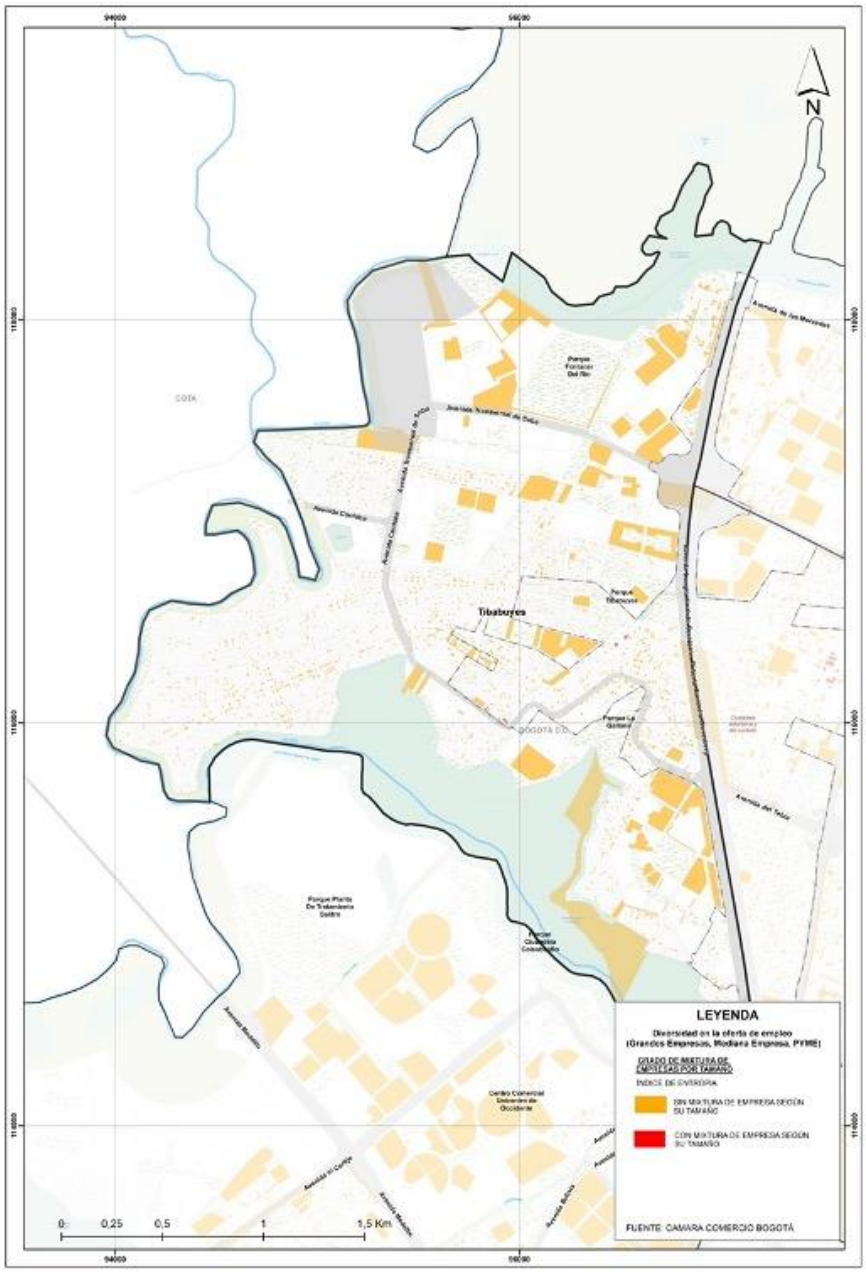


Imagen No 30: Densidad de empleo
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

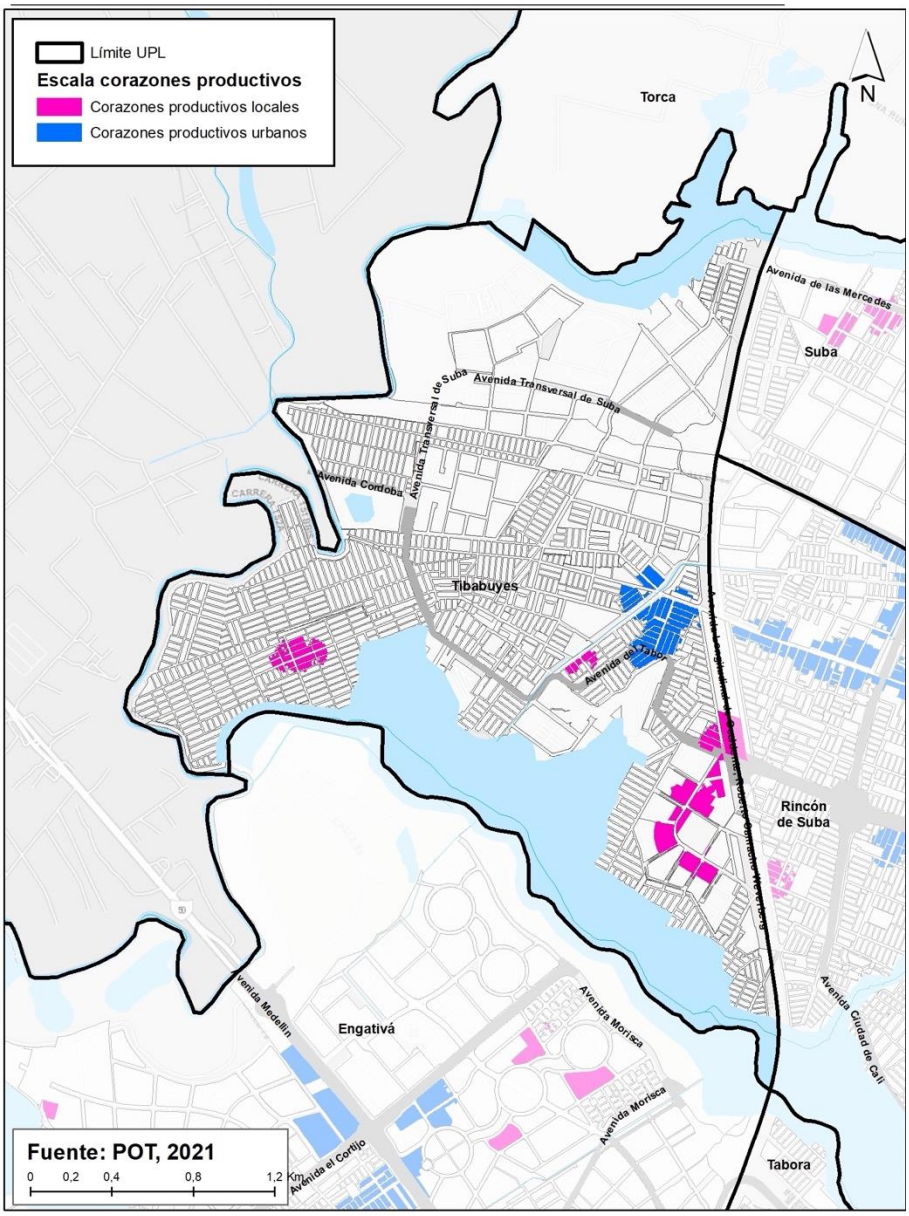


Imagen No 31: Corazones productivos
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.2 RINCÓN DE SUBA

2.2.1 Espacio público local

En la UPL RINCÓN los datos de base que se establecen para el hacer real el pilar del reverdecimiento del POT son los siguientes:

UPL	POB TOTAL	EPE (Ha)	EPE (M2)	EPE/HAB (M2/HAB)	EPE PARA CUMPLIR ESTANDAR DE 6 M2 x HAB	ARBOLADO URBANO	INDICADOR DE 1 ARBOL/XHAB
RINCÓN DE SUBA	294,629	69.14	691,435	2.35	1,076,339	22,025	13

Tabla 13: Condición actual del EPE y arborización de la UPL RINCOÓN DE SUBA
Fuente: SPD -DPL

La UPL RINCÓN es de todas las UPL del sector Noroccidente la de menor EPE/Hab con 2.34 M^2/Hab. Esto supone que para solo alcanzar el promedio de EPE de Bogotá (4.57 M^2/Hab) se debe duplicar el EPE existente. Para lograr el estándar mínimo de 6 M^2/Hab sería necesario incrementar 2.5 veces el área de EPE; sin mencionar, que para lograr el estándar óptimo de 15 M^2, definido en el (Decreto 1077, 2015), el incremento estaría alrededor de las 6.5 veces el EPE existente.

Este panorama exige que los PIP en la UPL RINCÓN deben hacer posible la transformación de espacio público total (EPT) en espacio público efectivo (EPE), en los que se puedan establecer acciones que permitan cualificar el potencial de áreas verdes y suelo de protección en EPE bajo los parámetros que define el (Decreto 555, 2021) en su artículo 121.

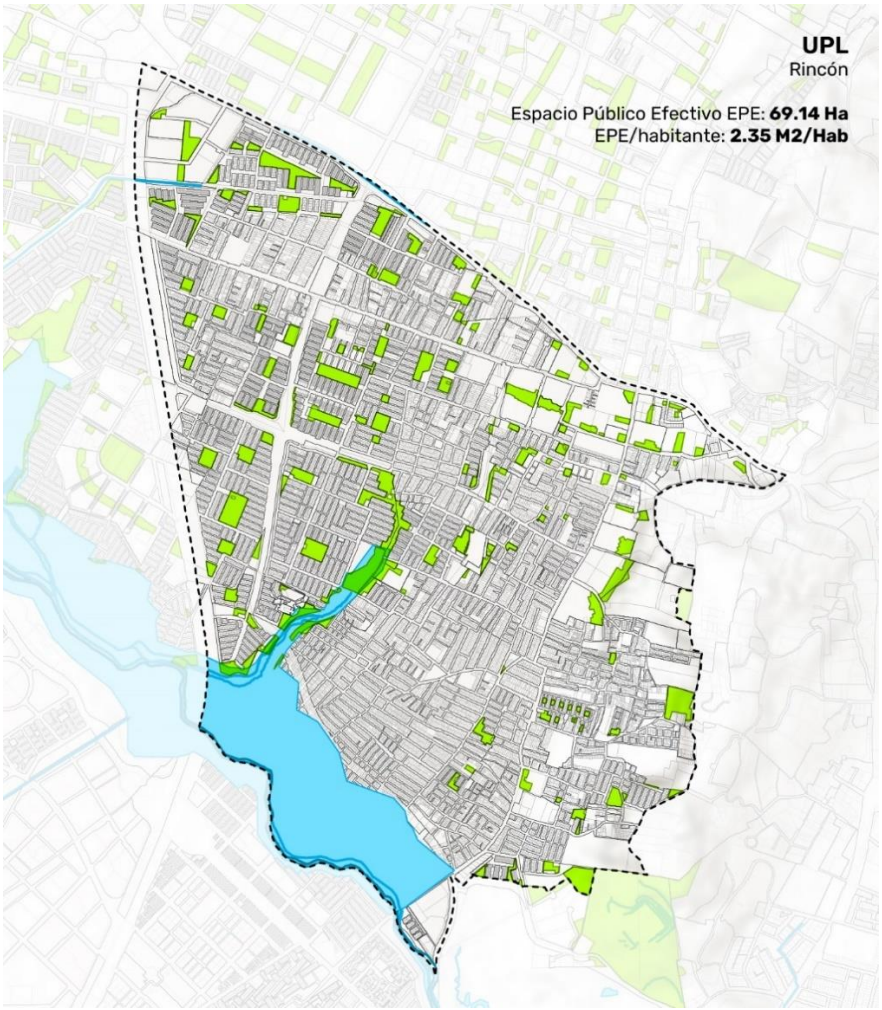


Imagen No 32: Espacio Público Efectivo UPL RINCÓN DE SUBA
Fuente: SDP – DPL – Cartografía oficial – Decreto 555 de 2021

Los datos de arbolado urbano muestran un déficit importante. Los datos muestran que por cada 13 personas hay 1 árbol, considerando el estándar mínimo propuesto por la OMS (WHO, 2021) y adoptado por el Observatorio Ambiental de Bogotá de 1 árbol cada 3 habitantes. Para lograr este estándar mínimo en la UPL RINCON sería necesario incorporar alrededor de 76.184 nuevos árboles. Estos datos nuevamente resaltan la importancia del PIP en los que su eje central en esta UPL en particular debe ser el reverdecimiento de Parques y la creación de grandes parques urbanos que incorporen rápidamente nuevos EPE en la estructura verde de la UPL RINCÓN.

2.2.2 Servicios de cuidado y servicios sociales

Hay una mayor presencia de equipamientos públicos, estos son en su mayoría de menor escala y se disponen de manera dispersa, por lo que la población de las zonas de ingresos económicos medios y bajos debe trasladarse a otras zonas para acceder a los servicios, lo cual no propende por las condiciones óptimas de proximidad considerando las condiciones geográficas con la localización de los cerros de Suba y que hace que el

sector se encuentre más aislado y no se favorezca la movilidad y accesibilidad. En está UPL se encuentran como equipamientos de gran escala uno de salud y algunos equipamientos de educativos dispersos.

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Rincón de Suba de 2,59 m2 de equipamiento por habitante, la cual se encuentra por debajo de estándar, siendo un indicador similar a las demás UPL del sector Noroccidente sigue encontrándose en déficit, a pesar de contar con el mayor número de equipamientos, lo que hace evidente la necesidad de equipamientos que le den soporte en la escala de proximidad. En el tema de salud, uno de los pocos equipamientos es el Hospital Cafam.

Categoría	Rincón de Suba	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	2,59 m2/hab.	SDP 2022

Tabla 14: Condición actual Equipamiento UPL Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del sistema de distrital del cuidado y de Servicio Social que obedecen a la escala de proximidad en Rincón de Suba deben estar orientados en los servicios de igualdad de oportunidades, recreación y deporte, salud con enfoque social y resolutivo, y administración pública. El déficit que se identifica en la tabla a continuación indica esta necesidad además del enfoque en salud, educación y cultura, también se debe tener en cuenta que hay que atender el abastecimiento de alimentos, habilitar salones comunales e implementar programas de recolección y reciclajes de residuos.

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	32
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	4
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	53
Igualdad de Oportunidades	CIOM	1
Cultura	Galerías, cines, teatros	15
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	2
Servicio Social	**Equipamiento**	**Déficit**
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	2
	Estación de Bomberos	2

Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 15: Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.2.3 Movilidad local

La UPL Rincón de Suba, está enmarcada entre las avenidas Transversal de Suba, el Rincón, Tabor, Ciudad de Cali y las futuras acciones la Avenida Conejera y Reserva de la ALO con la segunda línea de Metro fortaleciendo la malla vial intermedia de 11.07 Km de los cuales 9,12 Km corresponden a la Corredores SIPT. Así mismo, este sector está dentro de la cobertura de 4 rutas alimentadoras del Portal de Suba.

La alta densidad de la UPL Rincón es la causa de la discontinuidad de vías que afecta la conexión con la UPL desde el sistema vial, ciclo infraestructura y peatonal, resultando un desafío para el principio de la proximidad con un porcentaje de accesibilidad universal del 42%. Otro de los desafíos es la presencia de comercio informal sobre las vías y andenes lo que dificulta la movilidad en diferentes sectores de la UPL.

Actualmente, la UPL cuenta con 179,32 Km de vía construida entre malla vial arterial, intermedia y local. De la cual 17,16 Km corresponden a la malla vial intermedia incluidos los 12,85 Km de corredores SITP y 13,65 Km de ciclo infraestructura construida.

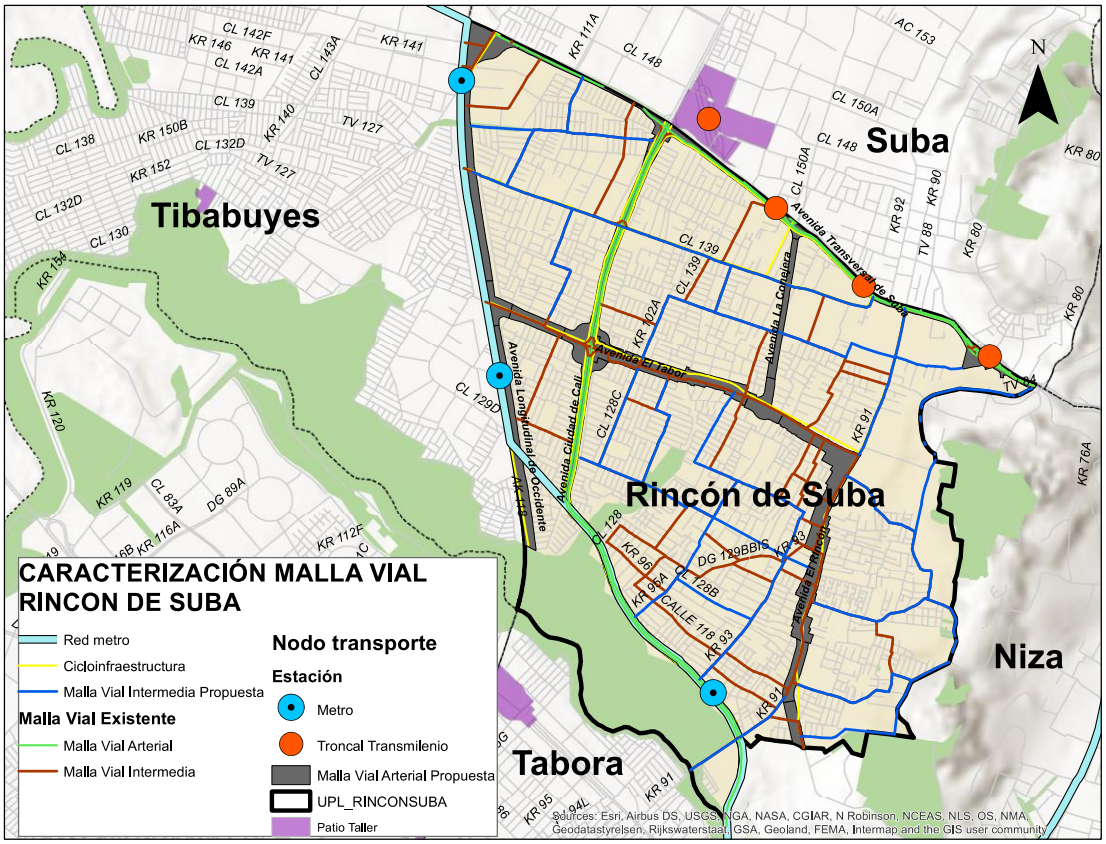


Imagen No 33: Malla vial UPL Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

La accesibilidad a los medios de transporte masivo se verá beneficiada con la implementación de la Segunda Línea del metro sobre la reserva de la ALO con las estaciones 8, 9 y 10 complementando las ya existentes rutas SITP y alimentadoras.

Patrimonio e identidad

Como parte del patrimonio material declarado en la UPL Rincón de Suba se encuentra el Conjunto Residencial Niquía y la casa de Dicken Castro y su Refugio de vacaciones, adicionalmente se encuentran 2 sitios arqueológicos Distritales uno en la Carrera 91 (Avenida El Rincón entre calle 130d y calle 131 c) y otro en la carrera 83 entre calles 128c y 129, y 2 elementos de patrimonio mueble monumentos correspondientes a murales en la calle 139 con carrera 111a en el barrio Las Flores y murales y puente peatonal “Barco Pirata” en el Puente de la Virgen en la avenida suba con carrera 80. Como atractores urbanos se encuentra la plaza de mercado Rincón que corresponde a la escala local.

BIC	Categoría	Distrital
Conjunto Residencial Niquía - el lote incluye también la Casa de Dicken Castro	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001 Resolución SDCRD 0280 de 2020

y el Refugio de Vacaciones ambos con otra Categoría. TV 88 133 55		
Atractores	**Escala**	
Plaza de mercado Rincón	Local	

Tabla 16: Inventario de Bienes y Atractores en Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Patrimonio inmaterial: En cuanto a patrimonio inmaterial no se encuentra identificado ningún elemento en la UPL Rincón de Suba.

Patrimonio natural: el mayor potencial de patrimonio natural de la UPL Rincón de Suba se encuentra en el Humedal Juan Amarillo, los Cerros de Suba y la cercanía con el Río Bogotá, que ofrecen ámbitos culturales, ancestrales y ambientales. El humedal Juan amarillo se identifica además como un hito de nivel nacional e internacional.

Potencial referente de identidad	Distrital	Nacional
Humedal Juan Amarillo	X	X
Cerros de Suba	X	

Tabla 17: Patrimonio natural e hitos en Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

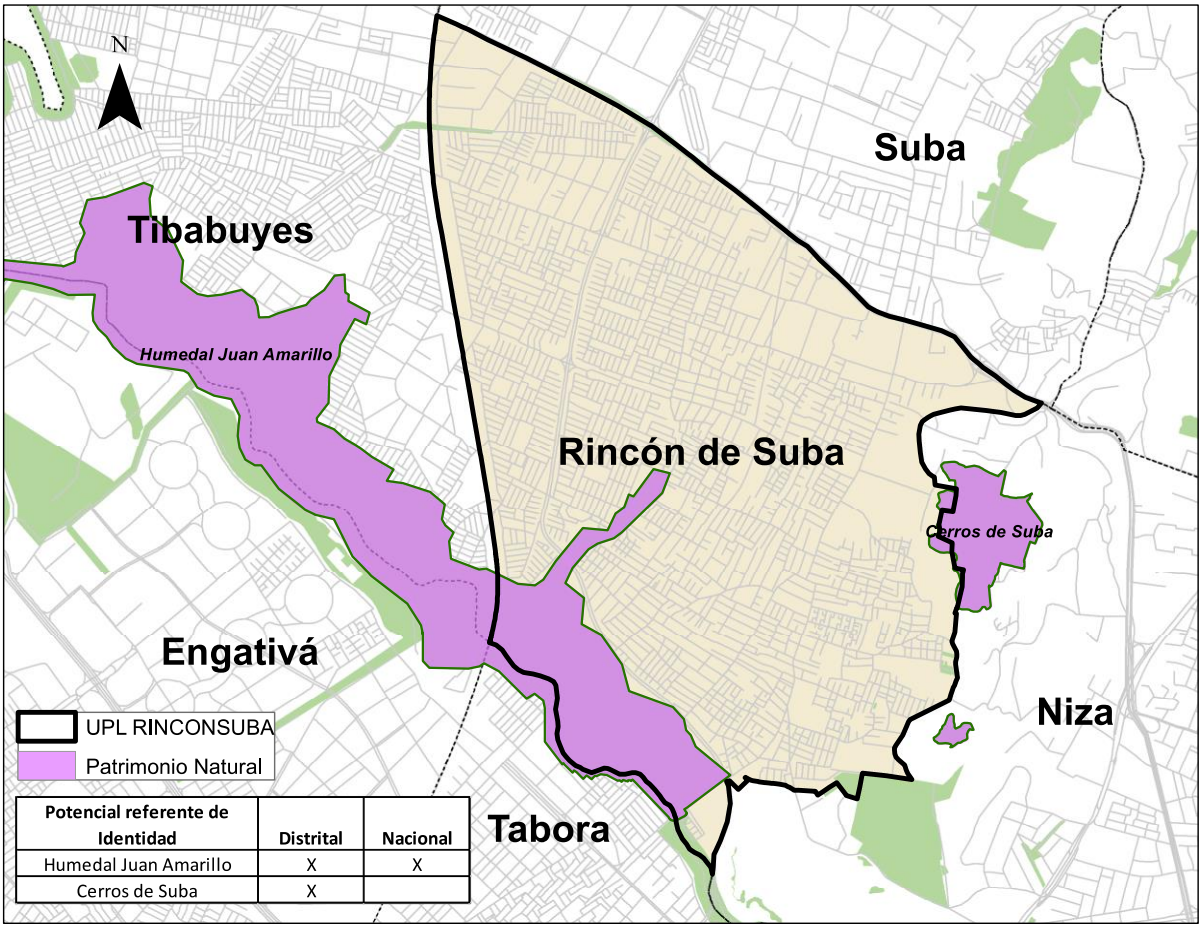


Imagen No 34: Patrimonio natural e hitos en Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.2.4 Entornos económicos locales

Este indicador, directamente relacionado con el componente de empleo, relaciona para efectos de diagnóstico, los datos de las personas económicamente activas -PEA-, aquellas que se encuentran ocupadas en alguna actividad que genere ingresos y las que cotizan al sistema de seguridad social, basado en la categoría de empleos formales calculados a partir de PILA (Planilla Integrada de Liquidación de Aportes). Esto incluye pensionados, desempleados que cotizan, trabajadores informales que sólo cotizan a salud, o trabajadores formales. Adicional a la fuerza laboral, se relaciona el número de empresas.

Ámbito	Población	Empleos según PILA 2022	Fuerza Laboral	Ocupados	Número de empresas
Rincón de Suba	294.629	26.187,50	152.251	128.840	9.789

Tabla 18: Población UPL Rincón de Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

En cuanto a diversidad en la oferta de empleo, el índice de entropía determina en la UPL el grado de mixtura de empresa por tamaño, sea grande, mediana o PYME, concluyendo que en el territorio no existe mixtura de empresa consistente, cuya distribución en la UPL se presenta de manera dispersa, sin evidenciar algún tipo de concentración. En los barrios puerta del sol y el rincón, se presenta una mínima presencia de mixtura de empresa en manzanas específicas.

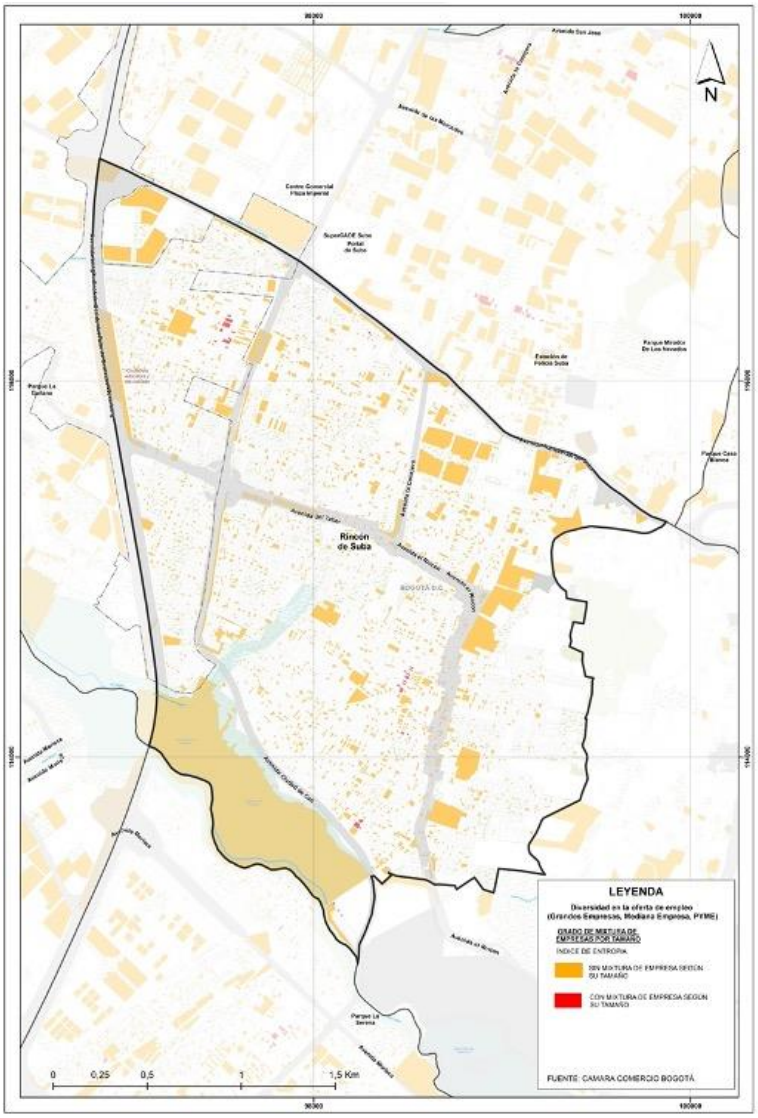


Imagen No 35: Densidad de empleo
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Respecto a la proximidad a diversos centros generadores de empleo de escala local y urbana, la cobertura de proximidad en un tiempo de 15 minutos abarca gran parte del territorio de la UPL, presentando una ruptura importante en la parte alta de los cerros de suba. La proximidad de empleo de escala urbana se localiza con intensidad en la zona norte, atraída principalmente por los corredores donde se localizan los grandes centros de venta y producción de bienes y servicios especializados, denominados corazones productivos, en especial la calle 139, carrera 91, avenidas Ciudad de Cali y Transversal de Suba y en el barrio Aures sobre la Avenida el Tabor.

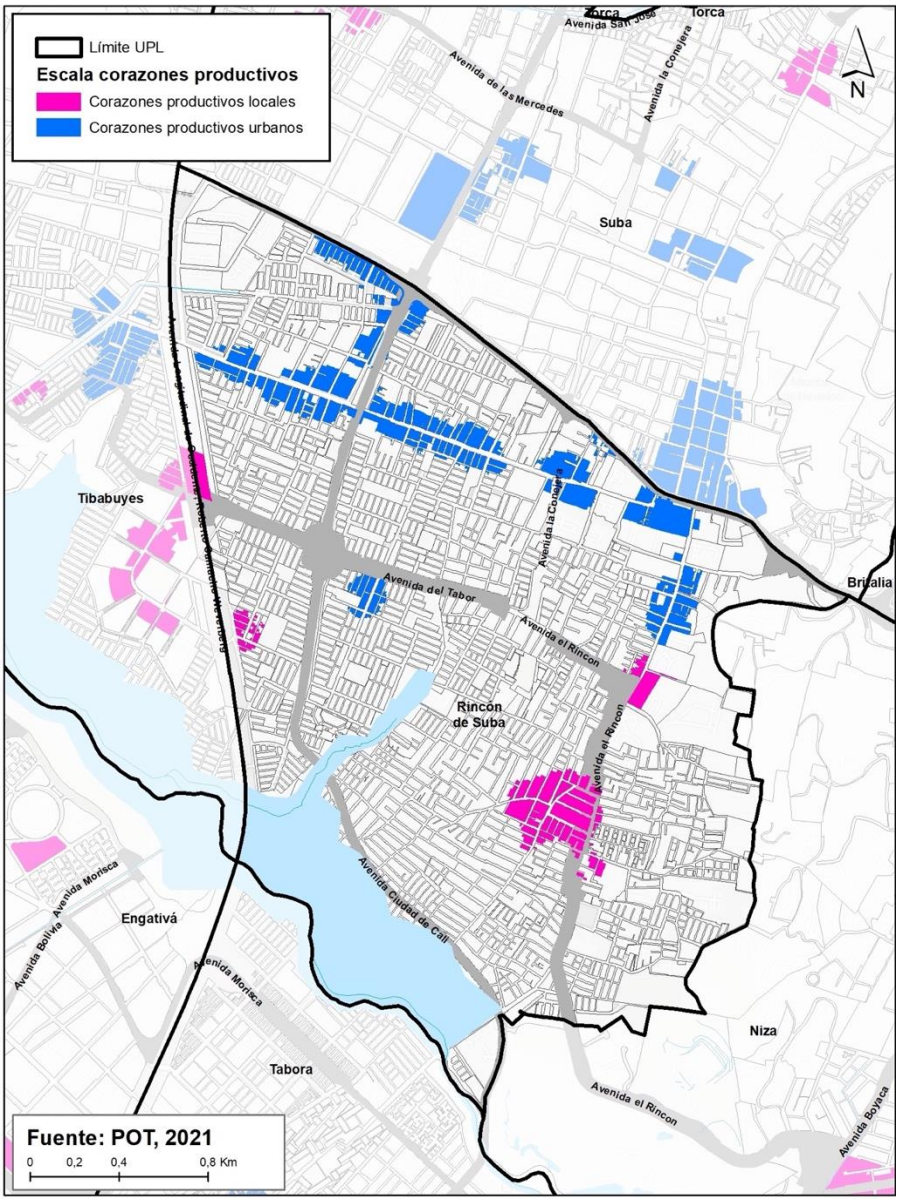


Imagen No 36: Corazones productivos
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Sumado a lo anterior, cabe anotar que, del grupo que compone la fuerza laboral, el número de ocupados formales en la UPL asciende a 26.188 e informales a 102.653, que, con una población desempleada correspondiente a 23.411, el total de personas que requieren empleo formal asciende a 126.064. Del número de empresas actualmente constituidas en el sector y el promedio de trabajadores por empresa, se requieren 47.123 empresas para contrarrestar el desempleo y la informalidad. Esta condición se confirma teniendo en cuenta que para el año 2021, se generó un empleo por cada 4,9 personas económicamente activas, que la densidad de empleos corresponde a 42,9 empleos por hectárea y que el número de habitantes más empleos por hectárea asciende a 450.

2.3 SUBA

Las condiciones de proximidad y vitalidad de la UPL Suba están comprometidas a la falta de equipamientos del cuidado y la mala calidad de los parques y las redes de movilidad sostenible existentes. A continuación, se hace una descripción de los pilares de Reverdecer, Sistema del cuidado, Reactivación económica, Movilidad sostenible y Patrimonio e identidad que se encuentran en Suba y cómo se puede transformar su condición para cumplir metas y objetivos del POT.

2.3.1 Espacio público local

Para medir las condiciones de reverdecimiento de las UPL de Noroccidente se toma en cuenta los conceptos de Espacio Público Efectivo (desde ahora EPE), Espacio Público No Efectivo (desde ahora EPNE) definidos por el (DADEP - Observatorio del Espacio Público de Bogotá, 2019) en el Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público. En este reporte se define el EPE como los elementos de espacio público que son permanentes y se utilizan para el disfrute y beneficio de los ciudadanos. Según lo establecido en el Decreto 1077, (2015), el espacio público efectivo incluye parques, plazas, plazoletas y zonas verdes. Con este concepto, igualmente el Decreto 1077, (2015) en su Artículo 2.2.3.2.5 definió la medición del déficit cuantitativo con base en un indicador que refleje la cantidad de espacio destinado a actividades recreativas y deportivas en la ciudad por habitante. Para esta medición se podrá tomar como indicador mínimo el EPE x Habitante como base para establecer las metas de los programas y proyectos del POT.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es el arbolado urbano como un aspecto fundamental en la política de reverdecimiento del POT. En el artículo 17 del (Decreto 555, 2021) se define como una de las medidas de adaptación territorial para la mitigación y adaptación al cambio climático, el reverdecimiento urbano. Esta medida de adaptación se resume en el aumento de las superficies y espacios verdes, la presencia de vegetación y la cantidad de árboles en áreas urbanas con el objetivo mejorar la calidad del medio ambiente y permitir una mejor permeabilidad del suelo, que ayude a regular el ciclo hidrológico, reducir los flujos superficiales de agua y mitigar los efectos de las islas de calor en ciertas partes de la ciudad.

Para establecer una línea base de lo que implica el reverdecimiento en la UPL SUBA, se presentan los siguientes datos:

UPL	POB TOTAL	EPE (Ha)	EPE (M2)	EPE/HAB (M2/HAB)	EPE PARA CUMPLIR ESTANDAR DE 6 M2 x HAB	ARBOLADO URBANO	INDICADOR DE 1 ARBOL / XHAB
SUBA	178,893	52.58	525,774	2.94	547,584	26,306	7

Tabla 19: Condición actual del EPE y arborización de la UPL SUBA
Fuente: SPD -DPL

En la UPL SUBA se cuantifica alrededor de 52.58 Ha de EPE (aproximadamente unos 525.774 $M^{2)}$, esto resulta en que el indicador de EPE por habitante es de 2.94 M^2 de EPE / Habitante. Este dato permite dimensionar el alto déficit de EPE que existe no solo en la UPL Suba sino en general en todo el sector Noroccidente. Solo para cumplir con el promedio general de EPE/Hab de Bogotá, que está en aproximadamente 4.57 M^2, solo en esta UPL se debe incrementar el indicador en 1.63 M2/Hab. Es decir, que deberían generarse alrededor de 18 Hectáreas nuevas de EPE solo para llegar al promedio de Bogotá que está muy por debajo del estándar mínimo de 6 M^2 y los estándares más altos que se define en el (Decreto 1077, 2015) de 15 $M^{2.}$

En el caso del arbolado urbano, en la UPL se registran 26.306 árboles, estableciendo un indicador de 1 árbol por cada 7 habitantes, Frente a las cifras de la Organización Mundial de la Salud (WHO, 2021), en las ciudades se debe con un indicador mínimo de un árbol por cada tres habitantes; es decir, 100 habitantes demandan al menos 33 árboles, lo que corresponde a una relación de 0,33. En otras palabras, se debe incrementar en un 220% la cantidad de árboles en la UPL.

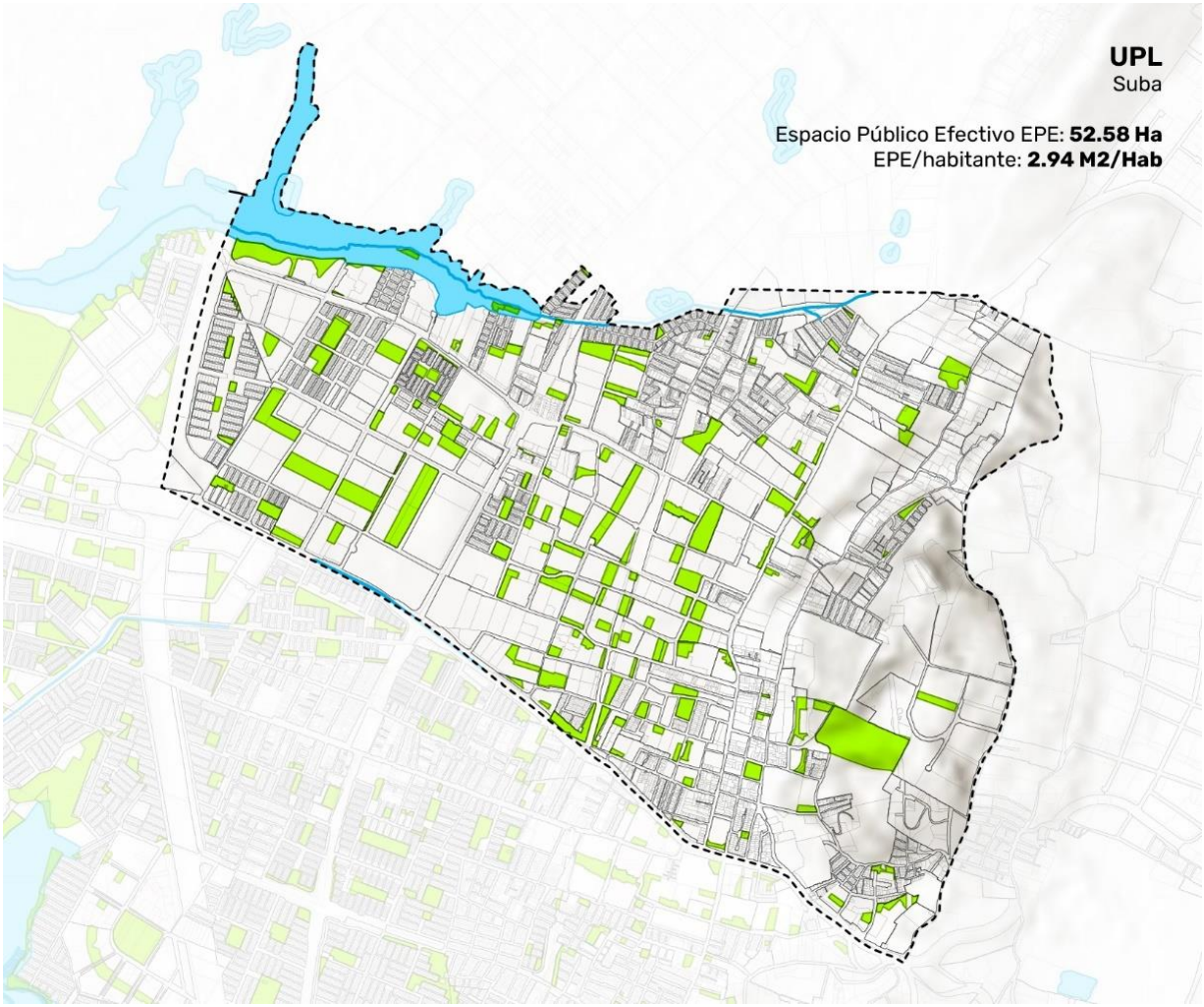


Imagen No 37: Espacio Público Efectivo UPL SUBA
Fuente: SDP – DPL – Cartografía oficial – Decreto 555 de 2021

2.3.2 Servicios del Cuidado y servicios sociales

En la UPL hay presencia de equipamientos tanto públicos como privados, en cuanto a cantidad es intermedio entre las otras dos UPL de sector, estos se encuentran en su mayoría conformando grandes concentraciones teniendo en cuenta las condiciones de desarrollo a partir del dentro poblado de suba, las zonas que la conforman con en mayoría de ingresos económicos medios con algunos sectores de ingresos económicos altos hacia el oriente que acceden a los servicios de carácter más privado, en contraste con las zonas hacia el occidente que requieren desplazarse para acceder a los servicios básicos, lo cual no propende por las condiciones óptimas de proximidad considerando las condiciones geográficas con la localización de los cerros de Suba que hace que el sector se encuentre más aislado y no se favorezca la movilidad y accesibilidad. En está UPL se encuentran como equipamientos de gran escala de tipo salud, deportivos y de educación.

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Tibabuyes de 2,24 m2 de equipamiento por habitante, la cual se encuentra por debajo de estándar, y es el indicador más bajo de las 3 UPL del sector Noroccidente a pesar de número de equipamientos con el que cuenta, lo que hace evidente la necesidad de equipamientos que le den soporte en la escala de proximidad. En el tema de salud, uno de los pocos equipamientos es el Hospital de Suba.

Categoría	Rincón de Suba	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	2,24 m2/hab.	SDP 2022

Tabla 20: Condición actual Equipamiento UPL Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del sistema de distrital del cuidado y de Servicio Social que obedecen a la escala de proximidad en Suba deben estar orientados en los servicios de igualdad de oportunidades, salud con enfoque social y resolutivo, recreación y deporte, y administración pública. El déficit que se identifica en la tabla a continuación indica esta necesidad además del enfoque en salud, educación y cultura, también se debe tener en cuenta que hay que atender el abastecimiento de alimentos, habilitar salones comunales e implementar programas de recolección y reciclajes de residuos.

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	10
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	2
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	23
Igualdad de Oportunidades	CIOM	0

Cultura	Galerías, cines, teatros	40
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	5
Servicio Social	**Equipamiento**	**Déficit**
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	3
	Estación de Bomberos	2
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 21: Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.3.3 Movilidad local

La UPL de Suba está enmarcada por la Avenida Ciudad de Cali y la Transversal Suba como principales vías de acceso al sector, contando así mismo con el Portal de Transmilenio de Suba y sus rutas alimentadoras lo que permite que el 53% de la población tenga acceso a las estaciones. Aun así, la proximidad tiene su obstáculo al ser la UPL con menor número de kilómetros en ciclo infraestructura: 6,45 Km.

A pesar de ser la UPL que contiene el Centro Fundacional de la Localidad de Suba y el mayor número de equipamientos en el Sector Noroccidente, su infraestructura vial es deficiente en su estado y solo contiene 10,55 Km de malla vial intermedia con corredores SITP. En resumen, la UPL cuenta con con 94,90 Km de vía construida entre malla vial arterial, intermedia y local.

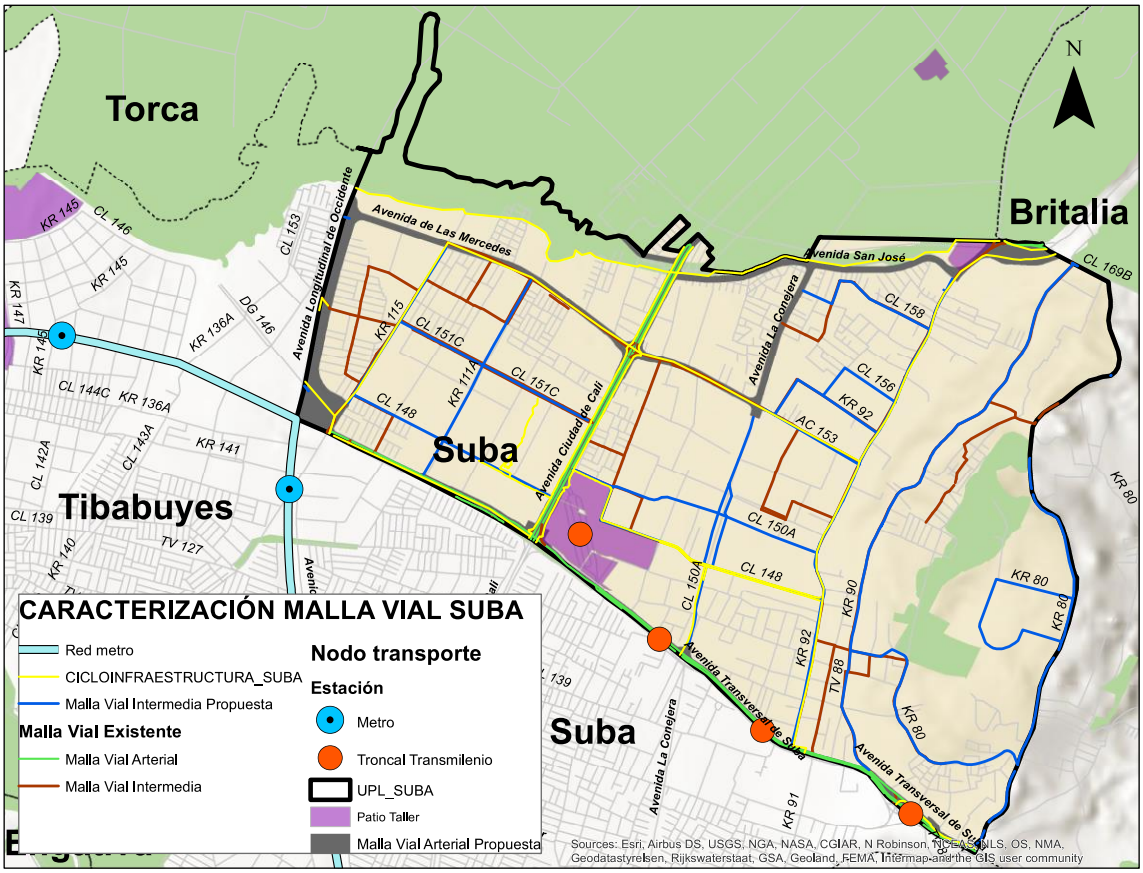


Imagen No 38: Malla vial UPL Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Intenciones para una movilidad más sostenible en Suba

Para la UPL Suba la movilidad sostenible se ve necesaria en el reforzamiento de la red de ciclo infraestructura. Además, se define dentro de este sector el desarrollo de dos vías importantes, un arterial y otra intermedia

PATRIMONIO E IDENTIDAD

Como parte del patrimonio material declarado en la UPL Suba se encuentran 20 Bienes de Interés cultural que se encuentran incluidos en la modalidad de Sector de Interés Cultural de Núcleo Fundacional de Suba dentro de los que se encuentran la iglesia inmaculada concepción, el Colegio Agustiniano, entre otros, a su vez la gran mayoría de estos tienen asignada la categoría de conservación tipológica, y 1 Bien de Interés cultural de la hacienda Villa Lorena en categoría de conservación integral.

Adicionalmente, se encuentran 2 sitios arqueológicos Distritales en el portal de Suba hacia la carrera 104, y elementos de patrimonio mueble monumentos localizados en la plaza fundacional de Suba y los murales y puente peatonal “Barco Pirata” en el Puente

de la Virgen en la avenida suba con carrera 80. Como atractores urbanos se encuentra el parque Miraflores de la escala local, Mirador las flores, Mirador de los Nevados, Cabildo Indígena como parte del centro fundacional de Suba de la escala metropolitana, el centro comercial Subazar, portal de Suba, centro comercial Plaza imperial, y Hospital de Suba también de la escala metropolitana.

BIC	Categoría	Distrital
Iglesia Inmaculada concepción. Calle 144 # 84-55/79. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación integral	Declaratoria decreto 606 de 2001
Colegio Agustiniano. Carrera 90 No. 143-40. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 90-14. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 90-24/28/30/32. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 90-38. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 90-44. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 90-54/58/62. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Restitución parcial	Declaratoria decreto 606 de 2001
Carrera 91 # 144-80 esquina, Calle 145 # 90-37. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 143 # 90-41. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 143 # 90-31/33/37. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 143 # 90-23/25/27. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 143 # 90-17/19/21. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Calle 144 # 91-12. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Carrera 91 # 142-03/ esquina. Calle 142 # 91-09. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Carrera 91 # 144-55. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Carrera 91 # 143-31. Sector de Interés Cultural – Centro Fundacional	Conservación tipológica	Declaratoria decreto 606 de 2001
Villa Lorena. Transversal 88 # 140-78, avenida -suba # 139-80	Conservación Integral	Declaratoria decreto 606 de 2001
Casa de Hacienda Casa Blanca.	Conservación monumental	Declaratoria decreto 606 de 2001

Casa de Hacienda La Conejera	Conservación monumental	Declaratoria decreto 606 de 2001
Atractores	**Escala**	
Parque Miraflores - centro fundacional	Local	
Mirador las flores - centro fundacional	Metropolitano	
Mirador de los Nevados - centro fundacional	Metropolitano	
Cabildo Indígena - centro fundacional	Metropolitano	
El centro comercial Subazar	Metropolitano	
Portal de Suba	Metropolitano	
Centro Comercial Plaza imperial	Metropolitano	
Hospital de Suba	Metropolitano	

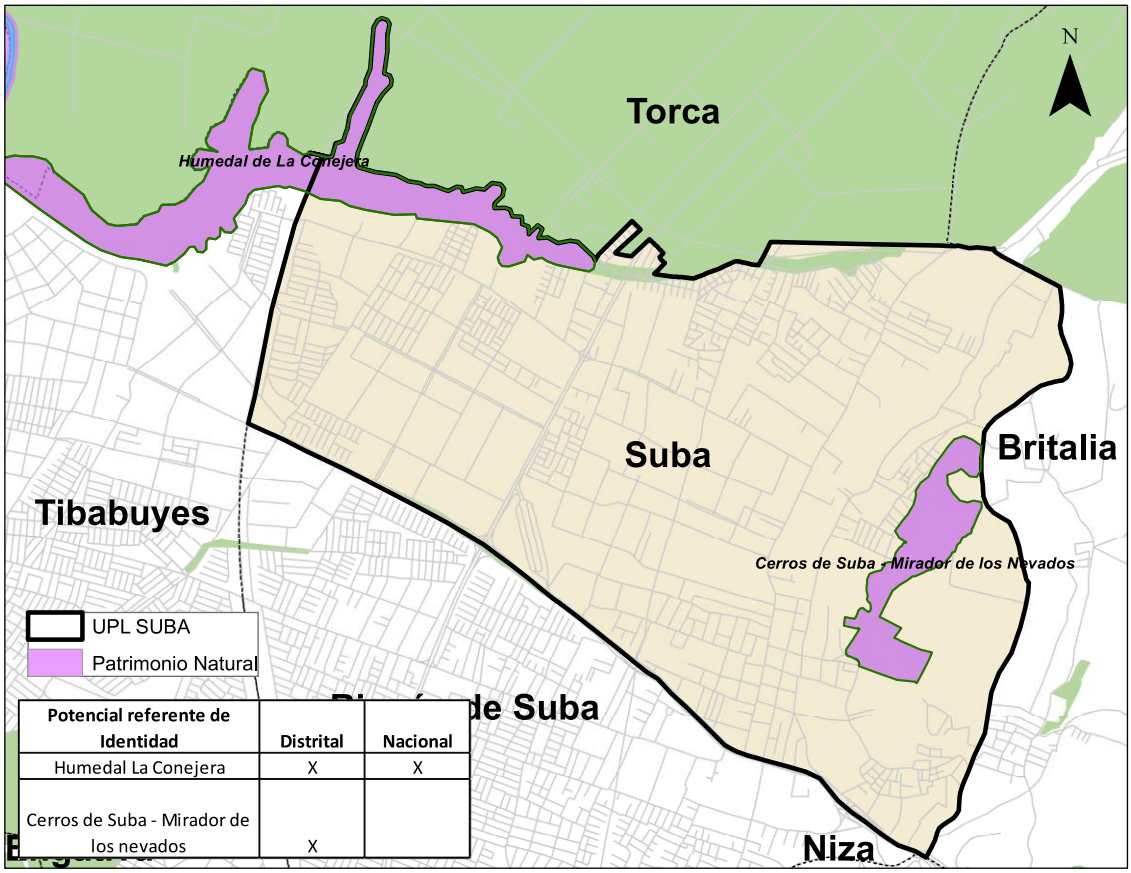
Tabla 22: Inventario de Bienes y Atractores en Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Patrimonio inmaterial: como parte del patrimonio inmaterial se identifican dos puntos de manifestaciones de patrimonio inmaterial en la plaza fundacional de Suba y en el Cabildo Indígena Muisca de Suba catalogados con calidad urbanística Regular y mala respectivamente en la UPL Suba.

Patrimonio natural: el mayor potencial de patrimonio natural de la UPL Suba se encuentra en el Humedal La Conejera, los Cerros de Suba que incluyen el Mirador de los Nevados, que ofrecen ámbitos culturales, ancestrales y ambientales. El Mirador de los Nevados se identifica además como un hito de nivel nacional e internacional.

Potencial referente de identidad	Distrital	Nacional
Humedal La Conejera	X	X
Cerros de Suba - Mirador de los Nevados	X	

Tabla 23: Patrimonio natural e hitos en Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local



Potencial referente de Identidad	Distrital	Nacional
Humedal La Conejera	X	X
Cerros de Suba - Mirador de los nevados	X	

Imagen No 39: Patrimonio natural e hitos en Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.3.4 Entornos económicos locales

La reactivación económica se compone por áreas donde convergen el empleo, las actividades económicas, la cultura, la creatividad y el emprendimiento, y se complementan con las actividades residenciales y la oferta de servicios urbanos tanto públicos como privados. Es así, cómo el componente de empleo relaciona para efectos de diagnóstico, los datos de las personas económicamente activas -PEA-, aquellas que se encuentran ocupadas en alguna actividad que genere ingresos y las que cotizan al sistema de seguridad social, basado en la categoría de empleos formales calculados a partir de PILA (Planilla Integrada de Liquidación de Aportes).

Ámbito	Población	Empleos según PILA 2022	Fuerza Laboral	Ocupados	Número de empresas
Suba	178.893	21.416,75	99.519	89.465	4.176

Tabla 24: Población UPL Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Respecto a la proximidad a diversos centros generadores de empleo de escala local y urbana en la UPL Suba, la cobertura de proximidad en un tiempo de 15 minutos abarca gran parte del territorio de la UPL de manera uniforme. La proximidad de empleo de escala urbana se localiza con intensidad en la malla vial arterial, en inmediaciones al centro fundaciones y en el área circundante al CC Subazar en la Carrera 91 y 92.

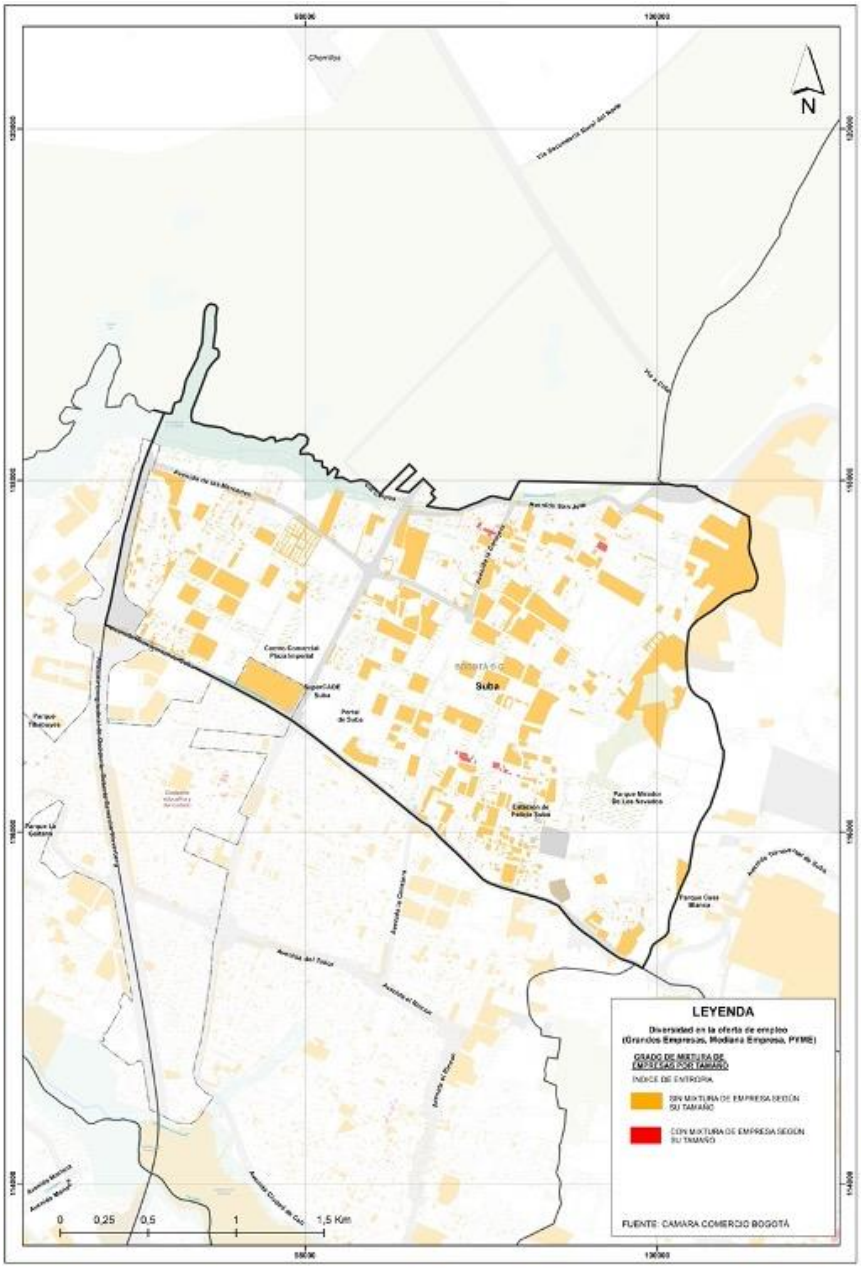


Imagen No 40: Densidad de empleo
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

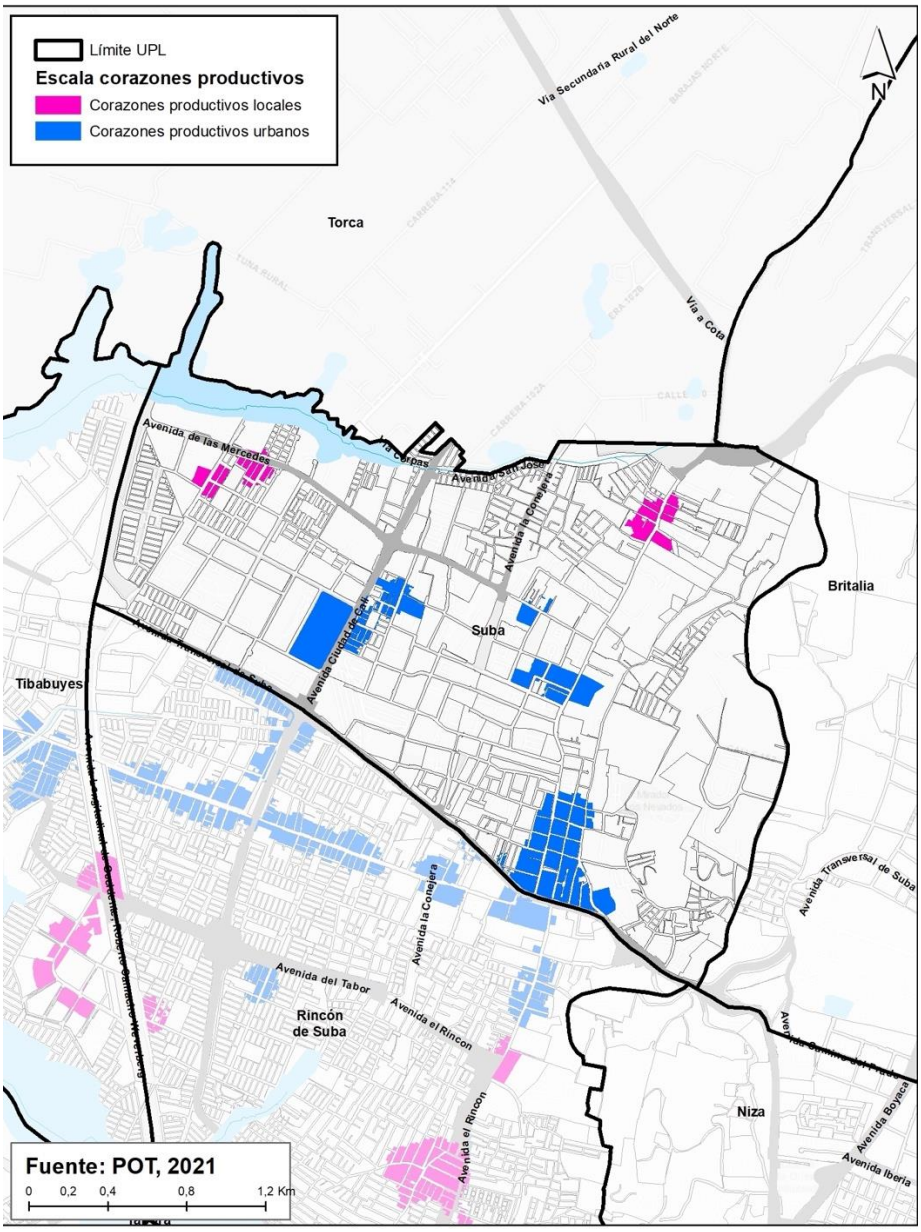


Imagen No 41: Corazones productivos
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

ANEXO DEL SECTOR NOROCCIDENTE

Memorias de la participación en la formulación de las UPL

Memorias de la participación en la formulación de las UPL del sector Noroccidente.

El numeral 7 del artículo 3 del Decreto Distrital 555 de 2021, con respecto a la Política de Participación Ciudadana, Gobernanza y Administración para el Desarrollo Local, dispone que se debe contar con acciones positivas para promover la participación ciudadana con incidencia en la formulación, ejecución, seguimiento, y evaluación de las acciones asociadas al Ordenamiento Territorial.

Así mismo, el parágrafo 1 del artículo 9 señala que la Secretaría Distrital de Planeación adelantará un proceso de planeación participativa para caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad en relación con los entornos de vida local.

En ese sentido, para garantizar una participación incidente en la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, la Secretaría Distrital de Planeación implementó durante el año 2022 y 2023 una "ruta de la participación" que incluyó ejercicios de co-creación entre la administración distrital y la comunidad, en donde se precisaron y priorizaron proyectos adecuados a las necesidades de la vida local. Los diferentes espacios estuvieron compuestos por:

1. Actividades pedagógicas y de información de escala distrital

Nombre de la Actividad	Fecha
Foro de Urbanismo Exhibición interactiva Bogotá Reveredece derivas-Lanzamiento ruta de participación- Rediseño	jueves, noviembre 24 de 2022
Stand Tienda Mi Veci	martes, 18 de abril de 2023
Conectando comunidades para construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos-FILBO	sábado, 22 de abril de 2023
Conversatorio con NNA - Bogotá Soñada	viernes, 28 de abril de 2023
Acción afirmativa: Socialización del POT - Juventudes negras afrocolombianas.	viernes, 12 de mayo de 2023

2. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2022

Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Día de campo con Alcaldes Locales - Suba	jueves, 21 de abril	Días de Campo Alcaldías Locales
Derivas Diagnóstico Ronda I - Tibabuyes	sábado, 14 de mayo	Derivas 1.0 - Caracterización territorial

Deriva Rincón de Suba - Cabildo Muisca	viernes, 20 de mayo	Derivas 1.0 - Caracterización territorial
Deriva con Muiscas - UPL Suba	jueves, 26 mayo	Derivas 1.0 - Caracterización territorial
Derivas 2.0 Rincón de Suba	miércoles, 21 de septiembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Deriva Tibabuyes	martes, 27 de septiembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Deriva Suba 2.0	miércoles, 9 de noviembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Taller de co-creación UPL Tibabuyes + AE Ciudadela Educativa y del Cuidado	martes, 15 de noviembre	Talleres de Co-creación
Taller de co-creación UPL Rincón de Suba + diálogos AE Ciudadela educativa y del cuidado	miércoles, 23 de noviembre	Talleres de Co-creación
Taller de co-creación UPL Suba + AE Ciudadela Educativa y del Cuidado	sábado, 26 noviembre	Talleres de Co-creación

3. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2023

Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Taller de Co-Creación: Niños, niñas y adolescentes - Noroccidente	martes, 21 de marzo	Sesiones de Co-Creación con Niños y Niñas
Mesa de trabajo formulación UPL - Comunidad raizal	martes, 21 de marzo	Actividades con enfoques poblacionales diferenciales

Toda la información de las actividades anteriores y sus evidencias se encuentra dispuesta en el siguiente enlace, para consulta de la ciudadanía:

https://drive.google.com/drive/folders/1C31O6Fb-c8QBmIoZaDgystUx0BMU0v_X?usp=sharing

Finalmente, vale la pena mencionar que, en el marco de la publicación de los proyectos de decretos en la plataforma Legal Bog, para conocimiento y comentarios de la ciudadanía, la Secretaría Distrital de Planeación implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.