

# DOCUMENTO RESUMEN

## ÍNDICE

<b>1. PORQUÉ SE REVISA EL POT?</b>	<b>3</b>
<b>Fundamentos de derecho.</b>	<b>4</b>
Fundamentos sobre el avance en la ejecución del plan y revisión de algunos contenidos.	6
La evaluación del estado de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial.	6
Avance en la concertación de un nuevo modelo de desarrollo y ordenamiento territorial regional en la Mesa Regional de Planificación.	7
La oportunidad de fijar una estrategia de ordenamiento territorial para el Distrito Capital	9
Necesidad de definir prioridades en el sistema de conectividad urbano - regional y nacional	10
Ajustar proyectos del sistema de movilidad	10
La inexistencia de norma que señale la obligación de contar con un Plan Maestro de Espacio Público	11
Indefinición en la estructura jerárquica y desarrollo temporal de los distintos y numerosos instrumentos de planeación y gestión e instrumentos financieros.	12
La necesidad de ajustar los proyectos definidos como de corto, mediano y largo plazo por inconsistencias, contradicciones y realismo fiscal.	12
La necesidad de ajustar algunos contenidos normativos	13
Fortalecimiento del Sistema de Planeación y Ordenamiento Distrital y Regional con participación de las Administraciones Locales.	13
<b>2. OBJETIVOS Y POLÍTICAS DE LA REVISIÓN.</b>	<b>15</b>
<b>Objetivos</b>	<b>15</b>
<b>Políticas del plan de ordenamiento territorial.</b>	<b>16</b>
Política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.	17
Política Ambiental.	17
Política de dotación de servicios públicos domiciliarios.	17
Políticas para el área rural.	18
<b>3. NUEVA ESTRATEGIA PARA EL ORDENAMIENTO DEL DISTRITO CAPITAL.</b>	<b>19</b>
<b>La estructura ecológica principal</b>	<b>19</b>
El área de manejo especial del río Bogotá.	20
<b>La estructura socio económica y espacial del Distrito Capital.</b>	<b>20</b>
<b>La Estructura Funcional y de Servicios: Sistemas Generales</b>	<b>22</b>
Sistema de Movilidad	22
El Subsistema Vial: Infraestructura vial urbana y su conexión con la región.	23
Los principales corredores de integración.	23
Definición de Intersecciones.	24
Accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla arterial.	25
Subsistema de Transporte.	25
Integración Ciudad-Región en el tema de transporte de pasajeros y de carga.	25
Sistema de Servicios Públicos - Planes Maestros.	26
El sistema de gas natural.	27
El sistema de energía.	27
El sistema Integral de Residuos Sólidos.	27

El sistema de Acueducto y Alcantarillado.	28
Sistema de Espacio Público.	29
Sistema de Equipamientos.	31
<b>La estructura del territorio rural.</b>	<b>33</b>
<b>La acción en la ciudad a partir de operaciones estratégicas.</b>	<b>34</b>
Operación Estratégica Centro (Centro Histórico - Centro Internacional).	34
Operación Estratégica Anillo de Innovación.	34
Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá -Aeropuerto Guaymaral.	35
Operación Estratégica Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos.	36
Operación Estratégica Río Tunjuelo - Centralidad Danubio.	37
Operación Estratégica Eje de Integración Sur - Centralidad Delicias –Ensueño.	37
Operación Estratégica Eje de Integración Norte-Centralidad Toberín -La Paz.	38
Operación Estratégica Centralidad Suba.	38
Operación Estratégica Centralidad Corabastos.	39
<b>Operación Estratégica Quirigua – Bolivia.</b>	<b>39</b>
<b>4. EFECTOS DE LA REVISIÓN SOBRE OTROS ASPECTOS DEL POT.</b>	<b>41</b>
<b>Desarrollo de una estrategia integral para el hábitat.</b>	<b>41</b>
Las demandas urbanas.	41
La política y el programa de vivienda y sus efectos sobre el uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.	41
Diagnóstico general de la problemática habitacional del Distrito.	42
La necesidad de una Política.	42
Criterios de solución	43
De la política de vivienda a la política habitacional.	44
La revisión de la política y el programa de vivienda en el marco de la planeación regional.	44
Las alternativas para afrontar el problema de la oferta de VIS para los estratos 1 y 2 y el código de habitabilidad.	45
Revisión de los datos de partida y los déficits habitacionales.	45
La Política Habitacional del Distrito.	45
<b>Instrumentos de planificación y de gestión, como estrategia integral para el desarrollo urbano.</b>	<b>47</b>
Principios que orientan la política de gestión del suelo.	47
Marco general para la Gestión Urbana en el Distrito Capital	48
Reparto de cargas y beneficios.	50
<b>Fortalecimiento institucional del sistema de planeamiento con participación de las localidades.</b>	<b>51</b>
Participación de las Alcaldías Locales en la gestión, aplicación, ejecución, seguimiento, evaluación y control social del POT.	51
Fortalecimiento de Planeación Distrital.	52
Participación Ciudadana	53
<b>Ajuste de escenarios de acuerdo con proyecciones financieras de la administración distrital.</b>	<b>53</b>
Nuevo escenario de ejecución POT (2004 – 2007)	53
Elementos para la construcción del escenario (2004 – 2007).	54
Marco general de Inversiones	54
Criterios de priorización	54
Priorización de proyectos en el escenario de corto plazo 2004-2007.	54
Escenario financiero para el período 2004 – 2010.	55

## **1. PORQUÉ SE REVISA EL POT?**

La revisión al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital, adoptado mediante el Decreto 619 de 2000, se realiza con base en los siguientes fundamentos:

Lo establecido en la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional No. 932 de 2002, la Ley 810 de 2003, el artículo 100 del Decreto 619 de 2000 y en la reforma al artículo 306 de la Constitución Política Nacional.

Los resultados del seguimiento y la evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial, adelantado con base en los resultados obtenidos durante los primeros tres años de su vigencia, entre julio de 2000 y junio de 2003.

El avance en la concertación de una nueva estrategia de desarrollo y ordenamiento territorial regional en la Mesa de Planificación Regional promovida por el Distrito Capital, la Gobernación, la Corporación Autónoma Regional – CAR y con participación de la Nación.

El artículo 17 de la Ley de Reforma Política que adicionó un inciso al artículo 306 de la Constitución Nacional.

El contenido del artículo 35 de la Ley 388 de 1997 que señala como suelo de protección únicamente el suelo destinado a los elementos del Sistema de Áreas Protegidas y a la ubicación de infraestructuras para la provisión de los servicios públicos domiciliarios o áreas de amenazas y riesgo no mitigable. En el texto de esta norma no se incluyen las reservas viales, como si lo hace el artículo 482 del Decreto 619 de 2000.

Los cambios en las previsiones demográficas y la capacidad de albergar la nueva población en el suelo disponible en Bogotá D.C., en el marco de una política de desarrollo sostenible y protección del medio ambiente.

La necesidad de precisar la estructura jerárquica de los distintos instrumentos de planeación y gestión previstos en la ley y en el propio plan, y su consecuente relación y concordancia con los instrumentos financieros.

La oportunidad de fijar una estrategia de ordenamiento territorial para el D.C basada en su integración real y virtual a nivel internacional, nacional, y regional, con el fin de mejorar la productividad de la ciudad, y promover así el desarrollo económico y social de sus habitantes actuales y futuros.

La conveniencia de promover una estructura socio económica y espacial para la ciudad basada en una red de centralidades urbanas, que permita generar procesos de cohesión social y productividad, y que promueva a su vez el

desarrollo integral de las localidades como instrumentos político – administrativos ligados al ordenamiento territorial.

Los avances adelantados por el distrito capital en el tema de movilidad, la necesidad de definir prioridades en el sistema de conectividad urbano - regional y nacional y la pertinencia de contar con políticas que articulen los subsistemas vial y de transporte público masivo, de buses y busetas, de terminales de buses urbanos e intermunicipales en una política de movilidad que se institucionalice en un Plan Maestro de Movilidad.

La inexistencia de una norma que señale la obligación de contar con un Plan Maestro de Espacio Público que articule las políticas para priorizar los programas y la inversión en proyectos, en función de los déficit de espacio público y para consolidar la estructura socio económica y espacial conformada por el centro, y la red de centralidades dispuestas en todo el territorio del Distrito Capital.

La conveniencia de ajustar el sistema de tratamiento del río Bogotá con base en los estudios técnicos y financieros adelantados por la Administración en los últimos años, que tienen en cuenta los avances tecnológicos en este sentido; que contemplan formulas de financiación concordantes con las expectativas del Distrito Capital y que responden a los acuerdos establecidos por las diferentes instancias comprometidas en el saneamiento del río.

La necesidad de ajustar los proyectos definidos como de corto, mediano y largo plazo del POT a las expectativas reales fijadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Financiero Plurianual proyectado por la Secretaría de Hacienda Distrital y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

La necesidad de ajustar algunos contenidos normativos para superar problemas de imprecisión técnica, imposibilidad real de aplicar la norma por contradicciones entre normas del mismo decreto y por no acoger hechos urbanísticos ya consolidados.

Disminuir los trámites que se asignaron en el Decreto 619 de 2000 al Departamento Administrativo de Planeación Distrital y fortalecer el Sistema de Planeación Distrital y Regional con participación de las administraciones Locales.

### **Fundamentos de derecho.**

El artículo 28 de la Ley 388 de 1997 establece los contenidos y las condiciones para la revisión periódica de los planes de ordenamiento territorial así:

“Las revisiones estarán sometidas al mismo procedimiento previsto para su aprobación y deberán sustentarse en parámetros e indicadores de seguimiento

relacionados con cambios significativos en las previsiones sobre población urbana; la dinámica de ajustes en usos o intensidad de los usos del suelo; la necesidad o conveniencia de ejecutar proyectos de impacto en materia de transporte masivo, infraestructuras, expansión de servicios públicos o proyectos de renovación urbana; la ejecución de macroproyectos de infraestructura regional o metropolitana que generen impactos sobre el ordenamiento del territorio municipal o distrital, así como en la evaluación de sus objetivos y metas del respectivo plan”.

El Decreto Nacional 932 de 2002, reglamentario de la Ley 388 de 1997, señala la oportunidad y viabilidad de las revisiones, el término de vigencia de sus contenidos y la procedencia de su revisión:

“...sin perjuicio de aquellas revisiones que deban emprenderse de manera extraordinaria con motivo de la ocurrencia de las condiciones previstas por el mismo Plan para su revisión, y cuando se sustenten en los supuestos y las circunstancias que se señalan en el numeral 4 del artículo 28 de la ley 388 de 1997...”.

Señala además que :

“se entenderá por revisión del Plan de Ordenamiento Territorial la reconsideración general o parcial de sus objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que, como consecuencia del seguimiento y evaluación de su implementación frente a la evolución de las principales características del ordenamiento físico - territorial del municipio o distrito, suponga la reformulación completa del correspondiente Plan, o la actualización o ajuste de sus contenidos de corto, mediano o largo plazo”.

El artículo 100 del Decreto 619 de 2000 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, Distrito Capital, señala, entre otras condiciones que sustentan la revisión :

“los cambios significativos en las previsiones demográficas, la ejecución de macroproyectos de infraestructura regional y metropolitana que generen impactos sobre el ordenamiento del territorio distrital, la necesidad de replantear los objetivos y metas del Plan de Ordenamiento Territorial después de su evaluación correspondiente, y los convenios con los municipios de la región que impliquen un cambio en las definiciones de los sistemas generales y las normas urbanísticas.”.

La Reforma Política introdujo un nuevo inciso al artículo 306 de la Constitución Política Nacional que señala:

“El Distrito Capital de Bogotá, el Departamento de Cundinamarca y los departamentos contiguos a este podrán asociarse en una región administrativa y

de planificación especial con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio cuyo objeto principal será el desarrollo económico y social de la respectiva región. Las citadas entidades territoriales conservarán su identidad política y territorial.”

Esta importante norma constitucional responde al avance en las concertaciones logradas en el seno de la Mesa de Planificación Regional y a la alta madurez de dirigentes políticos de la región que reconocen la necesidad de articular esfuerzos para aumentar la competitividad de la ciudad y la región, garantizar la seguridad alimentaria de la ciudad central especializada en servicios financieros, sociales y administrativos, y fortalecer una red de ciudades que se presentan como alternativa para evitar la concentración de todos estos servicios en la ciudad de Bogotá y por ende de la población.

Finalmente, el artículo 12 de la Ley 810 de 2003, dispuso que los Concejos Municipales y Distritales por iniciativa del Alcalde, podrán revisar y hacer ajuste a los planes de ordenamiento territorial ya adoptados.

### **Fundamentos sobre el avance en la ejecución del plan y revisión de algunos contenidos.**

Se presenta a continuación un resumen de los aspectos más relevantes que fundamentan la revisión de algunos contenidos.

### **La evaluación del estado de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial. Adoptado en el Decreto Distrital 619 de 2000, entre julio 28 de 2000 y junio de 2003.**

Tal como se detalla en el Documento Técnico de Soporte, se registró un importante avance en la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Decreto 619 de 2000.

- En el Plan de Desarrollo Social y Económico “Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado” se previeron recursos por \$5.76 billones en obras de corto plazo previstas en el POT de los cuales se comprometieron \$4.4 billones (pesos de 2003), lo que representa un cumplimiento cercano al 77% entre el 2001 y el 2004.

El alto nivel de ejecución en obras físicas, se realizó sin detrimento del enfoque social de la administración Distrital y con alta responsabilidad en el manejo de los recursos fiscales para no superar niveles óptimos de endeudamiento y logrando orientar inversiones a obras y servicios de alto impacto.

Si bien se venía considerando como recursos POT exclusivamente aquellos destinados a obra física, en el balance de ejecución se deberán incluir los destinados a proyectos de capital humano por \$13.1 billones de pesos bajo el

criterio de reconocer que esta inversión permite alcanzar objetivos que, en el marco de la planeación y el ordenamiento territorial, elevan los índices de calidad de vida, desarrollo humano, seguridad humana y seguridad ciudadana.

De otra parte, se destaca la gestión ante el Gobierno Nacional para lograr financiar las troncales para el transporte de buses articulados, Transmilenio en las avenidas Suba y Norte – Quito – Sur, que complementaron lo invertido durante la administración 2001-2003 en las troncales calle 13 - Américas y Eje Ambiental.

- Con respecto a las reglamentaciones, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital debía adelantar 63 nuevas obligaciones asignadas en el POT de las cuales casi el 70% son de carácter reglamentario. Se ha cumplido aproximadamente el 60%, dentro del cual cabe resaltar la reglamentación de 17 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), la reglamentación de temas de espacio público, y la determinación de procedimientos para adelantar los procesos de planes parciales, planes de regularización y manejo y planes de implantación de algunos equipamientos.

Este cumplimiento puede verse como exitoso si se tiene en cuenta que, de las nuevas 63 funciones asignadas al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, más de la mitad son cotidianas y que la entidad redujo su planta, y sólo hasta el 2003, dado el atraso en las metas reglamentarias y en la gestión de planes parciales y maestros, se triplicaron los recursos que tradicionalmente se le asignaban a la entidad. Las dificultades en atender las demandas del sector privado y los ciudadanos en general, ponen en evidencia la necesidad de aumentar la capacidad actual de la entidad, de cualificar el recurso humano y de reenfocar el proceso de reglamentación urbanística con una visión más integral.

### **Avance en la concertación de un nuevo modelo de desarrollo y ordenamiento territorial regional en la Mesa Regional de Planificación.**

Durante los tres años de trabajo de análisis sobre las potencialidades de desarrollo y ordenamiento de Bogotá D.C. y su región, se realizó un gran esfuerzo en superar la visión estrecha de un ordenamiento cerrado al entorno regional y desarticulado de las ciudades de la red regional. En este escenario fue necesario concertar objetivos para mejorar la productividad, competitividad y sustentabilidad de la región para lo que se identificaron planes, programas y proyectos para mejorar la articulación de Bogotá con el resto de ciudades de la red regional.

El trabajo en la mesa regional concluye que se debe adoptar un nuevo modelo territorial que reconoce a Bogotá como nodo principal especializado y que forma parte de una red de ciudades, que se comporta como un sistema de nodos interdependientes e interconectados en una región diversificada.

El Plan de Ordenamiento Territorial adoptado en el Decreto 619 de 2000, si bien reconoce que el desarrollo urbano sostenible se vinculaba con el de los municipios vecinos de la Sabana, no avanzó en el reconocimiento de una región más amplia que permitiera desconcentrar actividades y población de Bogotá hacia la región, para lograr un poblamiento y una oferta de servicios sociales más equilibrada.

Sin embargo, la realidad de la interdependencia social y económica de la región señala que es necesario organizarla y ordenarla económica y funcionalmente de manera concertada para dinamizar su desarrollo y aumentar la competitividad con una mayor inserción de la región Bogotá - Cundinamarca en el mercado de bienes y servicios con destino a la propia región, al resto del país y a los mercados internacionales.

Durante el trabajo de la Mesa Regional de Planificación se realizaron estudios de diagnóstico, se definieron escenarios sobre posibles modelos de organización territorial y económica y se identificaron proyectos estratégicos. En este proceso participaron funcionarios de 49 entidades de la región, representantes del gobierno nacional y del sector privado y siete centros universitarios. Igualmente se concertó y seleccionó el modelo de red de nodos y se definieron, en una agenda común, las directrices para el plan estratégico regional.

En síntesis, en este Acuerdo la revisión del Decreto 619 de 2000 se orienta a integrar políticas, objetivos y estrategias de desarrollo y crecimiento económico y social con las normas urbanísticas, en la perspectiva de consolidar la ciudad como nodo principal de la red regional de ciudades. Es una propuesta que trata de direccionar las decisiones para desconcentrar usos que por su cobertura y características pueden localizarse de manera más conveniente en otras ciudades de la red.

Pero fundamentalmente se trata de reconocer que es necesario unificar políticas en materia de protección del medio ambiente, desconcentración de las actividades productivas, poblamiento, ubicación de equipamientos sociales, tributación y para mejorar la movilidad de la carga y los pasajeros regionales, nacionales y del comercio internacional.

Cambios en las previsiones demográficas y capacidad de albergar nueva población en el suelo disponible en el marco de una política de desarrollo sostenible y protección del medio ambiente.

En el Decreto 619 de 2000 se estimó para 2010 una población de 8'089.560 habitantes<sup>1</sup>. En consecuencia, la ciudad debería atender demandas de suelo y servicios para 1'763.830 habitantes adicionales a los 6'322.701 habitantes de 1999. Con base en esta proyección se programaron 7.059 hectáreas para

---

<sup>1</sup> Plan de Ordenamiento Territorial, Documento Técnico de Soporte, 2000.

construir 388.244 viviendas en áreas de nuevo desarrollo del total de 500.000 nuevas viviendas requeridas.

Estos requerimientos se sustentan en una concepción de ordenamiento urbano cerrado que desconoció las potencialidades de estructurar un planeamiento concertado con los municipios de la región y, por otra parte, supuso una oferta de suelo que, una vez sujeta a planes parciales, mostró restricciones insalvables de riesgo no mitigable o la presencia de una red hídrica de alto valor ambiental en el área de expansión que al sur es de sólo 5.534 has. Esto genera un déficit de suelo requerido, cercano a 1.525 has.

En este escenario, Bogotá D.C. agotaría la totalidad de su suelo urbano y de expansión antes de 2010, lo que podría conducir a una densificación excesiva por alturas o hacinamiento y a una costosa e ineficiente conurbación con los municipios limítrofes, afectando los límites naturales del Río Bogotá, los Cerros Orientales y demás áreas de la Estructura Ecológica Principal, lo que se traduciría en continuar administrando un modelo económica y ambientalmente insostenible.

En este escenario, además de las razones anteriores, es fundamental ampliar el área de planificación y ordenamiento a la región Bogotá - Cundinamarca para prever en un horizonte de tiempo más largo, las condiciones y la estrategia de distribución espacial que permita disponer ordenadamente a los 12'700.000 habitantes que se estima tendrá la región en el año 2020.

En principio, los 2'000.000 de nuevos habitantes que demandarían suelo en Bogotá y los 700.000 nuevos habitantes que se asentarían en la Sabana hasta el año 2020 deberán ubicarse prioritariamente en las ciudades de la red en un área de 2'400.065 hectáreas.

**La oportunidad de fijar una estrategia de ordenamiento territorial para el Distrito Capital basada en su integración real y virtual a nivel internacional, nacional, y regional, y la conveniencia de promover una estructura socio económica y espacial para la ciudad basada en una red de centralidades urbanas.**

Con el fin de mejorar la productividad de la ciudad, y promover así el desarrollo económico y social de sus habitantes actuales y futuros, la ciudad debe integrar su territorio y en consecuencia sus formas productivas y redes funcionales a la visión de largo plazo propuesta para la región Bogotá - Cundinamarca.

El entendimiento de las lógicas que rigen actualmente la demanda y oferta de empleo, la forma en que se distribuyen las actividades económicas y los servicios urbanos, y la estructura que rige y ordena los desplazamientos de los ciudadanos en la ciudad, son los puntos de partida que han permitido formular

una estructura socio económica y espacial basada en una red de centralidades para el Distrito Capital.

Dicha red es el soporte básico para la generación de procesos de cohesión social y productividad, y de promoción del desarrollo integral de las localidades como instrumentos político – administrativos ligados al ordenamiento territorial.

**Necesidad de definir prioridades en el sistema de conectividad urbano - regional y nacional, y pertinencia de contar con políticas que articulen los subsistemas viales y de transporte público masivo, de buses y busetas, de terminales de buses urbanos e intermunicipales en una política de movilidad que se institucionalice en un Plan Maestro de Movilidad.**

Ante la imposibilidad de Bogotá D.C. de resolver de manera cerrada sus retos y dificultades y reconociendo sus ventajas como ciudad primada de la región, el trabajo realizado en la Mesa de Planificación Regional señala como prioritario conectar de una manera más eficiente la red de ciudades de la región al país y con el exterior, mediante obras que se podrán cofinanciar entre el Distrito, la región y la Nación.

Esto determina que en la revisión sea prioritario el desarrollo de obras que articulen la malla vial, y que se adelanten procesos de concertación para proyectos básicos como el Plan Maestro del Aeropuerto Eldorado, vinculado dentro de una estrategia integral con el Aeropuerto de Guaymaral, las centrales de carga y las vías conectoras nacionales que pasan por Bogotá y otras ciudades de la red.

**Ajustar proyectos del sistema de movilidad con base en estudios realizados por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, la Empresa Transmilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría de Tránsito y Transporte Distrital.**

El POT adoptado mediante el decreto 619 de 2000 formuló de forma separada el sistema vial y el de transporte. Si bien las vías vehiculares y peatonales forman parte del espacio público, su función principal es garantizar la conectividad de las zonas en los distintos modos de transporte para lograr una eficiente movilidad de carga y de pasajeros.

Igualmente no incluyó políticas integrales para el transporte público en bicicleta, buses, busetas, taxis, vehículos particulares, ni propuso las estructuras para la articulación de los modos de transporte. En su contenido separa lo pertinente a terminales de buses urbanos e interurbanos, y no propone equipamientos para que las personas que se transportan en bicicleta puedan resolver tramos largos en los buses articulados o en los buses individuales. Esto explica porqué las ciclorutas han tenido éxito en lo lúdico y poco uso como alternativa real de transporte.

Las nuevas lógicas impuestas por el ordenamiento regional, y los avances que en estos aspectos ha logrado la ciudad, conducen a introducir, en la revisión del Plan, la necesidad de formular y adoptar un Plan Maestro de Movilidad donde se defina la articulación de los distintos modos de transporte y su relación con los cicloparqueaderos, estacionamientos fuera de vía y en vía, terminales de buses urbanos e interurbanos y terminales de carga.

Este Plan Maestro deberá formular las estrategias, programas y proyectos para la movilidad eficiente de la carga que entra y sale de Bogotá con fines de garantizar la seguridad alimentaria y para avanzar en la competitividad de la ciudad y la región en el comercio nacional e internacional. También para que la inversión en vías responda a objetivos de la movilidad y no a decisiones de las entidades ejecutoras.

Su formulación deberá evaluar y tener en cuenta los avances y estudio realizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte (Reorganización de rutas-Contrato LogiTrans), y el IDU y el DAPD (Modelo Transus) para la definición de la malla vial intermedia, entre otros.

**La inexistencia de norma que señale la obligación de contar con un Plan Maestro de Espacio Público para priorizar programas de mantenimiento y construcción de proyectos, para disminuir el déficit de espacio público.**

Uno de los temas reglamentados con mayor detalle en el Decreto 619 de 2000 es el referente a los parques como componentes básicos del sistema de espacio público. Sin embargo no se exigió la elaboración de un Plan Maestro de Espacio Público y se segregaron las determinaciones en este sentido, a los planes individuales de cada parque. Esto no sólo ha llenado de trámites al Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD) sino al mismo DAPD, en cuanto hace referencia a los procedimientos para su aprobación y adopción.

La definición en un Plan de Ordenamiento Territorial de largo plazo de normas específicas y detalladas, condujo a serias dificultades en su aplicación, a la aparición de un sinnúmero de trámites y a la saturación de la dependencia que al interior del DAPD es la responsable de revisar el cumplimiento de las normas, delimitar cada equipamiento y producir el decreto reglamentario. Como era de esperarse, muchos de los parques no cumplen las normas establecidas en el POT a menos que se demuelan las edificaciones existentes.

En contraste el Decreto 619 no planteó la necesidad de contar con un Plan Maestro de Espacio Público que señale las directrices de inversión en función de los déficit por localidad; que oriente la inversión pública en la compra de predios para parques, y que fije el tipo de usos temporales admitidos y las características de los diseños en función de los patrones culturales de cada comunidad.

**Indefinición en la estructura jerárquica y desarrollo temporal de los distintos y numerosos instrumentos de planeación y gestión e instrumentos financieros.**

Los instrumentos de planeación definidos en el Decreto 619 de 2000 son múltiples y diversos: planes parciales, unidades de actuación, planes de implantación, planes zonales, planes de regularización y manejo, planes maestros de servicios públicos, planes maestros de equipamientos, unidades de planeamiento zonal, planes especiales como el Plan del borde oriental, planes de regularización, entre otros.

Si bien estos planes tienen claro su objetivo, su aplicación demostró que muchos de ellos se superponían y por lo tanto no era posible determinar la predominancia de unos sobre los otros. A esto se agrega el hecho de que el DAPD asignó inicialmente los mayores recursos a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal, sin haber avanzado lo suficiente en la elaboración de los planes maestros de equipamientos y servicios públicos y en la precisión de los trazados de la malla vial arterial.

Por otra parte, no quedó clara la predominancia del Sistema de Áreas Protegidas, del Sistema de Transporte, del Sistema Vial y de los sistemas de Espacio Público y de Equipamientos sobre normas específicas como las definidas mediante fichas normativas de las unidades de planeamiento zonal. Esto se hace evidente cuando, por ejemplo, instalaciones del Sistema de Telecomunicaciones forman parte de los sistemas generales por ser un servicio público, y al mismo tiempo, se considera en el POT como equipamiento. Es decir, se normaliza en un capítulo como servicio público domiciliario que requiere un Plan Maestro y en otro capítulo se incluye como equipamiento reglamentando las torres e instalaciones técnicas.

**La necesidad de ajustar los proyectos definidos como de corto, mediano y largo plazo por inconsistencias, contradicciones y realismo fiscal.**

El POT dejó definidos proyectos para ser ejecutados en escenarios de corto (2000-2004), mediano (2004-2007) y largo plazo (2007-2010). Algunos de esos proyectos ya se habían construido al momento de la adopción del POT; en otros casos su construcción presenta imposibilidad técnica u otro tipo de dificultades, relacionadas por ejemplo con los tiempos reales de ejecución, o simplemente por incoherencia entre el articulado y los planos oficiales.

Por lo anterior y con el fin de coordinar estas obras, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD, con financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, coordina la definición de los planes maestros de infraestructuras de servicios públicos y de movilidad.

**La necesidad de ajustar algunos contenidos normativos para superar problemas de imprecisión técnica, imposibilidad real de aplicar la norma, contradicciones entre normas.**

Esta revisión sirve para ajustar y reforzar lo que el mismo Decreto 619 de 2000 plantea en términos de espacio público, transporte masivo y organización de piezas urbanas. Veamos:

En la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial, se identificaron piezas urbanas, pero no se modificaron los índices de edificabilidad que se derivaran del exhaustivo diagnóstico realizado para caracterizarlas.

Se revisaron algunos trazados y secciones viales, en función de las condiciones específicas de topografía y de consideraciones de su factibilidad económica.

Se eliminaron inversiones en vías ubicadas en suelo declarado como suelo de protección, señalándolo entonces como suelo rural de control a la conurbación y se concentran inversiones en la consolidación de la ciudad construida mediante la ejecución prioritaria en las áreas de las operaciones estructurantes y en las centralidades.

Se definen inversiones prioritarias en la operación centro, las áreas de interconexión con la región y en las vías con conexión nacional y para mejorar las condiciones del aeropuerto El Dorado.

De otra parte, se redimensionó la aplicación de los planes parciales por lo cual se concentra en predios mayores a 10 hectáreas en el suelo urbanizado, pero se mantiene para todo predio en el suelo de expansión.

Se revisó el cuadro de usos para corregir inconsistencias que prohibían consolidar usos propios de las centralidades como complemento al centro tradicional, y así poder estructurar las operaciones estratégicas.

Y como era necesario, y esperado por el sector privado, las comunidades y las entidades distritales, se disminuyeron los trámites ante el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, con base en una mayor claridad sobre los contenidos de los planes maestros de servicios públicos, los planes maestros de los rotacionales y las licencias de intervención y ocupación del espacio público.

**Fortalecimiento del Sistema de Planeación y Ordenamiento Distrital y Regional con participación de las Administraciones Locales.**

Se propone la organización de un Sistema Distrital y Regional de Planeación y ordenamiento que incorpore:

El fortalecimiento de las administraciones locales para el planeamiento local, la gobernabilidad, la autorregulación y el control social sobre las actuaciones públicas y privadas.

Reestructuración para el fortalecimiento del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Organización de un Sistema de información georeferenciado para el planeamiento local, distrital y regional.

Mecanismos descentralizados para mejorar la participación comunitaria en las decisiones sobre la planeación y el ordenamiento.

## 2. OBJETIVOS Y POLÍTICAS DE LA REVISIÓN.

### Objetivos

- **Planear el ordenamiento territorial del Distrito Capital en un horizonte de largo plazo**, para garantizar la sostenibilidad ambiental, económica y fiscal del Distrito Capital, con el fin de aumentar la competitividad, la productividad general y sectorial con responsabilidad fiscal.
- **Pasar de un modelo cerrado a un modelo abierto de ordenamiento territorial** reconociendo el territorio del Distrito Capital como nodo principal de la red de ciudades de la región Bogotá-Cundinamarca y de otras ciudades con las cuales tenga o requiera eficientes niveles de articulación física y virtual a nivel nacional e internacional, con el fin de mejorar su seguridad alimentaria, facilitar y viabilizar las estrategias orientadas a garantizar la seguridad ciudadana, la seguridad humana y la sostenibilidad económica y ambiental de largo plazo.
- **Vincular la planeación del Distrito Capital al Sistema de Planeación Regional** de tal forma que las decisiones que se tomen en materia de ordenamiento del territorio Distrital deberán orientarse en la perspectiva regional y atender su conveniencia e impacto respecto de las decisiones que se concerten entre Bogotá D.C., el Departamento de Cundinamarca, sus municipios, las autoridades ambientales competentes, y otras entidades o agencias con funciones de planificación regional, para lograr una eficiente planeación económica, social y territorial.
- **Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia** como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural, detener los procesos de conurbación mediante el control de la expansión urbana, un manejo concertado de los usos del suelo en el Distrito y la Región en áreas periféricas a los nodos urbanos, a las zonas de influencia del sistema movilidad, y mediante la articulación de las políticas y proyectos de servicios públicos a las directrices de planificación regional.
- **Promover el uso eficiente del suelo disponible** tanto en el área de expansión, como al interior del suelo urbano, en particular en el centro de la ciudad, con el fin de contribuir a mitigar las presiones por suburbanización en la Sabana y cerros colindantes en aras de proteger los suelos productivos de la región y los elementos de la estructura ecológica regional y del Distrito Capital.
- Promover en el marco de acuerdos regionales, propuestas de ordenamiento territorial que impliquen la formulación, gestión y promoción al desarrollo de otros centros urbanos, a partir de la comprensión de las interrelaciones de las decisiones del ordenamiento y sus efectos sobre el mercado del suelo inmobiliario, soportado en el fortalecimiento de la capacidad institucional para la prevención y el control.
- **Avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios.** El modelo de ciudad abierta y competitiva se orienta a consolidar la oferta de bienes y servicios propios de una ciudad,

nodo principal de la red regional de ciudades, a dinamizar la ventajas competitivas y comparativas derivadas de una localización estratégica en el contexto nacional e internacional, especialmente el latinoamericano, y a las características de sus actuales infraestructuras y equipamientos para posicionarla en el mercado internacional.

- **Reconocer la interdependencia del sistema urbano y el territorio rural regional y de la construcción de la noción de hábitat en la región.** El Distrito Capital parte del entendimiento y reconocimiento de la estrecha interrelación e interdependencia de las actividades urbanas y rurales en el entorno regional y de las implicaciones en cuanto al uso y consumo de los recursos naturales. En este sentido, propenderá por el fortalecimiento de los ecosistemas productores y reguladores de agua, energía y alimentos para el consumo de los habitantes de Bogotá y la Región, así como por el manejo adecuado de los vertimientos y los residuos sólidos regionales. La provisión de los materiales de construcción necesarios para el desarrollo urbano, será objeto de manejo articulado regional, de tal manera que se maximice la eficiencia de esta actividad.
- **Desarrollo de instrumentos de planeación, gestión urbanística y de regulación del mercado del suelo para la región.** El Distrito Capital desarrollará un marco integral de planeación y gestión urbana destinada a lograr procesos de redistribución de los recursos asociados al desarrollo urbano y en particular para la regulación del mercado del suelo que permita el desarrollo de los objetivos sociales, económicos y de construcción de infraestructura para la satisfacción de las necesidades de la población.
- **Promover el equilibrio y equidad territorial en la distribución y oferta de bienes y servicios a todos los ciudadanos,** para lo cual se adoptan las siguientes políticas de largo plazo: a. Disminuir los factores que generan pobreza y vulnerabilidad urbana y/o rural, en especial los relacionados con la acumulación de los impactos y la degradación ambiental, b. Disminuir las causas que generan exclusión, segregación socio-espacial y desigualdad de la población, c. Fomentar una estructura socio-espacial de la ciudad que favorezca la cohesión social y espacial, d. Priorizar la inversión pública en la atención de necesidades de las zonas que alberguen los grupos más vulnerables, f. Generar suelo apto para el desarrollo de programas de Vivienda de Interés Social y Prioritaria, conducentes a disminuir el mercado informal, h. Ejecutar los programas de dotación de equipamientos y mejoramiento integral en las áreas más deficitarias, i. Atender de forma prioritaria el reasentamiento de familias ubicadas en zonas de alto riesgo, j. Promover la inclusión de las variables sociales en los instrumentos y procesos de planificación de modo que se favorezca la identidad, apropiación, pertenencia, participación y solidaridad de la población en un territorio común.

### **Políticas del plan de ordenamiento territorial.**

En concordancia con los objetivos definidos el Distrito Capital será ordenado con base en un modelo, que responde a la condición de Bogotá como nodo principal de la red de ciudades en el ámbito regional enunciado. Tal modelo es consecuente con las siguientes políticas generales:

### **Política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.**

Para promover su participación en la red de ciudades interdependientes de la región, el Distrito Capital adelantará las acciones urbanísticas que permitan consolidar su actual estructura urbana y optimizar el uso y aprovechamiento de su territorio. Dicha consolidación implica acciones de carácter económico, físico, normativo y de gestión aplicables al centro de la ciudad, en su carácter de espacio principal de la región y el país, a las centralidades urbanas y a las zonas y sectores económicos estratégicos de integración y desarrollo regional e internacional.

La consolidación urbana, tiene como condición evitar la conurbación de la ciudad con los municipios vecinos, mediante la protección, recuperación y mantenimiento de sus bordes: cuenca del río Bogotá, cerros orientales y zonas rurales del sur y del norte.

### **Política Ambiental.**

El plan de gestión ambiental del Distrito Capital desarrolla en su dimensión más amplia la política ambiental distrital, la cual parte de las siguientes líneas generales: a. calidad ambiental para el desarrollo humano integral, b. desarrollo sostenible como proyecto social y cultural, c. preeminencia de lo público y lo colectivo, d. ecoeficiencia de la función y la forma urbanas, e. transformación positiva del territorio, f. gestión ambiental urbano-regional, g. liderazgo nacional y articulación global.

### **Política de dotación de servicios públicos domiciliarios.**

Con el fin de garantizar el acceso de todos los habitantes a los servicios públicos domiciliarios, se adoptan las siguientes estrategias: a. ajustar las inversiones en renovación de redes y ampliación de las coberturas a los instrumentos de planeamiento, a las operaciones urbanas, al avance en la concertación regional y al sistema de movilidad, con el fin mejorar los índices de competitividad y productividad general de las inversiones públicas y privadas, b. establecer el perímetro de servicios de infraestructura subterránea sólo hasta el perímetro del área urbana y de expansión, con el fin de evitar las conexiones ilegales y la conurbación con los municipios limítrofes, c. incorporar, en concertación con las comisiones de regulación nacional de estos servicios, los costos derivados del cumplimiento de las normas urbanísticas en los costos tarifarios para reducir las externalidades negativas por deterioro del medio ambiente y del paisaje natural y construido, d. vincular la gestión de las empresas de servicios

públicos domiciliarios a los objetivos de aumento de la competitividad mediante la eliminación de trámites innecesarios, la coordinación de las obras sobre espacio público y la búsqueda de economías de escala en la expansión de las redes y equipamientos de atención a los usuarios. Con igual objetivo la Administración Distrital les suministrará la información actualizada sobre el censo catastral, la estratificación socioeconómica, las licencias urbanísticas y sobre los planes trienales de ejecución de obras, e. localizar infraestructuras y equipamientos en función de las economías de escala para reducir los costos tarifarios y recuperar el medio ambiente, de manera concertada con los municipios de la red de ciudades de la región y las autoridades de planeación regional. Estas decisiones quedan sujetas a la regulación ambiental y de los servicios públicos vigentes, f. de acuerdo al Plan Maestro de Alcantarillado que presente la EAAB se hará especial énfasis en las soluciones que minimicen el vertimiento de aguas servidas a los cauces naturales y canales del sistema hídrico de la Estructura Ecológica Principal.

### **Políticas para el área rural.**

El territorio rural del Distrito Capital se considera un espacio fundamental en la articulación de la región Bogotá-Cundinamarca; los servicios ambientales, la gobernabilidad y la seguridad alimentaria dependen de éste. Por tanto, el ordenamiento de sus infraestructuras, equipamientos y la estructura de sus centros poblados, así como las estrategias para su desarrollo productivo y la optimización de la productividad rural, deben estar concordancia con el objetivo de elevar la competitividad del Distrito y la región en el marco de la equidad social y sostenibilidad ambiental.

En concordancia con este objetivo, se busca el fortalecimiento e integración del territorio rural a la Región Bogotá-Cundinamarca de manera funcional, económica y social, preservando su riqueza natural y aprovechando sus oportunidades y potencialidades. Para ello se plantean las siguientes estrategias: a. promover y fortalecer la productividad de las áreas rurales, a través de la diversificación e integración económica con la región Bogotá-Cundinamarca, y fortalecer el sistema de asentamientos humanos rurales, de tal manera que presten una óptima función como centros de servicios sociales y de comercialización para sus habitantes. b. integrar el territorio rural al sistema de Planeación del Distrito Capital y al sistema regional, mediante el fortalecimiento de la institucionalidad, el capital social y la programación y ejecución coordinada de la inversión para frenar las dinámicas de marginalidad y exclusión social de la población campesina, c. mantener los recursos y el potencial natural del territorio, considerando la estructura ecológica principal y regional como elemento ordenador, d. mejorar la conectividad del subsistema vial y de telecomunicaciones entre los pequeños centros poblados con Bogotá, como nodo principal de la red de ciudades.

### **3. NUEVA ESTRATEGIA PARA EL ORDENAMIENTO DEL DISTRITO CAPITAL.**

Las políticas generales del Plan de Ordenamiento están dirigidas fundamentalmente a la integración del territorio del Distrito Capital a una red de ciudades autónomas y estrechamente comunicadas física y virtualmente, en el propósito de construir una región que busca la mayor desconcentración posible de las oportunidades económicas y de mejoramiento de las condiciones de vida de todos sus habitantes.

Estos principios de integración comprometen decisiones de ordenamiento territorial para el Distrito Capital, que se relacionan con su Estructura Ecológica Principal; con la forma en que organizará sus actividades productivas en la perspectiva de integración, y con las determinaciones que deberá adoptar para optimizar la prestación de servicios públicos, vías y transporte.

En síntesis, la política general planteada, que promueve la integración del Distrito Capital a nivel regional, implica asumir retos en tres estructuras suerpuestas e interdependientes: la estructura ecológica principal, la estructura socio económica y espacial, y la estructura funcional de servicios.

#### **La estructura ecológica principal**

A la base de la estrategia de ordenamiento del Distrito Capital y de desarrollo integral de la región, se encuentra la estructura ecológica principal, conformada por una serie de elementos naturales integrados a los corredores y grandes espacios ecológicos. Integra el sistema de áreas protegidas, el sistema de parques urbanos, los corredores ecológicos y el área de manejo especial del río Bogotá.

Incluye en las diferentes categorías los elementos del sistema hídrico, entre los cuales están las áreas de recarga de acuíferos, los cauces y las rondas de nacimientos y quebradas, los cauces y las rondas de ríos y canales, los humedales y sus rondas, y los lagos, lagunas y embalses

Debido a que estos elementos interesan numerosos ámbitos y territorios, se constituyen en factores básicos de integración regional, por tanto deben ser recuperados y preservados.

El sistema de áreas protegidas es el conjunto de espacios declarados como suelo de protección, cuya conservación es imprescindible para el funcionamiento de los ecosistemas y la preservación de la biodiversidad. Dichos espacios se clasifican, según sus características, en cualquiera de las siguientes categorías: Áreas de manejo especial nacionales, áreas de manejo especial regionales, santuarios distritales de fauna y flora, áreas forestales distritales, o parques

ecológico distritales. Los parques de escala metropolitana y de escala urbana pertenecen a la estructura ecológica principal y al sistema de espacio público.

La recuperación ambiental de los humedales, que hacen parte del sistema de áreas protegidas y se consideran parques ecológicos, continuarán siendo objeto de actuaciones prioritarias, a fin de recuperarlos y preservarlos.

Los corredores ecológicos son zonas verdes lineales que siguen los bordes urbanos y los principales componentes de la red hídrica, como parte del manejo ambiental de las mismas y para incrementar la conexión ecológica entre los demás elementos de la estructura ecológica principal, desde los cerros orientales hasta el Área de Manejo Especial del río Bogotá y entre las áreas rurales y las urbanas. Se clasifican en tres categorías: Corredores Ecológicos de Ronda, Corredores ecológicos de borde.

A través de la planificación, el diseño y manejo de los corredores ecológicos se persigue la protección del ciclo hidrológico; el incremento de la conectividad ecológica entre los distintos elementos de la Estructura Ecológica Principal; el aumento de la permeabilidad y hospitalidad del medio urbano y rural al tránsito de las aves y otros elementos de la fauna regional que contribuyan a la dispersión de la flora nativa; la incorporación de la riqueza florística regional a la arborización urbana; la mitigación de los impactos ambientales propios de la red vial; la recuperación ambiental de los corredores de influencia de la red hídrica; la provisión de un límite arcifinio para facilitar el control del crecimiento urbano ilegal sobre la red hídrica y el suelo rural; la provisión de espacio público para la recreación pasiva de las comunidades vecinas y el embellecimiento escénico de la ciudad.

### **El área de manejo especial del río Bogotá.**

El área de manejo especial del río Bogotá comprende su ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental, y es el eje integrador de la Estructura Ecológica Principal, al cual deben conectarse directa o indirectamente todos los corredores ecológicos urbanos, en especial los parques de ronda de los ríos y canales urbanos y las áreas protegidas urbanas y rurales, y los humedales.

Las acciones para esta área especial deben tener en cuenta que la integración del territorio distrital a la región, en el marco de la cuenca hidrográfica y del conjunto de ecosistemas estratégicos de la misma, dependen principalmente de la recuperación y conservación del río, sus afluentes, humedales y riberas. Estas acciones se enmarcan en el programa de Saneamiento del Río Bogotá, y se concretan mediante la construcción de una serie de interceptores que permitirán llevar las aguas servidas al sistema de tratamiento.

### **La estructura socio económica y espacial del Distrito Capital.**

La estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital contempla como punto de partida la articulación física y virtual de su territorio urbano y rural, a la red de ciudades prevista como modelo de referencia para la región Bogotá Cundinamarca.

La determinación de la forma en que la ciudad y su suelo rural se integran a dicha red, implica hacer explícita la lógica funcional, económica y urbanística que los rige actualmente. Sobre la base de este diagnóstico, se podrá determinar con mayor certeza la estrategia global para llevar a cabo la mencionada integración.

El diagnóstico de la forma en que se distribuyen y desarrollan las actividades económicas y de servicios en el Distrito Capital se construye sobre la base de cinco determinantes, las cuales se consideran fundamentales para medir niveles de centralidad. Esas determinantes son: la dinámica del empleo, los precios del suelo, la concentración de activos, el destino de los desplazamientos de los ciudadanos, y la localización de equipamientos colectivos de escala metropolitana y urbana.

La evaluación de la dinámica del empleo, los precios del suelo, la concentración de activos, el destino de los desplazamientos de los ciudadanos, y la localización de equipamientos colectivos de escala metropolitana y urbana, ha permitido establecer cual es la estructura actual de centralidades de la ciudad. En conclusión, la ciudad presenta actualmente 19 centralidades con características diversas, que son la base para la formulación de la red de centralidades del Distrito Capital en la perspectiva de integración a nivel internacional, nacional, regional, urbana y rural, y como estrategia para ofrecer servicios, empleo y promover la cohesión social, al actuar como áreas aglutinadoras de conjuntos de barrios y comunidades residentes.

En síntesis, la estrategia de integración del Distrito Capital a la región, implica formular alternativas para esta ausencia extremadamente crítica de áreas de concentración económica y de servicios en las áreas mencionadas. Esta necesidad se refuerza en razón a la política de fortalecimiento institucional del sistema de planeamiento con participación de las localidades que formula el presente Plan, y al rol que el Plan asigna a las centralidades como instrumentos para favorecer y promover la cohesión social.

La primera conclusión es que La lógica de las centralidades actuales no consolida la estructura político administrativa de la ciudad y no es concordante con la política de fortalecimiento de las localidades enunciada en el presente plan.

La segunda es que contrarrestar esta lógica pasa por el fortalecimiento de áreas de concentración de actividades económicas y de servicios, principalmente en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Bosa y Rafael Uribe (las cuales no

presentan presencia alguna de centralidad), como también en Suba, Kennedy y Tunjuelito (con una o dos centralidades de bajo nivel).

La tercera conclusión es que el río Tunjuelo surge como elemento clave dentro de la estrategia de integración del Distrito Capital, puesto que es la columna vertebral de los sectores urbanos que presentan los más bajos niveles de núcleos de centralidad: Usme, Ciudad Bolívar, y Bosa - Tintales. Coincide además con el corredor Caracas – Bogotá – Quito, eje integrador de las economías de Venezuela, Colombia y Ecuador.

Por esta razón, el Plan establece el río Tunjuelo como eje ordenador para la disposición de nuevas áreas centrales o potenciación de núcleos existentes de bajo nivel de centralidad. Las tres centralidades previstas son la Centralidad Eje de integración Llanos – Nuevo Usme, y la Centralidad Danubio – río Tunjuelo, las cuales se complementan con la Centralidad existente de Delicias – Ensueño. Para el sector de Kennedy y con el fin de complementar la centralidad de Corabastos, se debe reforzar la centralidad Américas que ha iniciado un proceso de consolidación en los últimos años.

### **La Estructura Funcional y de Servicios: Sistemas Generales**

Los sistemas generales que componen la estructura funcional y de servicios son:

1. Sistema de movilidad.
2. Sistemas de equipamientos urbanos.
3. Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales.
4. Sistemas generales de servicios públicos: Acueducto, Saneamiento básico, Telecomunicaciones, Energía eléctrica y Gas natural.

### **Sistema de Movilidad**

El sistema de movilidad integra de manera jerarquizada e interdependiente los diversos modos de transporte de personas y mercancías, con las diversas modalidades de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos, y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga. El sistema actúa de manera interdependiente con la estructura socio económica y espacial, conformada por la red de centralidades y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes a su interior y con la ciudad.

La ciudad requiere que la visión de infraestructura vial y de transporte se integre en un gran sistema denominado de movilidad. Esto se justifica en el hecho que son componentes que se deben articular y que deben dar respuesta al unísono, para satisfacer los requerimientos de movilidad de pasajeros y de cargas al

interior y al exterior de la ciudad. El primero es el componente estático y el segundo es componente dinámico que, necesariamente para el éxito de los grandes proyectos de movilización, deben trabajar conjuntamente en las proporciones adecuadas.

El sistema de movilidad está compuesto por los subsistemas vial, de transporte y el de regulación y control de tráfico.

### **El Subsistema Vial: Infraestructura vial urbana y su conexión con la región.**

El subsistema vial está conformado por la malla vial arterial, la malla vial intermedia, la malla vial local y las alamedas y pasos peatonales.

La revisión del POT plantea la construcción del subsistema vial, en función atender los requerimientos en materia de movilidad y conectividad al interior de la ciudad respecto a la región, en la óptica de ciudades en red. En esa óptica, la malla vial arterial principal, que es la red de mayor jerarquía, actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional.

Adicionalmente, en el proceso de aplicación del POT se ha hecho necesario ajustar decisiones sobre trazados y secciones transversales de algunas vías de la malla vial arterial. También se suprimen y redefinen algunas vías arterias en la zona rural del norte.

Como complemento se apunta a la ejecución y priorización de proyectos viales estratégicos que permitan integrar y conectar la infraestructura existente, tales como mejorar la conectividad y continuidad de la malla vial, optimizar el manejo del tráfico para dar solución a los problemas de congestión, seleccionar proyectos relacionados con el incremento de la productividad y la competitividad en el marco de los acuerdos de Ciudad-Región.

En ese sentido se observa igualmente que la infraestructura vial para la conexión entre la ciudad y la región, en una perspectiva de integración presenta un rezago de varios años, con la sola excepción de la vía que comunica a Bogotá con Villavicencio.

### **Los principales corredores de integración.**

En concordancia con la red de centralidades de la Estructura Socio Económica y Espacial, y con el fin de garantizar las conexiones principales entre centralidades prioritarias en términos de integración a diferentes escalas, se han identificado los principales ejes.

El primero de ellos es la Avenida Centenario que se complementa con el eje del Corredor Férreo de Occidente. A lo largo de este espacio lineal se conecta el Centro con el Aeropuerto, atravesando la zona Industrial y el nuevo desarrollo

urbanístico de Salitre. Este gran eje de integración internacional representa el espacio de mayor expectativa en todos los aspectos, para el futuro de la ciudad.

El segundo eje en importancia es la Autopista al Llano – Avenida Boyacá. Este corredor que se desarrolla paralelamente al río Tunjuelo. Es el eje al cual la estrategia de ordenamiento del Distrito asigna uno de los papeles más importantes: garantizar el equilibrio urbano en términos de centralidad para el sur, y dar respuesta a las expectativas que genera en esta parte de la ciudad la integración Caracas, Bogotá, Quito.

Las nuevas centralidades “Eje de integración Llano – Nuevo Usme” y “Danubio - Río Tunjuelo” representan los espacios de mayor énfasis para el desarrollo de la estrategia territorial del Distrito en el corto y mediano plazos.

Los avances de los últimos años en la operación Nuevo Usme, que se desarrolla como un laboratorio de suelo en el cual se aplican los instrumentos de gestión previstos en la ley, y la emergencia producida por la inundación del Tunjuelo en la zona de Danubio en el mes de junio de 2002, son suficientes razones para dar prioridad al desarrollo de estas áreas.

### **Definición de Intersecciones.**

Las exigencias planteadas en el Decreto 619 de 2000 para el diseño y solución de las intersecciones de vías de la malla arterial de tipo V-0 y V-1 con vías tipo V-0, V-1 y V-2 mediante orejas sin usos al interior, o la relacionada con el hecho de no aceptar intersecciones a nivel para vías tipo V-0, en una ciudad con las características urbanísticas y morfologías como el Distrito Capital no son viables en términos técnicos y económicos.

Desde lo técnico, cumplir con esas exigencias en zonas consolidadas de la ciudad, obligaría a realizar diseños y a construir intersecciones sobredimensionadas, sin que la necesidad de este tipo de solución sea la más conveniente o recomendable, dado que se descartan otras soluciones perfectamente viables como el empleo de semáforos, manzanas - oreja o sistemas que permitan un manejo adecuado del tráfico y su regulación.

Cada intersección presenta características propias ligadas a la morfología urbana, el grado de consolidación del sector, los usos, la tipología y el volumen de tráfico que circula, el tipo de transporte existente y proyectado y la cantidad de espacio disponible.

De acuerdo a lo anterior, se propone resolver las intersecciones de vías V-O, V-1, V-2 y V-3, con base en los siguientes análisis:

- Evaluación de impactos urbanísticos.
- Movilidad: tráfico vehicular y peatonal y conectividad.

- Evaluación económica.
- Evaluación financiera.

### **Accesos vehiculares a predios con frente a vías de la malla arterial.**

La proliferación de accesos vehiculares a predios desde la malla arterial, incide negativamente en la configuración y calidad del espacio público y en la movilidad vehicular y peatonal.

La revisión propone limitar el número de accesos vehiculares, de acuerdo a las condiciones específicas de localización uso de los predios.

### **Subsistema de Transporte.**

El subsistema de transporte está conformado por los diferentes tipos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte.

Sus componentes se vinculan en torno al Metro, al sistema de buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y al tren de cercanías o de integración regional, mediante el conjunto de las rutas de transporte público, las ciclorutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas, los cuales se integran en áreas determinadas de la ciudad. Los terminales de carga y de pasajeros, los aeropuertos El Dorado y Guaymaral son componentes principales dentro del propósito de integración regional e internacional.

La eficiencia del subsistema de transporte y su coherencia con la estrategia de integración de los nodos localizados dentro y fuera de la ciudad, son fundamentales en la construcción de una ciudad competitiva, eficiente y sustentable. En ese sentido la revisión del POT hace énfasis en temas como la organización y articulación de los diferentes tipos de transporte.

### **Integración Ciudad-Región en el tema de transporte de pasajeros y de carga.**

La dependencia de los municipios vecinos con el Distrito Capital ha generado volúmenes significativos de viajes con diversos destinos (estudio, trabajo, comercio y negocios y otros), lo cual hace pensar en la necesidad de realizar una conexión no solo de tipo vial sino de transporte regional, en la óptica de un escenario mayor de referencia que pueda contrarrestar progresivamente la tendencia a la conurbación.

Para definir la conveniencia de establecer un sistema de transporte entre el Distrito Capital y la Región, es conveniente realizar un estudio de movilidad obligada de manera concertada entre el Alcalde de Mayor de Bogotá y el

Gobernador de Cundinamarca con el apoyo de la Nación, donde se haga especial énfasis en la localización de actividades.

De realizarse el enlace regional a nivel de transporte, sin duda repercutirá favorablemente en la estrategia de incrementar la competitividad y la productividad regional, debido a que se reducirían los costos y los tiempos asociados con la movilización de pasajeros y de carga.

Actualmente existe transporte de pasajeros y de carga entre la región y el Distrito, pero sin ningún tipo de ordenamiento físico en el territorio o integración operacional, a través de terminales interurbanos de pasajeros y de carga o de terminales intermodales que estimulen el uso eficiente de la infraestructura vial y de transporte con la cual se cuenta. Tampoco se cuenta con apoyo y coordinación entre las entidades encargadas de la construcción, mantenimiento, operación y control de este tipo de infraestructuras.

La entrada en funcionamiento de las troncales de buses y sus rutas alimentadoras, generó un “reordenamiento” de los servicios de transporte interurbano del ámbito regional en los corredores en los cuales están operando dichas troncales. De tal manera, la integración con el sistema de transporte urbano se da hoy en las estaciones de cabecera de las avenidas Paseo de los Libertadores y Medellín y, en un futuro cercano, también en las estaciones que se ubicarán en la intersección de las avenidas Villavicencio con Ciudad de Cali y en inmediaciones de la avenida Villavicencio con avenida del Sur.

Como consecuencia de lo anterior, los flujos vehiculares de transporte interurbano del ámbito regional, que provienen del sur, el norte y el occidente, requieren de terminales de transporte que permitan racionalizar su operación en función de las características propias de la demanda que atienden, con el objeto de optimizar la utilización de los vehículos y mitigar efectos nocivos en la operación del tránsito en cercanías de las estaciones de cabecera, ni problemas de seguridad vial para los usuarios de la malla vial arterial.

La situación identificada exige por consiguiente, soluciones que atiendan las causas de los problemas enumerados mediante acciones que respondan a las características de la demanda de transporte, desde los puntos de vista espacial y temporal, así como a las condiciones urbanísticas de las zonas dentro de las cuales se proponga la ubicación de terminales de transporte organizados, en concordancia con las disposiciones vigentes. La creación de los mismos permitirá minimizar el impacto urbano de su implantación, garantizar su adecuado funcionamiento y lograr la organización prevista para el transporte interurbano de pasajeros en relación con su operación en las zonas urbanas.

### **Sistema de Servicios Públicos - Planes Maestros.**

Los sistemas generales de servicios públicos se ordenan en forma de redes jerarquizadas e interdependientes y se disponen en el territorio urbano siguiendo las políticas establecidas en este Plan.

Su ordenamiento y regulación se establecerá en los respectivos planes maestros. En todo caso, las determinaciones de los mismos no pueden ser contrarias a los preceptos generales previstos para la integración del Distrito Capital en la red de ciudades de la región y a la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital, particularmente respecto a la Estructura Ecológica Principal y a la red de centralidades.

Los planes Maestros se consideran un instrumento de planeamiento prioritario para lograr articular las redes de los diferentes equipamientos y redes de servicios públicos. al proceso de consolidación del modelo propuesto, así como para garantizar que como elementos dinamizadores, complementen los espacios estratégicos definidos por el plan. Para ello se integran a las variables arquitectónicas y urbanísticas, componentes económicos, sociales y ambientales, en la perspectiva de desarrollar criterios técnicos más sólidos y alcanzar una mayor efectividad en la focalización y distribución territorial de los equipamientos de las diferentes escalas. Apoyados en este instrumento, se espera incrementar en productividad y condiciones de vida de los habitantes en su conjunto.

En la revisión se define con mayor precisión este instrumento, se jerarquiza frente a otros instrumentos de planeamiento y se establecen sus contenidos, planteando como un reto a las entidades responsables en el corto plazo, la adopción de los planes correspondientes.

### **El sistema de gas natural.**

Se complementa el sistema, con un nuevo subsistema de transporte el cual permitirá el aumento de la oferta del servicio para la ciudad, así como su expansión a los municipios de la Sabana. Este subsistema incluye la construcción de: a) una línea entre los municipios de Chía y Funza, b) nuevas estaciones de recibo City Gate y c), líneas de distribución y redes primarias.

### **El sistema de energía.**

Se complementa la estructura del sistema, con el componente “Servicio de Alumbrado Público”. Estableciendo para ello, los proyectos de sustitución y subterranización necesarios para el mejoramiento en la prestación del servicio de alumbrado público.

### **El sistema Integral de Residuos Sólidos.**

La revisión del POT, a la luz de los estudios técnicos elaborados por la UESP y los avances alcanzados en la formulación del plan maestro de residuos sólidos, presenta ajustes en lo relativo a la definición del sistema y sus componentes. En esencia, se concibe como un sistema para la gestión integral de residuos sólidos, el cual considera equipamientos para actividades que incluyen el reciclaje y aprovechamiento y otros procesos previos a la disposición final.

En virtud de los análisis técnicos, se precisa la delimitación del relleno Doña Juana, incorporando una zona de amortiguamiento ambiental y áreas para su adecuación futura e infraestructura complementaria. y se levantan zonas de reserva definidas inicialmente, por inconveniencias técnicas y ambientales.

Para las escombreras y nivelaciones topográficas controladas, se determinan tres sitios prioritarios, levantando las zonas reservadas anteriormente en virtud de estudios técnicos detallados recientes. Dejando abiertas opciones para la definición de nuevas áreas, como mecanismo de restauración ecológica y/o recuperación morfológica.

De igual forma, con base en estudios de la UESP, se actualiza la estrategia para la recuperación de los rellenos Gibraltar y el Cortijo.

### **El sistema de Acueducto y Alcantarillado.**

La revisión recoge ajustes realizados al **sistema de acueducto** con base en los estudios técnicos desarrollados por la EAAB, en especial el estudio de demanda, a partir del cual se reducen algunos proyectos.

Como parte de la armonización del plan con las decisiones del Decreto 1110 de 2000, que tiene como efecto la reducción de las áreas de expansión de Bogotá D.C. en la zona norte, se suprimen las redes previstas originalmente. En virtud de las prioridades de la estrategia de ordenamiento, se hace énfasis en proyectos para la zona nororiental y Usme.

Con los mismos criterios, se ajustan en materia de saneamiento básico – **sistema de alcantarillado sanitario y pluvial**, la priorización de la ejecución de redes, aunque con énfasis en la construcción de interceptores sobre los Ríos Tunjuelo, Salitre y Fucha, en virtud de la estrategia de saneamiento del Río Bogotá, la cual se estructura sobre la consolidación de un sistema de recolección de aguas servidas que permita optimizar el uso de la planta de tratamiento existente.

El **sistema de Tratamiento**, se ajusta en función del convenio recientemente firmado con la CAR para el saneamiento del río Bogotá, el cual se estructura sobre la optimización de la planta de Tratamiento Salitre y la sustitución de las dos otras plantas de tratamiento originalmente proyectadas por el Distrito Capital por una aguas abajo en Canoas, municipio de Soacha.

Como resultado, se actualizan los componentes del sistema de alcantarillado sanitario y pluvial, incorporando a las cuencas del Fucha, Jaboque y Tintal, los interceptores que captarán las aguas residuales y las conducirán a las plantas de Tratamiento.

### **Sistema de Espacio Público.**

El sistema de espacio público, busca satisfacer las necesidades de reunión, recreación, movilidad y disfrute de todos los ciudadanos. En concordancia con su significado en la ciudad y su vocación de uso se clasifican sus componentes y se establecen lineamientos para diferentes escalas.

En el momento de la revisión del POT, este sistema general no cuenta con un Plan Maestro que permita establecer una política de manejo global del espacio público en la ciudad que garantice su función estructurante, además de su relación con la Sabana y la Región. Por lo tanto, el tema del Plan Maestro de Espacio Público, se incluye y define como prioritario a desarrollar por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, a corto plazo.

### **La Red de parques.**

Se decide plantear de forma coherente una nueva clasificación dentro de la estructura ecológica, que recoja los parques que tienen un componente hídrico de ríos y canales y asignarles la categoría de corredores ecológicos. Manejando en el sistema de espacio público y a través de los “planes directores”, la definición normativa de los parques urbanos de recreación activa de escala metropolitana y zonal.

Se ha entendido además, que los parques metropolitanos deben mantener unas normas sobre índices de usos, ocupación y andenes, que garantice su conservación como parques de gran valor ambiental, por lo que estas directrices se mantienen en la revisión del POT. En cambio, para los parques zonales, la norma propuesta, tipifica el contenido de los mismos, que pueden incluir usos especializados, en especial para satisfacer necesidades de carácter zonal. Se propone que su manejo sea definido por su respectivo Plan Director.

En la escala vecinal, se establece un nuevo tipo de parque de recreación pasiva: los Jardines. Se trata de áreas libres dotadas de mobiliario urbano como bancas, luminarias, fuentes, Kioscos, entre otros, que deberán destinarse para la siembra, mantenimiento y exposición de especies, tales como árboles, arbustos y jardines, teniendo como principal objetivo, la ampliación del carácter ambiental desde lo vecinal y la oportunidad de participación de la comunidad del vecindario, en su cuidado y participación.

### **Red de espacios peatonales.**

Respecto al espacio público peatonal, se propone simplificar sus componentes en elementos claros como el andén, la alameda, el puente, la plaza, la plazoleta, la vía peatonal.

Sobre éstos, se definen los proyectos de intervención y construcción integrados a la movilidad de la ciudad, así como parámetros de manejo, priorizando aquellos orientados a recuperar, mantener y construir:

1. El espacio público en el centro de la ciudad, en especial en las zonas de interés cultural.
2. Andenes, separadores y plazas en el centro, las centralidades y las áreas donde se localizan las operaciones estratégicas.
3. Alamedas, paseos peatonales y calles parque, en donde se concentren los mayores déficit de zonas verdes.
4. Espacios peatonales adyacentes a los edificios públicos.

### **Aprovechamiento y usos temporales en el espacio público.**

Se busca abrir alternativas para su uso temporal de forma adecuada, normalizada y articulada con las políticas generales de conservación, mejoramiento, generación y construcción del espacio público. En consecuencia, se permitirá el uso comercial temporal, en los bordes de plazas, alamedas, antejardines y vías peatonales en zonas comerciales, mediante la implementación de normas sobre el uso, temporalidad, mobiliario urbano.

### **Instrumentos para la generación de espacio público.**

Sobre el tema de generación de espacio público se pretende brindar al particular, herramientas claras sobre porcentajes, localización, planteando la necesidad de conectarlo de manera coherente con el existente, la Estructura Ecológica Principal y los Sistemas Generales; entre estos de forma especial, con los Sistemas de Movilidad y de Equipamientos. Dentro de las normas de generación de espacio público en el tratamiento de Desarrollo, se plantean estas directrices de forma mas clara.

Dentro de ese tema, se plantea la posibilidad de generar mayor espacio público como mecanismo de bonificación, para lograr mayor edificabilidad al interior del predio, lo que beneficia tanto al particular como a la Ciudad.

Así mismo, se pretende crear mecanismos para generar nuevo espacio público a través de los instrumentos de Planeamiento que plantea el POT, tales como los Planes de Regularización y Manejo y los de Implantación, ya que actualmente no existen exigencias claras para generar espacio público a través de ellos. Por lo anterior, el POT establece la responsabilidad de reglamentar este tema en cada instrumento.

### **Subterranización**

Se encontró que los cárcamos como mecanismo para la racionalización de la subterranización de redes, generan costos adicionales a las empresas prestadoras y no generan mayores niveles de eficiencia que justifiquen la inversión. Por lo tanto se propone que el proceso se adelante mediante ductería ubicada en los espacios específicos de las vías y se estipuló que las vedas para intervenir en el espacio público por parte de las empresas de servicios públicos se levantan.

Finalmente, se incluye en los planes parciales las provisiones de suelo necesario para ubicar los equipamientos e infraestructuras necesarias para la prestación de los servicios públicos en las zonas de expansión, renovación y desarrollo. Mientras que en las zonas consolidadas será necesario contar con inmuebles en arriendo, adquiridos o bien subterranizar el equipamiento, en los casos en los que se requiera ampliar la cobertura del servicio.

### **Sistema de Equipamientos.**

Comprende el conjunto de espacios y edificios que conforman la red de servicios sociales, culturales, de seguridad y justicia, comunales, de bienestar social, de educación, de salud, de culto, deportivos y recreativos, de bienestar social, de administración pública y de servicios administrativos o de gestión de la ciudad, que se disponen de forma equilibrada en todo el territorio del Distrito Capital y que se integran funcionalmente y de acuerdo a su escala de cubrimiento con la red de centralidades del Distrito Capital.

El ordenamiento de cada tipo de equipamiento, que será establecido en el respectivo plan maestro, deberá corresponder con el objetivo general de garantizar el equilibrio entre áreas residenciales y servicios asociados a las mismas en todo el Distrito Capital y será concordante con la estructura socio económica y espacial conformada por la red de centralidades.

### **Educación superior:**

Se debe abordar desde una visión regional el tema de la educación superior a partir de un trabajo conjunto de los municipios con el Distrito Capital en la concreción de decisiones dirigidas a proyectar y localizar centros de educación tecnológica en zonas estratégicas de la región de Cundinamarca que presten servicios de capacitación, tecnificación e investigación de acuerdo a las ventajas de producción agrícola de cada provincia de Cundinamarca.

### **Salud:**

Se debe abordar desde una visión estratégica de promoción y fomento de la oferta exportable de servicios médicos altamente especializados, partiendo de la especialización de la ciudad en servicios, recurso humano calificado, ubicación geográfica y una adecuada infraestructura.

### **Abastecimiento de alimentos.**

El abordaje del tema de equipamientos de abastecimiento de alimentos es necesariamente regional, por dos razones básicas: una es el hecho de que Bogotá importa la mayoría de los alimentos que consume de los municipios de Cundinamarca y de otros departamentos vecinos y la otra, se relaciona con el 34% de la exportación de Cundinamarca a nivel mundial desde Bogotá, que pertenecen a las cadenas agrícolas como las de la papa, hortalizas, maíz, semillas, panela, lácteos y otros productos vegetales.

El reto de desarrollo económico que se plantea, es lograr llevar a una mayor competitividad a la región, elevando la exportación de Cundinamarca a través del aprovechamiento del mercado ampliado del ALCA, lograr aumentos en la productividad en la región para colocarse en este mercado, en la Unión Europea y mercados seleccionados de Asia.<sup>2</sup>

Para apoyar estos propósitos de aumento en la exportación, la MPR propone un proyecto agroindustrial en la Sabana de Bogotá, el parque tecnológico de Cundinamarca, que estaría ubicado en cercanías a Mosquera, o en el sector de Siberia, en la Autopista Medellín, la construcción del aeropuerto de exportación de Flandes, el puerto multimodal de Puerto Salgar y el mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena.

De otra parte, la necesidad de ubicación de nuevos mataderos en zonas rurales de municipios anexos a Bogotá, por efecto de su alto impacto ambiental en la ciudad; ha puesto en evidencia que el matadero es un equipamiento estratégico para el desarrollo regional por capacidad de generación de empleo. En este tema la MPR propone concentrar el mercado de ganado proveniente de municipios sabaneros vecinos, al municipio de Funza, aprovechando su localización estratégica, lo que implica desarrollar el plan de manejo ambiental que está incluido dentro del plan parcial de esa área del municipio.

### **Recreación y deporte.**

Para consolidar y promocionar las zonas de oportunidad de la infraestructura de recreación, deporte y turismo a nivel regional de acuerdo a las ventajas comparativas que tienen los municipios de Cundinamarca en este tema, la mesa de planificación regional –MPR- propone la consolidación del plan de desarrollo turístico regional, que incluye la oferta de servicios recreativos, deportivos, la promoción del turismo ambiental en Cundinamarca, el fortalecimiento del corredor turístico de la zona norte de Cundinamarca y de Rionegro, con el fin de lograr el mejoramiento de la competitividad en el sector turístico del Distrito Capital y los municipios de Cundinamarca.

---

<sup>2</sup> Cámara de Comercio de Bogotá. Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social, Dirección de Competitividad. Mapeo preliminar de cluster, informe final. Bogotá 1999.

### **Seguridad Ciudadana y Defensa y Justicia.**

El conflicto armado demanda a nivel regional la implantación de una infraestructura de seguridad básica, para fortalecer las relaciones económicas, sociales, recreativas, culturales, ambientales y turísticas de Cundinamarca y el Distrito Capital.

Para la defensa de Bogotá de la amenaza de los grupos armados al margen de la ley, se hace necesario la reubicación de los cantones militares en zonas estratégicas.

### **Servicios funerarios.**

La escasez de suelo, induce la proyección de futura infraestructura de servicios funerarios en municipios anexos a la ciudad. En consecuencia, la Mesa de Planificación Regional propone el proyecto Nuevo parque cementerio regional que plantea como alternativa de solución a nivel regional sobre la inhumación y exhumación de cadáveres, proponiendo mejores condiciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales con respecto a los núcleos habitacionales existentes. La cobertura de este servicio incluiría los municipios de Funza, El Rosal, Madrid, Tenjo, Cota, Facatativá, Mosquera y el Distrito Capital de Bogotá.

### **La estructura del territorio rural.**

El suelo rural tiene un área de 78.000 hectáreas, las cuales constituyen casi el 75% del total del territorio de Bogotá y está conformado por zonas que rodean al núcleo urbano al norte, oriente y en gran extensión al sur. Estas áreas se caracterizan por la riqueza de los recursos naturales que conducen y sostienen los procesos ecológicos del territorio y brindan importantes servicios ambientales a la población del Distrito, entre los cuales se destacan la regulación hídrica, climática y edáfica, la conservación de la biodiversidad y el suministro de agua entre otros.

Al interior del territorio rural del Distrito Capital, se han identificado cinco grandes unidades territoriales caracterizadas geográfica y socioeconómicamente de acuerdo con el tipo funciones y servicios que prestan. Estas unidades se han denominado Piezas Rurales y se asocian a las siguientes zonas del territorio rural: 1. Rural Norte, 2. Cerros Orientales, 3. Cuenca Media y Alta del Río Tunjuelo, 4. Cuenca del Río Blanco y 5. Cuenca del Río Sumapaz

Dentro de estas Piezas Rurales se pueden reconocer sectores menores de actividad: Minero, Dotacional y de Producción Sostenible, definidos por su vocación y función dentro del territorio del Distrito. Esta estructura territorial es afectada a su vez por la superposición de los sistemas generales que permiten la funcionalidad del conjunto (Sistema de Movilidad Rural y Sistema de Asentamientos Humanos), así como conservación de las mayores riquezas ecosistémicas del Distrito (Sistema de Áreas Protegidas).

## **La acción en la ciudad a partir de operaciones estratégicas.**

Las Operaciones estratégicas son un instrumento que vincula actuaciones, acciones urbanísticas, instrumentos de gestión urbana e intervenciones económicas y sociales en áreas especiales de la ciudad que se consideran fundamentales para consolidar a corto, mediano y largo plazo, la estrategia de ordenamiento formulada en la presente revisión.

Tienen la finalidad de dar respuesta a las políticas generales y a la estrategia de ordenamiento en términos de integración internacional, regional y urbana, crecimiento económico, productividad urbana y regional, desarrollo local y cohesión e integración social y protección y recuperación de la estructura ecológica principal.

### **Operación Estratégica Centro (Centro Histórico - Centro Internacional).**

El Centro actualmente concentra el núcleo fundacional, las sedes de las entidades gubernamentales representativas del país. Los equipamientos se encuentran en grandes predios que interrumpen la continuidad espacial y vial, a escala zonal y local, aislando las áreas residenciales adyacentes del resto de la ciudad y del Centro Histórico. En estas zonas deterioradas se ha ocupado gran parte del espacio público con actividades comerciales y de servicios. Los barrios tradicionales evidencian una pérdida paulatina de habitantes por la presión de usos no compatibles con la vivienda.

El área comprendida entre las avenidas primera y sexta sur y entre la carrera séptima y la avenida Caracas, representa el espacio de mayor concentración de servicios hospitalarios, por esta razón es vista como una zona estratégica para la investigación y prestación de servicios médicos especializados a nivel nacional e internacional.

La Operación deberá desarrollar proyectos de renovación urbana, con el fin de restablecer la relación entre el Centro Tradicional y las siguientes zonas, por la concentración de nuevas actividades: al norte, actividades terciarias y de servicios complementarios; al sur, áreas residenciales consolidadas; al occidente, nueva zona de actividades comerciales de servicios, industria, logística y grandes equipamientos urbanos. El desarrollo de estos proyectos fortalecerá el Centro Tradicional, para incorporar actividades más dinámicas y apoyar la conservación de la zona histórica, consolidándolo como zona con mayor valor patrimonial en la ciudad, con mejor accesibilidad y nuevos servicios. Para lograr esto, se incluyen proyectos estratégicos en los diversos sistemas urbanos.

### **Operación Estratégica Anillo de Innovación.**

La Operación interesa un área caracterizada por la localización de tres nodos de actividades: las actividades financieras, comerciales y de servicios, las actividades propias de la zona industrial tradicional de Puente Aranda y la actividad comercial – industrial especializada sobre la Avenida 13 – Carretera a Occidente.

La operación Anillo de Innovación, deberá consolidar un espacio urbano óptimo para la localización de actividades ligadas a la innovación y tecnología, actividades empresariales, financieras, dotacionales y productivas, en equilibrio con nuevas áreas de vivienda como uso complementario y constituir dicho espacio urbano a lo largo del corredor del tren de occidente y solucionar los problemas viales y de tráfico existentes, con el fin de garantizar la integración del centro de la ciudad con este nuevo espacio y con la Región.

### **Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá - Aeropuerto Guaymaral.**

La Operación interesa un área extensa, caracterizada por una fuerte relación con los aeropuertos EIDorado y Guaymaral y las implicaciones y oportunidades que esto genera.

La estructura de la operación está dada por un gran nodo cuyo centro es el Aeropuerto EIDorado, una línea de conexión con el sistema vial al occidente del Distrito y el área del Aeropuerto Guaymaral. Esa estructura toca elementos de la Estructura Ecológica Principal, tales como los humedales Jaboque y Guaymaral.

En el área de la operación se encuentran dos estructuras urbanas que no son complementarias: el aeropuerto, uno de los equipamientos más dinámicos de la ciudad contemporánea y que en Bogotá funciona como el puerto seco de conexión con gran parte del país y del mundo y los desarrollos urbanos en torno a Engativá y Fontibón, que se empezaron a incorporar al desarrollo urbano, a partir de su anexión a mediados de la década de los años cincuenta.

La operación deberá configurar espacios de gran accesibilidad y calidad ambiental que incentiven el desarrollo de actividades empresariales, de servicios aeroportuarios y logísticos que aprovechen las ventajas comparativas dadas por su localización; conformar un área cualificada que concentre las actividades y espacios necesarios, para fortalecer el papel de Bogotá dentro del contexto de la Región, como Ciudad competitiva de alta jerarquía económica y funcional; promover la consolidación del área de la Cabecera del Aeropuerto como centralidad nacional e internacional especializada en servicios de alta jerarquía, así como la localización de equipamientos colectivos metropolitanos en las áreas por desarrollar dispuestas en las intersecciones de las Avenidas Ciudad de Cali, ALO y Autopista Norte; optimizar el sistema de conexiones en el área de la operación, a nivel regional, urbano y zonal y renovar los bordes del aeropuerto y

formular estrategias para la sustitución progresiva de las áreas residenciales constituidas en torno a Engativá y Fontibón.

### **Operación Estratégica Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos.**

#### **Suboperación Nuevo Usme.**

Se define como un Proyecto Urbanístico Integral de gran escala, consistente en un conjunto de acciones que serán desarrolladas de manera coordinada entre las distintas entidades distritales, que tiene por objetivos centrales programar el desarrollo en usos urbanos del suelo actualmente clasificado como de expansión urbana en el suroriente de la ciudad y del suelo urbano con tratamiento de desarrollo, así como orientar y consolidar el sistema de áreas protegidas y las áreas rurales, incorporando la aplicación coordinada de los distintos instrumentos de gestión del suelo previstos en la ley 388 de 1997

Estas acciones darán prioridad a la generación de suelo urbanizado como elemento básico para garantizar el acceso a la vivienda de los habitantes de la ciudad que no son atendidos por el sector formal, como base para enfrentar la urbanización ilegal y dar cumplimiento a los objetivos de la política habitacional del Distrito, en el marco de la generación de espacios urbanos de calidad que aseguren condiciones de habitabilidad como base para la construcción de convivencia y cohesión social. Otro elemento central de este Proyecto será la articulación de la política habitacional con la de gestión del suelo.

Nuevo Usme será de iniciativa pública y estará contenido en un Plan Parcial de Escala Zonal donde se definirán los ámbitos para el reparto de cargas y beneficios, la programación de las inversiones y la distribución de responsabilidades para su ejecución, las orientaciones para las actuaciones privadas y los instrumentos de gestión del suelo a aplicar, de conformidad con lo previsto en el Título de Instrumentos de Gestión del Suelo de esta Revisión.

Se busca ordenar el desarrollo con base en la dinámica urbana existente, aprovechar las condiciones privilegiadas de localización en la conexión con el Llano y Sumapáz; impulsar la generación de núcleos de actividad económica e institucional y crear puntos de reconocimiento urbano.

#### **Suboperación Eje Integración Llanos.**

Se trata de un proyecto urbanístico Integral, directamente articulado a la Suboperación Estratégica Nuevo Usme y al Parque Entre Nubes, que tiene por objetivos optimizar la accesibilidad a la ciudad en combinación con la configuración de un nodo de servicios funcional, que sirva de punto de confluencia de las interacciones y dinámicas regionales relacionadas con la conexión con los Llanos Orientales y dé soporte a la generación de empleo para los habitantes del Proyecto Nuevo Usme. Tendrá también como objetivo

conformar un área de abastecimiento de alimentos, y de actividades relacionadas con el intercambio productivo con los Llanos Orientales y eventualmente de oferta de vivienda combinada con las mencionadas actividades productivas.

Eje Integración Llanos caracteriza las acciones dirigidas a conformar, en la salida al oriente, un polo en el que se centraliza el abastecimiento de alimentos y las actividades relacionadas con el intercambio productivo desde los Llanos. Este nodo creará oportunidades de empleo y creará un área especializada en logística (almacenaje, centros de transbordo, centros de acopio y promoción, abastecimiento de alimentos, manejo de altos volúmenes de carga, actividades empresariales, comerciales calificadas, etc.).

Las determinaciones ordenamiento para esta Operación serán adoptadas con base en los resultados del “Plan de Ordenamiento Zonal de Usme” que actualmente adelanta el Departamento Administrativo de Plantación Distrital DAPD.

### **Operación Estratégica Río Tunjuelo - Centralidad Danubio.**

La operación estratégica Río Tunjuelo – Centralidad Danubio / Zona de emergencia comprende las áreas de extracción minera afectadas por la inundación generada por la creciente del río en el mes de junio de 2002, localizadas en los bordes y a todo lo largo del río, desde Usme hasta la desembocadura en el Río Bogotá y tiene como objetivo general convertir al Río en el eje estructurador e integrador del sur de la ciudad, mediante acciones ambientales y paisajísticas, de consolidación de centralidades urbanas, de conectividad y movilidad, de dotación de servicios y de construcción de espacios públicos.

La acción central de la Operación es el desarrollo progresivo del Parque Ronda Rio Tunjuelo, el cual deberá integrar determinaciones relacionadas con la recuperación ambiental del cuerpo de agua, su adecuación hidráulica, la mitigación de la amenaza de inundación y la adecuación de la ronda y algunas áreas de borde, como parque urbano de recreación pasiva.

### **Operación Estratégica Eje de Integración Sur - Centralidad Delicias – Ensueño.**

La Operación consolidará la actividad en torno a la vía regional y eje de acceso a Bogotá por el sur, fortaleciendo el carácter urbano generado por la actividad industrial y los servicios existentes, jerarquizando los corredores industriales y comerciales con centralidades. La Operación posee un valor agregado debido a la formalización de la conurbación con Soacha. Por otra parte, es un área que cuenta con una posición estratégica con respecto a la región y una relativa rápida accesibilidad al Centro Metropolitano.

Se propone estructurar el área por medio de la construcción de las avenidas Villavicencio, Ciudad de Cali, Bosa y Jorge Gaitán Cortéz y de la Troncal del corredor Férreo del Sur asegurando una eficiente conectividad con el Centro Tradicional y con Ciudad Bolívar y Bosa. También se propone consolidar el eje de acceso a la ciudad, la Avenida del Sur, mediante la definición de actividades de escala regional. Se contempla intervenir en el nodo de El Apogeo, configurado por el cementerio y la estación de cabecera del sistema de transporte por troncales, el cual se consolidará como una centralidad con la construcción de la estación y la generación de equipamientos colectivos.

### **Operación Estratégica Eje de Integración Norte-Centralidad Toberín -La Paz.**

Comprende áreas adyacentes a la Autopista Norte, desde la calle 170 hasta el límite del Distrito Capital y se caracteriza por conservar la forma de crecimiento desarrollada en la década de los años cincuenta, donde la estructura urbana depende del eje de la Autopista, tanto para comunicarse con el resto de la ciudad, como para localizar usos especializados. Se ha desarrollado una estructura de menor escala, que no se relaciona con los elementos naturales significativos ( humedales de Torca y Guaymaral).

La operación deberá formularse en función de Promover la localización de servicios cuyo fin principal sea la integración regional, en el marco del escenario de referencia de ciudades en red; configurar una Franja de Servicios Regionales que aloje comercio especializado, servicios en grandes superficies, actividades empresariales y logística; consolidar el núcleo de actividad comercial y de industria ligera de Toberín y garantizar la compatibilidad de tales actividades con las áreas de vivienda circundantes.

### **Operación Estratégica Centralidad Suba.**

La Operación consolidará una centralidad en medio de una zona tradicionalmente aislada. La centralidad estará apoyada en una red vial de conexión, en acciones de mejoramiento para las áreas de vivienda y en la dotación de equipamientos (educativos, de salud y recreación).

La propuesta para estructurar la zona se basa en la consolidación del potencial existente, mediante el desarrollo de las áreas vacías disponibles para ser ocupadas con dotaciones e infraestructura de escala metropolitana, en la protección de los barrios residenciales de la localización indiscriminada del comercio y de los servicios.

Se contempla una serie de intervenciones en el sistema vial y el subsistema de transporte. Son prioritarios los proyectos de las Avenidas El Rincón, El Tabor, San José y Ciudad de Cali, así como los de la Troncal Suba y Avenida Boyacá.

La operación deberá además promover acciones drásticas para la recuperación de los humedales Juan Amarillo y la Conejera y del patrimonio existente en el casco fundacional de Suba y la articulación del mismo con el núcleo comercial adyacente y cualificar funcionalmente la centralidad comercial zonal existente.

### **Operación Estratégica Centralidad Corabastos.**

La operación contempla la recuperación de los humedales de Techo, La Vaca y El Burro y el mejoramiento de numerosos canales de aguas lluvias. Estas obras, además de ser necesarias para el saneamiento básico del sector, permiten conformar espacios públicos lineales y parques de diversa escala, estructurados por alamedas. Simultáneamente a estas intervenciones, se desarrollarán los proyectos viales tendientes a mejorar los bajos niveles de accesibilidad que presenta la zona, en especial aquellos previstos en las Avenidas Ciudad de Villavicencio, Tintal, Ciudad de Cali y Longitudinal de Occidente.

Ya que se trata de una operación en un área caracterizada por la presencia de asentamientos informales que carecen de infraestructura y amplias zonas de nueva vivienda, la intervención en la estructura urbana se dirige principalmente a mejorar la red de espacios públicos, el ordenamiento físico alrededor de Corabastos y la localización de nuevos equipamientos.

### **Operación Estratégica Quirigua – Bolivia.**

Se trata de una operación que busca dotar de mejor infraestructura un área caracterizada por una fuerte ocupación de vivienda y comercio, que muestra sin embargo un atraso en la construcción de sus sistemas generales.

Se prevé la construcción de importantes proyectos en los sistemas de alcantarillado sanitario y fluvial que incluye colectores, interceptores y estaciones de bombeo. Así mismo, la operación contempla el mejoramiento de las condiciones de espacio público de la centralidad Quirigua, a través de la construcción de nuevos parques de escala zonal y ciclorutas, que proporcionen mejor calidad espacial al sector.



#### **4. EFECTOS DE LA REVISIÓN SOBRE OTROS ASPECTOS DEL POT.**

##### **Desarrollo de una estrategia integral para el hábitat.**

###### **Las demandas urbanas.**

El balance actual de áreas disponibles muestra una situación de mayor agotamiento del suelo urbano en el Distrito Capital, en particular en las áreas de expansión, dado que en el sur la expectativa de suelo para expansión se ha reducido a cerca de un 30% de las estimaciones iniciales, como consecuencia de las condiciones topográficas y de las afectaciones por la Estructura Ecológica Principal. En la zona occidental el suelo de expansión está prácticamente agotado y en la zona norte bastante restringido, con la reserva forestal y el suelo rural definido en el Decreto 1110 de 2000.

En el nuevo escenario de ciudades en red adoptado en la revisión del POT y como resultado de la Mesa Regional de Planeación Bogotá - Cundinamarca, la demanda de suelo urbano, especialmente la resultante del crecimiento vegetativo de Bogotá y la reducción del déficit histórico o del índice de hacinamiento, se debe resolver mediante estrategias de consolidación y renovación urbana como temas fundamentales.

El balance y los datos sobre las demandas futuras de vivienda y suelo urbano, en el marco de ciudades en red, sugieren que el marco general de la revisión de estos temas debe hacerse sobre la base de:

Constituir a largo plazo una red de ciudades compactas y completas (vivienda, equipamientos, espacios públicos y actividades económicas).

Distribuir de forma equitativa las oportunidades económicas y los servicios.

Bogotá como nodo principal en la red.

##### **La política y el programa de vivienda y sus efectos sobre el uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.**

###### **Enfoque del tema en la revisión del POT.**

El enfoque del tema de la política de vivienda en la revisión del POT, está basado fundamentalmente en el documento “Política Habitacional para la Ciudad Región”, el cual es el fruto de las discusiones sostenidas al interior del Comité de Gestión Urbana y Habitacional, conformado mediante decreto 682 de 2001 y consolidado en abril de 2003, por la Unidad Coordinadora de Política Habitacional, como Secretaría Técnica del Comité Sectorial.

A partir de la información general, sobre el programa de vivienda en el POT y la necesidad de su revisión en el marco de ciudades en red, planteada en el ámbito de la mesa temática sobre “Uso y ocupación del suelo urbano y de expansión”

(DAPD junio 2003), se abordaron algunos aspectos del tema de vivienda en la revisión del POT y centró su análisis en algunos aspectos sobre la transición de la política de vivienda a una política habitacional en el marco de la planeación de ciudades en red, la gestión del suelo, la necesidad de recuperar el propósito original, de hacer de Metrovivienda un banco de tierras y la posibilidad de que esta actúe en los municipios de la región.

### **Diagnóstico general de la problemática habitacional del Distrito.**

El documento “Política Habitacional para la Ciudad Región” de abril de 2003 elaboró un diagnóstico actualizado de la problemática habitacional en el Distrito Capital, en cual se establece que ante los nuevos retos planteados por las demandas de la ciudad y los objetivos y metas establecidos por el POT, el estado actual del sector institucional en el Distrito se puede sintetizar en tres aspectos:

La poca preponderancia de los temas ambiental, vivienda y patrimonio dentro de las políticas de la ciudad en la última década.

La complejidad, diversidad y dispersión de la institucionalidad.

El bajo grado de desarrollo y las debilidades a nivel instrumental y operativo.

### **La necesidad de una Política.**

La complejidad y magnitud de los procesos de degradación ambiental así como el tamaño del déficit habitacional del Distrito Capital requieren de una política de largo plazo y un soporte institucional marco, acorde con dicha situación y en particular para asumir las metas planteadas por el POT. Si bien la ciudad ha diseñado y puesto en marcha acciones que han buscado atender las diferentes problemáticas, éstas han carecido de un mensaje claro en especial frente a los actores del desarrollo habitacional.

Dentro de los efectos por la carencia de un marco integral institucional y de política, se pueden identificar prioritariamente los siguientes temas:

- Las restricciones de la gestión ambiental del territorio.
- La vivienda ha ocupado un papel secundario dentro de las políticas de la ciudad.
- Específicamente se evidencia el vacío de una instancia donde se formule una política habitacional y de vivienda.
- Igualmente la institucionalidad no cuenta con los espacios para la formulación de mecanismos para la promoción del mercado inmobiliario, y la generación de incentivos a la participación privada.

- La financiación de vivienda, el mejoramiento tecnológico del sector, el control y la prevención, son asumidas de forma parcial y débil por algunas de las entidades del sector.
- El Mejoramiento Integral de Barrios, partió del Programa de Desmarginalización con el fin de atender la población de menores ingresos, Sin embargo, su forma de operación se constituyó como Programa Ad Hoc de la Alcaldía sin una institucionalización clara.
- La sostenida y progresiva ocupación informal de áreas urbanizables y no urbanizables para lo cual el Distrito ha carecido de una política de prevención y control al desarrollo ilegal.
- El tema de la prevención ha sido un tema abordado desde la gestión del riesgo y parcialmente desde el control urbano enfocado a los desarrollos de origen ilegal.
- La corporación La Candelaria y su estructura no permiten fortalecer su papel para insertarlo en los conceptos de vanguardia frente a la protección del patrimonio que lo ven como parte activa de la dinámica de la ciudad. Por esta razón, temas relacionados con la calidad de la vivienda y los inquilinatos no encuentran espacio dentro de la estructura y líneas de acción.
- Vacío en el tema de la gestión de suelo vital para garantizar un territorio ambientalmente sustentable y la generación de la vivienda social, al igual que avances significativos en la información pero dados de forma aislada.

### **Criterios de solución**

Con el fin de determinar los criterios de actuación de carácter general, se toman como puntos de partida los siguientes:

Cumplimiento de metas y abordar temáticas nuevas que implican un soporte institucional fuerte que en algunos casos es inexistente (como la recalificación del territorio construido), insuficiente (como el caso de la promoción de nuevo suelo urbano) o desarticulado (como el tema de la sostenibilidad ambiental).

Se hace necesario crear el espacio institucional a la formulación, concertación e implementación de una política de hábitat que articule en el espacio urbano, las políticas ambientales, de vivienda, de gestión urbana y de protección del patrimonio construido.

A pesar del aumento de las demandas sobre el sector, lo que se aprecia es un proceso de debilitamiento del aparato institucional existente como es el caso de la Caja de Vivienda Popular (limitada al reasentamiento y la titulación) y la Corporación la Candelaria (encargada del patrimonio de la ciudad, a quien se amplió el ámbito de actuación).

El sector tiene una misión básica como es la de consolidar la estrategia de ordenamiento territorial, la cual se desarrolla a partir de las políticas de sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico, de aprovechamiento del suelo, de construcción de lo público, para integrar el territorio y hacerlo más equitativo.

La acción del sector es vista como “generadora de riqueza” para el Distrito, desde dos puntos de vista: el primero, constituye un motor de la productividad urbana en términos de potenciar importantes cadenas productivas. En segundo lugar, desde el punto de vista fiscal son generadoras de nuevos recursos.

Como Estado, el Distrito juega un papel central y una obligación ética para hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda digna, el medio ambiente sano y la protección al patrimonio cultural de la nación.

### **De la política de vivienda a la política habitacional.**

La formulación de esta política habitacional debe hacerse en el marco de los resultados de la 1ª. Fase de la Mesa de Planeación Regional Bogotá – Cundinamarca y del escenario de ciudades en red, los cuales hacen pensar en cambiar la prioridad de la expansión urbana del Distrito Capital en su periferia, por estrategias alternativas como la renovación y la consolidación del tejido urbano existente y la potenciación estratégica de la periferia urbana de la capital en función de su papel en la región y en particular frente a los municipios vecinos.

En la política habitacional el primer componente debe ser la prevención y el control de la urbanización ilegal, dado que el reasentamiento de viviendas en zonas de riesgo alto no mitigable generado por los asentamientos ilegales, resulta en altos costos económicos y sociales que la Administración Distrital debe asumir posteriormente.

Por lo tanto, esta política implica introducir en el Plan de Ordenamiento el tema de la habitabilidad, en relación con el espacio público o las condiciones del espacio externo de las viviendas y con el espacio interno de las mismas.

La política de vivienda se debe cruzar con la política de gestión del suelo, porque la única forma de garantizar la renovación y otras actuaciones urbanísticas, claves en una política habitacional. La formulación de esta política habitacional implica en consecuencia una revisión de los datos de partida del POT, en particular los datos sobre los déficit y la demanda futura de vivienda en el Distrito Capital, la dinámica del sector vivienda en la ciudad, los objetivos y alcance de la política habitacional dentro de la nueva perspectiva de planeación.

### **La revisión de la política y el programa de vivienda en el marco de la planeación regional.**

Las relaciones de las ciudades con el centro de la red y las ventajas que estas ciudades tendrían con la política habitacional en este marco de la planeación regional deben ser claras. En este sentido, la política habitacional se debe traducir en programas integrales dentro del marco de una agenda para la Región Bogotá - Cundinamarca con servicios, equipamientos, actividades productivas y empleo que generen ingresos para los municipios.

La gestión del agua en las 13 cuencas de la Región y especialmente en la del Río Bogotá es otro tema fundamental en la revisión de la política de vivienda en el marco regional. El abastecimiento de agua por parte de la EAAB presenta ventajas para la región y los municipios, frente a la proliferación de pozos profundos. Sin embargo, el atractivo principal deben ser las tarifas competitivas.

### **Las alternativas para afrontar el problema de la oferta de VIS para los estratos 1 y 2 y el código de habitabilidad.**

La mesa temática también abordó la necesidad de definir lo que se entiende por VIS para estratos 1 y 2 y el tipo de unidades habitacionales que se espera entregar a los beneficiarios, considerando éste como el primer problema conceptual en la revisión de la política y el programa de vivienda del POT.

El código de habitabilidad debe ser independiente de la idea de reducir de manera automática los costos de las unidades de vivienda, puesto que reducir gradual y sistemáticamente las normas y estándares de la vivienda puede generar asentamientos con altos niveles de hacinamiento, pobres condiciones de habitabilidad y deterioro de las condiciones de vida.

Es necesario tener una eficiente política de gestión del suelo pero al mismo tiempo especificaciones urbanísticas y diferentes tipos de soluciones para VIS para poder competir con la urbanización informal.

### **Revisión de los datos de partida y los déficits habitacionales.**

La revisión de los datos de partida y los déficits y demanda futura de vivienda debe partir de un análisis cuidadoso, que permita superar la limitación de los datos del POT, además, sobre el tema de los déficits de vivienda en Bogotá es necesario partir de una base de datos suficientemente confiable que permita establecer objetivos, estrategias y metas realistas y conforme al papel que pueden jugar en su solución los sectores público y privado

Igualmente, se requiere disponer de información detallada del tema de la vivienda en el contexto regional para determinar sus posibilidades reales de suelo urbano o urbanizable para atender las demandas futuras de vivienda y absorber población, conforme a las normas de cada municipio.

### **La Política Habitacional del Distrito.**

El documento “Política Habitacional para la Ciudad Región” de abril de 2003 ha desarrollado una propuesta sobre los contenidos de la Política Habitacional del Distrito. Así mismo este documento plantea que a través de esta Política se pretende garantizar el entorno adecuado para el desarrollo y la vida de los habitantes del Distrito, mediante acciones que buscan:

- Propiciar el desarrollo sostenible del Distrito, facilitando y dinamizando las actuaciones urbanas y proyectos estratégicos tendientes a solucionar el déficit cualitativo y cuantitativo del hábitat.
- Reducir las condiciones de riesgo y vulnerabilidad de los asentamientos humanos.
- Aumentar la productividad de la ciudad y,
- Preservar el patrimonio ambiental, urbano y arquitectónico.

El objetivo general de esta política es impulsar el cumplimiento del derecho al acceso a una vivienda digna de las familias del Distrito, dando prioridad a las familias que se encuentran en situación de pobreza, grupos vulnerables y desfavorecidos. Los objetivos específicos son:

- Articular la presente Política con las establecidas en el Plan de Desarrollo, el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Gestión Ambiental del Distrito.
- Promover que el sector se convierta en un dinamizador del desarrollo humano.
- Fortalecer y apoyar el proceso de reforma institucional.
- Promover que en el mediano y largo plazo se solucione al déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda.
- Promover y estimular la creación, establecimiento y uso de mecanismos e instrumentos financieros.
- Promover la intervención en la solución de las necesidades de los asentamientos informales y las familias en condiciones de vulnerabilidad.
- Reformar y crear instrumentos legales y administrativos que faciliten el acceso de las familias a una solución habitacional.
- Fortalecer la capacidad de gestión de las localidades y de los municipios de la región en la planificación y realización de programas habitacionales.

Los principios básicos que regirán lo política son:

- Equidad Social. Construir un marco de equidad en el acceso al suelo urbano, a la vivienda y a un medio ambiente sano para los habitantes de Bogotá. Dados los elevados porcentajes de población en estado de pobreza y pobreza extrema, en las áreas urbanas y rurales del país, la política habitacional dará prioridad a programas y proyectos diseñados para atender a los sectores menos favorecidos y en situación de exclusión, a través de un subsidio directo y préstamos a largo plazo, en condiciones favorables.
- Integralidad. Desarrollar un marco de pensamiento y actuación de desarrollo integral sobre los procesos de producción del hábitat urbano, que permitan la articulación de políticas, sectores, procesos y actores en la búsqueda de un mayor impacto social, económico, territorial y un mayor aprovechamiento de los recursos.
- Desarrollo sostenible. Velar por el desarrollo sostenible en lo económico, social y ambiental de los asentamientos humanos y la vivienda, promoviendo prácticas ambientalmente sostenibles para la producción y transformación del

hábitat de los bogotanos y bogotanas, de manera que las acciones e inversiones que se realicen ahora no comprometan los recursos del futuro.

- Participación ciudadana. Fomentar la participación ciudadana en la priorización, formulación, ejecución, administración y fiscalización de programas habitacionales y promover procesos democráticos de gestión del territorio.
- Cooperación y corresponsabilidad. Construir y desarrollar un marco de actuación de largo plazo, que deberá armonizar y orientar la acción de los diversos sectores y actores relacionados con la producción y transformación del hábitat, mediante esquemas de cooperación y corresponsabilidad.

### **Instrumentos de planificación y de gestión, como estrategia integral para el desarrollo urbano.**

El cumplimiento de una estrategia integral para la planificación territorial y la gestión y urbanística esta ligado necesariamente a una articulación coherente entre los instrumentos de planeamiento y los instrumentos de gestión.

La presente revisión propuesta para el POT, encuentra sus fundamentos teóricos y operativos, en los contenidos de la Ley 388/97 de Desarrollo Territorial. Se trata por tanto de anteponer a cualquier decisión de ordenamiento urbano, el cumplimiento de los siguientes principios fundamentales:

1. Función social y ecológica de la propiedad.
2. Prevalencia del interés general sobre el particular.
3. Reparto equitativo de cargas y beneficios.
4. Función pública del urbanismo.

### **Principios que orientan la política de gestión del suelo.**

Con la intención de mejorar y hacer más eficiente la aplicación de los instrumentos de gestión en el POT, se identifican a continuación los aspectos centrales que deben orientar la definición de una política del suelo coherente para el Distrito Capital:

- Dar aplicación efectiva a los principios constitucionales referentes a la función pública del urbanismo, la función social y ecológica de la propiedad y el principio de la prevalencia del interés público sobre el particular.
- Dar una respuesta efectiva a los procesos negativos que afectan el mercado del suelo, como la especulación, la retención de terrenos y la urbanización ilegal, cuyos resultados se traducen en una creciente exclusión y segregación de ciertos sectores sociales, acompañada por un importante deterioro de las condiciones ambientales y de habitabilidad en el Distrito Capital.

Estos grandes objetivos, se complementan con una articulación más eficiente de las acciones urbanísticas, públicas y privadas, que concretan las determinaciones del planeamiento en la ciudad:

- Inversión pública coordinada y eficiente entre las diferentes entidades públicas y los promotores privados en aras de obtener un desarrollo urbano más justo y equilibrado en el Distrito Capital.
- Utilizar el potencial legal puesto a disposición por la Ley 9ª de 1989 y la Ley 388 de desarrollo territorial de 1997, con el fin de obtener un desarrollo urbano coherente y equilibrado, referido, tanto al contexto del Distrito Capital como a la conformación y consolidación de la Región Bogotá-Cundinamarca.
- Estimular la acción privada en el desarrollo territorial a través de una gestión urbana de las infraestructuras y los servicios eficiente y en concordancia con los objetivos y determinaciones del planeamiento general.
- Definir las herramientas y los mecanismos necesarios para afrontar operativamente el déficit de vivienda de los sectores más pobres, e implementar estrategias que permitan controlar la urbanización ilegal del suelo.

Toda esta política de gestión del suelo esta sustentada en el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios derivados del ordenamiento urbano, dirigida a reducir las inequidades propias del desarrollo predio a predio y a financiar los costos del desarrollo urbano con cargo a sus directos beneficiarios.

El principio de reparto equitativo de cargas y beneficios se aplica en las siguientes escalas:

1. En el nivel general de la ciudad: se concretará mediante instrumentos como la contribución de valorización, la participación en la plusvalía derivada de la acción urbanística del Estado y los distintos mecanismos de compensación y de transferencia de derechos de construcción.
2. En el nivel zonal: distribuye las cargas relacionadas con los sistemas generales a través de contribución de valorización y los distintos mecanismos de compensación y de transferencia de derechos de construcción y los sistemas de reparto de los planes parciales y otros instrumentos de planeamiento.
3. En el nivel local, entendido como el que se da al interior de los planes parciales, las unidades de actuación urbanística y otras formas de gestión integrada o en otros instrumentos de planeación, en el cual se reparten entre propietarios las cargas del nivel local.

### **Marco general para la Gestión Urbana en el Distrito Capital**

El mercado del suelo por sus características particulares, exige la participación de la administración pública en su regulación y comportamiento. Con esta orientación, la política para el Planeamiento Territorial y la Gestión Urbana en la

presente revisión del POT, se sustenta prioritariamente en las siguientes líneas de actuación:

1. Emplear de manera efectiva y decidida los instrumentos de gestión del suelo establecidos en las Leyes de Reforma Urbana y de Desarrollo Territorial, posibilitando el cumplimiento de los principios del ordenamiento territorial y el reparto equitativo de cargas y beneficios, en las diferentes modalidades y escalas territoriales: Los planes parciales, las unidades de actuación urbanística, los reajustes de tierra o integración inmobiliaria y la cooperación entre partícipes; los sistemas de reparto equitativo de las cargas y beneficios en la forma indicada en el artículo anterior; el derecho de preferencia, la declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios y la enajenación forzosa en pública subasta que de ellos se deriva; los procesos de adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria, expropiación administrativa o judicial; los bancos de tierras, los distintos mecanismos de participación distrital en plusvalías, la transferencia de derechos de construcción y los mecanismos de compensación, estímulo y beneficios en el caso de los tratamientos de conservación histórica, arquitectónica o ambiental.

Si bien los planes parciales se consideran un instrumento tanto de planificación como de gestión, la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, tiene como objeto fortalecer su capacidad como instrumento de gestión del suelo. Si bien el actual POT, le otorgó un papel determinante en la construcción de ciudad en las áreas de expansión, esta nueva figura de planeación quedó impregnada de la lógica del predio a predio y del trámite normativo. La propuesta es que los planes parciales recuperen su concepto esencial, como instrumento privilegiado para la gestión de tierras en el Distrito, que proponga reglas claras, reduzca incertidumbres y trámites y con base en principios estables sobre reparto equitativo de cargas y beneficios; la conformación, delimitación y ejecución de las Unidades de Actuación, y admita una flexibilidad controlada de usos y edificabilidad.

2. Establecer responsabilidades definidas y acotadas para cada uno de los instrumentos de planeamiento, según las diversas escalas y temas sectoriales, y niveles de precedencia entre los diferentes instrumentos de planeamiento. Se plantea el diseño y formulación de los instrumentos de planeamiento, cualquiera que sea su escala, a partir del conocimiento concreto del funcionamiento del mercado inmobiliario con la concomitante identificación de los requerimientos urbanos colectivos (proyecciones demográficas por edad y estratos socioeconómicos, usos del suelo, índices de edificabilidad, índices de accesibilidad y movilidad, metros cuadrados de espacio público y equipamientos por unidad de vivienda y de otros usos, capacidad de la infraestructura de servicios públicos básicos, precios del suelo, entre otros).

De acuerdo con estas directrices se plantea la siguiente jerarquía dentro de los instrumentos de planeamiento:

- De primer nivel: los Planes Maestros de Servicios y Equipamientos.
- De segundo nivel: los planes parciales, los planes zonales, las unidades de planeamiento zonal- UPZ-, y los planes de reordenamiento.
- De tercer nivel: los Planes de Implantación, los Planes de Regularización y Manejo de usos dotacionales, los Planes de Recuperación Morfológica.

Dentro de esta cascada de instrumentos de planificación, sobresalen los planes maestros y los planes zonales. Los planes maestros de movilidad, servicios públicos, equipamientos, espacio público, residuos sólidos y estacionamientos, concebidos como planes de escala intermedia de carácter sectorial, que deben diseñarse en estricta concordancia con las directrices y políticas generales de ocupación del territorio distrital. A partir de este escenario, los planes maestros se constituyen en orientadores de la inversión pública territorial en el Distrito, de la localización espacial de las respectivas infraestructuras y equipamientos, así como de su inclusión en los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios que les corresponda.

Los planes zonales, planteados como una escala intermedia de carácter territorial, determina el reparto equitativo de cargas y beneficios propios de la escala intermedia en relación con las redes matrices de servicios públicos, la infraestructura vial principal, la dotación de espacio público y equipamientos colectivos. También establece directrices de ordenamiento y gestión urbanística para los planes parciales y demás planes de escala menor –de implantación, regularización y manejo, directores para parques.

### **Reparto de cargas y beneficios.**

El objetivo es equilibrar la asignación de cargas y beneficios provenientes de la construcción de la ciudad.

#### a. Cargas generales o de escala zonal:

- La infraestructura vial principal o arterial
- Las redes matrices de servicios públicos domiciliarios.
- Los elementos de la estructura ecológica principal.
- Los inmuebles de interés cultural.
- Los costos asociados a la formulación y gestión del Plan Parcial.

#### b. Cargas locales:

- El sistema vial intermedio y local.
- Las redes secundarias (locales y domiciliarias de servicios públicos).
- Las cesiones y la dotación de equipamientos.
- Los costos asociados a la formulación y gestión del Plan Parcial

La distribución de cargas en otros tratamientos o en otros instrumentos de planeamiento deberá establecer los procedimientos para asegurar la financiación y ejecución de la extensión o ampliación de redes de servicios públicos, infraestructura vial y dotación adicional de espacio público con cargo a los propietarios de tierra, en aplicación del principio de distribución equitativa de cargas y beneficios derivados de la correspondiente actuación.

c. Beneficios y criterios para su distribución:

La distribución se realizará de acuerdo con los siguientes criterios:

De acuerdo con el porcentaje correspondiente a su aporte en tierra, todos los propietarios de terrenos en un determinado Plan Parcial tendrán derecho a participar proporcionalmente en la totalidad de los aprovechamientos urbanísticos de acuerdo con los usos, sin perjuicio de que se definan otro tipo de acuerdos de distribución entre los mismos propietarios

También podrán participar en los aprovechamientos aquellos inversionistas o promotores que aporten recursos financieros para la realización de las cargas generales o locales, que legal o reglamentariamente estén cargo de los propietarios de tierra

Adicionalmente, participarán en los aprovechamientos las entidades públicas que asuman la financiación de las cargas generales o locales que correspondan a los propietarios que no cuenten con la capacidad técnica y financiera para hacerlo.

### **Fortalecimiento institucional del sistema de planeamiento con participación de las localidades.**

La planeación contemporánea es un proceso de interacción muy intenso de experiencias y previsiones entre administradores, comunidades, organizaciones, empresas, redes e individuos, de la propia ciudad y de contextos más amplios. Es ante todo, una herramienta para la construcción de una cultura de la previsión y el planeamiento. La mirada a la década pasada muestra que, en esta materia, la ciudad ha hecho un gran avance, pero no suficiente para afrontar los desafíos futuros.

El nuevo enfoque de planeación implica la participación de un conjunto amplio de entidades tanto del nivel central como del descentralizado y especialmente de las localidades.

### **Participación de las Alcaldías Locales en la gestión, aplicación, ejecución, seguimiento, evaluación y control social del POT.**

- El Plan de Desarrollo Distrital incorpora estrategias de cultura democrática y fortalecimiento local en las cuales las localidades han sido entendidas no sólo como instancias administrativas, donde se desconcentran algunas funciones, sino como espacios políticos donde la participación cualificada de los ciudadanos organizados juega papel preponderante.
- La distancia entre la administración central y el territorio local y sus necesidades locales, incrementa el desequilibrio generado en los procesos de desarrollo y acentúa el desorden en el crecimiento urbano y poblacional de la ciudad.
- Las autoridades locales reclaman una actitud mas cercana a la realidad local por parte de las entidades Distritales, las cuales con frecuencia no cuentan con la capacidad técnica ni operativa para contribuir a la solución de los problemas de las comunidades locales.

Para lograr abordar estos temas es necesario hacer un esfuerzo en los siguientes aspectos del sistema de planeación:

- Obtener un mayor nivel de agregación en las decisiones de planeación para superar el fraccionamiento que ha caracterizado hasta ahora la gestión pública.
- La definición de instancias y mecanismos de coordinación interinstitucional para el desarrollo de los programas y proyectos, así como para el desarrollo de las políticas urbanas territoriales, temáticas y/o suprasectoriales.
- La definición y clarificación de componentes, funciones y actores del sistema de planeación.
- La consolidación de un sistema de información eficiente al servicio de la planeación .

### **Fortalecimiento de Planeación Distrital.**

Para la consolidación del sistema de planeación, debe fortalecerse al DAPD como el equipo central de planeación, con influencia en todos los sectores e instancias en las cuales se desarrolla la función de planear la ciudad y con autoridad sobre quienes producen la información. Para alcanzar este lugar, se hace imperativo que el DAPD precise sus funciones en el marco de un sistema de planeación que debe estar claramente estructurado, y acorde a las nuevas responsabilidades que introduce el Plan de Ordenamiento Territorial.

Esta consolidación del sistema de planeación, no radica simplemente en concentrar todo el sistema en una sola entidad, ni en reeditar el esquema tradicional de fragmentación del planeamiento en numerosos temas sectoriales. Por el contrario, para el esquema de corresponsabilidad de la planeación de mediano y largo plazo, se considera que una parte de los ámbitos de planeación deben ser compartidos y cofinanciados por varias entidades de la administración y otros deben estar en cabeza y bajo la responsabilidad del propio DAPD.

En uno y otro caso, es posible crear o generar “redes de planeación” con otras entidades del sector público, comunitario, cívico o privado y particularmente con las Alcaldías Locales, que producen información o hacen observación de la dinámica urbana en aspectos sociales o económicos a escala local o regional, para cubrir los diferentes ámbitos de planeación en sus diferentes etapas (formulación, desarrollo, ejecución, seguimiento, evaluación y control social).

### **Participación Ciudadana**

Procesos y espacios como el POT, el Plan de Desarrollo de cada nueva administración y los Planes Locales de Desarrollo tienen previstos mecanismos para la participación ciudadana en algunos momentos con fines y alcances aun en estado de experimentación y evaluación. Para ello, se hace necesario consolidar un flujo representativo, permanente y recíproco de información social y económica de la ciudad y su región, que contribuya orgánicamente tanto a las discusiones como a configuración de acuerdos y decisiones sobre orientación, prioridades y tendencias deseables de la inversión pública y de ambientes propicios para la inversión privada en un contexto de desarrollo humano y construcción de capital social sostenible.

Para lograr este propósito se considera necesario:

- Calificar y consolidar los espacios de participación ciudadana vigentes en el POT, el Plan de Desarrollo del Distrito y los Planes Locales de Desarrollo.
- Mejorar sus procesos, precisar sus alcances, productos y la calidad de los mismos.
- Garantizar un soporte de información y operación en acuerdos de corresponsabilidad con los actores de la sociedad civil y el sector privado.
- Contribuir a fortalecer la calidad de los procesos de análisis y decisión de los cuerpos colegiados como el Concejo Distrital y las Juntas Administradoras Locales.
- Introducir progresivamente y consolidar las herramientas para la toma de decisiones descentralizadas en las Alcaldías Locales con participación de la sociedad civil organizada y los espacios y mecanismos de rendición de cuentas territorializados, tanto para la administración central como Local y para los miembros de cuerpos colegiados con respecto a sus responsabilidades frente a los electores.

### **Ajuste de escenarios de acuerdo con proyecciones financieras de la administración distrital.**

#### **Nuevo escenario de ejecución POT (2004 – 2007)**

#### **Consideraciones generales.**

Se busca que los programas y proyectos identificados en el POT por período, se constituyan en el referente principal para la acción de cada administración, de la siguiente manera:

- **Corto plazo 2004 – 2007:** dará prioridad a programas y proyectos estructurantes y de impacto dentro del modelo de ciudad - región.
- **Mediano plazo 2007 – 2010:** dará prioridad a programas y proyectos que complementen y refuercen el corto plazo.
- **Largo plazo 2010 – 2013:** orientará la acción distrital en forma definitiva a las áreas de intervención prioritaria y estructurante iniciadas en el corto plazo.

### **Elementos para la construcción del escenario (2004 – 2007).**

Marco general de las inversiones a ejecutarse durante este período.

Criterios de priorización de acuerdo con lo planteado en la revisión del POT revisado.

Montos globales de inversión financiables de la administración distrital.

### **Marco general de Inversiones**

Proyectos (2000 – 2004) incorporados en el POT no terminados y reprogramados por las entidades para el período 2004 – 2007.

Proyectos incorporados inicialmente en el POT para el 2004 – 2007.

Proyectos regionales identificados en la Mesa de Planificación Regional.

Proyectos prioritarios identificados durante la revisión del POT.

### **Criterios de priorización**

Una vez se identifiquen: (i) las inversiones POT y prioritarias para la ciudad; (ii) el monto global de recursos disponibles del Distrito y (iii) el monto de recursos de otras entidades públicas y privadas para la financiación de proyectos Modelo Región Bogotá – Cundinamarca, cada Administración Distrital priorizará:

1. Dar prioridad a programas y proyectos que consoliden el modelo.
2. Promover proyectos de efecto positivo en las áreas estratégicas del modelo.
3. Continuar con proyectos de largo alcance de administraciones anteriores
4. Fortalecer el centro y estructurar la periferia.
5. Garantizar la programación plurianual de recursos.

### **Priorización de proyectos en el escenario de corto plazo 2004-2007.**

La priorización de proyectos focaliza la inversión del territorio urbano en las áreas definidas para la consolidación de las Operaciones Estratégicas del Modelo, en tres estructuras superpuestas e interdependientes:

a. La Estructura Ecológica Principal, desarrolla operaciones estratégicas de protección y recuperación de elementos como el río Tunjuelito y el conjunto de humedales distritales:

- Operación Estratégica Centralidad Bolivia – Quirigua: incorpora el humedal Jaboque – Negativa, parque ecológico y espacio estructurante de los tejidos residenciales del borde.
- Operación Estratégica Río Tunjuelo – Centralidad Danubio: eje ambiental estructurante y fundamental para la integración y dotación del entorno de Ciudad Bolívar y el área del Parque Minero Industrial.
- Operación Estratégica Nuevo Usme – Eje de Integración Llanos: desarrolla la zona de expansión con proyectos de vivienda que fortalecerán las relaciones entre el Sumapáz, las zonas rurales del Distrito y la ciudad.

b. La Estructura Socio-Económica Espacial:

- El centro de la ciudad, espacio esencial y de gran potencial.
  - Las centralidades urbanas, espacios urbanos de cohesión social.
  - Los espacios urbanos estratégicos de integración regional:
- Operación Estratégica Centro (Histórico – Centro Internacional): recupera sectores deteriorados y valoriza estructuras y espacios emblemáticos.
  - Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto Eldorado – Aeropuerto Guaymaral: incentiva el desarrollo de actividades empresariales, de servicios aeroportuarios y logísticos.
  - Operación Estratégica Anillo de Innovación: habilita suelos estratégicamente localizados sobre sus ejes estructurantes para actividades empresariales, financieras, dotacionales y productivas.
  - Operación Estratégica Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos: Configura el acceso Llanos Orientales incorporando las áreas de oportunidad para servicios urbanos, actividades especializadas, comerciales y empresariales.
  - Operación estratégica Eje de integración Norte - Centralidad Toberín - La paz: Configura el acceso norte con servicios urbanos de integración regional y dotación de equipamiento metropolitano.
  - Operación estratégica Delicias / Ensueño - Eje de Integración Sur: Configura el acceso sur, Autopista Sur como corredor troncal y la rehabilitación del corredor férreo transporte intermunicipal, el desarrollo de Programas de Mejoramiento y políticas de dotación de equipamiento básico y regional.

c. La Estructura Funcional y de Servicios de la ciudad, prioriza intervenciones estratégicas en el sistema de movilidad y en la estructuración de los Planes Maestros de infraestructura y de Equipamientos de la ciudad.

**Escenario financiero para el período 2004 – 2010.**

### **Montos globales de inversión financiables.**

La inversión distrital se orienta fundamentalmente a garantizar la inversión social, la infraestructura de la ciudad y el compromiso de mantener coberturas sociales y garantizar la operación y mantenimiento.

Considerando la dinámica de la Administración Distrital en la última década, proyecta en sus planes financieros “inversiones obligatorias” que en promedio alcanzan el 90% de los presupuestos de inversión anuales (porcentaje que tiende a aumentar). Con esto, es fundamental contar con fuentes de financiación del sector público provenientes de entidades nacionales, el Departamento de Cundinamarca y entes municipales, así como gestionar recursos con el sector privado.

Como nuevas fuentes de financiación para inversiones del POT durante el período 2004 – 2007 se plantean las siguientes: valorización vial, valorización parques y nuevos ingresos

La Administración Distrital en promedio durante los últimos tres años ha destinado el 30.71% de sus presupuestos de inversión a la financiación de inversiones POT.

Si se cumplen las metas financieras proyectadas por la Secretaría de Hacienda Distrital (*sin incluir nuevas fuentes de financiación*) y las entidades distritales contribuyen, como *mínimo* en el mismo porcentaje enunciado se estiman los siguientes montos financiables para el período 2004-2010:

- Monto de inversión proyectada 2004 – 2007: 4.672.649 (pesos 2003)
- Monto de inversión proyectada 2008 – 2010: 3.226.907 (pesos 2003)

### **Destinación principal recursos de Nación y contribución de valorización.**

Para los períodos (2004 – 2007) y (2007 – 2010), se propone:

- a) En forma preliminar financiar con fuente TRANSFERENCIAS DE LEY 715 DE 2001 inversiones orientadas a la recuperación del Río Bogotá.
- b) Con fuente 50% SOBRETASA A LA GASOLINA y RECURSOS NACION PARA EL SISTEMA TRANSMILENIO inversiones asociadas a seis (6) troncales. En el 2003 se deja iniciada las troncales Norte Quito Sur y Avenida Suba, con cargo al presupuesto de vigencias futuras hasta el 2011.

De vigencias futuras que la Administración Distrital gestionó ante la Nación, aún no han sido comprometidas Vigencias Futuras Nación 2012 – 2016 por \$US 425 millones y Vigencias Futuras Distrito 2012 – 2016 por \$697,3 millones de pesos constantes 2003)

Durante el 2007-2010 se tiene previsto ejecutar 4 troncales, por un monto estimado global de \$2.387.000 (\$Millones).

Para el periodo 2004-2007 se tiene previsto:

c) Financiar con fuente VALORIZACION POR BENEFICIO LOCAL<sup>3</sup> inversiones del subsistema vial.

d) Financiar con fuente RECURSOS NACION – DISTRITO y en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, las siguientes inversiones: (1) Se tiene un valor presupuestado inicial de \$110.000 millones de pesos 2001, de los cuales \$50.000 millones correspondería a la Nación, \$10.000 millones al Distrito y \$50.000 millones al concesionario

**Costos globales estimados de las inversiones planteadas en el período de corto plazo del POT**

TIPO DE PROYECTOS	CANTIDAD	COSTOS ESTIMADOS
Proyectos de la estructura ecológica principal	15	187.096
Proyectos del Subsistema vial	52	1.621.663
Proyectos del Subsistema de Transporte	30	2.232.791
Proyectos del Sistema de Acueducto	28	34.480
Proyectos del Sistema de saneamiento básico	64	804.894
Proyectos del Sistema de Espacio Publico Construido	85	257.632
Proyectos del equipamientos urbanos	5	387.283
Proyectos del programa de patrimonio	3	6.150
Proyectos de Vivienda	6	85.894
Proyectos del programa de producción ecoeficiente	6	46.750
TOTAL	294	5.664.633

<sup>3</sup> De conformidad con el Proyecto de Acuerdo de Valorización presentado a consideración del Concejo de Bogotá.