

INDICE

Marco general.	5
El resultado de la revisión.	6
Contenido de la memoria justificativa y documento técnico de soporte.	7
I. VISIÓN REGIONAL: HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA REGIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA.	9
1. La Mesa de Planificación Regional.	9
2. Objetivos.	10
3. Fases de desarrollo de la Mesa de Planificación Regional.	10
4. Diagnóstico regional.	13
5. Aproximaciones al concepto de región.	15
6. Escenarios referenciales.	16
7. Lineamientos de la política ambiental regional como marco de referencia.	18
8. Ciudades en red.	20
II. VISION DE LA CIUDAD EN EL MARCO DE LA RED.	23
1. Bogotá como ciudad primada.	23
3. Primacía demográfica.	25
3. Primacía funcional y económica.	33
4. Localización espacial de las actividades económicas.	40
5. Condiciones económicas y estrategias de competitividad: exigencias hacia el futuro.	41
III. EFECTOS DE LA NUEVA VISIÓN EN LOS OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO CAPITAL.	51
1. Planear el ordenamiento territorial del Distrito Capital en un horizonte de largo plazo.	51
2. Pasar de un modelo cerrado a un modelo abierto de ordenamiento territorial.	51
3. Vincular la planeación del Distrito Capital al Sistema de Planeación Regional.	51
4. Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural.	52

5. Avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios.	52
6. Reconocimiento de la interdependencia del sistema urbano y el territorio rural regional y de la construcción de la noción de hábitat en la región.	53
7. Desarrollo de instrumentos de planeación, gestión urbanística y de regulación del mercado del suelo para la región.	53
8. Equilibrio y Equidad Territorial par el Beneficio Social.	54
IV. POLÍTICAS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.	55
1. Política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.	55
2. Política Ambiental	56
3. Política de dotación de servicios públicos domiciliarios.	58
4. Políticas para el área rural.	59
V. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO DEL DISTRITO CAPITAL.	61
1. Construcción de una estrategia para el ordenamiento del Distrito Capital.	61
2. La estructura ecológica principal	61
3. La estructura socio económica y espacial del Distrito Capital.	65
4. La Estructura Funcional y de Servicios: Sistemas Generales	108
5. La estrategia para el suelo rural	130
6. La acción en la ciudad a partir de operaciones estratégicas.	131
VI. LA ACCIÓN EN LA CIUDAD POR LAS OPERACIONES ESTRATEGICAS	133
1. Operación Estratégica Centro (Centro Histórico - Centro Internacional).	133
2. Operación Estratégica Anillo de Innovación.	134
3. Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá -Aeropuerto Guaymaral.	134
4. Operación Estratégica Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos.	136
5. Operación Estratégica Río Tunjuelo - Centralidad Danubio.	138
6. Operación Estratégica Eje de Integración Sur - Centralidad Delicias –Ensueño.	139

7. Operación Estratégica Eje de Integración Norte-Centralidad Toberín -La Paz.	140
8. Operación Estratégica Centralidad Suba.	141
9. Operación Estratégica Centralidad Corabastos.	141
10. Operación Estratégica Quirigua – Bolivia.	142
VII. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y DE GESTIÓN, COMO ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL DESARROLLO URBANO.	143
1. Estrategia Integral para la Planificación Territorial y Gestión Urbanística.	143
2. Marco para la Gestión Urbana en el Distrito Capital.	143
VIII. DESARROLLO DE UNA ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL HÁBITAT.	153
1. Uso y ocupación del suelo urbano y de expansión: políticas generales, efectos sobre el suelo y el programa de vivienda.	153
2. La política y el programa de vivienda y sus efectos sobre el uso y ocupación del suelo urbano y de expansión.	155
3. De la política de vivienda a la política habitacional.	162
4. La revisión de la política y el programa de vivienda en el marco de la planeación regional.	165
5. La Política Habitacional del Distrito: Contenidos.	169
6. Componentes y Estrategias de actuación.	172
IX. EFECTOS DE LA VISIÓN REGIONAL Y EL NUEVO MODELO EN LA ESTRUCTURA DE USOS Y TRATAMIENTOS.	179
1. Tratamiento de Desarrollo.	179
2. Renovación urbana y patrimonio.	182
3. Consolidación	196
4. Modificaciones a los cuadros anexos del POT.	197
X. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO CON PARTICIPACIÓN DE LAS LOCALIDADES.	201
1. Participación de las Alcaldías Locales en la gestión, aplicación, ejecución, seguimiento, evaluación y control social del POT.	201

2. Diagnóstico.	203
3. Fortalecimiento de Planeación Distrital.	204
XI. AJUSTE DE ESCENARIOS DE ACUERDO CON PROYECCIONES FINANCIERAS DE LA ADMINISTRACION DISTRITAL.	207
1. Consideraciones generales.	207
2. Elementos para la construcción del escenario (2004 – 2007)	208
3. Marco de Referencia para el Mediano Plazo (2007 – 2010)	221
XII. CARTOGRAFÍA.	231

Marco general.

Los avances desarrollados en materia de política regional, sugieren la necesidad de replantear los objetivos y las metas del Plan de Ordenamiento Territorial – POT vigente, introducir mecanismos para ejecutar proyectos de gran impacto que concreten esta política y armonizar en consecuencia la definición de los sistemas generales urbanos. Este marco de la revisión se anticipa a la creación de una región administrativa y de planificación especial con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio, la cual ha sido recientemente incluida en el artículo 306 de la Constitución Política.

De igual forma, los resultados del proceso de evaluación y seguimiento de la ejecución del POT durante los últimos tres años indican, de una parte, la necesidad de ajustar los escenarios de ejecución de proyectos públicos a proyecciones realistas de los presupuestos distritales y de otra, la necesidad de garantizar la integración de los instrumentos de financiación, planificación y gestión urbana para hacer viable el logro de los objetivos de desarrollo urbano.

En consecuencia la revisión del POT se centra en seis líneas principales:

1. Reconocer explícitamente que se debe concertar con los demás municipios de la región y garantizar la articulación del Plan de Ordenamiento Territorial de cada una de ellos con el Plan de Ordenamiento Territorial y Ambiental para la Región (POTAR).
2. Enmarcar en la visión de ciudades en red, la política del suelo para el Distrito Capital.
3. Perfeccionar y aplicar correcta y eficientemente, los instrumentos de gestión urbana previstos en el Decreto 619 / 2000 (POT).
4. Perfeccionar y aplicar correcta y eficientemente, los instrumentos de planificación y gestión urbana previstos en la Ley 388 / 97 y en el Decreto 619 / 2000 (POT):
 - Planes maestros de servicios públicos y equipamientos, como base para el ordenamiento de la ciudad desde la localidad.
 - Segregación estratégica de áreas de planeamiento especial a través de planes zonales para actuar de manera singular en el Centro, las centralidades y las áreas de operaciones estructurantes.
 - Flexibilidad y opciones en los Planes Parciales.
 - Fortalecimiento de instrumentos para la renovación urbana y la consolidación de la ciudad.
5. Promover un mayor protagonismo de las localidades en la aplicación, control, seguimiento y revisión del POT.

6. Ajustar los escenarios de ejecución de proyectos del POT a las directrices fijadas por la revisión y a las proyecciones realistas de los presupuestos distritales.

- La construcción de escenarios: óptimo, necesario y posible.
- Énfasis en áreas estratégicas de Centro, centralidades y operaciones estructurantes.
- La gestión urbanística como proyecto público: movilizar capital privado mediante la adecuada aplicación de los instrumentos de gestión.

El resultado de la revisión.

Estas seis líneas de la Revisión, se concretan en determinaciones del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital, que buscan:

- 1 Promover procesos de concertación, en el marco de una agenda para la Región Bogotá - Cundinamarca.
- 2 Asumir políticas ambientales, de productividad y competitividad y de suelo y hábitat, que sean consecuentes con la visión de Región Bogotá - Cundinamarca.
- 3 Ajustar el sistema de movilidad a la visión regional Bogotá - Cundinamarca.
4. Precisar los planes maestros de equipamientos y servicios públicos e introducirlos en la perspectiva de la ciudad - región.
5. Ajustar el modelo de usos a las expectativas sobre:
 - Centro de la ciudad.
 - Áreas de centralidad.
 - Áreas de integración regional.
6. Ajustar determinaciones para tratamientos urbanísticos con énfasis en:
 - Renovación urbana.
 - Consolidación.
 - Conservación
 -
7. Integrar la política de ordenamiento rural al escenario regional y urbano.
8. Perfeccionar e integrar los instrumentos de gestión y planificación urbana.
9. Promover mayor participación de las localidades en el desarrollo y control de las normas y los planes del POT .

10. Ajustar los escenarios de ejecución de proyectos a las directrices del POT y a la proyección realista de presupuestos.

Contenido de la memoria justificativa y documento técnico de soporte.

La estructura de este documento parte de las líneas principales de la revisión, desarrollando para cada una un marco general que sintetiza problemáticas complejas que han motivado la reformulación de políticas generales del plan, sustentando los aspectos que requieren ajustes y a su vez, presentando la justificación técnica que enmarca las determinaciones específicas del Articulado.

En este orden de ideas, la “memoria justificativa sobre la necesidad, conveniencia y propósito de las modificaciones que se pretenden efectuar”, “los estudios técnicos de soporte sobre los hechos, condiciones o circunstancias que dan lugar a la actual revisión”, así como “la descripción técnica y la evaluación de sus impactos”, que exige el artículo 7, parágrafo 2, del Decreto 932 de 2003, se entienden integrados en el desarrollo de cada tema.

Componen el documento cuatro grandes partes: la primera sintetiza la visión regional que motiva el cambio de perspectiva del plan y resalta los ajustes en materia de objetivos generales y políticas a la luz de tal visión. La segunda, desarrolla el modelo de ordenamiento del Distrito en el marco de la visión regional.

La tercera parte se dirige hacia la integración de los instrumentos de planificación y gestión urbana, en el desarrollo de la política de suelo.

Finalmente, la cuarta parte concreta los escenarios de ejecución del Plan, ajustados a la proyección realista de presupuestos y a las prioridades que establece la estrategia de desarrollo de las áreas de planeamiento especial.

I. VISIÓN REGIONAL: HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA REGIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA.

1. La Mesa de Planificación Regional¹.

La Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca es el espacio de concertación resultante del acuerdo de voluntades firmado el 8 de febrero de 2001 entre el Alcalde de Bogotá, el Gobernador del Departamento de Cundinamarca y el Director de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), para fortalecer los lazos de cooperación entre Bogotá y Cundinamarca, promover el desarrollo económico y social de sus territorios, y hacer más productiva y competitiva la región.

Desde la instalación de la Mesa, el Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD) fue invitado a vincularse como Secretaría Técnica. El Gobierno Nacional también participa, en cabeza del Departamento Nacional de Planeación (DNP). Las actividades de la Mesa se formalizaron en noviembre del 2001, con la firma del convenio COL-01-030 con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), “Construcción de Capacidad Técnica e Institucional para la Gestión Integrada de Bogotá – Cundinamarca”. Durante la primera fase del proyecto han participado, entre otros, 183 funcionarios de 49 entidades y 7 centros universitarios.

En su condición de herramienta gestora, la Mesa tiene como objetivo primordial convertir el ordenamiento territorial en el soporte para lograr mayor productividad y competitividad, así como un equilibrio con el entorno territorial en términos ambientales, sociales e institucionales.

La región en construcción está localizada en el centro económico y político del país, tiene un área aproximada de 24.219 km² y una población cercana a los 8.5 millones de habitantes. La primera etapa de su consolidación se visualiza en un período mínimo de 20 años, tiempo durante el cual se pretende iniciar la consolidación de una red de ciudades que permita fortalecer las condiciones de los centros urbanos existentes. Igualmente se busca lograr un uso más intenso e integrado de las fortalezas económicas y ambientales del territorio, a partir de la desconcentración e integración en un solo sistema de servicios y actividades económicas.

¹ Folleto de los talleres de participación provincial y local . Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca . 2003.

2. Objetivos.

Con la formulación de la estrategia de desconcentración regional y la creación de una red de ciudades compactas se busca:

- Productividad y competitividad: organizar y ocupar el territorio para utilizar sus potenciales económicos agrícolas, mineros, industriales, turísticos, etc., logrando así elevar los actuales niveles de productividad y competitividad.
- Calidad de vida: garantizar para toda la población mayores opciones económicas, mayor protección del medio ambiente natural y más fácil acceso a los equipamientos y dotaciones de infraestructura existentes.
- Autonomía local y sostenibilidad política: lograr una visión regional compartida, coordinada y articulada entre el departamento, los municipios y el Distrito Capital que consolide la autonomía local e independencia en las decisiones municipales y distritales.
- Equidad y cohesión social: ocupar el territorio de tal manera que se logre mayor distribución de servicios, acceso equitativo a oportunidades económicas, gobernabilidad y solución directa a causas estructurales del conflicto armado.
- Infraestructura existente: utilizar mejor la infraestructura existente e incorporarla al desarrollo futuro en forma eficiente.

3. Fases de desarrollo de la Mesa de Planificación Regional.

Resumen del proyecto COL/01/030²

FASE Y OBJETIVO INMEDIATO	RESULTADO	ACTIVIDADES
Fase 1. Fortalecimiento institucional: Crear condiciones para que las instituciones y entidades públicas y privadas que actúan en el área de estudio lo hagan de forma coordinada y construyan en forma concertada el marco que garantice la continuidad del proceso.	PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL	<u>Investigación</u> : inventario y diagnóstico sobre los participantes, el marco jurídico existente y las posibilidades de actuación coordinada. <u>Capacitación</u> : conformación de grupos de trabajo, realización de talleres, y módulo del Curso de Gestión de Desarrollo Regional. <u>Ejecución</u> : elaboración del Plan de Acción Institucional.

² Cartilla de apoyo a los talleres de participación provincial y local. Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca. 2003.

<p>Fase 2. Construcción de una visión compartida a largo plazo (año 2020)</p>	<p>DIRECTRICES CONCERTADAS PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL DE MANEJO DEL TERRITORIO</p>	<p><u>Investigación:</u> inventario de temas y proyectos comunes en el área de estudio con diagnóstico de prioridades y formulación de la estructura para la definición de las directrices <u>Capacitación:</u> talleres de trabajo, módulo del Curso de Gestión de Desarrollo Regional y foros. <u>Ejecución:</u> documento de directrices concertadas para la formulación del Plan Estratégico Regional de Manejo del Territorio</p>
<p>Fase 3. Construcción de una perspectiva regional que sirva como marco para desarrollar acciones y proyectos estratégicos</p>	<p>MÓDULOS, PROYECTOS Y COMPONENTES DEL PLAN ESTRATÉGICO REGIONAL DE MANEJO DEL TERRITORIO</p>	<p><u>Investigación:</u> grupos de trabajo que desarrollaron temas y proyectos específicos. Identificar instituciones líder y recursos económicos, técnicos y administrativos disponibles. Definir el programa de trabajo por proyecto o tema y programar el apoyo técnico requerido. <u>Capacitación:</u> talleres de trabajo, foros y sesiones de asesoría sobre los temas prioritarios. Disponer de asesores especializados nacionales e internacionales para asistir a los grupos de trabajo en la formulación y programación de los proyectos que se acuerde ejecutar. <u>Ejecución:</u> desarrollo del plan concertado de proyectos estratégicos de planeamiento (módulos del Plan Estratégico Regional de Manejo del Territorio), de coordinación de obras y de apoyo institucional.</p>

Construcción de una visión compartida.

En cumplimiento de lo programado para la fase 2 o de “Construcción de una visión compartida”, se realizó un inventario de 184 proyectos existentes en el área de estudio (183 más el POTAR³) en distintas etapas de desarrollo (desde proyectos en etapa de perfil y de idea hasta proyectos en ejecución), los cuales se agruparon en cinco grandes planes estructurantes estratégicos (aquellos que hacen énfasis en el estudio y análisis de soporte, definición de objetivos, estrategias y políticas en la planificación) y en seis grandes planes estructurantes operativos (aquellos que se centran en la ejecución de proyectos individuales con afinidad temática). Los proyectos también se dividieron entre los de “corto plazo” y los de “mediano y largo plazo” teniendo en cuenta no el alcance de los mismos, sino la disponibilidad de recursos para iniciar su ejecución (corto plazo: recursos disponibles mediano; y largo plazo: recursos no identificados)

³ POTAR: Plan de Ordenamiento Territorial Regional y ambiental.

PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL					
#	Planes estructurantes		# PROYECTOS		
			Corto plazo	Mediano y largo plazo	Total
1	Operativos	Plan de gestión de proyectos económicos regionales	29	12	41
2		Plan de recuperación y manejo de la cuenca hidrográfica del río Bogotá	3	3	6
3		Plan de aprovechamiento, conservación y restauración de los recursos naturales regionales	3	9	12
4		Plan de vías y transporte	10	4	14
5		Plan de servicios públicos domiciliarios	14	17	31
6		Plan de vivienda y equipamientos	6	15	21
Subtotales			65	60	125
7	Estrategias	Plan de ordenamiento ambiental regional POTAR	3	13	16
8		Plan del sistema de información geográfica	10	13	23
9		Estudio de la estructura económica, desarrollo social y dinámicas de población	3	2	5
10		Estudio para el conflicto armado y la vulnerabilidad	0	0	0
11		Plan de gobernabilidad y participación social	14	0	14
Subtotales			30	28	58
TOTALES			95	88	183

4. Diagnóstico regional.

El diagnóstico preliminar realizado por la Mesa en el área de estudio comprendida por el Distrito Capital y los 116 municipios del departamento de Cundinamarca, se centró principalmente en el análisis de la oferta institucional que existe en el área de estudio y de la capacidad para formular y ejecutar proyectos de tipo regional. Se llevó a cabo sobre proyectos relacionados con los siete temas previstos en el documento de proyecto definido con PNUD (productividad, medio ambiente, movilidad y transporte, servicios públicos, vivienda y equipamientos, desarrollo institucional y marco legal y sistemas de información geográfica).

El diagnóstico incluyó un análisis de las implicaciones del inventario de proyectos sobre tres escenarios referenciales de ocupación del territorio. Un logro importante fue la apertura de todos los participantes a la discusión de opciones de ordenamiento territorial regional a largo plazo, que trascienden la visión local de los Planes de Ordenamiento (POT's) de los 116 municipios y del Distrito Capital.

Los escenarios referenciales han permitido orientar y concretar las discusiones sobre las implicaciones a largo plazo de la ejecución de los proyectos analizados. Sobre cada escenario y con respecto a cada tema, existe un diagnóstico preliminar elaborado por los centros universitarios, y complementado durante los talleres por los grupos de funcionarios de instituciones con jurisdicción sobre el área de estudio. A lo largo de este proceso también se detectaron tres temas que dieron lugar a estudios detallados de población, conflicto armado y participación provincial y de otros actores locales, cuyos resultados han contribuido a orientar el desarrollo del proyecto.

El diagnóstico permitió identificar los temas críticos que posteriormente, se convirtieron en la base para la evaluación de la situación actual y los escenarios referenciales:

Población.

- Relación entre población, área ocupada y PIB. Este es un ejercicio basado en la comparación del área de estudio con otros casos en distintos lugares del mundo.
- Tendencias de crecimiento de la población en el área de estudio hasta el año 2020, discriminadas en: Distrito Capital, Sabana de Bogotá, eje de la cuenca del río Bogotá y resto del departamento de Cundinamarca.

Infraestructura.

- Localización de infraestructura estratégica de servicios públicos. Instalaciones de tipo regional (que cubre varios municipios y/o el Distrito Capital). Se refiere especialmente al sistema hídrico regional del que dependen el suministro de agua, las redes de energía y las de gas.
- Localización y densidad de la infraestructura vial en el área de estudio.
- Primacía del área de estudio a nivel nacional / indicadores: red vial nacional y carga movilizada por kilómetro.

Asentamientos.

- Estructura de relaciones funcionales. Gráficas para el caso de Cundinamarca y Bogotá, del estudio del Ministerio de Desarrollo sobre relaciones funcionales de los municipios de Colombia.

Conflicto armado.

- Relaciones entre la ubicación de la infraestructura estratégica y la localización geográfica del conflicto armado.
- Carácter estratégico del área de estudio y población desplazada a nivel nacional.

Economía.

- Primacía de Bogotá – Cundinamarca en la economía nacional / indicadores: PIB y generación de impuestos.
- Competitividad de Bogotá en América Latina. Indicador: ubicación con respecto a 30 - 40 ciudades, según encuesta realizada por la revista “América Económica” para los años 2001 y 2002.
- Plan estratégico exportador. Diagramación y distribución espacial de las conclusiones del estudio para el CARCE / Cámara de Comercio – Araujo e Ibarra.
- Producción agropecuaria en el Departamento de Cundinamarca. Cultivos predominantes por sectores.

Formulación del plan de acción. Todas las actividades descritas anteriormente confluyen en la formulación de un borrador inicial de “Plan de Acción” concertado entre las instancias que conforman la Mesa, sobre el cual se está trabajando en la fase 2.

5. Aproximaciones al concepto de región.

Aunque en sentido estricto las características que tipifican la región sobre la cual tienen jurisdicción conjuntamente la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Mayor de Bogotá y la CAR, hacen que resulte inexacto describir a todo el departamento de Cundinamarca como una sola región, se han realizado las siguientes precisiones como resultado de los aportes técnicos de la Mesa de planificación regional.

Región política.

Desde el punto de vista político - administrativo, la región sobre la cual actúa la Mesa se define como el departamento de Cundinamarca con sus 116 municipios organizados en 15 provincias (para un área total de 24.210 kilómetros cuadrados), extensión dentro de la cual está incluido Bogotá Distrito Capital con sus 20 Alcaldías Locales con un área de 1.587 kilómetros cuadrados.

Región ambiental.

Desde el punto de vista administrativo - ambiental, la región comprende el ámbito de jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (que abarca el Distrito Capital y 98 municipios de Cundinamarca), más los ocho municipios de ese departamento sobre los cuales tiene jurisdicción CORPOGUAVIO y los diez municipios sobre los cuales tiene jurisdicción CORPORINOQUIA (las otras dos Corporaciones Autónomas Regionales con presencia en el área de estudio).

Desde el punto de vista ecológico y socio-ambiental, el área de estudio comprende ocho unidades ecológicas y dos regiones hídricas, la del Río Magdalena con siete ríos y la del río Meta con 5 ríos principales, que van desde el piedemonte oriental en límites con el departamentos del Meta, hasta el piedemonte occidental (perteneciente a la región del Magdalena Medio), pasando por pisos fríos andinos, alto andinos y páramos y por una zona de especial interés estratégico por su significado agroecológico, económico, político y social: la Sabana de Bogotá y el Valle de Ubaté.

Región económica.

Desde el punto de vista económico, la Mesa de Planificación tiene en cuenta, en primer lugar, los departamentos vecinos a Cundinamarca; en segundo lugar el resto del país (dado el carácter dinamizador y atractor que ejercen Bogotá y su área de influencia inmediata sobre los demás departamentos y ciudades de

Colombia); en tercer lugar, el contexto latinoamericano y del Caribe (incluyendo a Miami y su área de influencia) y en cuarto lugar (aunque no necesariamente en ese orden), el resto del mundo, en la medida en que uno de los objetivos de la Mesa es orientar el territorio para enfrentar en condiciones más competitivas los retos de la globalización.

Debido, entonces, a esa superposición de definiciones de “región”, la Mesa de Planificación Regional ha optado por hablar de manera más amplia de **ÁREA DE ESTUDIO**, concepto que comprende todos los aspectos y criterios indicados.

El Sistema Bogotá-Cundinamarca.

Considerando que las interrelaciones entre Bogotá y Cundinamarca, así como aquellas entre cada una de estas dos entidades territoriales y el resto del país, han dado lugar al surgimiento de múltiples sistemas dinámicos y complejos entrelazados entre sí; los cuales están caracterizados por flujos permanentes de materiales, de energía y de información⁴, que contribuyen a generar *desorden* en los sistemas que los reciben, la Mesa aborda dicha área de estudio desde la concepción de SISTEMA BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.

6. Escenarios referenciales.

Definición y soporte de los escenarios.

La definición de escenarios para el proyecto de la Mesa se refiere a un conjunto de circunstancias o supuestos que se han organizado alrededor de un tema u objetivo, formulados sobre aspectos comunes que permiten su comparación. Estos aspectos son las proyecciones de crecimiento de población, el área sobre la cual se actúa y los recursos disponibles.

Los escenarios son planteamientos hipotéticos de las posibles maneras de distribución de la población, las infraestructuras y las actividades económicas en Cundinamarca al año 2020. La Mesa definió 3 escenarios referenciales, los cuales han sido objeto de estudio y evaluación en talleres de trabajo con la participación de funcionarios, centros universitarios, miembros del Consejo de Competitividad y representantes de las provincias del departamento y localidades del Distrito Capital. Todos los resultados han tendido a la selección del escenario desconcentrado en red de ciudades, como la base para la construcción de una visión compartida.

⁴ Intercambios que incluyen traspasos financieros y de bienes de capital, intercambios de recursos naturales y de otros bienes y servicios, movimientos de población e intercambios de entropía (entendidos estos últimos como los intercambios de materiales, de energía, de información e incluso de población)

Descripción de los escenarios referenciales:

Escenario 1. Configuración concentrada.

Se trata de mantener la tendencia actual de concentración de servicios y población en Bogotá y sus municipios adyacentes. Este escenario se basa en aprovechar la proximidad de población y servicios y utilizar al máximo la infraestructura existente, lo cual no elimina la necesidad de construir de todas maneras infraestructura adicional de vías, transporte, redes de servicios y equipamientos para satisfacer las necesidades de la nueva población. Este escenario tiene que enfrentar la necesidad de expandir los actuales límites del área urbana de Bogotá y ocupar tierras de la Sabana que hoy están siendo utilizadas para actividades agrícolas o que son sensibles en términos ecológicos. La mayor limitante de este escenario es la capacidad actual del Distrito para asimilar nueva población dentro de su jurisdicción.

Escenario 2. Configuración lineal.

Este escenario mantiene la tendencia a la concentración pero contempla la posibilidad de organizarla a lo largo del eje de actividades y ciudades establecido en la carretera nacional que comunica a Tunja con Girardot y a las vías paralelas con las cuales se constituye un sistema. Este escenario tiene como ámbito geográfico para concentrar el desarrollo y la población, a la cuenca del río Bogotá y el Valle de Ubaté. Esta estrategia de ocupación busca recuperar la cuenca más importante del departamento y crear un eje transversal de servicios que facilite su uso por parte de todos los municipios que están en los bordes del mismo.

Escenario 3. Configuración en red.

Este escenario se basa en buscar la mayor desconcentración posible de la población futura creando una red articulada de ciudades que se integren de tal manera que todo funcione como un solo sistema. Es el concepto de ciudad – región, desarrollado a partir de la creación de una red de ciudades autónomas pero estrechamente comunicadas (red de ciudades compactas y autónomas), que comparten servicios, oportunidades de empleo y actividades productivas complementarias. En este escenario la malla ambiental se teje entre la red de asentamientos e incluye una relación estrecha con todas las cuencas hidrográficas existentes.

En este último escenario confluyen de manera más positiva las siguientes variables funcionales, que han servido de base para los ejercicios de prospectiva promovidos por la Mesa:

1. Población y actividades económicas de manera equilibrada en el territorio.

2. Consolidar su papel como la tercera región más competitiva de Latinoamérica.
1. Relación sostenible entre los asentamientos humanos, las actividades productivas y los ecosistemas con los cuales interactúa.
2. Cobertura y calidad de infraestructura física de servicios sociales básicos y del conocimiento, para el desarrollo de los distintos sectores socioeconómicos.
3. Reglas claras y sostenidas y un cambio organizacional (entidades territoriales, producción, comunidad, conocimiento) correspondiente al propósito de un territorio más equilibrado y desarrollado.
4. Importante grado de cohesión social (mayor gobernabilidad, eliminación de factores del conflicto armado, respeto a los derechos humanos, mejor distribución del ingreso, democracia participativa, confianza, reducción sustancial de la pobreza, disparidades e inequidad).

7. Lineamientos de la política ambiental regional como marco de referencia.

Partiendo del territorio de Cundinamarca como marco de referencia, la región fue definida a partir de las características geográficas y los procesos ecológicos, desde los páramos y el altiplano, a través de los distintos pisos bioclimáticos, hasta el valle del Magdalena, al occidente y, el piedemonte de la Orinoquia, al oriente.

En el territorio cundinamarqués se ha definido una estructura ecológica determinada por el conjunto de ecosistemas que presentan patrones característicos de distribución espacial y de encadenamiento funcional, derivado de la composición de cada uno de ellos. El desarrollo sostenible regional depende estrictamente de la conservación de esta estructura ecológica y del adecuado manejo de los bienes y servicios que ésta provee a la sociedad.

La definición preliminar de la estructura ecológica regional abarca y está presente en la totalidad del territorio, pero que en un sentido más estricto y con propósitos de manejo diferenciado de los ecosistemas estratégicos, ésta se define como la red de espacios y corredores biogeográficos que sostienen y conducen la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales, a través del territorio de Cundinamarca.

Las funciones de la estructura ecológica se extienden a través de todo el territorio. Sin embargo, los procesos de ocupación y alteración implican una diferenciación funcional de las distintas zonas funcionales. En este proceso de diferenciación y especialización funcional, los procesos ecológicos esenciales se concentran en unas áreas que tienen valor especial para el desarrollo sostenible de la región. Estas áreas que producen y conducen bienes y servicios ambientales fundamentales e imprescindibles para el desarrollo

regional pueden considerarse como los ecosistemas estratégicos o vitales.

El principal propósito desde la Mesa de Planificación Regional en cuanto a la estructura ecológica se refiere, es el fortalecimiento principal de los lazos de cooperación entre Bogotá y Cundinamarca para promover el desarrollo económico y social de sus territorios y hacer más productivas y competitivas las acciones planteadas desde el Ministerio del Medio Ambiente, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, Corpoguavio y Corporinoquia.

Los lineamientos planteados para el establecimiento y consolidación de la estructura ecológica regional son:

- Lineamientos de política regional de áreas protegidas.
- Lineamientos de política forestal regional.
- Lineamientos de política regional de restauración ecosistémica.
- Lineamientos de política regional para el aprovechamiento sostenible de ecosistemas.

Valores de conservación de la estructura ecológica regional.

Los valores de conservación de la EER hacen referencia a aquellas condiciones o circunstancias que tienen la potencialidad de garantizar la prevalencia de la biodiversidad y de los procesos ecológicos esenciales que son importantes para mantener el suministro de bienes y servicios ambientales para la región. Estos valores pueden referirse a uno o varios de sus elementos y/o componentes estructurales tales como el elemento agua (fuentes productoras y oferta de la misma), suelo (capacidad de soporte), medio atmosférico (estabilidad climática) y el elemento biótico (control natural de riesgos biológicos).

Objetivos de manejo de la estructura ecológica regional.

- Delimitar y caracterizar los corredores biológicos y biogeográficos regionales.
- Formular y construir la red complementaria de los corredores biogeográficos en virtud de implementar los sistemas productivos.
- Adelantar acciones que permitan mitigar la fragmentación ecosistémica y conservar la conectividad ecológica existente en la región, mediante el ordenamiento ambiental de su territorio y el control ambiental a las actividades antrópicas.
- Evaluar los requisitos de conectividad de los procesos ecológicos esenciales y especies amenazadas, tanto a nivel local como regional, así como los efectos de borde y fragmentación sobre los mismos.

Estrategias para la conservación, restauración y aprovechamiento sostenible de la estructura ecológica regional.

- Definir categorías de Áreas Protegidas Regionales con arreglo a la normatividad ambiental vigente y a las orientaciones del Sistema Nacional Ambiental (SINA) para garantizar su coherencia.
- Declarar las Áreas Protegidas de la Región, mediante el desarrollo de un programa que involucre los procesos de identificación, caracterización y alindamiento de cada una de ellas, en forma concertada con los actores territoriales pertinentes.
- Establecer con claridad las competencias para el manejo individual o compartido de las áreas protegidas por parte de las autoridades ambientales respectivas, definiendo con precisión la relación Área Protegida-Jurisdicción.
- Elaborar planes de manejo para cada una de las áreas protegidas declaradas y darlos a conocer a través de instituciones educativas, estamentos administrativos oficiales y organizaciones comunitarias, involucrando a las comunidades mediante una participación activa en los diferentes procesos.
- Definir los ecosistemas estratégicos de la región a diferentes horizontes de tiempo, en atención a los siguientes criterios: producción alimentaria, integración ecosistémica, conectividad ecosistémica, amortiguación ambiental, aislamiento ecológico y protección ambiental.
- Identificar y caracterizar a nivel local y regional las áreas de amenaza, de riesgo y de vulnerabilidad, así como las áreas intensamente degradadas, áreas forestales protectoras deterioradas, áreas con conflictos de uso de la tierra, áreas de resiliencia, parches relictuales y zonas de recarga de acuíferos.
- Facilitar los espacios para la investigación científica y tecnológica, de tal forma que permita diseñar e implementar nuevos modelos de producción y de tecnologías limpias, para alcanzar rendimientos estables ambientalmente y rentables económicamente (aprovechamiento sostenible).
- Diseñar y aplicar los mecanismos necesarios para hacer posible la materialización tanto de los objetivos de los valores de conservación de la EER, como de las mismas estrategias que se han planteado dentro de estos lineamientos de política.

8. Ciudades en red.

Concepto.

La teoría general define una red como un conjunto de objetos sumados a un conjunto de conexiones y/o un sistema de relaciones jerárquicas articuladas y comunicadas entre si. El concepto de región se ha modificado y su cambio

consiste básicamente en la diferencia de la dirección de flujos: en la estructura monocéntrica identificada décadas atrás, las relaciones se daban de manera vertical y dominaba un único centro, mientras en las estructuras policéntricas o en red dichas relaciones se dan de manera horizontal o de igualdad.

El requisito para que se constituya una red de ciudades, es que mediante las relaciones horizontales se obtenga una ventaja conjunta, es decir una economía de red, que podría ser expresada en la disminución de los costos de transacción o economías de escala productivas en red.

En términos urbanos una región donde se desarrolla el concepto de ciudad en red o conjunto de centros, se define como el lugar donde coexisten diferentes estructuras en el mismo espacio y en el mismo nivel o en diferentes niveles dentro de misma estructura urbana.

El sistema de ciudades en red pone en evidencia que las formas de articulación de los patrones urbanos han cambiado, pasando de una jerarquía vertical (estructura monocéntrica) a una horizontal (estructura policéntrica) denominada red de ciudades. Este cambio es debido a la reducción de costos de transporte y a la diversificación de la demanda del consumidor final, que ha roto con la hipótesis teórica de la existencia de áreas de mercado separadas y organizadas alrededor de los centros. El resultado es la presencia de economías de localización y urbanización, la aparición de centros especializados y la localización de funciones superiores en centros urbanos que no son los de mayor rango, en contraste con los modelos de lugar central.

Se pueden diferenciar de manera general tres tipos de redes como son:

- Redes de complementariedad: sus relaciones se dan entre centros especializados y complementarios, interconectados a través de interdependencias de mercado, de manera que la división de funciones entre los nodos asegura un área de mercado suficientemente grande para cada centro y posibilita que se alcancen economías de escala y aglomeración.
- Redes de sinergia: sus relaciones se dan entre centros con una orientación productiva similar, que cooperan entre ellos de manera no programada. Se componen de centros de alto rango que funcionan como nodos de redes de información conectando funciones directivas, finanzas y servicios de alto nivel y centros de menor orden, especializados en las mismas funciones, e interesados en obtener externalidades de la red.
- Redes de innovación: pueden considerarse como un caso específico de las anteriores, en la medida en que son un tipo de redes de sinergia. En este

caso, la cooperación es programada, con el objetivo de alcanzar la masa suficiente como para abordar un proyecto o para obtener una externalidad que lo haga más rentable.

II. VISION DE LA CIUDAD EN EL MARCO DE LA RED.

1. Bogotá como ciudad primada.

Bogotá D. C. constituye el centro regional donde se concentra gran cantidad de servicios en el área financiera, mercado de capitales, salud, educación, cultura, recreación, comunicaciones y telecomunicaciones, desarrollo tecnológico y administración pública de diversas escalas inscritos en el contexto local, regional, nacional e internacional, con capacidad de interacción en el territorio real y el virtual.

La ciudad es el principal centro financiero y bursátil, así como el principal nodo exportador del país; por su aduana sale el 20% de las exportaciones del país; recibe mas del 50% de la inversión extranjera directa que llega a Colombia; es la capital educativa del país contando con el 35% de las instituciones de educación superior existentes en el país y recibe el 75 % del turismo orientado a negocios y convenciones que llega al mismo.

Adicionalmente el centro de la ciudad es el espacio económico, administrativo y



simbólico más importante del país, el departamento y la ciudad, depositario además de altos valores históricos, emblemáticos y patrimoniales.

En Bogotá D.C., 1'707.745 de personas visitan cada día el centro para hacer uso de:

- 36 entidades públicas nacionales.
- 14 entidades públicas distritales.
- 11 entidades matrices financieras y de seguros.
- el 80 % de las entidades culturales de la región
- el sector hospitalario más importante del país
- uno de los sectores comerciales más importantes de la ciudad y el país.
- 14 universidades
- 160 colegios públicos

La estructura de servicios que presta la ciudad implica el fortalecimiento del centro y de las actuales centralidades, así como la identificación y desarrollo de nuevas centralidades, jalonadoras del crecimiento económico, de integración urbana y regional y de cohesión social.

Los núcleos de actividad central (centralidades en consolidación) representan el complemento necesario a las actividades productivas, en el ámbito local.

Estructura económica.

Bogotá y la región constituyen, sin duda, el espacio regional con mayor poder de atracción en el país, e interactúan dinámicamente con otras regiones y redes de ciudades. La región tiene un dinamismo económico, demográfico y urbano que, comparado con el de las otras subregiones nacionales, que tiende hacia su primacía urbana y regional en el ordenamiento del país. Esta es una tendencia determinada principalmente por el tamaño poblacional, funcionalidad y por el peso de la actividad económica de la ciudad núcleo (Bogotá) en relación con las otras ciudades del país.

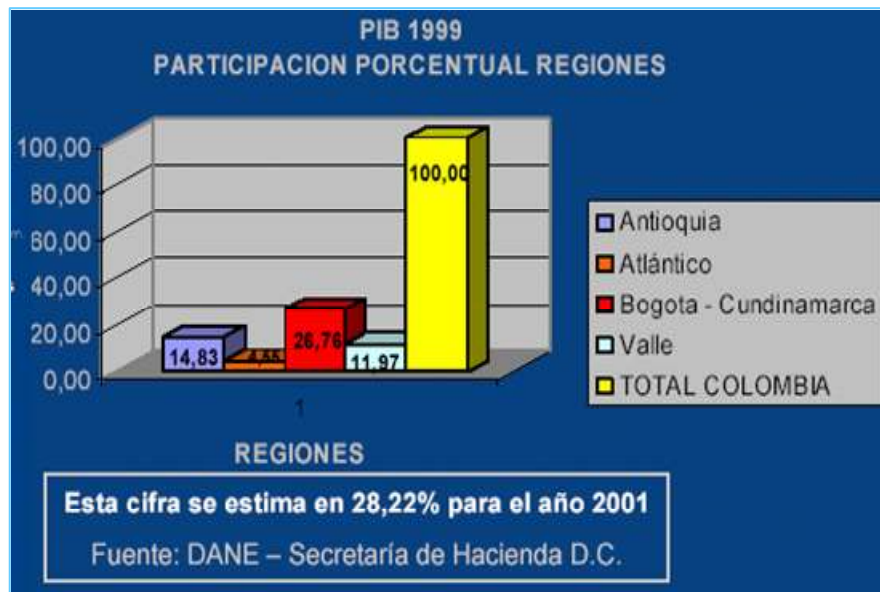
El rasgo más característico del espacio regional que conforman Bogotá y Cundinamarca, es la coexistencia de dos grandes tendencias que no actúan en la misma dirección y que afectan de manera negativa el desempeño de la región y la ciudad:

Una de ellas es la propensión a la primacía de la región en el ordenamiento nacional, tendencia que se ha fortalecido en las dos últimas décadas y que aún no se revierte.

La otra es la persistencia de una débil integración del espacio regional, sumada a la presencia de algunos factores que limitan una integración más eficiente del

conjunto de la región con el espacio nacional. Esta baja integración regional afecta el funcionamiento de la economía, la descentralización del empleo y un mejor aprovechamiento y fortalecimiento de las infraestructuras regionales; incide en los intercambios comerciales, culturales y tecnológicos y no permite que exista una oferta más equilibrada de servicios de alta jerarquía a la población, un uso más eficiente de los recursos naturales y humanos y una difusión más dinámica de los procesos de innovación.

La presencia de estas dos tendencias como rasgos característicos en la región, tiene implicaciones en dos direcciones. De una parte, evidencia que la región no aprovecha de forma eficiente y creativa las eventuales oportunidades derivadas de la amplitud económica y demográfica y, de otra, que su desarrollo está limitado por tener que atenuar o resolver los problemas y efectos indeseables de la centralización de las actividades en la ciudad núcleo de la red de ciudades.



3. Primacía demográfica.

La evolución de la población en la región ha mostrado un crecimiento demográfico sostenido desde 1938, con tasas más altas que el promedio nacional. Bogotá es la mayor concentración de población del país. En los últimos 30 años (1964-1993), la ciudad incrementó considerablemente su participación en el total de la población colombiana, pasando de 9,71% a 14,56%, mientras que las tres ciudades que le siguen en importancia, mostraron apenas un ligero crecimiento en su participación (Cali pasó de 3,6 a 4,9%, Medellín pasó de 4,4 a 4,8% y Barranquilla de 2,8 a 2,9%). A su vez, los índices de crecimiento de población indican que las diferencias pueden ampliarse, pues

la tasa estimada para Bogotá en el año 2000 (2.29%), es superior a la de Medellín (0,64%) y a las de Cali (1,31%) y Barranquilla (1,15%)⁵. El crecimiento poblacional de Bogotá se verifica principalmente en los estratos 2 y 3.

La localización de la población en el territorio ha marcado una tendencia generalizada en las grandes ciudades del mundo: crecimiento dinámico de la periferia de la ciudad y retroceso poblacional de las zonas centrales, bien por el proceso de sustitución de actividades (vivienda por terciario), bien por la obsolescencia de algunas áreas residenciales antiguas. Este proceso se ha agudizado en las últimas décadas en Bogotá. Entre 1985 y 1993, 18 zonas periféricas ganaron 962.709 personas, mientras que 20 zonas centrales perdieron 103.801 habitantes⁶.

El registro de la población en Bogotá y su proyección al año 2010, permite observar la transición demográfica que caracteriza la ciudad y que continuará en la próxima década. El proceso de transición se caracteriza por una tendencia a la baja de la tasa de crecimiento de la población, pero acompañada de un aumento más que proporcional en el número de hogares. Es así como en la actualidad la población crece al 2.5% anual, mientras los hogares lo hacen al 3.2% anual. Este fenómeno se explica por la caída continua del tamaño de los hogares, que durante el período del POT se proyecta que pasará de 3.82 personas/hogar (valor registrado en el año 2000), a 3.6 personas/hogar.

El crecimiento de la población y la transformación de los hogares trae consigo nuevas y distintas necesidades. Los requerimientos de vivienda, así como las conexiones a los servicios públicos, guardan relación con el número de hogares, mientras la de otros servicios como educación y salud dependen del número de habitantes en ciertos rangos de edad. En este sentido es importante tener en cuenta que para el año 2010 la población residente en el territorio del Distrito aumentará en aproximadamente 1.605.000 habitantes, que en un promedio simple corresponden a un crecimiento de 160.460 personas por año. Durante el mismo período se espera que el número de hogares aumente en cerca de 548.250 unidades, a un promedio de 54.800 hogares por año.

Por su parte, se espera que la población demandante del servicio de educación básica, crezca hasta el año 2010 a una tasa aproximada de 30.000 jóvenes por año, y la población de la tercera edad (mayores de 65 años) duplique los registros de 1993, llegando a 416.000 personas aproximadamente. Pese al rápido crecimiento relativo de este último grupo, superior al de la población total y que marca su envejecimiento medio, la tasa anual de aumento del número de

⁵ DANE, DAPD, Censos y proyecciones de población

⁶ DAPD-Corporación Centro Regional de Población, CCRP. "Proyecciones de población del Distrito Capital y su distribución espacial al año 2010", Bogotá, mayo 1997.

viejos será en promedio de 12.000 personas al año, menos de la mitad que la de los jóvenes.

El período de análisis está caracterizado, desde el punto de vista demográfico, por la llegada de un contingente importante de población en edad de trabajar. Se espera que este grupo, que en 1993 era de 3.611.000 personas, suba en el año 2010 a 5.275.000 personas aproximadamente, creciendo a una tasa anual cercana a 105.000 personas. Gracias a esto se espera que la relación de dependencia económica mejore en el período, disminuyendo de 51% (1993) a 48% (2010).

Como consecuencia de los procesos esperados, los retos de la sociedad cambiarán su peso específico. La tercera edad es un subconjunto pequeño pero crecerá más rápidamente que otros grupos; el elevado ritmo de crecimiento de la población en edad de trabajar (PET) incidirá en que un gran número de personas esté demandando empleo, vivienda y educación superior; los jóvenes demandarán educación básica, recreación y deportes, entre otros servicios. Todo esto sin olvidar que actualmente los tres grupos de población tienen necesidades insatisfechas, que entrarán a ser priorizadas durante la ejecución del Plan.

Otra característica importante de la primera década de este siglo es la estabilización de los nacimientos, de modo que el crecimiento estará alimentado por migraciones hacia la capital y, más levemente, por el aumento de la esperanza de vida. En efecto, las proyecciones muestran un ritmo uniforme de aproximadamente 142.000 nacimientos al año y migraciones netas ascendentes de 29.000 a 36.000 personas por año. El patrón de los inmigrantes está marcado por el predominio femenino (61%) y de las edades jóvenes y reproductivas, pues entre los 10 y los 24 años se concentra el 85% de las mujeres y el 82% de los hombres.

Las diferencias poblacionales entre Bogotá y los municipios de la Sabana han sido un fenómeno característico desde las primeras décadas del siglo; una diferencia que se ha acentuado durante el período más reciente de urbanización de la sabana. Mientras el censo de 1938 registró que un 72% de la población de la región estaba en Bogotá, en 1993 reportó 5.484.244 habitantes para la ciudad y 740.491 para el resto de la Sabana, con lo cual la concentración de la población en Bogotá aumentó al 88%.

La ciudad presentó hasta el censo de 1973 tasas de crecimiento más altas que el promedio de los municipios sabaneros⁷. Sin embargo, los dos últimos censos han mostrado un cambio en la tendencia, pues el promedio de las tasas

⁷ Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativa, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Subachoque, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

anuales de crecimiento de los municipios es más alto que el promedio de las de Bogotá.

A partir de la década de los años setenta, Soacha se convirtió en el asentamiento de mayor crecimiento en la región y uno de los mayores en el país, transformándose en un municipio eminentemente urbano, que supera en población a Facatativá y Zipaquirá, los dos centros subregionales tradicionales hasta entonces más poblados de la región.

Para el año 2010 se espera que la población se duplique, pero con crecimientos diferenciales en cada municipio. Las poblaciones más dinámicas serán, en su orden, Mosquera, Funza, Cota y Chía, para las cuales se prevé la triplicación de sus habitantes, mientras que poblaciones como Facatativá y Zipaquirá permanecerán más estables. Estas tendencias pueden ser transformadas por la intervención del Estado en cada uno de los municipios, principalmente en materia de provisión de agua potable, mejora de la movilidad vehicular y generación de empleo.

4. Estructura económica.

Producción y crecimiento.

A comienzos de los 80, el producto interno bruto (PIB) de Bogotá contribuía con algo más del 20% del PIB nacional. A mediados de los 90 esa participación había subido a 23%, por efecto de un desempeño más dinámico de la economía bogotana, especialmente durante los noventa. En el año 2002, la economía colombiana creció al 3.7% y la de Bogotá al 2.39%.

En este período, los sectores de industria, banca y comercio pasaron de representar el 44% del valor agregado nacional, al 52%. Este cambio es aún más elocuente que el mostrado antes, pues indica que el más rápido crecimiento del PIB distrital frente al del país, se debió principalmente a la dinámica evolución de estos sectores.

Dicho dinamismo se puede apreciar en la evolución del índice del valor agregado de los sectores mencionados. En efecto, durante el período, la industria y el comercio duplicaron el valor generado en 1980, mientras que la banca lo triplicó.

Empleo y desempleo

Entre 1980 y 1997 el empleo en Bogotá se duplicó. Al examinar la evolución por sectores productivos, se observa un aumento superior al del total en el comercio, transporte, energía y gas, servicios financieros y otros servicios, mientras la industria, minería, agricultura y, en especial la construcción,

crecieron a un ritmo inferior al del total y presentan niveles de empleo inferiores a los registrados dos y tres años atrás.

Visto el nivel de empleo agregado en términos dinámicos, hasta diciembre de 1995 tuvo una evolución creciente; a partir de allí, aunque experimentó aumentos en términos absolutos, podría considerarse estancado, pues los puestos de trabajo no se han incrementado significativamente y parte de los aumentos logrados se han perdido durante la recesión, de suerte que el nivel de ocupación observado en junio de 1999 fue inferior al alcanzado en diciembre de 1994, lo cual tiene graves repercusiones sobre el mercado laboral, al considerar los efectos de la entrada de nuevos contingentes poblacionales al mercado de trabajo.

El grado de educación formal de la Población en edad adulta (PEA) se ha incrementado. En 1998 tenía los siguientes niveles de formación: 19.1% de primaria, 48.6% con secundaria y un 31.2% con educación superior.

Bogotá, tiene una vocación como lugar que recibe y brinda oportunidades. El 52.4% de la PET está constituida por personas nacidas en la ciudad.

Durante los noventa, la Tasa Global de Participación laboral presentó fuertes variaciones; la tendencia general observada fue ligeramente ascendente, aunque más fuerte si se considera el subperíodo iniciado en 1997, cuando este indicador había caído hasta el 58%; a partir de ahí, el aumento registrado fue bastante significativo, hasta llegar al 64.7% en diciembre de 1998. Los determinantes de una mayor participación laboral fueron i) el aumento de la población en edad de trabajar, ii) el deterioro de la calidad del trabajo y de los ingresos entre la población ya vinculada laboralmente, lo cual lleva a nuevos miembros del hogar a buscar empleo, iii) de igual modo, el mejoramiento del nivel educativo de dichos miembros, especialmente de las mujeres, se traduce en presiones adicionales sobre el mercado de trabajo. En Bogotá, estos niveles se han elevado más que en otras ciudades del país, incluidas Medellín y Cali.

La tasa de desempleo mostró una evolución más regular. Comenzó la década alrededor del 8% y fue decreciendo hasta llegar a un nivel de 4.92% en septiembre de 1994. Desde entonces la tendencia ha sido incremental, hasta alcanzar al 19% en junio de 1999, bajo los efectos de la recesión experimentada por la economía colombiana hacia finales de la década.

No obstante este hecho, el nivel de desempleo en Bogotá ha sido tradicionalmente inferior al del agregado nacional. Al tiempo que posee las mayores tasas de ocupación, presenta las más bajas tasas de desempleo entre las siete núcleos urbanos más importantes del país.

El comportamiento de las variables reseñadas debe analizarse conjuntamente con la evolución de otras dimensiones del mercado laboral, tan importantes o más que estos indicadores. En efecto, durante los últimos años se han observado signos de deterioro de la calidad del empleo, manifiestos en aumentos de la informalidad, la temporalidad y el subempleo, como lo indica el análisis efectuado por Núñez (1999)⁸, quien plantea que más importante que el problema del desempleo -situado en el más alto nivel de la historia- es el deterioro registrado en su calidad, expresado en reducciones de la cobertura de la seguridad social, las prestaciones laborales, disminución de la estabilidad de los puestos de trabajo y del nivel promedio de las remuneraciones pagadas⁹.

Inflación y salarios.

Frente al agregado nacional, el comportamiento de los precios en Bogotá muestra un nivel de inflación un tanto superior que el del total del país, especialmente a partir de 1993¹⁰. Es necesario aún precisar si las diferencias se mantienen uniformemente en todos los grupos de gasto o si se encuentran asociadas a algunos de ellos en particular.

Al respecto, podría esperarse que existan diferencias en los niveles de precios para el consumo de servicios educativos, para la vivienda y para los servicios públicos; pero no para los alimentos procesados, ni para los bienes de consumo durable.

De este hecho deriva una desventaja para Bogotá con respecto al resto del país. Los reajustes de precios generalmente tienen como criterio el IPC¹¹ nacional, el cual en la década de los noventa es menor que los niveles de precios de la ciudad. Como consecuencia, los trabajadores de la ciudad han perdido mayor poder adquisitivo que los trabajadores del resto del país.

Tributación

Según Fedesarrollo (1997), los ingresos tributarios del Distrito pasaron de significar el 1.5% del PIB distrital en 1980, a algo más del 3% en 1995¹², producto de un esfuerzo sostenido por mejorar la administración de los impuestos. Estos logros, que se han mantenido en los años recientes, permitieron que la ciudad elevara su recaudo por habitante, hasta alcanzar y

⁸ NUÑEZ (1999) “Más allá del desempleo: El empleo pierde calidad” En: Revista A Bordo, septiembre.

⁹ El Subempleo aumentó 2 puntos entre 1986 y 1998. La temporalidad representaba en 1986 el 17.6% de los empleos y 19.1% en 1998. El sector informal incorpora en promedio por encima del 45% de la población ocupada en las diferentes ramas de la actividad económica.

¹⁰ DAPD (1998) Obra citada, gráfico 17, pág. 23.

¹¹ Índice de precios al consumidor.

¹² FEDESARROLLO (1997) Estudio sobre las finanzas distritales en el período 1980-1997. En: Secretaría de Hacienda de Bogotá, D.C. Memorias 95/97, Gráfico 18, pág. 64.

superar en 9.5% los niveles de tributación observados en Medellín. Con respecto a Cali, es mayor el esfuerzo en proporción cercana al 39%¹³.

Con base en el comportamiento observado en la gestión tributaria, el estudio citado elaboró proyecciones de los recaudos, asumiendo como parámetros de referencia el PIB para los impuestos al consumo de cerveza e industria y comercio y tasas iguales o algo superiores a la inflación, para los demás impuestos¹⁴, lo cual es indicativo de la estabilidad y elasticidad del sistema tributario distrital frente a la dinámica de la actividad económica¹⁵.



Finanzas y déficit fiscal

En contraste con la evolución observada por las finanzas de la Nación en la década anterior, el desempeño fiscal y financiero distrital puede considerarse positivo y dinámico, lo cual puede constatarse en una creciente capacidad de financiamiento de la inversión y en el hecho de poder mantener bajo control el comportamiento del déficit fiscal y de los niveles de endeudamiento de la administración central y de las entidades descentralizadas.

¹³ Según cifras del documento citado de DAPD (1998) sobre Restricciones y oportunidades de la economía bogotana (Tabla 16, pág. 15).

¹⁴ FEDESARROLLO (1997) Obra citada, Cuadro 14, pág. 86.

¹⁵ Elasticidad que seguramente se verá reflejada también en una caída de los recaudos, por efecto de la actual recesión económica, lo cual no fue contemplado en dichas proyecciones, dada la información disponible en 1997 para su elaboración.

En efecto, la información disponible muestra un aumento del porcentaje de inversión financiado con ahorro corriente y una tendencia decreciente en el déficit fiscal¹⁶. Aunque estos indicadores presentan un panorama fiscal sostenible hacia el largo plazo, no puede soslayarse la necesidad de mantener una política activa de modernización en la gestión tributaria y de diversificación de los ingresos para la hacienda distrital, como la que se ha observado en las últimas administraciones.

Relaciones económicas con municipios vecinos

La consolidación de la primacía de Bogotá ha modificado sus relaciones con los municipios de la Sabana y con el resto del país, evolucionando bajo un patrón caracterizado por un aumento del grado de especialización de la economía bogotana y una baja interacción entre ésta y la de los municipios vecinos.

La principal característica de esta forma de evolución parece ser su dificultad de articulación con las estructuras productivas adyacentes, pero también la innegable manifestación de existencia de una relación entre las entidades territoriales involucradas, en torno a la forma como se distribuye espacialmente la actividad económica.

Estudios recientes han señalado entre otras, las siguientes dificultades surgidas en esa relación :

- La especialización funcional de la economía bogotana en sectores de servicios e industria, no facilita una fluida relación con sus vecinos.
- El comportamiento de la economía de Bogotá muestra una relación estrecha con el de los municipios vecinos, que parece seguir la tendencia observada en la dinámica poblacional, dentro de la cual, mientras para la capital se ha registrado una disminución en la tasa de crecimiento demográfico, estos municipios han experimentado aumentos en dicha variable.

Como resultado de esta relación, se han producido cambios en la ocupación del territorio: a) tendencia a la conurbación hacia el norte y occidente¹⁷ b) evidencias de saturación en la localización de actividades productivas en Bogotá y c) desplazamiento de infraestructura educativa, recreacional, comercial y de servicios hacia fuera de la capital, así como algunas industrias, sin que esto obedezca a decisiones tomadas por las autoridades territoriales involucradas, o por algunas de ellas.

La principales características de esta forma de evolución han estado determinadas por i) el reforzamiento de la tendencia primacial de Bogotá, en el

¹⁶ Obra citada, Cuadros B3 y B4, pág. 202-203.

¹⁷ Obra citada, pág. 22.

sentido de un aumento de la distancia entre los niveles de producción de ésta y los de las demás ciudades del país; ii) el aumento de la especialización funcional de Bogotá, en actividades industriales y de servicios, lo cual dificulta la articulación entre estas estructuras y las de los municipios de la Sabana; iii) la carencia de una infraestructura vial y de transporte que propicie la localización de actividades productivas complementarias en la Sabana; iv) la precariedad de los servicios públicos en los municipios sabaneros; v) la incompleta sujeción de los predios, su uso y precios a la racionalidad del mercado; vi) la orientación de la política urbana de Bogotá a favorecer un uso más intensivo del suelo; y vii) la debilidad institucional en torno al proceso de descentralización y al diseño de políticas de desarrollo regional¹⁸.

3. Primacía funcional y económica.

Bogotá, por el tipo de funciones que concentra y por su jerarquía económica, es el único centro de primer orden nacional, dentro del sistema nacional de ciudades, que discrimina el predominio de sus funciones urbanas en seis grupos de variables¹⁹.

- Servicios al mercado de capitales.
- Servicios sociales y de las entidades públicas.
- Infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones.
- Infraestructura de desarrollo tecnológico.
- Servicios comerciales y a las empresas.
- Servicios culturales al visitante.

Con el fin de realizar una descripción de la situación competitiva de la ciudad con base en los conceptos de competitividad sistémica²⁰ se identificaron las fortalezas de la ciudad a través de cinco plataformas: la económica, la internacional, la de capital humano, la de ciencia y tecnología y la de Infraestructura. A partir de esta descripción se determinaron las oportunidades de la economía capitalina para posicionarse en los mercados internacionales²¹.

¹⁸ Siguiendo la argumentación propuesta en el documento citado.

¹⁹ MINISTERIO DE DESARROLLO ECONOMICO, Humberto Molina, “Análisis de la Red Urbana Nacional”, Bogotá 1998. El estudio sobre la primacía El estudio sobre la primacía funcional cubre a 296 municipios del país. “El grupo del segundo orden está conformado por cuatro ciudades: Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga (Metrópolis subnacionales). En el tercer rango (Centros regionales principales) se encuentran 12 ciudades: Cartagena, Pereira, Manizales, Cúcuta, Santa Marta, Ibagué, Villavicencio, Neiva, Tunja, Armenia, Popayán y Pasto. En el cuarto rango (Centros regionales intermedios) aparecen 16 ciudades. El quinto rango (Centros subregionales mayores) aparecen 19 ciudades y el sexto rango (Centros subregionales intermedios) 56 ciudades.

²⁰ Respecto a la competitividad sistémica se puede consultar ESSER, HILLEBRAND y otros en “Competitividad Sistémica: nuevo desafío para las empresas y la política”, Revista de la CEPAL 59, Agosto de 1996.

²¹ Ver “Monitoreo de la Situación Competitiva de Bogotá” Versión preliminar. SECI-DAPD.

Economía.

Existen muchos factores en los que la ciudad presenta fortalezas frente a las demás ciudades y departamentos de la Nación, dentro de los que se destaca su desempeño económico. En este aspecto se observa que la ciudad genera el 23.7% del PIB nacional, que junto a Cundinamarca alcanza el 32.2%, frente al desempeño de Antioquia (14.4%) y Valle (12.7%). Además, Bogotá es la economía con mayor poder adquisitivo del país; su PIB per cápita es cercano a U\$2.745²². Esto refleja la importancia de la ciudad como centro productivo del país, nodo de poder adquisitivo y la relevancia de establecer una política regional que promueva la productividad y la competitividad.

Los sectores más importantes de la ciudad respecto a la participación en el Producto Interno Bruto y de acuerdo con la clasificación CIU²³, están representados por industria y construcción con 24.9%, servicios financieros y a las empresas con 16%, comercio, hoteles y restaurantes con 12.7%, servicios del gobierno con 12.7%, alquileres de vivienda con 10.6%, transporte y comunicaciones con 10.2%, servicios personales y domésticos con 8.8% y electricidad, gas y agua que junto con agricultura y minería representan un 3.6% del total.

Entre los productos industriales más importantes con relación a su participación en el Producto Interno Bruto de la ciudad se encuentran los productos alimenticios, productos químicos farmacéuticos, material de transporte, bebidas, textiles, plásticos y sustancias químicas industriales.

Sector Internacional.

El comportamiento del comercio exterior y la inversión extranjera en la ciudad refleja, de un lado el grado de inserción de Bogotá en los mercados mundiales, ante la creciente globalización de las economías y de otra parte la importancia de la ciudad como nodo estratégico de la región económica y creciente primacía ante otras ciudades.

Comercio Exterior.

Bogotá es la principal puerta de comunicación del país con el mundo, lo que se refleja no sólo porque sea la ciudad capital, sino por la fortaleza económica que tiene como centro de producción, principal puerto de embarque aéreo de la región y nodo financiero nacional.

²² Valor estimado para 2002 SHD

²³ Clasificación Internacional Industrial Uniforme

En cuanto al sector exportador, por la aduana de Bogotá sale el 20% de los productos no tradicionales del país, principalmente del sector industrial, lo que muestra la importancia de Bogotá como puerto de embarque de los productos de la región, principalmente de Cundinamarca. Esto se puede contrastar al observar las exportaciones por departamento, en las que Bogotá representa un 10.31% de las exportaciones y Cundinamarca alcanza una participación del 7.27%, lo que permitiría concluir que Bogotá junto con Cundinamarca exportan el 17.58% de las exportaciones totales del país.

Esta dinámica resulta de gran interés sobretodo si se piensa que la mayor parte de los productos de exportación de la región provienen del sector industrial y son éstos precisamente los de mayor incidencia en el mercado andino, principal mercado de exportación a nivel nacional.

Inversión Extranjera.

En cuanto a los flujos de inversión extranjera directa a Colombia, en 1997 el 52% fue percibido por Bogotá, principalmente en los sectores de industria, servicios financieros y servicios públicos. Los principales países de origen de estos recursos fueron Estados Unidos, España, Islas Caimán y Panamá.

Los flujos de inversión extranjera directa que fueron percibidos por Colombia en 1997 (sin incluir petróleo), alcanzaron un monto de U\$3,495 millones de dólares, de los cuales U\$1,668 millones de dólares (52.3%) fueron absorbidos por Bogotá. Solamente en los sectores de industrias manufactureras, electricidad gas y agua y explotación de minas y canteras, la inversión del resto del país fue superior a la de Bogotá.

En el año de 1998 la inversión a nivel nacional, sin petróleo y portafolio alcanzó U\$4,186 millones, frente a Bogotá que llegó a U\$3.718 millones (88.8%), lo que muestra la potencialidad de la ciudad como receptora de los flujos de inversión desde el exterior. El resto del país presenta valores negativos en el sector financiero, en construcción y en transporte y comunicaciones, lo que se explica porque la información contempla la inversión neta, es decir, tiene en cuenta la repatriación de capital y utilidades retenidas.

La inversión extranjera en Bogotá ha venido mostrado una tendencia creciente, sobretodo entre 1997 y 1998, cuando se registró una importante entrada de capitales del orden de U\$3,717.6 millones, mientras que en 1995 había alcanzado un valor de U\$1,017.7 millones y en 1997 de U\$1,826.9 millones.

Esto se ve reflejado en cambios importantes en la composición sectorial de la inversión extranjera durante estos cuatro años. De 1995 a 1998 se observa un aumento de la participación del sector de servicios financieros, en detrimento del sector de industrias manufactureras. Mientras en 1995 el sector financiero

tenía una participación del orden de 16.2% frente a 38.6% del sector industrial, en 1998 alcanza una participación de 27.8% frente a 12.2% de la industria.

En 1995 la inversión extranjera dirigida al sector industrial representaba un 38.6%, seguida de transporte, almacenamiento y comunicaciones con un 17.9% y de servicios financieros, de seguros, inmobiliarios y empresariales con un 16.1%.

En cuanto al comportamiento del sector de electricidad, gas y agua, que pasa de representar un 0.3% a un 48.9% de la inversión total entre 1995 y 1998, es claro que obedece a factores de carácter coyuntural en la economía capitalina como la entrada de recursos provenientes de la capitalización de la Empresa de Energía de Bogotá.

Por otra parte, es importante el comportamiento la inversión hacia el sector de servicios financieros que ha duplicado la inversión hacia el sector industrial, lo que refleja en primer lugar la pérdida de dinamismo del sector real y la tendencia a la terciarización de la economía y en segundo, la llegada masiva de capitales hacia el mercado interno.

En 1997 la participación sectorial fue de 25.38% para el sector de industrias manufactureras, 17.64% para el sector de electricidad, gas y agua, 16.64% para el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones y 22.95% en el sector de servicios financieros, de seguros, inmobiliarios y empresariales. Estos sectores conforman el 82.62% de la inversión extranjera en Bogotá.

Además, los sectores de transporte, almacenamiento y comunicaciones, servicios financieros, de seguros, inmobiliarios y empresariales y servicios comunitarios, sociales y personales, tuvieron un aumento importante de la inversión, que pasó de U\$353.6 millones en 1995 a U\$744.2 millones en 1997 y a U\$1,124 millones en 1998.

Por otro lado, la inversión extranjera orientada a la industria manufacturera representa aproximadamente la cuarta parte del total en 1997 (25.4%), pero su participación cayó en 1998 al 12.2%. Sin embargo, dejando de lado la inversión en servicios públicos, la participación de la industria representa un 23.9% frente a 54.3% del sector financiero, para 1998.

De otra parte, al analizar el país de origen de la inversión extranjera para el año de 1997 se observa que nueve países conforman casi el 90% del monto total invertido en la ciudad, estos son, en orden de importancia, Estados Unidos (25.8%), Islas Caimán (20.7%), Panamá (12.3%), Islas Bermudas (9.6%), Islas Vírgenes (8.8%), Alemania (4.4%), España (3.7%), Suiza (2.7%) y Japón (2.3%) con un monto total de U\$1.649 millones.

En 1998, el 95% de los flujos de capital provienen tan solo de cuatro países: España (40%), Panamá (36.8%), Islas Caimán (14.6%) y Estados Unidos (3.2%). Estos recursos se asignaron principalmente a los sectores de electricidad, gas y agua y servicios financieros, de seguros, inmobiliarios y empresariales.

Bogotá se perfila como una de las ciudades más atractivas para la inversión extranjera directa a nivel latinoamericano; durante el período 1995 –2000, Bogotá captó en promedio U\$338 per capita de inversión extranjera directa y en los últimos años, ha participado con cerca del 85% del total de los ingresos por inversión extranjera en el país.

El análisis de estos indicadores, junto con la posición de la ciudad en materia de producción con respecto a América Latina, indica que para un inversionista extranjero negociar con Bogotá representa lo mismo que negociar con dos países como Ecuador y Bolivia, pero con una plataforma productiva mucho más eficiente.

Capital Humano.

Teniendo en cuenta que el capital humano constituye una fuente invaluable de ventajas competitivas para aquellas economías que pretenden mejorar sus niveles y tasas de crecimiento a nivel global, las políticas orientadas a la formación de capital humano, bien sea a través de la capacitación o la educación formal, representan un importante punto de partida para la consolidación de la plataforma competitiva de la ciudad.

En este sentido, el impulso de la educación superior en áreas relacionadas con la innovación científica y tecnológica constituye una herramienta clave para alcanzar estándares más elevados de desarrollo, por lo que se deben aprovechar las ventajas de la ciudad como atractora de talentos con alta formación de capital humano y como capital educativa del país que concentra el 35% de las instituciones de educación superior, el 38% de los estudiantes graduados de pregrado y el 51% de postgrado.

A nivel nacional la demanda en educación superior se concentra en Bogotá con un 32.1% y en Antioquia con 30.7% del total de las solicitudes. Para los postgrados el 38.1% de las solicitudes se hacen en Bogotá, mientras que en Antioquia el 10.7%. Al comparar las preferencias por áreas de conocimiento en los principales mercados se encuentra una tendencia común hacia áreas como economía, administración y contaduría; ingeniería, arquitectura y urbanismo; ciencias de la educación, ciencias de la salud y ciencias sociales y políticas.

En Bogotá la educación superior al nivel de pregrado para 1997, según el número de solicitudes se concentra en orden de importancia en las áreas de

economía, administración y contaduría (29.9%), ingeniería, arquitectura y urbanismo (23.9%); ciencias de la educación (19.1%) y ciencias sociales, derecho y políticas (16.2%). Esta tendencia no varía significativamente al nivel de postgrado, en donde pierde importancia el área de ciencias sociales, derecho y políticas en favor del área de ciencias de la salud.

Estos indicadores indican que la ciudad puede constituirse en la capital educativa de la región andina y del caribe, fortaleciendo su estructura educativa, con énfasis en las necesidades de desarrollo tecnológico de las empresas con mayor potencialidad tecnológica y de innovación.

Ciencia y Tecnología.

El desarrollo en ciencia y tecnología es un factor determinante para alcanzar un crecimiento económico autosostenido, que conlleve a una mejor integración de la economía de Bogotá en el mundo globalizado.

La ciudad posee un fuerte potencial en ciencia y tecnología, en comparación con otras regiones del país, medido por el cumplimiento de normas de calidad internacional, inversión para actividades de innovación y número de centros que desarrollan investigaciones de carácter científico y tecnológico.

Se debe destacar que la ciudad congrega los centros de desarrollo tecnológico más importantes del país, alrededor del 80% del total nacional, e invierte casi el 50% de los recursos destinados por Colciencias para gastos de investigación y desarrollo en las regiones y departamentos.

Ante este potencial se evidencia la necesidad de emprender acciones estratégicas para organizar y adecuar el territorio urbano, de tal forma que se incentive la localización de actividades de alto valor agregado, que consoliden la plataforma exportadora y sean atractivas a la inversión extranjera directa.

La consolidación de un espacio en la ciudad para el desarrollo de la ciencia y la tecnología, donde exista una efectiva relación entre centros de formación de capital humano y centros de producción para reducir costos de transacción y dar un mejor aprovechamiento de las ventajas competitivas de la ciudad, será una acción inevitable para orientar la estrategia hacia el desarrollo regional y la inserción internacional.

Infraestructura.

Una de las fortalezas más importantes en materia de competitividad de Bogotá es la infraestructura física existente, que da una mayor conectividad a las actividades desarrolladas en el espacio urbano y de la región económica con el

resto del mundo. Esto se puede comprobar en el desempeño de algunas variables como transporte, turismo, servicios públicos y comunicaciones.

Al observar el comportamiento del movimiento aéreo del terminal de la ciudad, se evidencia el dinamismo respecto a otros terminales en cuanto a movimiento de pasajeros y movimiento de carga. Bogotá moviliza la mayor cantidad de pasajeros del país a través de su terminal aéreo: 2.8 millones de personas frente a 1.1 millones en Medellín. Igualmente, mientras el terminal aéreo de Medellín movilizó a nivel internacional 121.000 pasajeros, Bogotá movilizó 922.000.

El comportamiento del transporte de carga por vía aérea no difiere mucho del comportamiento del movimiento de pasajeros. El terminal aéreo de Bogotá concentra la mayor parte del transporte aéreo de carga del país, comparado con terminales de Barranquilla, Cali y Medellín, haciéndose más grande la diferencia cuando se contempla el movimiento internacional.

Esto muestra por una parte que la ciudad es un punto de paso obligatorio tanto para pasajeros nacionales como extranjeros que usan el aeropuerto El Dorado como forma de enlace con otras ciudades, o que encuentran en la capital la sede de los negocios a nivel nacional. De otro lado, el comportamiento del transporte de carga muestra que la mayor parte de las exportaciones e importaciones que se movilizan por vía aérea en el país salen a través de la Aduana del Aeropuerto El Dorado.

En cuanto al turismo, Bogotá es un importante centro turístico: recibe el 55% del total de arribos extranjeros y el 75% del turismo orientado a negocios y convenciones. No se debe dejar de lado la importancia de las migraciones de otras regiones del país, por ser punto de enlace con el mundo y sede de los organismos públicos de la Nación.

Por otra parte, la ciudad cuenta con una excelente cobertura de servicios públicos en electricidad es casi total, en acueducto se alcanza el 93% y en alcantarillado el 86%. Respecto a los municipios del resto del país, con un área proporcionalmente mayor de áreas rurales, estas coberturas son sustancialmente mayores.

En cuanto al mercado de las telecomunicaciones en Colombia, Bogotá es la sede de los principales canales de televisión, estaciones de radio y otras empresas de comunicación y, además, tiene el mayor número de suscriptores en telefonía celular, lo que le da una gran importancia como centro de comunicación del país con la región andina y el resto del mundo.

4. Localización espacial de las actividades económicas.

Vocaciones Productivas.

La concentración de las actividades económicas en áreas específicas de Bogotá, se evidencia a partir de la georeferenciación de la información según los criterios de la clasificación internacional industrial (CIIU 1 dígito), uniforme bajo grandes agregados de producción.

Los sectores financiero, de servicios inmobiliarios y empresariales presentan mayor concentración sobre las localidades de Chapinero, Suba y Usaquén, específicamente sobre la Avenida Séptima, para el caso de la localidad de Chapinero, la Avenida Suba y la Autopista Norte hasta la calle 127, para el caso de Suba y sobre la calle 100 hasta la 140 para Usaquén²⁴. Incluso al interior de estas localidades se observan mayores densidades que hacen pensar en la existencia de *Clusters*²⁵, hipótesis que deberá ser corroborada con estudios especializados de retroalimentación positiva de la aglomeración urbana.

El sector industrial²⁶, por su parte, ha encontrado en las localidades de Puente Aranda, Fontibón y Los Mártires y en el eje Occidente, su mayor concentración, al igual que el sector anterior hace pensar la existencia de *clusters* industriales, lo que ratifica la importancia de fortalecer estas áreas, procurando una mejor articulación entre los centros de formación del capital humano y los centros de producción, para incentivar el desarrollo regional y la inserción internacional. Esto puede llevarse a cabo con la consolidación de espacios propicios para centros de investigación y desarrollo y laboratorios para la innovación en ciencia y tecnología, que respondan a las necesidades industriales y generen un estrecho vínculo Universidad – Empresa.

Por su parte el sector de “comercio, restaurantes y hoteles”²⁷ presenta una mayor dispersión sobre la ciudad, aunque muestra mayores niveles de concentración sobre las localidades de Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos hacia el este, los Mártires, Santa Fe y en menor medida sobre Usaquén, Suba y la parte oriental de Engativá.

²⁴ Ver mapa de localización de "Servicios Financieros, Inmobiliarios y Empresariales"

²⁵ Michael Porter se refiere a ellos como "...concentraciones geográficas de compañías e instituciones interconectadas en torno a un fin común, que incluyen vínculos entre insumos especializados, componentes, maquinaria, servicios y proveedores de infraestructura especializada, canales de comercialización y manufacturas de productos complementarios, para industrias relacionadas en aspectos como: desarrollo de habilidades, tecnología e insumos comunes, centros de desarrollo tecnológico. Algunos Clusters incluyen al gobierno y a otras instituciones como las Universidades y asociaciones de comercio que proveen entrenamiento especializado, educación, información, investigación y soporte tecnológico". Harvard Business Review. Clusters and the New economics of competition. P 77 – 91. November – December 1998.

²⁶ Ver mapa sobre localización del Sector Industrial

²⁷ Ver mapa sobre localización del Sector Comercio, Restaurantes y Hoteles

La localización del sector “transporte, almacenamiento y comunicaciones”²⁸ refleja importantes puntos sobre Chapinero a partir de la calle 67, Puente Aranda y Fontibón, lo que evidencia una distribución coherente con los requerimientos de apoyo para la interconexión de los sectores financiero, industrial y comercial.

A su vez, las empresas exportadoras presentan sus mayores concentraciones sobre Puente Aranda, el límite suroccidental de Fontibón y la Autopista del Sur, lo que revela la necesidad de fortalecer y adecuar la red vial para conectar estas empresas con los principales circuitos que las comunican con los principales puertos de embarque hacia el exterior y con la región económica. Desde la perspectiva del empleo, esta distribución y delimitación de las vocaciones productivas de la ciudad supone jerarquías, hábitos de transporte y movilidad específicos, para cada rama de producción analizada. Desde una perspectiva global de la ciudad implica desplazamientos sobre el empleo de relativa “alta jerarquía” para los ejes sur-norte (localidades de Chapinero y Usaquén), oriente-occidente sobre Puente Aranda y Fontibón y desplazamientos de menor jerarquía sobre las localidades de Chapinero, Santa Fe, Los Mártires, Barrios Unidos y Usaquén.

La localización de las principales actividades empresariales de la ciudad sobre la Ciudad Central y el eje Occidente (Pieza Centro Metropolitano) prevé hacia el futuro una dinámica de localización que trascenderá las fronteras del territorio bogotano, con serias implicaciones tanto sobre los municipios de la Sabana de Bogotá, como sobre la plataforma productiva de la ciudad y los beneficios fiscales que se generen. Desde hace ya varios años la frontera de interconexión económica ha trascendido el territorio capitalino, lo que implica pensar una ciudad - región, dinámica que ya ha sido resaltada en estudios desarrollados por la Universidad de los Andes y Misión Siglo XXI²⁹.

5. Condiciones económicas y estrategias de competitividad: exigencias hacia el futuro.

Las decisiones para el ordenamiento de la ciudad no deben ser modificadas en el corto plazo. El POT reconoce las diferencias existentes entre los factores coyunturales y flexibles y los componentes que afectan y estructuran el territorio a largo plazo. La visión de largo plazo es un criterio que debe ser destacado en la formulación del POT, con el objeto de identificar con precisión los temas del ordenamiento que selectiva y estratégicamente deben orientar el desarrollo futuro de la ciudad.

²⁸ Ver mapa sobre el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones

²⁹ Plan Estratégico de Bogotá 2000

Para el Distrito, el POT representa un instrumento invaluable como consolidación territorial, desde una perspectiva de mediano y largo plazo para superar las externalidades negativas que se han generado. Con la consolidación del POT se vislumbra que en materia de una estrategia de competitividad, se haya alcanzado para los próximos 10 años una ciudad que permita:

La consolidación de Bogotá en la región andina, Centro América y el Caribe.
Que el 70% de las compañías multinacionales que hacen negocios en la región tengan su oficina de dirección en la ciudad.
Que Bogotá haya entrado en el grupo de las cinco ciudades más atractivas de Latinoamérica.
Que Bogotá logre captar el 30% de la inversión extranjera directa que llegue a la comunidad andina y centroamericana.
Que Bogotá exporte U\$8.000 millones en productos no tradicionales, es decir que cada uno de los ocho millones de bogotanos del 2010 estemos exportando U\$1.000 per - cápita.
Que los tiempos de desplazamiento entre las principales centralidades de negocios se hayan reducido en un 10% durante los próximos 10 años.
Que el esfuerzo de los bogotanos para ordenar la ciudad y hacer de esta una plataforma más dinámica, productiva y eficiente, se refleje en un crecimiento del ingreso de los bogotanos.

Que el índice de desarrollo humano (IDH) de la ciudad para un bogotano promedio haya logrado equilibrarse en el territorio.

Ante estas expectativas sobre el futuro de la ciudad, se efectuó la revisión de la competitividad en los escenarios internacional, latinoamericano y colombiano, para definir algunos puntos centrales de la estrategia de competitividad en el marco de un modelo de ordenamiento de la ciudad, que responda a las debilidades de la plataforma productiva actual de la capital.

Escenarios de la Competitividad

El modelo de desarrollo a escala mundial, ha convertido al comercio exterior en el motor de progreso de las naciones y ha exigido plataformas competitivas cada vez más eficientes en las regiones. En principio, la competitividad concebida entre países ha ido especializándose en ciudades – región, como nodos de apalancamiento del sistema internacional³⁰, siendo las que presentan las mejores condiciones en su estructura integral las llamadas a jugar un

³⁰ Básicamente las escuelas que miden la competitividad de una región competitiva tienen en cuenta 8 factores: internacionalización, gobierno, finanzas, infraestructura, tecnología, gerencia, capital humano e institucionalidad del estado (ver: World Economic Forum, Fortune, Institute of Management and Development)

desempeño importante en materia de localización de la actividad productiva, logrando con esto mejoras continuas en la calidad de vida de los ciudadanos.

A partir de la década de los 90's América Latina ha desarrollado tres tipos de políticas en las cuales los diferentes países han basado sus estrategias³¹; documentos formales de política industrial con agendas de trabajo, enfoques basados en la metodología de clusters, pasando de la competitividad a los acuerdos sectoriales y las políticas horizontales basadas en los enfoques de demanda.

Estas políticas han desarrollado tendencias de cambio del modelo de desarrollo con base en: la eficiencia de los sectores productivos y no en la creación de nuevos sectores; la consolidación de las ventajas comparativas existentes; el papel crucial de los procesos de integración con énfasis en las exportaciones, la tecnología, los recursos humanos y las pequeñas empresas; la pérdida de importancia del crédito subsidiado, los aranceles, los subsidios fiscales, el poder de compra del Estado y una ambigua posición de las políticas sectoriales.

Esta serie de tendencias junto al modelo de desarrollo económico en el continente latinoamericano, no han podido responder a la dinámica internacional y han generado un impacto negativo sobre el desarrollo socioeconómico regional, que origina la necesidad de volver a pensar el futuro de la región, para lo cual existe consenso en la agenda de trabajo³² sobre el desarrollo de políticas descentralizadas o participativas, el impacto del nuevo patrón de crecimiento, subsidios “verdes” en el marco de la Organización Mundial del Comercio, el papel de los organismos empresariales y el desarrollo endógeno y competitividad sistémica³³.

Estos puntos de acuerdo, llevaron a la convergencia de políticas en el dominio de enfoques basados en la creación de factores productivos, la política de competitividad entre países y regiones, acuerdo sobre las contradicciones entre políticas sectoriales nacionales, políticas horizontales y el patrón de concentración de los *spillovers* tecnológicos y de capital humano³⁴.

En el marco de este enfoque internacional, Colombia ha desarrollado la Política Nacional de Competitividad y Productividad, para lo cual se ha fijado como

³¹ PERES, Wilson. Políticas de Competitividad en América Latina y el Caribe. Comisión Económica para América Latina CEPAL 1999.

³² Para orientar políticas de competencia enmarcadas en la disciplina de los no transables como complemento a la apertura comercial, la integración comercial, competencia y competitividad a través de los diferentes acuerdos comerciales y la identificación de la situación de las economías pequeñas. El otro, a través del concepto de un gobierno corporativo que hace énfasis en la ventaja de usar mercados internos, evaluar el costo de la diversificación productiva y la protección a los inversionistas minoritarios.

³³ ESSER KLAUS y Otros. Competitividad Sistémica: Nuevo desafío para las empresas y la política. Revista de la CEPAL No 59 Agosto de 1996.

³⁴ Capacidad de pernear las actividades económicas con los avances tecnológicos y del conocimiento.

objetivo en el Plan de desarrollo, “las exportaciones como motor del crecimiento (...) para lo cual es necesario aumentar y diversificar la oferta exportable produciendo bienes y servicios que generen alto valor agregado y que sean competitivos internacionalmente...”³⁵

Esta política se ha estructurado con base en la determinación de los clusters regionales y la consolidación de los Consejos Asesores Regionales de Comercio Exterior (CARCE). Adicionalmente el gobierno nacional adoptó la matriz de competitividad la cual hace referencia a 8 factores de competitividad³⁶ que presentan 161 indicadores de los cuales sólo 46 corresponden al sector privado y el resto a los gobiernos nacional, departamental y municipal. Esto implica que la agenda del gobierno nacional y por lo tanto de sus regiones y entidades territoriales se ha armonizado con el contexto internacional.

La Estrategia de Competitividad.

A partir del diagnóstico del estado del arte en materia de competitividad en las escalas internacional, latinoamericana y nacional, sólo resta anclar la estrategia de competitividad de Bogotá sobre su territorio en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). En este sentido la visión señala que el POT impulsará mejoras en la calidad de vida de sus habitantes³⁷ facilitando la productividad de sus empresas y promoviendo la construcción de una plataforma regional competitiva³⁸.

Por su parte, el objetivo del Plan de Ordenamiento Territorial en materia de competitividad es el de construir un territorio que permita incrementar la eficiencia, calidad y productividad de los empresarios de Bogotá y la región, para que compitan exitosamente en el mercado nacional e internacional.

A continuación se presentan los temas estructurales de mediano y largo plazo, a tener en cuenta dentro de las estrategias de competitividad en el marco del Modelo de Ordenamiento Territorial.

³⁵ Política para la Productividad y la Competitividad. Presidencia de la República – Ministerio de Comercio Exterior – Departamento Nacional de Planeación. Cartagena de Indias Julio de 1999

³⁶ Internacionalización, Gobierno, Finanzas, Infraestructura, Tecnología, Gerencia, Capital Humano y Trabajo e Institucionalidad del estado. Agenda de Competitividad y Productividad. Ministerio de Comercio Exterior. Santiago de Cali, Febrero del 2000.

³⁷ Hacer de Bogotá una ciudad líder en Latinoamérica con un estándar de vida alto y creciente para todos que se refleje en mejoras continuas en la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos.

³⁸ El marco de una plataforma regional competitiva se encuentra estructurado en la agenda de productividad y competitividad del Ministerio de Comercio Exterior, la cual debe ser adoptada por las diferentes regiones.

Interconexión geográfica con la red nacional e internacional, movilidad e impacto de la geografía económica.

La infraestructura de conectividad de Bogotá se consolidará a través del desarrollo de proyectos de construcción, adecuación y ampliación de la red vial, bajo estándares de eficiencia, estructura y calidad, hacia las principales vías de acceso y salida de la ciudad, en especial, sobre aquellas que favorecen el intercambio de materias primas para el desarrollo productivo de las empresas bogotanas y para la exportación de bienes y/o servicios. Esta articulación será ajustada con la red nacional que permitirá conectar la capital con los principales puertos de exportación del país. Las ciudades actualmente operan en un contexto abierto y competitivo a nivel internacional, para lo cual se robustecerán los equipamientos y servicios portuarios de carga y pasajeros, para facilitar la inserción de los productos bogotanos en los mercados mundiales. Esta conexión se logrará mediante una política de construcción y adecuación del subsistema de transporte.

El POT integra a la concepción de las intervenciones estratégicas de la ciudad el subsistema de transporte, a partir del cual se dotará a la ciudad con medios de transporte eficientes que disminuyan los tiempos de desplazamiento y garanticen altos niveles de accesibilidad a las diferentes centralidades. Esto implica inversión sobre infraestructura complementaria y servicios conexos (como son los servicios de parqueo técnicamente diseñados y construidos).

La emergencia espontánea de la ciudad – región, como fenómeno que se ha consolidado hasta ahora sin planeamiento, ni estrategias coordinadas; exige ante el panorama planteado anteriormente, hacer énfasis en consolidar una estructura de interconexión física que facilite la integración. Mediante la mejora y construcción de las vías sobre los diferentes corredores de la región, y la priorización de las operaciones estratégicas correspondientes, el POT contribuye a la consolidación del modelo regional propuesto.

El ordenamiento de la actividad económica, que constituye otro de los factores que inciden directamente en la competitividad de la ciudad, se relaciona con mejorar la movilidad de la población empleada hacia los centros de producción y de la producción hacia los centros de intercambio y distribución. Buscando facilitar con criterios de eficiencia la localización de actividades productivas en núcleos de alta accesibilidad, se desarrollará a través de los instrumentos de gestión una política de usos del suelo consecuente, especialmente en las áreas de conexión con la economía regional, nacional e internacional (Fontibón, Autopista Sur, Autopista Norte, Calle 80, Anillo Tecnológico Internacional³⁹).

³⁹ Como elemento complementario a los instrumentos de gestión se ha contemplado la configuración de un espacio para el desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación.

Vocación competitiva y consolidación de clusters en el territorio bogotano.

Se beneficiará la localización empresarial de los sectores considerados como dinámicos, relevantes y promisorios⁴⁰ y de todas aquellas actividades productivas, que garanticen en el mediano y largo plazo el desarrollo sostenible y la generación de empleo productivo, mediante la identificación del patrón de especialización de la economía regional bogotana, la determinación de usos del suelo, la definición de áreas estratégicas para nuevos desarrollos, el apalancamiento mediante incentivos y mecanismos fiscales que sean orientados por el Gobierno Distrital. De igual forma, se armonizará el Plan de Ordenamiento Territorial con el desarrollo de la Política Empresarial de Clusters, que favorezca la consolidación de aglomeraciones urbanas que generen ventajas competitivas.

La vocación competitiva de Bogotá, que debe encontrar en el POT una plataforma de apoyo, está orientada a los sectores dinámicos, relevantes y promisorios⁴¹:

Servicios Públicos de alta calidad y competitividad

El Distrito Capital garantizará el suministro de los servicios públicos mediante el desarrollo de políticas energética, de aguas y saneamiento, de telecomunicaciones y demás, de forma mancomunada con las instituciones y/o entidades prestadoras de carácter nacional y regional, buscando calidad y servicio con tarifas competitivas internacionalmente, para asegurar el desarrollo sostenible del territorio y garantizar el bienestar de la población urbana y rural.

⁴⁰ Ver Documentos "Estrategia Internacional para Bogotá en los Aspectos de Gestión Tecnológica y Marketing De Ciudad, como Base Para Definir una Estrategia de Competitividad para el Desarrollo Económico y el Bienestar". ZAMUDIO, Gabriel. **DAPD - SECI 2000** y "Bogotá Prospera con su compañía" por la Dirección de Competitividad de la **Cámara de Comercio de Bogotá**, sobre nichos de mercado (Chiape), mapeo preliminar de Clusters (Zamudio) y sectores promisorios (Villate) Enero del 2000, el cual hace referencia a los sectores dinámicos, relevantes y promisorios para Bogotá.

⁴¹ Los sectores dinámicos y relevantes son aquellos que presentan un desempeño importante en su contribución a la producción de la ciudad, sus exportaciones y su capacidad de atracción de inversión extranjera directa durante los últimos años. Los sectores promisorios son aquellos que presentan mayor potencial por su enfoque en servicios, su capacidad de generar cambios estratégicos en la estructura productiva, las tendencias de demanda internacional y por estar alineado con la visión de Ciudad. Ver "Bogotá Prospera con su compañía". Cámara de Comercio.

Institucionalidad del Estado

La complejidad y variedad de trámites impuestos por las diferentes entidades públicas, unidas al fuerte control estatal sobre las actividades privadas, degeneran los niveles de competitividad frente a ciudades desarrolladas o emergentes. El ordenamiento de la ciudad y la regulación del uso del suelo son acciones estratégicas para el incremento de la competitividad de la ciudad y de los atractivos para la localización de la actividad productiva en ella, que dependen de una optimización de las funciones de la administración pública.

El esquema de planeación integral propuesto en la reforma institucional del Distrito, requiere una entidad que tenga la responsabilidad de definir el conjunto de acciones del Distrito tanto en el corto como en el mediano y largo plazo, con el fin de hacer un uso racional de sus recursos, garantizar el crecimiento ordenado y productivo de la ciudad, el mejor aprovechamiento del territorio, el desarrollo de la estructura productiva, optimizar los proyectos de inversión que se ejecuten, focalizar el gasto público e incrementar la generación sostenible de riqueza y prosperidad colectiva a través de la acción conjunta entre lo público y lo privado con el fin de crear una ciudad competitiva, sostenible y equitativa.

Capital Humano

El POT favorece la localización de centros de educación técnica, tecnológica y superior, que apoyen directamente el mercado de actividades productivas de mayor dinamismo, mediante la definición de áreas y usos del suelo.

En el mundo de la globalización, la innovación científica y tecnológica se constituye en una fuente de crecimiento económico autosostenido para las regiones que no deseen permanecer aisladas del contexto internacional. En este sentido, la formación de capital humano especializado en áreas que fomenten la innovación representa uno de los mecanismos para alcanzar mayores niveles de desempeño y productividad en la actividad económica. El POT, a través de las operaciones y proyectos fomentará la localización de centros de educación técnica, tecnológica y superior alrededor de ciertas áreas en las que predominen las actividades más modernas y dinámicas de la economía y para las que se necesitan recursos humanos altamente calificados⁴².

⁴² Ver propuesta de Anillo Científico y Tecnológico para Bogotá. DAPD - SECI Febrero del 2000.

Plataforma Ambiental

La calidad del medio ambiente se relaciona con la salud pública y el grado de bienestar general. Los territorios que han sido capaces de desarrollar programas de excelencia ambiental han fortalecido su posición competitiva y mejorado la calidad de vida (casos como el de Londres, Tokio y Kobe⁴³).

Avanzar en el uso de tecnologías limpias, cambios en el comportamiento en relación con el deterioro ambiental y el agotamiento de los recursos, programas y proyectos de recolección, almacenamiento y procesamiento de los desechos, serán algunos de los programas estratégicos a desarrollar en este campo.

La mejora de la calidad ambiental de los espacios industriales y comerciales, la recuperación de la zona central de la ciudad y de su calidad ambiental, la dotación de zonas verdes y parques, aumenta el atractivo de la ciudad para la captación de nuevas empresas y actividades económicas que garantizan el crecimiento económico y un nivel mayor de bienestar.

La ciudad ha actuado en un estado de inconciencia sobre la magnitud de los costos ambientales. Estos se han diferido a generaciones futuras de forma irresponsable sin entender que cada período de tiempo en el que se aplaza su internalización representa un sobrepeso para la ciudad. Ejemplo del problema es la contaminación de los ríos bogotanos. El POT protegerá los sistemas ambientales logrando una mejor distribución de las actividades y usos del suelo de acuerdo con el impacto ambiental de cada una de ellas.

Desarrollo Tecnológico

El rezago tecnológico de las empresas de la ciudad es uno de los factores de detrimento en la situación económica, que prevalece ante la globalización y apertura de los mercados regionales. Ante esto se busca incentivar la localización y creación de empresas modernas y dinámicas sobre áreas estratégicas compatibles con usos del suelo, que presenten aglomeraciones económicas modernas, con el uso de tecnologías limpias, que generen retroalimentación positiva en la creación de empresas innovadoras conexas.

El desarrollo del Plan de Ciencia y Tecnología y específicamente el plan de acción del programa de Gestión Tecnológica, acompañarán el desarrollo del POT en lo relacionado con la modernización tecnológica del aparato productivo y empresarial. De esta manera, el POT favorecerá la ubicación de empresas modernas preferiblemente con tecnologías limpias.

⁴³ Estas ciudades presentan un nivel de contaminación del aire y el agua prácticamente nulo mediante la utilización de tecnologías limpias y severos controles gubernamentales.

Continuidad de la política de competitividad

Entre los inconvenientes de la estrategia de competitividad que se defina para la ciudad, se encuentra la discontinuidad de las políticas aplicadas para favorecer el desempeño de sectores dinámicos para la economía. En este caso, el POT presenta un intervalo de actuación suficientemente amplio para garantizar una política coherente con el desarrollo de la actividad económica a partir de los parámetros de la política nacional y además de contarse con el Plan de Desarrollo Económico y Social como el instrumento para mantener la política de competitividad, donde ya exista la infraestructura precisa.

Localización de Inversión Extranjera Directa con orientación exportadora⁴⁴

El POT favorecerá con incentivos de usos del suelo y la delimitación de áreas estratégicas, la localización de la inversión extranjera directa, preferiblemente en asocio con empresas nacionales y con perfil exportador, que contribuyan al desarrollo sostenible, la modernización de la plataforma productiva bogotana, la inserción de la ciudad en el sistema internacional y su posicionamiento como capital andina y de Centroamérica.

⁴⁴ Los inversionistas internacionales evalúan 7 factores: recurso humano, acceso al mercado, estructura de costos, clima de hospitalidad en negocios, calidad de vida, infraestructura de transporte (aérea, vial y puerto), telecomunicaciones. Arthur Andersen. Business Location Services Special Report.

III. EFECTOS DE LA NUEVA VISIÓN EN LOS OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO CAPITAL.

Objetivos generales de la revisión del Plan .

1. Planear el ordenamiento territorial del Distrito Capital en un horizonte de largo plazo.

Se busca garantizar la sostenibilidad ambiental, económica y fiscal del Distrito Capital, alcanzando los objetivos generales y sectoriales, desarrollando las políticas y ejecutando los planes y las operaciones prioritarias que orientan el desarrollo económico social y el ordenamiento territorial en el largo plazo, con el fin de aumentar la competitividad, la productividad general y sectorial con responsabilidad fiscal.

El mayor impacto en el logro de los objetivos se sustenta en una priorización de proyectos que deben incluirse en los Programas de Ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial como parte de los planes maestros y demás instrumentos que desarrollan el mismo POT, así como de los planes de desarrollo social y económico de los próximos tres períodos de la Administración Distrital.

2. Pasar de un modelo cerrado a un modelo abierto de ordenamiento territorial.

El Distrito Capital ordenará su territorio reconociéndose 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.

3. Vincular la planeación del Distrito Capital al Sistema de Planeación Regional.

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.

4. Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural.

El Distrito Capital tendrá como objetivo 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.

Se promoverá 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.

Será prioritario detener los procesos de expansión sobre áreas de la estructura ecológica principal, especialmente sobre los componentes del sistema hídrico y el sistema orográfico, así como sobre las zonas rurales, para lo cual se promoverá prioritariamente el desarrollo de mecanismos y proyectos de prevención y control de la urbanización.

Se promoverá 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.

5. 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.

Se busca ordenar el territorio distrital para aprovechar las ventajas de la aglomeración existente sin superar los límites de las economías de escala, potenciar los factores endógenos para la sostenibilidad económica y la seguridad alimentaria, mejorar las condiciones para comercializar los bienes y servicios diversificados de la región con destino a los mercados de Bogotá, de

la misma región, del país y del comercio internacional, así como aprovechar de manera más eficiente su nivel de desarrollo financiero, tecnológico y científico, la calificación del capital humano y la disponibilidad de información acerca del comportamiento de los mercados.

Este nuevo modelo reconoce que las ventajas descritas para el desarrollo y el crecimiento económico dependen en gran medida del mejoramiento en los índices de seguridad ciudadana y de seguridad humana de la población presente y futura de Bogotá, de la adecuada distribución de la presión migratoria en el espacio regional. Estos aspectos se consideran básicos para garantizar el desarrollo sostenible de la región Bogotá-Cundinamarca.

6. Reconocimiento de 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.

El Distrito promoverá la realización de acciones conjuntas en el territorio regional encaminadas a la construcción de un hábitat sostenible a partir de lograr una adecuada interrelación entre el territorio biofísico, las formas socioculturales de apropiación y el proceso de asentamiento y localización de la población. Con este objetivo se promoverá el desarrollo de actuaciones que integren el entorno natural con la vivienda, los equipamientos, la accesibilidad a los servicios públicos y la movilidad.

7. 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.

En el marco de la Ciudad-Región, el Distrito promoverá la integración del mercado inmobiliario mediante acuerdos para la localización de vivienda, equipamientos, de servicios públicos y el desarrollo de proyectos que impulsen la generación de empleo para lo cual se propenderá por el mejoramiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad entre los diferentes centros urbanos y el Distrito Capital.

Se promoverá entre las administraciones municipales y el Distrito, así como en los agentes económicos, el fortalecimiento institucional para la aplicación de los instrumentos de reforma urbana, la articulación de políticas de gestión de suelo y el desarrollo de un marco de financiamiento regional que permita atender los programas y proyectos de integración regional y desarrollo local.

8. Equilibrio y Equidad Territorial par el Beneficio Social.

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.

IV. POLÍTICAS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

Concepto y directrices de política.

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:

1. 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. Con este fin el uso del suelo en dichas áreas se orientará con base en las siguientes estrategias:

- a. Recuperación de las rondas y zonas de manejo y protección de los cuerpos de agua y cofinanciación y concertación con la región para la recuperación del Río Bogotá, proponiendo la exclusión de usos urbanos por parte de los municipios sobre la margen occidental del Río.
- b. Protección y restauración ambiental de los cerros orientales, de los cerros de Suba y de las zonas de riesgo para evitar la urbanización ilegal.
- c. Asignación de usos del suelo en las áreas de expansión atendiendo las demandas por equipamiento y vivienda, concordantes con la capacidad de respuesta de las demás ciudades de la red regional, y prever las infraestructuras y los proyectos necesarios que mejoran la integración de la movilidad regional y nacional de carga y pasajeros y disminuyen los déficit de equipamiento en una periferia urbana desequilibrada.

d. Consolidación de la zona urbana ajustando los usos, tratamientos y la edificabilidad que se precisen en las fichas normativas en concordancia con el estado de avance del ordenamiento en las ciudades de la red en el marco del plan regional

Las áreas de expansión del Distrito Capital se incorporarán al perímetro urbano, mediante planes parciales que respondan a los principios de reparto equitativo de cargas y beneficios, a las necesidades prioritarias de la articulación de la red de ciudades mediante ejes de movilidad, evitando la conurbación, el deterioro del medio ambiente, y en respuesta al objetivo de desconcentración.

Estas políticas se desarrollarán mediante las siguientes estrategias:

Promover la gestión de planes parciales a una escala que garantice la equidad en la distribución de las cargas de la urbanización entre los beneficiados del plan parcial.

Ajustar las expectativas de oferta de vivienda social en estas áreas a la disponibilidad de suelo apto para la urbanización y a los objetivos de consolidación de la ciudad previstos en este plan mediante la evaluación del riesgo geológico existente, el valor ambiental de las áreas y los precios del suelo y la necesidad de priorizar inversiones en proyectos estructurantes.

Delimitar las áreas con valor ambiental y recuperarlas en el marco del objetivo ambiental y de control a los procesos de conurbación.

Evitar la expansión de las infraestructuras de servicios públicos a zonas lejanas a las redes matrices para impedir conexiones clandestinas y deseconomías de escala.

2. Política Ambiental

El plan de gestión ambiental del D.C. 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

Es propósito central de la gestión urbana mejorar equitativamente la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras, partiendo de crear un medio seguro, saludable, propicio, estimulante, diverso y participativo para el desarrollo integral del ser humano, a nivel individual y colectivo, en lo físico, lo social y lo económico.

b. Desarrollo sostenible como proyecto social y cultural

El desarrollo sostenible se acomete como un proyecto de vida colectivo que involucra tanto a la sociedad civil como al Estado. Se basa en la concertación de las voluntades y el mejoramiento de los comportamientos individuales y apunta a la construcción de una cultura y un territorio viables y competitivos en el corto, mediano y largo plazo.

c. Preeminencia de lo público y lo colectivo

La gestión ambiental de Bogotá da prelación a los elementos, procesos y alternativas que permiten crear, vivir y apropiarse la ciudad física, social y económica como un hecho colectivo, procurando la satisfacción colectiva de necesidades comunes, favoreciendo el encuentro e intercambio constructivo entre sus integrantes y extendiendo a todos ellos la inclusión en las decisiones, responsabilidades y beneficios del desarrollo.

d. Ecoeficiencia de la función y la forma urbanas

Las implicaciones ambientales de toda decisión deben medirse por su contribución a la ecoeficiencia del conjunto, es decir, la capacidad de producir bienes, servicios y estructuras, optimizando el aprovechamiento de los recursos naturales, las potencialidades ambientales y socioculturales al tiempo que se minimizan la generación de desperdicios, el deterioro físico y funcional y la marginalidad ambiental, económica y social.

e. Transformación positiva del territorio

Las ventajas ambientales del territorio deben ser potenciadas a través de la planificación y el diseño, en formas creativas y competitivas en el ámbito global, conservando los procesos ecológicos esenciales y mejorando la capacidad del medio para sustentar el funcionamiento económico y sociocultural.

f. Gestión ambiental urbano-regional

La gestión ambiental distrital debe contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la región y a la armonización de sus distintos modos de vida, acercando la toma de decisiones a la escala real de los procesos ecológicos y a los actores involucrados, y procurando la construcción de un sistema urbano-regional posicionado y competitivo tanto nacional como globalmente.

g. Liderazgo nacional y articulación global

Corresponde al Distrito Capital liderar, en el ámbito distrital, el desarrollo conceptual, metodológico y técnico de los temas propios de la gestión ambiental urbana, así como el intercambio de experiencias y técnicas con otras ciudades

del mundo y la discusión e implementación de los convenios y agendas internacionales de protección del ambiente global.

3. 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.

4. 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 en 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:

1. Promover y potenciar 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.
2. 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.
3. Mantener los recursos y el potencial natural del territorio, considerando la estructura ecológica principal y regional como elemento ordenador.
4. Mejorar la conectividad del subsistema vial y de telecomunicaciones entre los pequeños centros poblados con Bogotá, como nodo principal de la red de ciudades.

V. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO DEL DISTRITO CAPITAL.

1. Construcción de una 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 superpuestas e interdependientes: la estructura ecológica principal, la estructura socio económica y espacial, y la estructura funcional de servicios.

2. 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. Se trata en esencia del sistema de áreas protegidas, el sistema de parques urbanos, los corredores ecológicos y el área de manejo especial del río Bogotá.

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 del Distrito Capital.

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 urbanos y los corredores ecológicos.

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

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.

En lo que se refiere al sistema hídrico, este incluye 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.

Los objetivos que se persiguen a través de la planificación, el diseño y manejo de los corredores ecológicos son los siguientes:

1. La protección del ciclo hidrológico.
2. El incremento de la conectividad ecológica entre los distintos elementos de la Estructura Ecológica Principal.
3. 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.
4. La incorporación de la riqueza florística regional a la arborización urbana.
5. La mitigación de los impactos ambientales propios de la red vial.
6. La recuperación ambiental de los corredores de influencia de la red hídrica.
7. La provisión de un límite arcifinio para facilitar el control del crecimiento urbano ilegal sobre la red hídrica y el suelo rural.
8. La provisión de espacio público para la recreación pasiva de las comunidades vecinas.
9. El embellecimiento escénico de la ciudad.

Los Corredores Ecológicos se clasifican en dos categorías:

1. Corredores Ecológicos de Ronda: abarcan la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental de todos aquellos cursos hídricos que no están incluidos dentro de otras categorías en la Estructura Ecológica Principal.

2. Corredores Ecológicos Viales: correspondientes a las zonas verdes y áreas de control ambiental de las vías urbanas clasificadas como V-0, V-1, V-2 y V-3.
3. Corredores ecológicos de borde: correspondientes a una franja de 50 a 100 metros de ancho en suelo rural, contiguo y paralelo al perímetro urbano.

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. Estas actividades se desarrollarán de acuerdo con las siguientes acciones:

1. Para el sistema de tratamiento del Salitre, se continuará con la construcción en el corto plazo (2002-2003) del interceptor Salitre (Tramo II: Carrera 91-Planta de Tratamiento) con una longitud de 4.5 km.
2. Para la cuenca de Torca, se abordará dentro del programa Santa Fe I en el corto plazo la construcción de los Interceptores Derecho e Izquierdo del Torca con una longitud de 7.4 km.
3. Para la conducción final de las aguas residuales de los sistemas de Torca y Borde Norte, se construirá en el corto plazo dentro del programa Santa Fe I, el primer tramo del Interceptor río Bogotá con una longitud de 10.7 km.
4. Para el saneamiento de las cuencas de la Conejera y Jaboque, se construirán en el corto plazo el Interceptor la Salitrosa y en el mediano plazo el Interceptor Engativá Cortijo respectivamente.
5. Para el sistema de tratamiento del Fucha, se construirá en el mediano plazo el interceptor izquierdo del Fucha que conducirá las aguas servidas de la cuenca hacia el interceptor Fucha - Tunjuelo. A nivel troncal se construirá también en el mediano plazo el Interceptor de la zona Franca a la Estación de bombeo de Fontibón.
6. En el mediano plazo y a nivel troncal, se construirán entre otras obras el Interceptor Tunjuelo Alto Derecho con una longitud de 11 km, el Interceptor Tunjuelo Bajo Derecho que tiene una longitud de 2,8 km y el Interceptor Tunjuelo bajo Izquierdo que recibe la totalidad de las aguas residuales de la

cuenca hasta conducir las a la futura estación de bombeo de aguas residuales del Tunjuelo con una longitud aproximada de 9 km. Posteriormente se construirá el interceptor Tunjuelo – Canoas – Alicachín, dependiendo de los recursos disponibles para adelantar el proyecto.

La construcción efectiva del sistema de tratamiento se ha definido con los estudios técnicos y ambientales realizados por el Distrito Capital en relación con el sistema de tratamiento de sus aguas residuales, y en consideración de las prioridades y posibilidades de inversión distritales, el sistema de tratamiento de aguas residuales propuesto para la ciudad debe tener en cuenta los siguientes componentes y seguir el cronograma descrito a continuación:

1. Durante los años 2004 a 2007 se ampliará la capacidad de tratamiento de la PTAR Salitre y se adecuará como una Planta de Tratamiento Primario Químicamente Asistido (TPQA).
2. Durante los años 2004 a 2009 se construirá los interceptores Engativá – Cortijo y Fucha Tunjuelo, al igual que la estación elevadora del Tunjuelo. Estas obras empezarán a operar en el año 2009.
3. En el largo plazo, posterior al 2010, se construirá el interceptor Tunjuelo – Canoas, la Estación Elevadora de Canoas, el interceptor Canoas – Alicachín, y la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de Canoas. La PTAR Canoas será del tipo TPQA.

El desarrollo del programa de tratamiento de los vertimientos del río Bogotá debe estar sujeto a los resultados de los estudios de viabilidad técnica y financiera que deberá realizar la administración, en el marco del Acuerdo Fundamental firmado el 6 de Agosto de 2003 y los Convenios interadministrativos entre el Distrito y la CAR.

Otro aspecto fundamental dentro de la recuperación ambiental del Distrito Capital son los humedales. Estos hacen parte del sistema de áreas protegidas y se consideran parques ecológicos distritales dentro de la Estructura Ecológica Principal. A fin de mantenerlos, ordenarlos y preservarlos, se ha estimado conveniente que su zona de manejo y preservación ambiental, es decir, su ronda hidráulica y su cuerpo de agua, conformen una unidad ecológica en la cual sea posible formular y desarrollar acciones integrales para su conservación.

Con el fin de consolidar la recuperación de los humedales, se ha establecido un programa de descontaminación, recuperación ecológica e hidráulica que incluye acciones necesarias para el mantenimiento de su dinámica y función ecológica,

permitiendo de este modo la conservación de los servicios ambientales que garantizan su supervivencia a largo plazo.⁴⁵

Los humedales considerados parques ecológicos distritales son los siguientes:

- Humedal de Tibanica
- Humedal de la Vaca
- Humedal del Burro
- Humedal de Techo
- Humedal de Capellania o la Cofradía
- Humedal del Meandro del Say
- Humedal de Santa María del Lago
- Humedal de Córdoba y Niza
- Humedal de Jaboque
- Humedal de Juan Amarillo o Tibabuyes
- Humedal de la Conejera
- Humedal Torca y Guaymaral

3. 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.

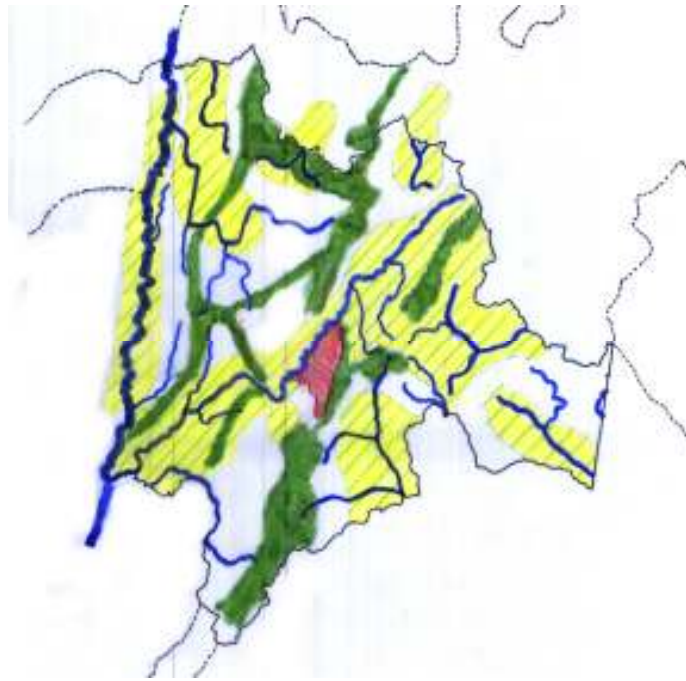
La determinación de la forma en que la ciudad y su suelo rural se integran a dicha red, implica hacer explícita la lógica funcional, económica y urbanística que los rige actualmente. Sobre la base de este diagnóstico, se podrá determinar con mayor certeza la estrategia global para llevar a cabo la mencionada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

⁴⁵ Este programa acogen a los principios fijados por la convención de Ramsar de 1971, la cual fue adoptada por Colombia mediante la ley 357 de 1997.

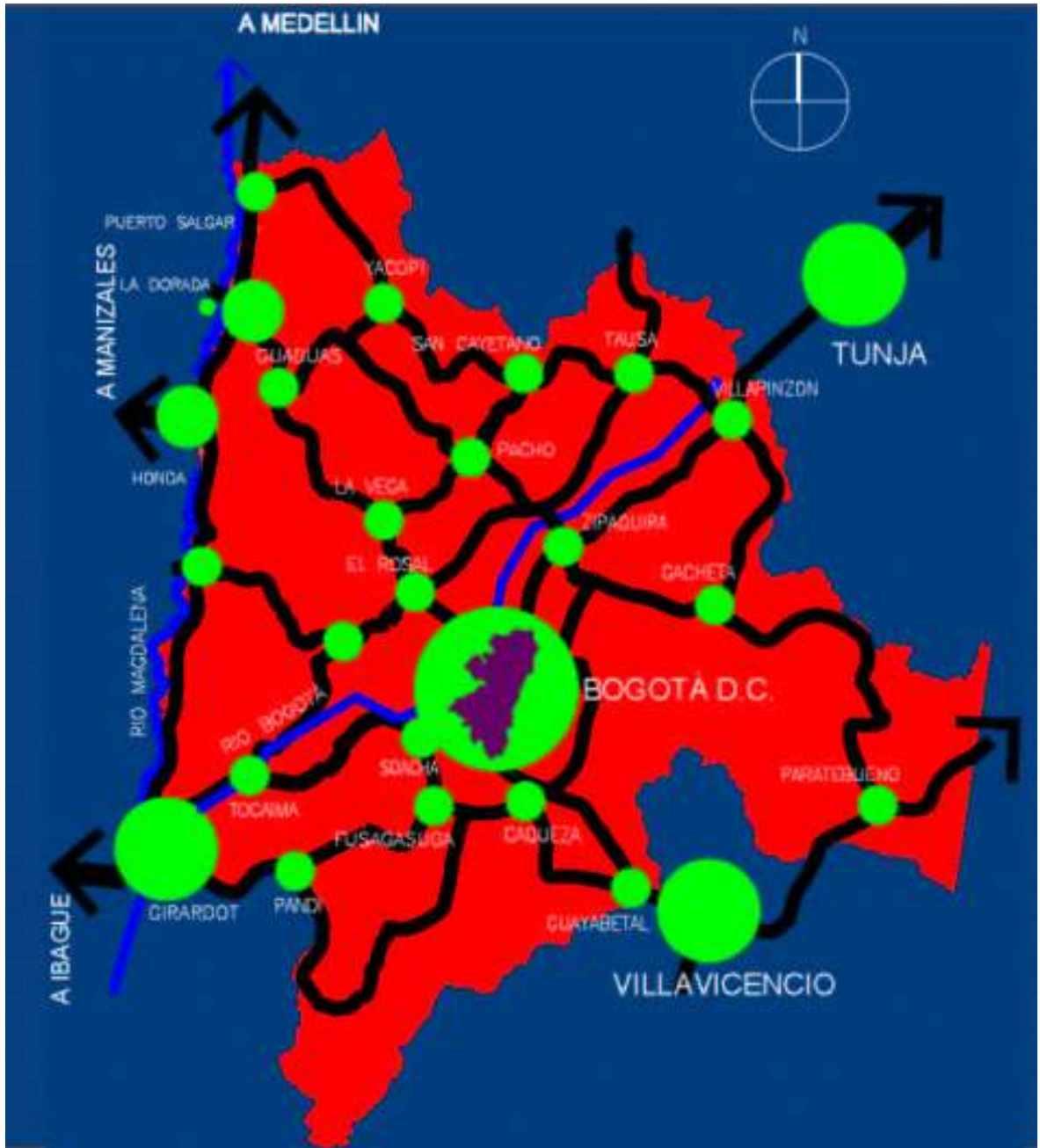
Estructura Ecológica Regional



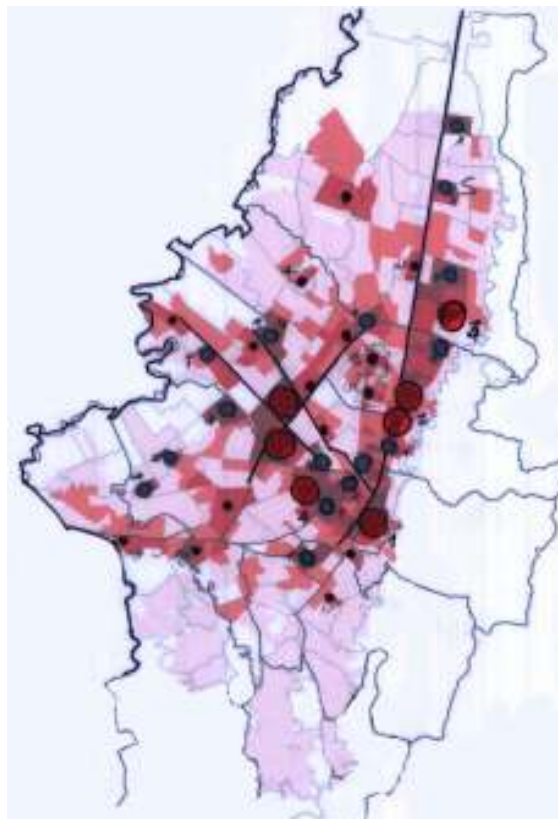
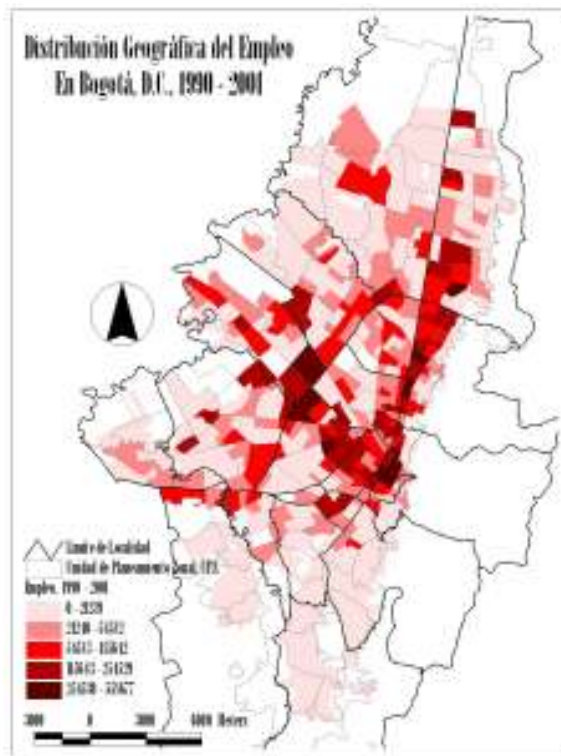
Encaje de la Estructura Ecológica Distrital



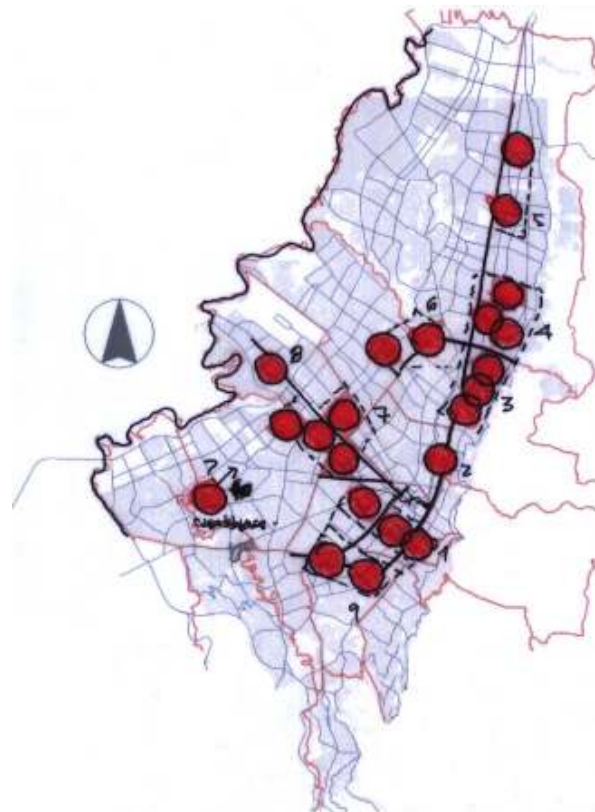
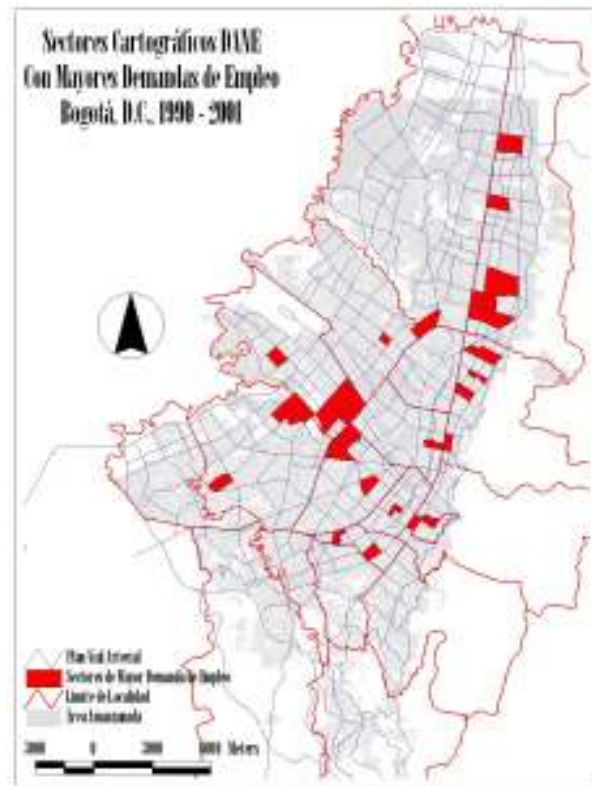
Estrategia de Ordenamiento Regional



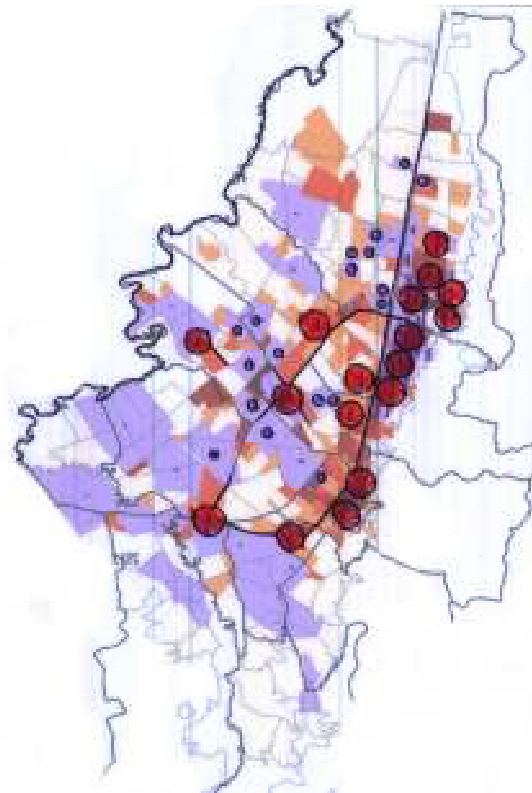
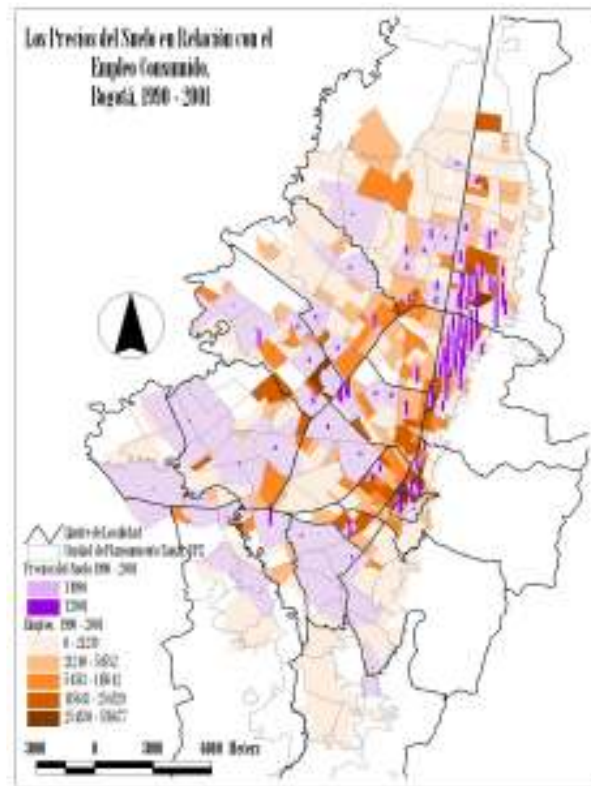
Distribución Geográfica del Empleo



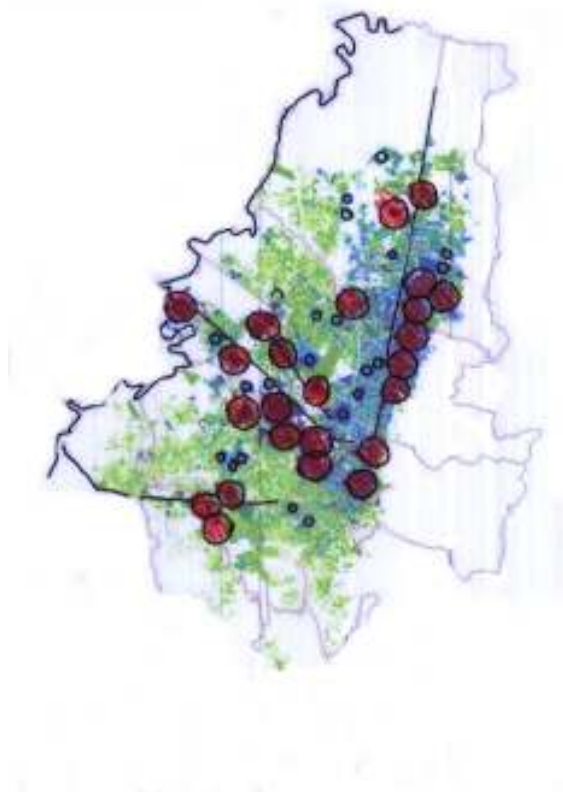
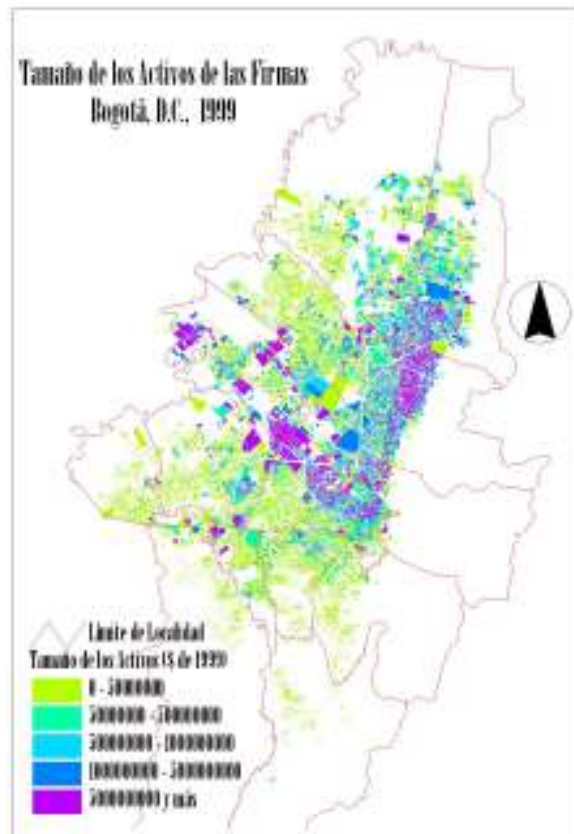
Sectores Cartográficos DANE con Mayores Demandas de Empleo



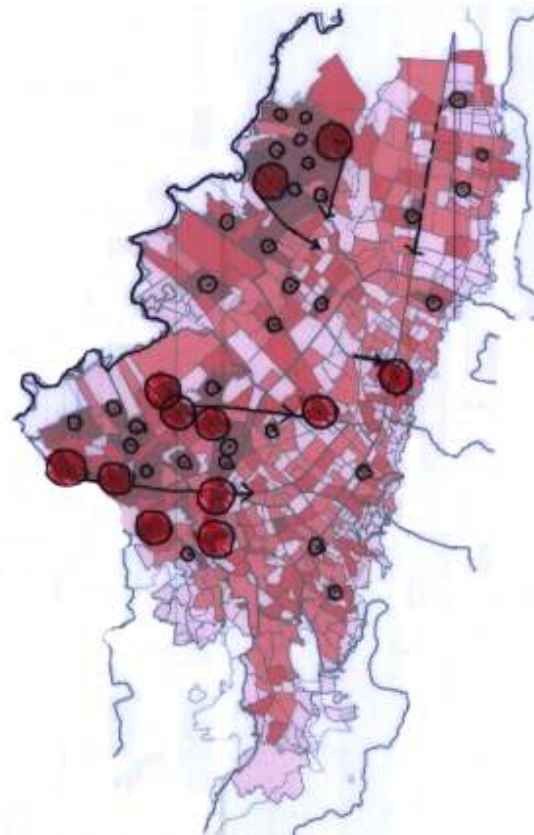
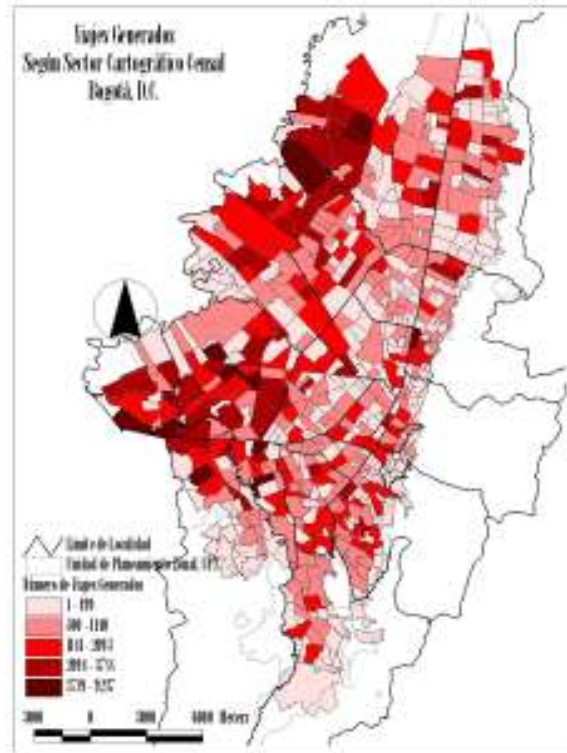
Los Precios del Suelo en Relación con el Empleo Consumido



Tamaño de los activos de las Firmas



Viajes Generados según Sector Cartográfico Censal



La distribución del empleo en la ciudad

El análisis de localización de empleo para el periodo 1990 – 2001⁴⁶ permite concluir que este se distribuye a lo largo de por lo menos dos ejes principales de la ciudad: el eje de la Autopista Eldorado desde el Centro hasta el aeropuerto, y el eje de la avenida Caracas - Autopista Norte.

En relación con dichos ejes se disponen las mayores áreas de concentración de empleo: el complejo económico surgido alrededor del casco histórico de Usaquén; el área central de Chapinero constituida principalmente alrededor de la Plaza de Lourdes en la calle 63; el Centro Internacional, y la zona industrial de Puente Aranda ligada a las nuevas áreas de comercio surgidas en el sector de Salitre.

Otros nodos de menor relevancia en términos de consumo de empleo son el Barrio Restrepo, el Sector de la Sabana en los Mártires, y Santa Bárbara en Usaquén.

La centralización del empleo, evidenciada por la localización de estas áreas, refuerza la tendencia hacia un modelo desequilibrado en el cual las áreas periféricas de la ciudad dependen en manera creciente de las áreas más centrales, debilitando a su vez los tejidos residenciales.

En cuanto hace referencia al mayor crecimiento de empleo⁴⁷, el análisis muestra que las áreas de mayores índices se concentran a lo largo de cuatro grandes ejes viales: la avenida Caracas-Autopista Norte, el Corredor férreo de Occidente, la NQS particularmente en su tramo central, y la Avenida Primero de Mayo en su tramo oriental. El eje del Corredor Férreo representa el espacio de mayor dinámica de concentración durante el periodo analizado.

A lo largo de estos ejes se disponen las áreas que crecen mas rápidamente en términos de oferta de empleo: el núcleo de Chicó-Lago, los barrios tradicionales de las Ferias y Rionegro, la Zona industrial de Puente Aranda y Salitre, el barrio Restrepo y su extensión el el barrio Santander, la zona comercial del barrio

⁴⁶ El mapa “Distribución Geográfica del empleo en Bogotá, D.C., 1990 – 2001”, base del presente análisis, muestra por sector censal la Distribución Geográfica del Empleo en Bogotá entre 1990 y 2001. Cada polígono representado en la imagen da razón de la cantidad de trabajo empleada en el plazo mencionado.

⁴⁷ El mapa “Distribución Geográfica del Empleo y los Sectores Cartográficos según el Comportamiento de su Demanda de Empleo. Bogotá, D.C., 1990 – 2001”, superpone la distribución por sector censal del empleo en 2001 al comportamiento de la demanda de trabajo. Este comportamiento se define de la siguiente manera: Un sector *expulsa* empleo si $L_{2001}-L_{1990} < 0$, siendo L_{2001} y L_{1990} los niveles de empleo en 2001 y 1990 respectivamente; de manera análoga, un sector censal presenta demanda estacionaria si $L_{2001}-L_{1990} = 0$ y un sector presenta demanda creciente si $L_{2001}-L_{1990} > 0$.

Una idea de la oferta total de trabajo generada entre 1993 y 2001 (según las proyecciones de población DAPD, Escenario *Alto*) por sector censal puede ser aprehendida a partir del mapa “Crecimiento Poblacional Absoluto. Bogotá, D.C., 1993 – 2001”, que muestra el Crecimiento Poblacional Absoluto de la Ciudad. Es de notar que la zona más clara en este mapa coincide con aquella de color más oscuro en el mapa “Distribución Geográfica del Empleo en Bogotá, D.C., 1990 – 2001”. El mapa “Tamaño de los Activos de las Firms. Bogotá, D.C., 1999”, presenta los extremos de la distribución en el mapa “Crecimiento Poblacional Absoluto. Bogotá, D.C., 1993 – 2001” mostrando aquellos sectores de Mayor y menor crecimiento poblacional en el plazo mencionado.

Ricaurte, el sector de Toberín y La Paz sobre la autopista Norte, y finalmente el núcleo de Fontibón, asociado lógicamente al Aeropuerto Eldorado.

Estas áreas deben ser consideradas, por tanto, como aquellas que representan el mayor nivel de actividad económica de la ciudad, indicador fundamental de centralidad.

La localización de activos y precios del suelo

La localización de la actividad empresarial se hizo con base en la información de las 23.000 empresas que actualizaron sus registros mercantiles a diciembre 31 de 1999 en la Cámara de Comercio de Bogotá y que cuentan con activos superiores a \$135 millones, es decir contempla las sedes de la pequeña, mediana y gran empresa.⁴⁸

La concentración de firmas y/o empresas de gran valor en lugares específicos de la ciudad es considerado como uno de los aspectos que mejor mide la condición de centralidad de las áreas. Existe, en el caso de Bogotá, una correlación fuerte con los indicadores de oferta y demanda de empleo enunciados anteriormente.

Los cuatro ejes aglutinadores de activos son: el eje del Corredor Férreo de occidente (particularmente en la zona de Salitre y Puente Aranda), el eje avenida Caracas (en el sector de contacto con el Chicó y el Lago), el eje de la Autopista Sur (en la zona industrial de Cazucá), y el eje de la Avenida Eldorado.

Efectuado un análisis sobre estas zonas se determinó que las 100 manzanas de mayor importancia manejan aproximadamente el 65% de los activos de la ciudad, es decir, más de 100 billones de pesos, lo que las convierte en los centros de decisión más importantes de Bogotá y probablemente del país.

A su vez, esta característica genera la diferenciación entre los “cuarteles generales” de las organizaciones que históricamente pueden no ser el nodo de producción de la organización, pero sí los encargados del manejo de la visión y estrategia organizacional, los cuales se localizan en el Centro, Chapinero, Calle 72 – calle 100 y Usaquén – Santa Bárbara. Por su parte los “centros de operación” (fábricas y plantas de producción) se concentran principalmente sobre el eje occidente⁴⁹.

⁴⁸ La localización de la actividad empresarial se realizó con la base de datos de la Cámara de Comercio de Bogotá, que incluye la dirección de la casa matriz de la empresa o destino de correspondencia. Debe anotarse que esta base de datos no incluye las actividades desarrolladas por parte del Gobierno.

⁴⁹ Diferenciación efectuada a partir de Arthur Andersen. Business Location Services Special Report 1999.

En relación con el comportamiento de los precios del suelo,⁵⁰ se presenta una fuerte correlación entre el aumento de estos, la demanda de empleo, y la consecuente transformación de las áreas de vivienda hacia actividades relacionadas con el comercio y la prestación de servicios.

Las áreas donde los precios del suelo aumentan en mayor proporción, son el Centro y Chicó - Santa Bárbara. Otras áreas que muestran incremento, tales como los barrios de Fontibón, Rionegro, Salitre, Restrepo y Venecia, se localizan en modo disperso en la ciudad y están íntimamente relacionadas con áreas tradicionales de comercio.

La lógica de los desplazamientos: viajes atraídos y generados.

La concentración del empleo y el número de empresas o puntos de actividades económicas dispuestas en un área determinada, son variables directamente relacionadas con los desplazamientos que los ciudadanos hacen durante el día.

El análisis de viajes atraídos y viajes generados⁵¹ complementa a los anteriores en la óptica de determinar niveles de centralidad, y evidencia aquellas áreas hacia y desde las cuales se desplazan los habitantes por razones de trabajo, estudio, ocio, o compras.

En Bogotá, las áreas que presentan mayor número de viajes atraídos, son el Centro Internacional y las dos áreas extremas de Corabastos y Fontibón, las cuales presentan actualmente una importante relación con la región. Otros núcleos secundarios en este sentido son Venecia y Cazucá, sobre la Autopista Sur, y Toberín, Suba, Engativá e Ismael Perdomo.

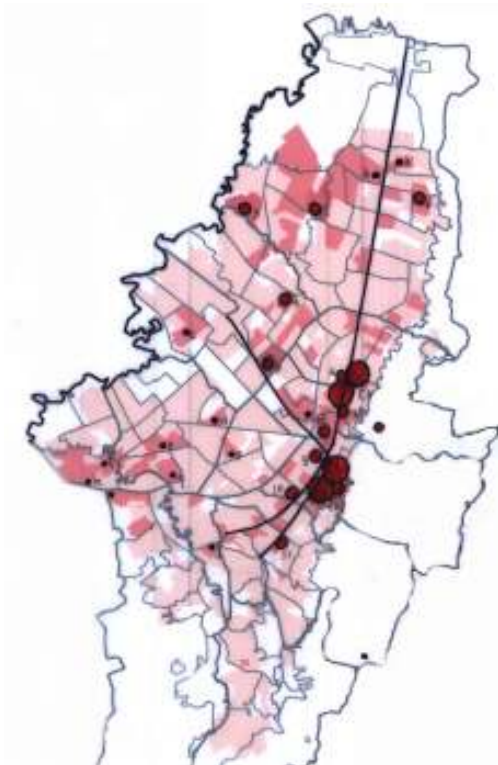
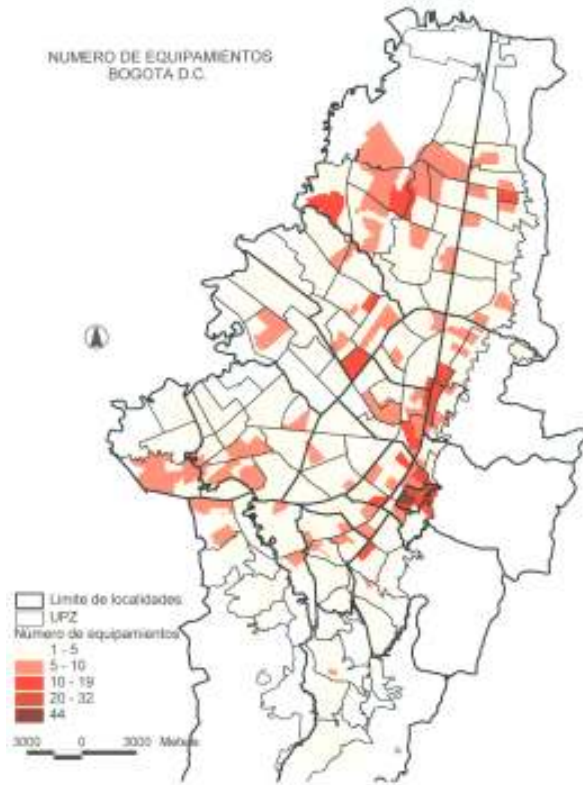
En cuanto a viajes generados, el análisis muestra las áreas desde las cuales se generan desplazamientos en busca de actividades relacionadas con el comercio y los servicios. Se trata de áreas con déficit por centralidad y se constituyen en áreas estratégicas para la disposición de nuevas centralidades. Tales áreas son: Bosa, Engativá, Kennedy, y Suba-Tibabuyes.

⁵⁰ El análisis se basa en la información contenida en el plano “Precios del suelo en relación con el empleo consumido – Bogotá 1990 / 2001” de la Subdirección Económica del DAPD.

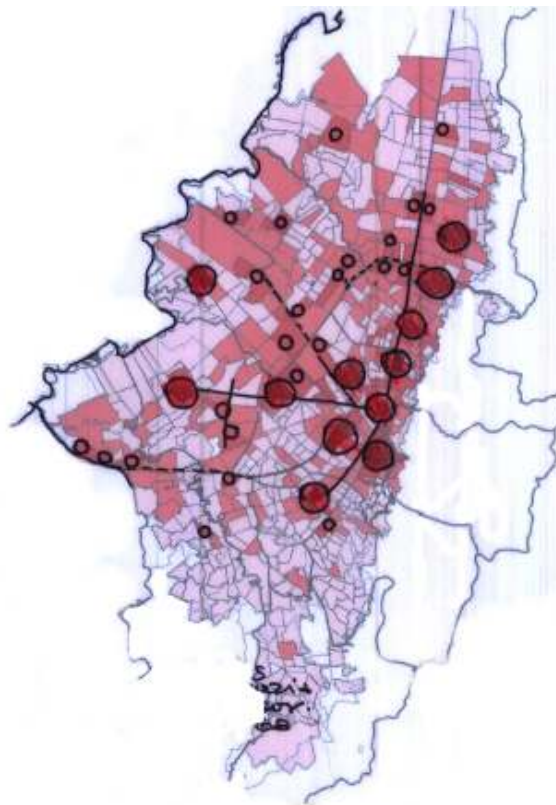
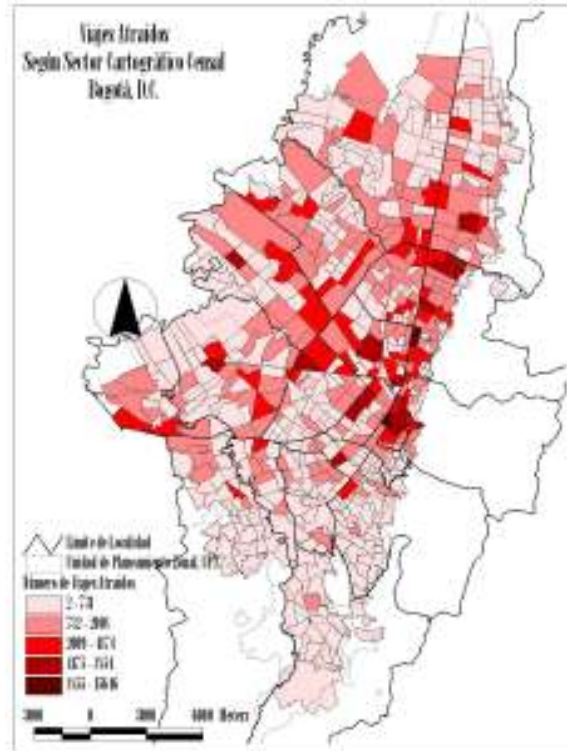
El **mapa** filtra el contenido del mapa de empleo localizado, señalando a aquellos sectores con mayor demanda observada entre 1990 – 2001. Con el fin de estudiar la correlación entre la dinámica de los precios del suelo urbano y su utilización en cuanto a explotación económica, el análisis⁵⁰ de precios del suelo superpone al mapa de empleo, información sobre evolución de los precios del suelo en las zonas delimitadas por la Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá. Las variaciones de precios se derivan de la diferencia en la altura de las columnas con las que se ilustran los precios medios de una zona en 1990 y en 1991.

⁵¹ El análisis se desarrolla sobre la base de los mapas “Viajes atraídos según sector cartográfico censal, Bogotá, D.C” y “Viajes generados según sector cartográfico Censal, Bogotá, D.C”. El tercer mapa denominado “Relación viajes atraídos - viajes generados según sector cartográfico censal, Bogotá, D.C” relaciona estas dos variables. Si para un sector censal la oferta y la demanda de viajes es igual, el valor del indicador será 1; si es mayor la cantidad de viajes atraídos, la zona ofrece empleo; si es mayor la cantidad de viajes generados, la demanda de empleo es mayor que la oferta.

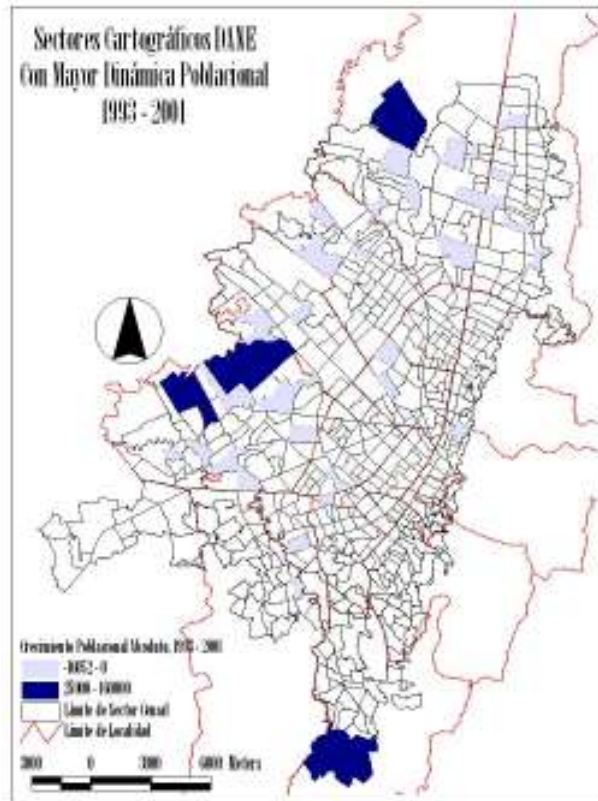
Número de Equipamientos en Bogotá D.C.



Viajes Atraídos según sector Cartográfico Censal



Sectores Cartográficos DANE con Mayor Dinámica Poblacional



La disposición de equipamientos colectivos como factor de centralidad.

El Centro de la ciudad y Chapinero presentan la mayor cantidad de equipamientos colectivos de escala metropolitana, urbana y zonal. En este aspecto puede afirmarse que los mayores centros de servicios están absolutamente concentrados en un espacio geográfico reducido (el centro y Chapinero), y que el conjunto de barrios consolidados y las periferias en proceso de consolidación carecen de servicios de esta escala.

Este efecto es claramente mayor en los barrios del sur de la ciudad dispuestos a lo largo del río Tunjuelo. A excepción de algunos equipamientos aislados dispuestos en los barrios históricos de Bosa, Kennedy y Timiza, el sur conformado principalmente por Ciudad Bolívar, el sur de San Cristóbal y Usme, carecen totalmente de servicios de cubrimiento urbano y zonal. La falta de servicios de esta escala puede ser asociada a la segregación social y funcional que presenta actualmente la ciudad.

La situación es particularmente crítica en el caso de los equipamientos de esta escala relacionados con recreación y deporte (que se concentran alrededor del Parque Simón Bolívar), de cultura (que se localizan en el Centro y Chapinero a lo largo de la avenida Caracas, la Carrera 13 y la Séptima), de salud (concentrados en el Centro y San Cristóbal), y de bienestar social (dispuestos a lo largo de la avenida Eldorado).

Dado el fuerte impacto que tienen los equipamientos colectivos de escala metropolitana y urbana en la consolidación de áreas de centralidad, se puede concluir que el reequilibrio de la ciudad y el mejoramiento de los niveles de habitabilidad y de productividad será el producto de acciones fuertes en el sur y occidente, en este tipo de equipamientos. Ello implica asociar a las actividades económicas los equipamientos colectivos de escala metropolitana y urbana, en nuevas áreas de centralidad.

Ponderación de los nodos actuales por valores de centralidad.

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. El cuadro siguiente "Ponderación de nodos por nivel de centralidad" evalúa cada uno de ellos según su nivel frente a cada factor (los niveles son alto, medio y bajo). La asignación de valores altos a los nodos se relaciona en forma directa con su nivel de centralidad. Es decir, una mayor cantidad de niveles altos para cada factor, explica el mayor nivel de centralidad que tiene el área para la ciudad.

NODOS ANALIZADOS

1.CENTRO (CENTRO HISTÓRICO-CENTRO INTERNACIONAL)	11.ALAMOS
2.CHAPINERO	12.SUBA
3.CALLES 72-100	13.PRADO VERANIEGO
4.USAQUÉN-SANTA BÁRBARA	14.QUIRIGUA-BOLIVIA
5.TOBERÍN-LAPAZ	15.7 DE AGOSTO
6.FERIAS-RIONEGRO	16.POLO
7.SALITRE-ZONA INDUSTRIAL	17.20 DE JULIO
8.FONTIBÓN- ELDORADO Y GUAYMARAL	18.DELICIAS-ENSUEÑO
9.RESTREPO-SANTANDER	19.BOSA
10.CORABASTOS	

PONDERACIÓN DE NODOS POR NIVEL DE CENTRALIDAD

FACTORES DE CENTRALIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1 MAYOR DEMANDA DE EMPLEO	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A									
2 EMPLEO LOCALIZADO	A	A	A	A	M	M	A	M	M	M	B	B	B	B	B	B	B	B	B
3 VIAJES ATRAÍDOS	A	A	A	A	M	M	A	A	A	A	M	M	M	B			M	M	M
4 LOCALIZACIÓN DE ACTIVOS	A	A	A	A	A	A	A	A	M	M			A		M			A	
5 PRECIOS DEL SUELO	A	A	A	A	M	A	A	A	A				M		M			A	
6 EXPULSIÓN DE POBLACIÓN		A		A	A			A	A	A		A	A	A				A	
PONDERACIÓN	5/0	6/0	5/0	6/0	3/3	3/2	5/0	5/1	4/2	3/2	0/1	1/1	2/2	1/0	0/2	0/0	0/1	3/1	0/1

A: NIVEL ALTO. M: NIVEL MEDIO. B: NIVEL BAJO

CLASIFICACIÓN DE NODOS POR NIVEL DE CENTRALIDAD

NIVEL 1	Chapinero, Usaquén-Santa Bárbara, Fontibón-Aeropuerto Eldorado-Aeropuerto Guaymaral
NIVEL 2	Centro (Centro Histórico-Centro Internacional), 72-100, Salitre-Zona Industrial, Restrepo-Santander
NIVEL 3	Toberín-La Paz, Ferias-Rionegro, Corabastos, Delicias-Ensueño
NIVEL 4	Prado Veraniego
NIVEL 5	Suba, Quirigua-Bolivia
NIVEL 6	7 de Agosto
NIVEL 7	Bosa, 20 de julio, Alamos, El Polo

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.

Los umbrales de centralidad: áreas de la ciudad sin puntos nodales y relación con las localidades del Distrito Capital.

la asignación de un nivel máximo de cubrimiento geográfico a cada nodo, según su nivel de centralidad, es uno de los mecanismos para identificar las áreas de la ciudad en déficit por ausencia o baja presencia de áreas de concentración de actividad económica y de servicios.

Como resultado del análisis de umbrales, la ciudad presenta tres zonas sin influencia alguna de centralidades: la zona de Bosa – Tintales, en la confluencia del río Tunjuelo con el río Bogotá; los barrios en proceso de consolidación localizados a todo lo largo del cauce del río Tunjuelo, entre el sector de Delicias – Ensueño y el casco urbano de Usme incluida Ciudad Bolívar, y finalmente el sector occidental de Suba, hasta el río Bogotá.

Este análisis de umbrales se correlaciona fuertemente con el resultado del análisis de la dinámica poblacional entre 1993 y 2001⁵². En efecto, tal análisis concluye que los sectores que más están concentrando o atrayendo población son Suba - Tibabuyes, Bosa – Tintales, y Usme, con predominancia de estratos 1 y 2.

Las áreas que más expulsan población son las correspondientes a los barrios localizados al occidente de la avenida 68, eje que actúa como límite extremo del centro de la ciudad. Estos barrios son generalmente de estrato 3.

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.

⁵² Plano denominado “Sectores cartográficos DANE con mayor dinámica poblacional 1993-2001” Subdirección Económica DAPD - 2003

El cuadro siguiente relaciona las localidades con las centralidades según su nivel.

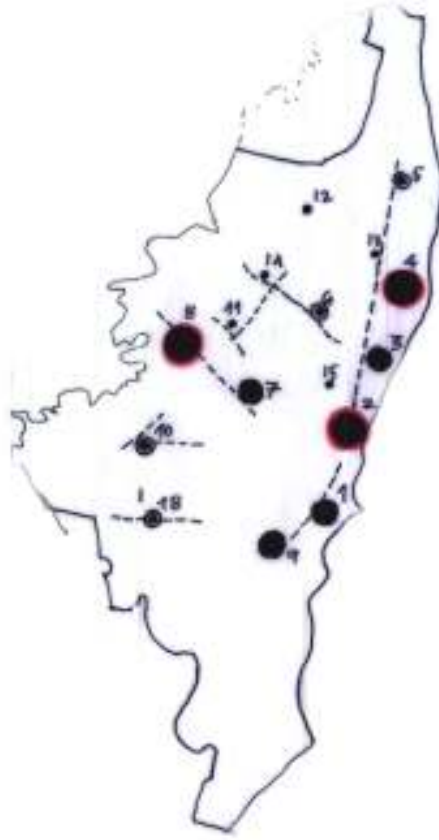
LOCALIDAD	CENTRALIDADES				PRIORIDAD EN RELACIÓN A CENTRALIDADES EXISTENTES
	1er NIVEL	2º NIVEL	3er NIVEL	4º NIVEL	
SUBA				2	
USAQUÉN	1	1			
ENGATIVÁ			1	1	
BARRIOS UNIDOS				1	
CHAPINERO	1	1			
FONTIBÓN	1				
TEUSAQUILLO Y PTE. ARANDA	1				
MÁRTIRES					
SANTAFÉ Y CANDELARIA		1			
SAN CRISTÓBAL					
ANTONIO NARIÑO		1			
KENNEDY			1		
BOSA					
TUNJUELITO			1		
RAFAEL URIBE					
CIUDAD BOLÍVAR					
USME					

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.

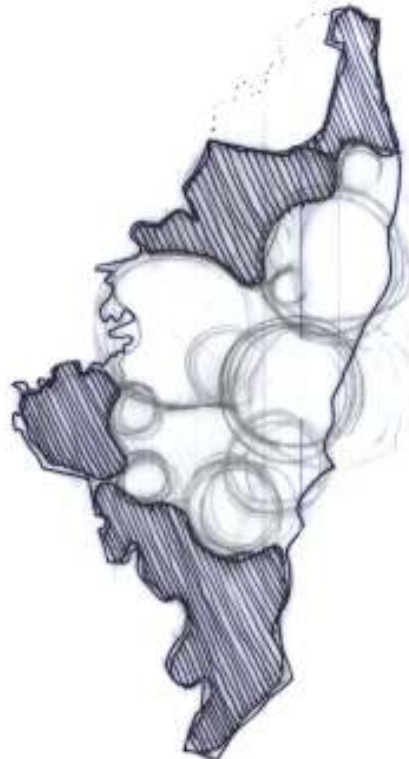
La segunda es que contrarrestar esta lógica pasa por el fortalecimiento de áreas de concentración de actividades económicas y de servicios, principalmente en las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Bosa y Rafael Uribe (las cuales no presentan presencia alguna de centralidad), como también en Suba, Kennedy 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.

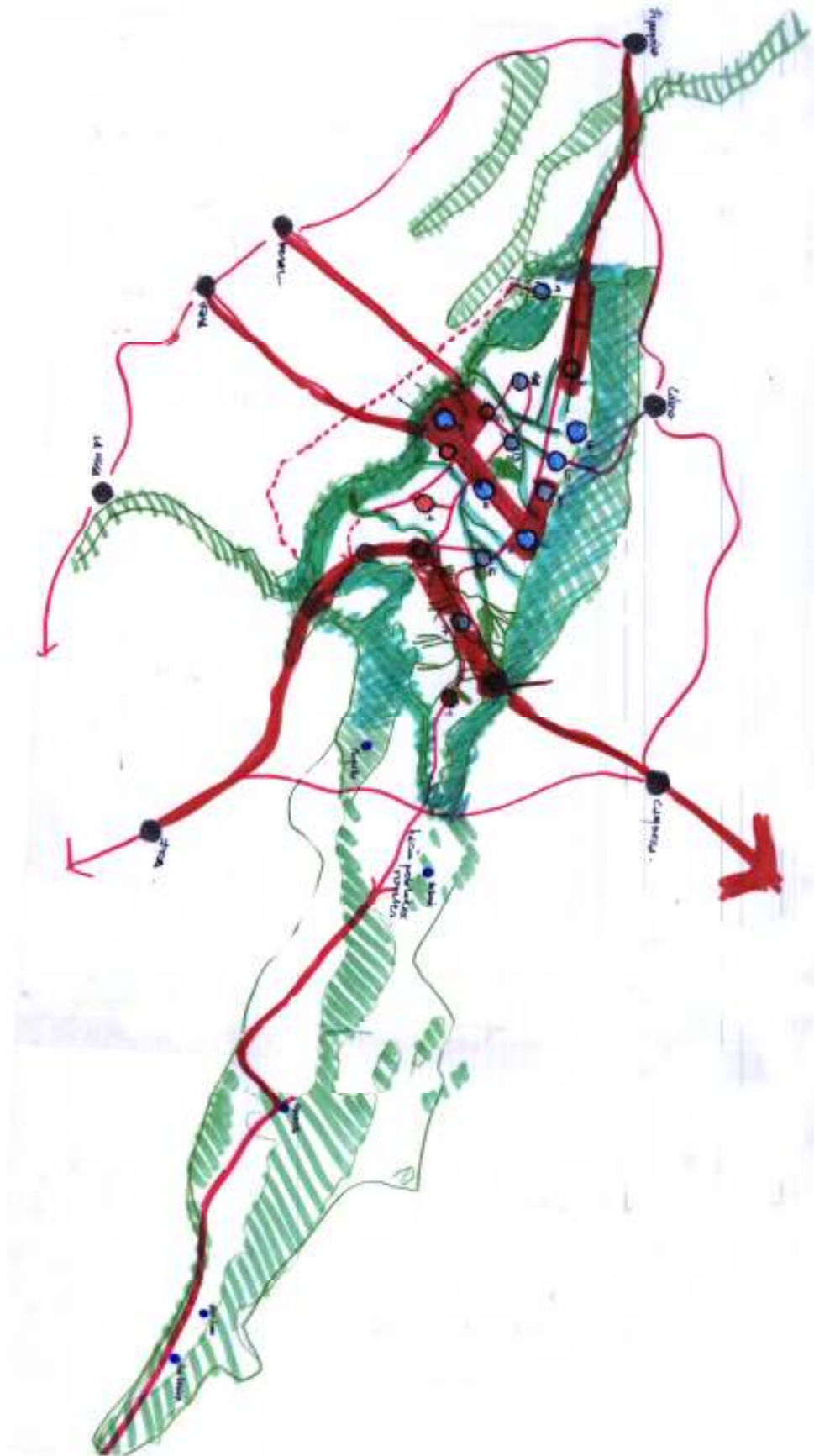
Síntesis Nodos



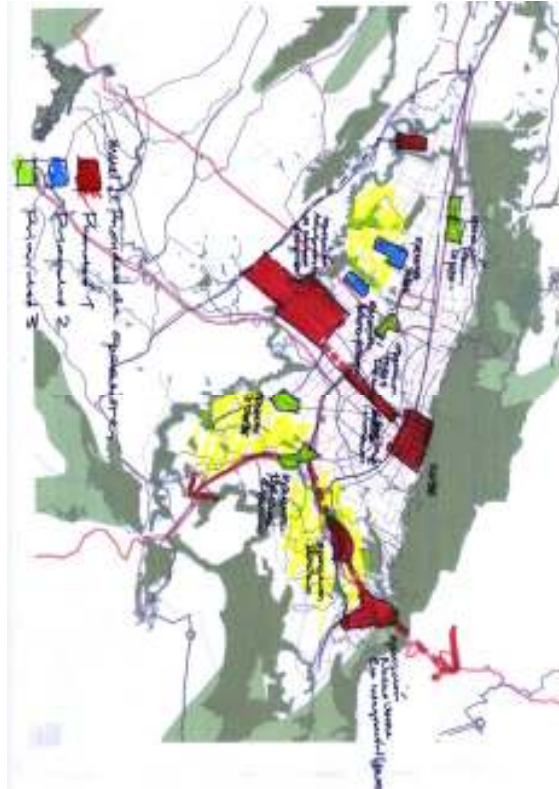
Umbrales



Estrategia de Ordenamiento del D.C.



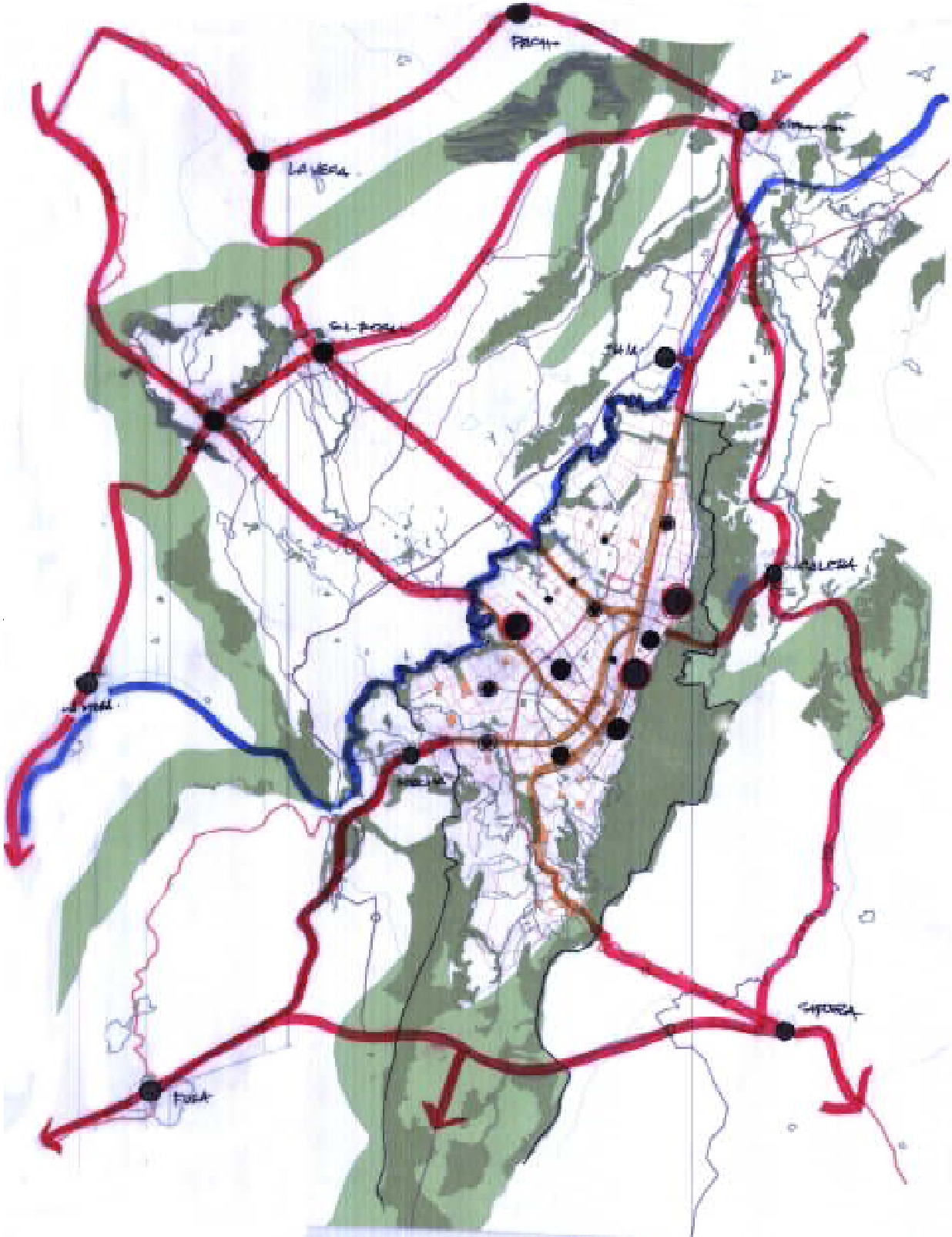
Operaciones Estratégicas



Escenario de inversión 2.004 – 2.007



Encaje Funcional del D.C. en la Estrategia Regional



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 red de centralidades del Distrito Capital como estructura socio - económica y espacial.

El siguiente cuadro presenta de manera integral la red de centralidades del Distrito Capital, que se convierte en la estructura socio económica y espacial que soporta la estrategia de ordenamiento a largo plazo. Se enuncia la actividad económica principal actual, la función en la estrategia de ordenamiento y las directrices para su desarrollo.

Nombre	Condición de la Centralidad		Uso principal actual	Función en la estrategia de ordenamiento	Directrices principales para su desarrollo
	Exist.	Nueva			
1. Usaquén – Santa Bárbara	X		Institucional Comercial Servicios empresariales	Integración Internacional Nacional	1. Consolidar servicios globales. 2. Integrar virtualmente la ciudad región con el mundo 3. Atraer inversión extranjera y turismo 4. Cualificar el espacio urbano
2. Centro (Centro histórico - Centro internacional)	X		Institucional Comercial	Integración nacional e internacional.	1. Proteger el Patrimonio cultural 2. Promover la renovación urbana
3. Salitre – Zona Industrial.	X		Comercial Industrial Institucional	Integración nacional e internacional.	1. Promover el desarrollo del corredor férreo de occidente. 2. Constituir el Anillo de Innovación.
4. Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá	X		Comercial Institucional	Integración nacional e internacional.	1. Conformar la gran plataforma para la exportación, y vincular para ello el Aeropuerto de Guaymaral.

5. Nueva centralidad Eje de integración Llanos Nuevo Usme.		X	Sin actividad económica	Integración nacional e internacional	1. Desarrollar una nueva área equilibrada de vivienda, servicios urbanos y actividades productivas ligadas a los productos del oriente del país, a lo largo de la Autopista al Llano.
6. Calle 72 –Calle 100	X		Institucional Comercial Servicios empresariales	Integración Nacional internacional	1. Consolidar servicios globales. 2. Integrar virtualmente la ciudad región con el mundo 3. Atraer inversión extranjera y turismo 4. Cualificar el espacio urbano
7. Delicias / Ensueño	X		Comercial Industrial	Integración regional	1. Promover la recalificación de las actividades económicas actuales. 2. Promover la localización de servicios vinculados con el sur oriente de la región.
8. Nueva Centralidad Quirigua – Bolivia		X	Comercial de cubrimiento zonal	Integración regional	1. Promover la localización de servicios necesarios para integrar a la ciudad con el occidente de la región
9. Toberín – La Paz	X		Institucional Industrial	Integración regional	1. Promover la localización de servicios necesarios para integrar a la ciudad con el norte de la región
10. Suba	X		Comercial institucional	Integración urbana	1. Promover la localización de equipamientos de escala urbana.
11. Ferias	X		Comercial	Integración urbana	1. Promover la localización de equipamientos de escala urbana.
12. Restrepo Santander	X		Comercial	Integración urbana	1. Promover la localización de equipamientos de escala urbana.

13. Nueva Centralidad Danubio – Río Tunjuelo		X	Sin actividad económica	Integración urbana	1. Desarrollar el área integrando acciones para la zona de minería, la recuperación del río Tunjuelo, y la dotación de equipamientos de escala urbana.
14. Chapinero	X		Comercial	Integración urbana	1. Equilibrar la vivienda con las actividades económicas. 2. Mejorar la movilidad en la zona, con acciones en intersecciones y espacio público.
15. Corabastos.	X		Comercial	Integración urbana	1. Diversificar y aumentar la oferta de productos y servicios actual. 2. Integrar el área a los sectores urbanos circundantes.
16. Álamos	X		Comercial	Integración urbana	Mejorar la movilidad de la zona, con acciones en el espacio público Promover la localización de equipamientos de escala urbana
17. Prado Veraniego	X		Comercial	Integración urbana	Mejorar la movilidad de la zona, con acciones en el espacio público. Promover la calificación de las actividades económicas actuales
18. Siete de agosto	X		Comercial	Integración urbana	Promover la calificación de las actividades económicas actuales Mejorar intersecciones, espacio público y proteger áreas residenciales vinculadas.
19. Veinte de julio	X		Comercial	Integración urbana	Equilibrar la vivienda con actividades económicas Mejorar la movilidad en la zona, con acciones en el espacio público
20. Bosa	X		Comercial	Integración urbana	Promover la localización de equipamientos de escala urbana
21. Américas	X		Comercial	Integración urbana	Definir las nuevas áreas de actividad económica, y equilibrar los efectos sobre la vivienda existente.

4. 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:
 - a. Acueducto
 - b. Saneamiento básico
 - c. Telecomunicaciones
 - d. Energía eléctrica
 - e. 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 de movilidad 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 no solo implica la búsqueda de soluciones para satisfacer los requerimientos que generan los viajes en vehículos particulares o de servicios público, sino que también interrelaciona el tema de ciclorutas, de estacionamientos públicos y de terminales interurbanos de pasajeros y carga.

El sistema deberá fortalecer el vínculo que se presenta entre el Distrito Capital y la región, por lo cual se deberán adelantar acuerdos para el apoyo y la coordinación entre las entidades encargadas de la planeación, diseño, construcción, operación, control y seguimiento de los temas asociados a la infraestructura vial y al transporte.

Esto con el objeto de hacer uso de la infraestructura existente y para formular y ejecutar proyectos de orden regional para atender la movilidad de pasajeros y de carga en dicho contexto.

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 efecto que sobre el mismo puede tener el desarrollo del proyecto conocido como “Anillo de Innovación”, y la concreción del espacio férreo como línea de conexión en términos de movilidad regional, son aspectos que refuerzan lo planteado anteriormente.

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.

Estos dos corredores principales, y los demás ejes claves de la estrategia de ordenamiento del Distrito, aparecen enunciados en el siguiente cuadro.

Eje	Centralidades integradas	Escala de integración
Avenida Caracas Paseo de los libertadores	Restrepo – Santander Centro Histórico –Centro Internacional Chapinero Calle 72 - Calle 100 Usaquen – Santa Bárbara Toberín – La Paz Prado Veraniego	Internacional Regional Urbano
Avenida Centenario	Centro (CentroHistórico-Centro	internacional

Corredor Férreo de Occidente Calle 26	Internacional) Salitre – Zona Industrial Fontibón - Aeropuerto Eldorado Alamos	Regional
Autopista al Llano Avenida Boyacá	Nueva centralidad Eje de integración Llanos / Nuevo Usme Nueva Centralidad Danubio – Río Tunjuelo	Internacional Regional urbano
NQS Autopista Sur	7 de agosto Delicias / Ensueño Restrepo – Santander Bosa	Regional Urbano
Calle 80	Ferías – Rionegro Nueva Centralidad Quirigua – Bolivia	Regional Urbano

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.

Por otra parte, el requerimiento en mención genera el deber de comprar manzanas enteras desconociendo que la necesidad real de terrenos puede ser mucho menor, lo cual hace más costosa la adquisición de predios y la ejecución en sí de los proyectos para la construcción de intersecciones. Una afectación mayor de predios o terrenos puede causar un impacto urbanístico mayor debido a que se deberán realizar esfuerzos en la renovación urbana y posiblemente modificaciones o ajustes en la configuración urbana del sector.

Contrariamente a la exigencia anterior, cada una de las intersecciones tiene características particulares, que no permiten establecer un molde o plantilla como herramienta para dar solución a la movilidad.

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.

Cabe una reflexión final acerca de concebir el diseño y la construcción de intersecciones viales como áreas de oportunidad de la ciudad, para llevar a cabo proyectos que aporten a los diversos sistemas generales.

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.

En términos de movilidad la cantidad de accesos y salidas vehiculares a predios desde la malla arterial, es inversamente proporcional a la capacidad, el nivel de servicio y a la velocidad promedio que puede desarrollar un corredor vial, el cual ha sido planeado y diseñado principalmente para atender los viajes para trayectos medianos y largos.

Se hace necesario entonces, estudiar alternativas para dar solución efectiva a los requerimientos de accesibilidad vehicular a predios sin causar impacto en los corredores viales o en el espacio público.

Es conveniente igualmente estudiar medidas complementarias que busquen incentivar el uso de estacionamientos públicos y el uso de sistemas masivos de transporte, acudiendo para ello a experiencias exitosas en otras ciudades del mundo.

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.

No obstante, en lo que respecta a la articulación del transporte urbano e interurbano, se debe determinar la localización de los terminales interurbanos satélites de pasajeros y de carga con el fin de establecer un ordenamiento en intercambio de pasajeros y de carga entre el Distrito y la Región, para así evitar que los buses y camiones que tengan como origen o destino los municipios vecinos ingresen en la ciudad incrementando la congestión vehicular y el deterioro de las vías.

La centralización del servicio del terminal de transporte de pasajeros de Bogotá, produjo la concentración de la oferta autorizada en un solo sitio. Al incrementarse el intercambio entre la región y la ciudad a través del tiempo, se han generado algunas de las siguientes situaciones:

Terminales informales de transporte interurbano, cuyas operaciones de ascenso y descenso de pasajeros se realizan en las vías públicas, con mayor intensidad en proximidades a los límites del Distrito.

Estacionamiento temporal en vías arterias.

Disminución de velocidades medias en las vías arterias de acceso y salida de Bogotá, por causa de la operación informal de dichos terminales.

Congestiones asociadas con la mala utilización de las vías arterias por parte de los vehículos de servicio intermunicipal

Generación de recorridos urbanos y paraderos de buses intermunicipales a lo largo de las vías arterias.

Rutas e itinerarios no autorizados de transporte público intermunicipal.

Dificultad en el control de dichas rutas ilegales.

Evasión de las tasas de uso por la no utilización del Terminal de Transporte

Inseguridad para los usuarios.

Falta de integración de los servicios urbanos de transporte y los interurbanos.

Adicionalmente, 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.

Se hace necesario entonces precisar los escenarios futuros de crecimiento de la región, definir los proyectos regionales prioritarios y generar la estructura institucional correspondiente.

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 D.C, 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.

Para complementar el sistema, se define 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.

Se contempla igualmente la expansión de redes primarias y estaciones de recibo, para densificar la red de distribución existente al interior del área urbana ya ocupada.

La infraestructura necesaria para adelantar la expansión del servicio, es la siguiente:

- a. City Gate: Guaymaral, Calle 13, Cota y Soacha
- b. Redes Primarias: Calle 13 - Corabastos, Río Bogotá - Zona Franca, Cierre Apogeo, Mondoñedo–Soacha, Derivaciones a Estaciones de Regulación y Distrito, Derivaciones Industriales y Derivaciones GNV.
- c. Nuevas Estaciones de Regulación y Distrito: Se ubicarán en las siguientes localidades: Suba (Mallas 177 153 y 165), Teusaquillo (Mallas 140 y 136), Bosa (Malla 185), Ciudad Bolívar (Malla 178), Engativá (Malla 176), Candelaria (Malla 132), Los Mártires (Malla 131), Usme (Malla 127), Usaquén (Malla 166), Rafael Uribe (Malla 21)

De otra parte, se complementa la normatividad del sistema con algunos requerimientos técnicos para instalaciones internas y acometidas en vivienda nueva.

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.

Se establece que con la formulación del Plan Maestro, se realizará la definición detallada de los proyectos y las zonas de reserva para la construcción de las infraestructuras y las redes para la prestación del servicio a largo plazo.

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 del modelo de ordenamiento, se hace énfasis en los proyectos para la zona nororiental (algunos se están construyendo entre los años 2003 y 2004), con la ejecución de redes matrices de distribución e interconexiones complementarias al sistema red matriz de la zona. Adicionalmente se prioriza la zona de Usme, en torno al área de la operación estratégica, así como sectores de Ciudad Bolívar y Bosa.

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 D.C. por una aguas abajo en Canoas, municipio de Soacha.

Esto implica el refuerzo del sistema de alcantarillado con nuevos interceptores en las cuencas del Fucha, Jaboque y Tintal, que captarán las aguas residuales y las conducirán a las plantas de Tratamiento. Entre ellos el interceptor Tunjuelo-Canoas, el interceptor Engativá – Cortijo y el interceptor Fucha-Tunjuelo

En consecuencia 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.

Una de las escalas planteadas dentro de la red de parques, genera confusión, esta es la definida como “urbana” ya que algunas veces los parques definidos en esta escala, podían pertenecer a la metropolitana y otras veces a la zonal. Por lo anterior, se decide eliminar esta escala y repartirla de forma lógica dentro de las otras dos.

En este mismo tema, se hace necesario aclarar la clasificación de algunos parques que se encuentran como parques urbanos de recreación pasiva y activa, dentro del segundo componente de la estructura ecológica principal y simultáneamente se definen como parques metropolitanos y zonales dentro del sistema de espacio público, generando inconsistencias en su régimen de usos, instrumentos de ejecución, competencias, etc.

Al respecto, 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.

El “Plan Director de Parque”, donde se establece el manejo, diseño, ejecución, mantenimiento y aprobación del mismo, reemplaza el instrumento adoptado por el Decreto 619 de 2000, “Plan Maestro de Parque”, el cual creó confusión con los Planes Maestros concebidos para la estructuración general de los sistemas de servicios públicos y equipamientos

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.

En lo referente a los proyectos de inversión, se busca replantear los proyectos de parques definidos dentro de los escenarios de ejecución del plan, priorizándolos por su relación con las operaciones estratégicas y programas de mejoramiento, el grado de avance que presentan y por su importancia dentro del sistema de espacio público, a través del Plan Maestro. Además, se pretende racionalizar la inversión de ejecución, bien sea por recursos de la entidad competente o por la valorización.

Se actualiza el listado de los parques que constituyen el sistema, armonizándolo entre otros, con la clasificación del suelo de la zona norte. La Red de espacios peatonales.

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 y los 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.

Estos proyectos de intervención y construcción se resumen dentro de los escenarios del POT, no como elementos independientes sino integrados a la movilidad de la ciudad, la Sabana y la Región y por tanto la inversión en andenes, separadores, alamedas y demás componentes de la red de espacios peatonales quedan igualmente incorporados en el Sistema de Movilidad.

Aprovechamiento y usos temporales en el espacio público.

Las políticas de recuperación y mantenimiento del espacio público peatonal construido durante las últimas administraciones, y producto de la correcta aplicación de normas generales sobre tratamiento, continuidad, superficies, se logró devolver los andenes al peatón, liberándolos de vehículos y comercio informal, se conformó un espacio público peatonal coherente, compuesto de

andenes rehabilitados, arborizados y dotados de mobiliario urbano, alamedas, paseos peatonales, plazas, entre otros.

Ahora se busca abrir alternativas para su uso temporal de forma adecuada, normatizada y articulada con las políticas generales de conservación, mejoramiento, generación y construcción del espacio público.

Se considera además que, gracias a contar con un espacio limpio, claro y de fácil lectura, continuo en superficie y nivel, se puede pensar ahora en la posibilidad de permitir en éste usos temporales, buscando la correcta participación del ciudadano en su goce y cuidado.

Por esto 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.

Los ajustes que se presentan en los artículos 169 a 171 responden a la necesidad de articular los aspectos relacionados con el sistema de espacio público y la provisión eficiente de los servicios públicos domiciliarios en el Distrito Capital.

Subterranización

Se encontró que para el ordenamiento del espacio público, es necesario incluir en el proceso de subterranización a las empresas prestadoras de los servicios de valor agregado en el Distrito, que a la fecha incorporan de manera permanente nuevas redes a la postería existente en contra del esfuerzo institucional y de las empresas.

La principal dificultad que presenta la aplicación de las disposiciones del Decreto 619 de 2000 al respecto, está relacionada con la financiación del proceso de subterranización en los tiempos exigidos, debido a que las Comisiones de Regulación no han permitido la incorporación de estos proyectos en los costos tarifarios. Por ello y para garantizar la sostenibilidad del programa en el largo plazo, se considera fundamental definir de manera taxativa la obligatoriedad de cumplir con esta disposición incluida en la Ley 142 de 1994.

Finalmente, 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 sugiere que el proceso se adelante mediante ductería ubicada en los espacios específicos de las vías.

De otra parte, el POT estipuló Vedas consistentes en la prohibición de intervenir en el espacio público por parte de las empresas de servicios públicos en un lapso de cinco años cuando se hubieran ejecutado proyectos de recuperación del espacio público.

Se encontró en la práctica que esta decisión no reconoce las condiciones de operación, mantenimiento y crecimiento de la ciudad y la obligación por parte de las empresas prestadoras de otorgar el servicio una vez lo solicite la población. Esta situación implica que las vedas no tienen un sentido práctico y que mientras existan las licencias de excavación con sus pólizas respectivas se logra el objetivo de garantizar que la intervención en el espacio público por parte de las empresas no genere impactos y se garantice la sostenibilidad de la inversión Distrital.

Se encontró además que al momento de la expedición del POT la ciudad contaba con equipamientos para la prestación de los servicios públicos domiciliarios ubicados en el espacio público, que al momento en que las empresas ubicaron sus infraestructuras no se contaba con prohibición alguna para dicha ubicación.

Por lo tanto se establece que para estas infraestructuras y en el contexto de la necesidad para la prestación del respectivo servicio, las empresas podrán regularizarlas por medio del Plan Maestro respectivo. Sin embargo, hacia el futuro se prevé la necesidad de determinar una estrategia diferencial para ubicar los equipamientos e infraestructuras necesarias para la prestación de los

servicios públicos en las zonas de expansión, renovación y desarrollo con relación a las áreas consolidadas del Distrito. De allí, que se incluya en los planes parciales las provisiones de suelo necesario para ubicarlos, 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

El sector de educación superior en Bogotá, es el que presenta las mayores ventajas comparativas a escala colombiana y andina, por cuanto la capital concentra el 38% de los graduados en el nivel de pregrado y el 51% en el nivel de postgrado⁵³. En el ámbito de la economía bogotana, este subsector representa el 57% de la cuenta de producción de servicios de enseñanza, el cual a su vez, consolidó durante los años 1.990 – 1.996, una producción de \$3 Billones de pesos, de la que educación superior participó con \$1.75 Billones en el mismo período. El crecimiento económico del sector ha sido sostenido y a partir de 1.993 presentó un positivo cambio de tendencia de producción, que logró para el año de 1.996 una producción cercana a los \$0.6 Billones.⁵⁴

El desarrollo del sector educativo bajo una óptica de posicionamiento internacional, requerirá una estrategia de relación universidad – empresa, a través de investigaciones orientadas al desarrollo productivo, a la vinculación de empresas líderes de clase mundial y con un redimensionamiento de los

⁵³ ICFES. Subdirección General de Informática. Resumen Anual. Estadísticas de la Educación Superior. Colombia 1997.

⁵⁴ Cámara de Comercio de Bogotá. Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social, Dirección de Competitividad. Mapeo preliminar de cluster, informe final. Bogotá 1999.

currículos universitarios con visión global, sin dejar de lado los problemas locales.

De cara al anterior planteamiento, la Mesa de Planificación Regional propone involucrar a las universidades del Distrito Capital, en la investigación, tecnificación de productos y sistemas productivos sostenibles con el fin de promover la industria de procesamiento de productos en Cundinamarca, optimizar el uso del suelo mediante convenios interinstitucionales en investigación, tecnificación de la producción, mercadeo y licencias ambientales. Para ello se propone la capacitación, promoción y redireccionamiento en la educación, gestión de recursos, concertación con la comunidad y con los municipios beneficiados, la consolidación de un programa de transformación de la educación hacia una perspectiva productiva y la difusión y apoyo de proyectos para el fomento de una cultura de ciencia y tecnología en niños y jóvenes.

Esto implica que 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.

La importancia del sector salud en Bogotá es manifiesta, en vista de la demanda a nivel nacional e internacional de los servicios de salud especializados y de alta complejidad que la ciudad presta; con el fin de potenciar esta característica, se constituyó la Alianza Salud Bogotá con representantes de los sectores público y privado, para exportar servicios médicos especializados, fortaleciendo el turismo de salud.

Este proyecto pretende reforzar las ventajas competitivas de los sectores salud y turismo vistos como parte de una misma cadena productiva, aprovechando sus economías de escala. El resultado se ha traducido en una alianza estratégica entre clínicas, hospitales, hoteles y agencias de viajes para el diseño de un portafolio de servicios integrales, competitivo en los mercados internacionales en la prestación de servicios de salud.

El objetivo de esta iniciativa es consolidar, promover y fomentar 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.

En concordancia con este objetivo, se propuso el proyecto de diseño y ejecución del programa de renovación urbana “Ciudad Salud” para la prestación de servicios hospitalarios de nivel internacional. Ciudad Salud es una intervención de renovación urbana en la zona comprendida entre las avenidas 1ª. Y Sexta Sur y entre la Carrera 7ª y la avenida Caracas con el objeto de fortalecer las infraestructuras hospitalarias existentes en la zona (Hospital San Juan de Dios, La Samaritana, Hortúa), para convertir a la zona en un área especializada en la investigación y prestación de servicios médicos especializados a nivel nacional e internacional.

A su vez, la Secretaria Distrital de Salud –SDS- concluyó que se hace manifiesto abordar el tema de equipamientos de salud a nivel regional, con el fin de armonizar la infraestructura de prestación de servicios de salud de los municipios y el Distrito Capital bajo los principios de eficiencia, equidad, calidad y equilibrio territorial, en razón a que existen dos factores que la SDS a evidenciado los cuales obstaculizan estas metas.

En primer lugar, el municipio de Soacha cuenta con un hospital de III nivel de atención que se encuentra localizado muy cerca al hospital de III nivel de Kennedy lo que genera subutilización de la infraestructura.

En segundo lugar, de acuerdo a las cifras suministradas por la Secretaria de Salud, existen alrededor de 880.000 personas que no son identificadas por el Sistema de Salud,⁵⁵ quienes no hacen parte de la población de Bogotá registrada en el sistema de salud; de lo anterior se puede deducir que muchas de estas personas vienen de fuera de la ciudad a demandar servicios de salud a Bogotá, que no obtienen en los municipios de origen.

En los municipios de Cundinamarca, la cobertura de afiliación en el área de la salud aunque tiende a incrementarse, no se está dando de manera equilibrada ya que, las diferencias cada vez son más grandes. El número de municipios con una cobertura entre 1 y 3.000 personas es 29, entre 3.000 y 5.000 es 28, entre 5.000 y 8.000 mil personas es 30 entre 8.000 y 15.000 es 14 y con más de 15 mil afiliados es tan solo 5, (Girardot, Fusagasugá, Soacha, Facatativá y Zipaquirá). De los 116 municipios 9 tienen hospital de 2 nivel (Girardot, Fusagasugá, Cáqueza, Ubaté, Pacho, Zipaquirá, Gachetá, La Mesa y Facatativa), 27 tienen hospital de 1er nivel, 42 tienen centros de salud y 223 puestos de salud.

En este orden de ideas, el tema de salud va a ser abordado por la mesa de planificación regional -MPR- a través de los siguientes aspectos:

⁵⁵ De acuerdo a las estadísticas de la Secretaria de Salud, no están identificadas 20.000 personas; sin embargo, en el año 2.002 se atendieron en la red adscrita de la Secretaria de Salud alrededor de 1'200.000 personas de las cuales no se identificaron el 75%, es decir 900.000 personas.

- Infraestructura para la prestación de servicios de salud.
- Indicadores de salud: nutrición, morbilidad y mortalidad.
- Sistema general de Seguridad Social en Salud.
- Capacitación y construcción de recurso humano dentro del ámbito de salud

Además, la MPR planteo para el sector salud, la dotación y operación del nuevo Hospital Pediátrico de Soacha de tercer nivel III.

Por ultimo, con el propósito de mejorar la red de servicios de salud en un marco de ordenamiento territorial, la Secretaria Distrital de Salud realizó el 1er foro internacional de redes de servicios y ordenamiento territorial en salud, en el cual se evidenció a través de talleres, varias causas que desde el modelo territorial existente, generan la inequidad en el acceso de la población a los servicios de salud, las cuales se relacionan a continuación:

- Ausencia de una política de crecimiento de la oferta, por cuanto se presenta una alta concentración en la zona nororiente de la ciudad frente a una escasa oferta en la zona suroccidental donde habita un alto porcentaje de la población
- Ausencia de condiciones que garanticen demanda a los inversionistas en zonas descubiertas que se caracterizan por presentar inseguridad y escaso desarrollo urbanístico.
- Limitada capacidad de regulación, control, articulación, coordinación, información, divulgación y desarrollo de políticas por parte del Estado.
- Dispersión de los diferentes servicios de salud en el territorio que genera el desplazamiento de los pacientes para el tratamiento de una enfermedad.
- Marginalidad de la población a nivel territorial, educativo, social, cultural, político y económico.
- Limitada capacidad de presión de mercado por parte del usuario por falta de información y falta de capacidad para utilizarla.
- Nula capacidad de agencia del asegurador para representar y defender los intereses del usuario; por el contrario presenta protocolos y diversidad de tramites que obstaculizan altamente el acceso del usuario

En este orden de ideas, el enfoque de la política de salud de la Secretaria de Salud del Distrito, va dirigida a promover las medidas de prevención que necesariamente incidirán en las acciones, programas y proyectos que deberán adelantar otros sectores.

Lo anterior debido a que de acuerdo a los datos estadísticos de la Secretaria, las causas que generan morbilidad y mortalidad en la población de Bogotá, están relacionadas con el aspecto de marginalidad de la población que se evidencio en el foro, es decir, a la deficiente prestación de servicios públicos domiciliarios en zonas de periferia, la contaminación de fuentes de agua, mal

manejo de basuras, desnutrición, malos hábitos alimenticios, falta de higiene, exceso en la bebida y tabaquismo, falta de prevención en las vías, deficiente y mal estado del espacio público, deficiencia en zonas verdes, parques e infraestructura que promocióne el deporte, hacinamiento, inseguridad y violencia urbana e intrafamiliar.

Si la Administración Distrital no tiene en cuenta estos factores en la promoción de una política integral de prevención en salud, es posible que en un futuro se requiera la construcción de mucha más infraestructura de salud que atienda las víctimas de estas deficiencias sociales, urbanas, sanitarias y ambientales.

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 que plantea la Cámara de Comercio de Bogotá 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 del Asia.⁵⁶

En este sentido, con el fin de apoyar el desarrollo de la cadena productiva de la papa y a sus industrias, la mesa de planificación regional -MPR- propone convenios entre el sector público y privado, alianzas estratégicas para cofinanciación y asistencia técnica, un plan de manejo ambiental, optimización de centros de acopio, procesamiento, vías, sistemas de transporte y equipos, el mejoramiento de las comunidades productoras, tecnificación y organización empresarial.

Para el mejoramiento tecnológico del proceso productivo de la papa con pequeños y medianos agricultores, la MPR propone la capacitación de 3000 pequeños empresarios de la papa y 60 técnicos de las UMATAS, montar parcelas demostrativas y distribuir semilla certificada. Se prestará asistencia técnica integral para el manejo del cultivo, siembra, tuberización y cosecha.

⁵⁶ Cámara de Comercio de Bogotá. Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social, Dirección de Competitividad. Mapeo preliminar de cluster, informe final. Bogotá 1999.

Así mismo, para lograr el mejoramiento del sistema de producción de caña la MPR propone el establecimiento de semilleros de cultivas sanas, cultivadas en almácigos, que luego son empleadas para repoblamiento y recuperación del potencial productivo de los lotes, con lo cual se logra un incremento en los porcentajes de germinación, se aumenta el rendimiento y se reduce la incidencia de problemas fitosanitarios.

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.

Otro aspecto que fortalece la tendencia regional de este tema, es la necesidad de ubicación de nuevos mataderos en zonas rurales de municipios anexos a Bogotá, por cuanto estos equipamientos generan un alto impacto ambiental a la ciudad; el matadero es un equipamiento estratégico para el desarrollo regional por cuanto genera un número representativo de empleos. En este tema la MPR propone concentrar el mercado de ganado proveniente de municipios sabaneros vecinos al municipio de Funza, aprovechando la localización estratégica de este último, lo que implica desarrollar el plan de manejo ambiental que está incluido dentro del plan parcial de esa área del municipio.

Finalmente, un componente social que se puede incluir en este tema es el establecimiento de un convenio entre el Distrito Capital y los municipios de Cundinamarca para que los campesinos vendan directamente sus productos en mercados orbitales o plazas de mercado ubicadas en las localidades de Bogotá, con el fin de mejorar los estándares nutricionales de las poblaciones pobres y vulnerables mediante el acceso a menor costo de alimentos básicos, productos agropecuarios y frutas.

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.

Además, la MPR propone la construcción de parque Villa Olímpica de Funza con el cual se busca mitigar el impacto de la violencia y el desempleo, así como dotar de valores y de soluciones deportivas, recreativas, culturales, terapéuticas y de rehabilitación para tres poblaciones etáreas: niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

Seguridad Ciudadana y Defensa y Justicia

El conflicto armado en Colombia tiene una alta incidencia en Bogotá, en razón a que en algunas zonas de las localidades de Sumapaz, Ciudad Bolívar y Usme de Bogotá, así como en diferentes zonas de Cundinamarca existe la presencia de los grupos armados ilegales; esta situación 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 en la periferia de la ciudad. Actualmente estos cantones se localizan al interior de la ciudad, situación que no favorece la defensa de la ciudad. También las cárceles de Bogotá requieren de reubicación en zonas rurales de Bogotá o de zonas rurales de los municipios de Cundinamarca, por cuanto generan alto riesgo a las zonas de Bogotá aledañas a su ubicación.

Servicios funerarios

En Bogotá, D.C., existen 18 cementerios distribuidos a lo largo y ancho de la ciudad, de los cuales 4 pertenecen al Distrito Capital, que corresponden a el cementerio Central, el cementerio del Norte, el cementerio del Sur y el nuevo cementerio Parque Serafín. Bogotá no solo presta el servicio público de los cementerios y hornos crematorios al Distrito Capital sino que su prestación también se da a los municipios de Cundinamarca que lo demanden.

El anterior aspecto aunado al hecho que en la ciudad capital existen escasas zonas para urbanizar, induce la proyección de futura infraestructura de servicios funerarios en municipios anexos a la ciudad. En consecuencia, la Mesa de Planificación Regional propuso 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 son los municipios de Funza, El Rosal, Madrid, Tenjo, Cota, Facatativá, Mosquera y el Distrito Capital de Bogotá.

5. La estrategia para el suelo rural

Estructura del territorio rural

El suelo rural tiene un área de 78.000 Has, 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
5. Cuenca del Río Sumapaz

Con la finalidad de planificar este territorio, cada una de estas piezas será planificada a través de una de las siguientes Unidades de Planeamiento Rural:

- Rural Norte: El área reglamentada bajo el Decreto 1110 del 2000, esta compuesta por tres tipos de suelo urbano, de expansión y rural. La porción de suelo rural en relación con el área total de la zona constituye alrededor del 30% y está básicamente caracterizado por ocupaciones de viviendas aisladas, colegios de escala urbana, clubes y zonas de cultivos de flores, usos clasificados en su mayoría como permitidos en el suelo urbano, razón por la cual la zona en mención aunque definida como suelo rural funciona como un área suburbana prestadora de servicios a la ciudad central.
- Cerros Orientales: Constituyen el marco y barrera geográfica que se eleva desde los 2650 mts. hasta los 3600 mts, separando a Bogotá de las cuencas hidrográficas del oriente del departamento. A pesar de su profunda alteración los cerros se encuentran cubiertos por vegetación secundaria, relictos de bosque, áreas de subpáramo y un área de páramo conformada por el sistema montañoso de cruz verde.

- Cuenca alta y media del Tunjuelo: abarca una amplia zona rural que va desde los páramos hasta el límite suburbano de expansión sur de la ciudad. Presenta elevaciones desde los 2700 hasta los 3600 mts, numerosas y extensas quebradas en la vertiente occidental, con relictos de bosque andino y subpáramo entre fincas dedicadas a la ganadería. La cobertura vegetal predominante es de pastizales en las zonas bajas y de páramos secundarios en las zonas altas.
- Cuenca Río Blanco: la cuenca del río Blanco se define como uno de los dos subsistemas de la localidad de Sumapáz. El ecosistema está limitado en cuanto a actividades productivas se refiere por las cotas superiores a los 3400 mts. Hacia las cotas inferiores las condiciones de productividad primaria son idóneas, los bosques tienen una alta diversidad, capacidad de carga y de regeneración, condición que lo hace relativamente resistente a la transformación y la explotación agropecuaria que se ve reducida por las fuertes pendientes. Dentro de su área se encuentran los corregimientos de Nazareth y Betania, los cuales representan un importante porcentaje de la población asentada, de las actividades económicas y de los intercambios regionales de la zona.
- Cuenca río Sumapáz: el elemento más importante de esta zona lo constituye la región del Sumapáz, en la cual se encuentra el páramo de mayor extensión en el planeta, considerado gran centro de diversidad biótica por tener más de 200 géneros de plantas vasculares y especies endémicas. Sumapáz es catalogada como uno de los recursos hídricos más importantes de Colombia y representa parte de los depósitos de agua que abastecerá a Bogotá en el futuro.

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).

6. 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.

VI. LA ACCIÓN EN LA CIUDAD POR LAS OPERACIONES ESTRATEGICAS

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.

1. 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.

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.

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.

También se contempla la construcción de nuevos parques urbanos y el avance en la construcción de los sistemas de alcantarillado sanitario y fluvial, específicamente de nuevos interceptores y colectores.

En cuanto al sistema vial se consideran prioritarios entre otros, los proyectos de la Avenida de los Cerros, la Avenida de los Comuneros, la Avenida Mariscal Sucre y la Avenida Ferrocarril de Occidente.

Dentro de las intervenciones en el sistema de movilidad, se destacan las troncales en la Avenida NQS, y las carreras séptima y décima, como ejes fundamentales de articulación, así como la construcción de nuevas ciclorutas que vinculen el Centro con el sistema verde de la ciudad.

2. 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.

La consolidación del Eje implica fortalecer los polos de actividad consolidados, a través de proyectos y planes de desarrollo; articular los diferentes polos de actividad con la región, a través de proyectos de transporte y del nuevo eje de la Avenida Ferrocarril de occidente; e impulsar el desarrollo de nuevas áreas de actividades terciarias.

Se considera fundamental intervenir en el Nodo Corferias y en los distintos sistemas urbanos, especialmente en el de movilidad, a través de proyectos tales como las troncales sobre las avenidas Boyacá, 68 y Jorge Eliécer Gaitán.

3. Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá - Aeropuerto Guaymaral.

La Operación interesa un área extensa, caracterizada por una fuerte relación con los aeropuertos Eldorado 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 Eldorado, 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.

El área carece de un sistema de conexiones locales y urbanas, así como de espacio público. Contiene numerosos predios sin desarrollar y una serie de industrias y bodegas de soporte, que no pueden aprovechar el potencial del área para su completo desarrollo.

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.

Engativá se desarrolló como un área de vivienda relacionada con la ciudad por la antigua carretera, paralela a la pista del Aeropuerto. Su crecimiento, lento en las décadas de los años sesenta y setenta, se aceleró notablemente en las dos últimas, generando un área con deficiencias en la prestación de servicios públicos y equipamientos y con graves dificultades de accesibilidad.

La Operación complementará la zona de vivienda existente con la recuperación del humedal Jaboque; deberá consolidar el Parque Ecológico Humedal Jaboque, mediante la recuperación ambiental del cuerpo de agua, el control de vertimientos y la rehabilitación de la ronda con su zona de manejo y preservación; mejorar la conectividad del casco Fundacional de Engativá y sus áreas comerciales con el resto de la ciudad para facilitar su consolidación como centralidad urbana; y promover el desarrollo de proyectos integrales de servicios urbanos y vivienda, con el fin de reequilibrar los sectores existentes.

Esta zona ofrecerá servicios relacionados con las actividades urbanas que se desarrollarán en los cruces de la ALO con las avenidas 80 y 72, de modo que se fortalecerá la centralidad de Álamos. El mejoramiento de la zona incluirá la

dotación de infraestructura básica y equipamientos colectivos y el fortalecimiento del antiguo casco de Engativá con programas de conservación patrimonial y generación de un núcleo de servicios.

La operación interesa además las áreas correspondientes al casco fundacional de Fontibón y los sectores o barrios adyacentes al mismo y localizados entre la Avenida Luis Carlos Galán al norte, la Avenida Centenario al sur, la Avenida Longitudinal de Occidente al oriente y el Río Bogotá al occidente.

La operación deberá formularse en concordancia con las siguientes directrices de ordenamiento:

- a. Consolidar el área adyacente al Aeropuerto El Dorado y el tejido residencial que la rodea, como núcleo de prestación de servicios urbanos y regionales.
- b. Cualificar el espacio público de los cascos fundacionales de Fontibón y Engativá y mejorar su conexión con el sistema de espacio público del resto de la ciudad.
- c. Fortalecer la comunicación del área con la región occidental, mejorando la accesibilidad con el sistema vial principal e intermedio. Generar una conexión clara de los dos aeropuertos de la ciudad y de éstos con la ciudad y la región.
- d. Fortalecer el Sistema de Movilidad y la construcción de equipamientos regionales y metropolitanos.
- e. Recuperar los humedales Jaboque y Guaymaral como elementos importantes de la Estructura Ecológica Principal.

4. 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.

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.

Actualmente Usme presenta la posibilidad de lograr un desarrollo planificado de la zona principal de expansión de la ciudad, para la población de bajos ingresos. Adicionalmente presenta una oferta de suelo para el desarrollo de programas de vivienda de interés social, en diferentes tipologías y con diferentes actores. En contraste, actualmente no existen actividades económicas ni centros de empleo consolidados. Cuenta con situaciones particulares, tales como su proximidad al Parque Nacional Sumapáz y las áreas agrícolas rurales. La ciudad ha hecho inversiones significativas recientemente en infraestructuras básicas.

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.

Se consideran fundamentales los proyectos relacionados con la Estructura Ecológica Principal, así como aquellos que permitan la conexión del área con la ciudad y el área rural y la región. En ese sentido son prioritarios los proyectos del subsistema vial de las avenidas Caracas, al Llano, Boyacá, del Uval y la Circunvalar del sur.

Así mismo, se prevén numerosos proyectos en las redes de acueducto y alcantarillado fluvial y control de crecientes, básicos dentro de la propuesta de una nueva centralidad relacionada íntimamente con la región.

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 cualificadas, etc.).

El área en mención se ha caracterizado por definir un crecimiento y desarrollo urbanos no planificados, lo que se traduce en una desarticulación y fragmentación de las relaciones entre los barrios y la ciudad. No obstante, presenta un alto potencial para conformar un eje de ingreso a la ciudad por el oriente, que relacione más adecuadamente a la ciudad y la región con la importante actividad económica de los Llanos.

La estructura propuesta se basa en la generación de un nodo de intercambio comercial regional, apoyado por los cruces viales, para conformar nodos de intercambio estratégico (vía Circunvalar del Sur y avenida de los Cerros).

También se propone la conexión con el parque Entrenubes, contando con el acceso desde el Centro Tradicional, por medio de la construcción de las avenidas Troncal Juan Rey, de Los Cerros y Autopista al Llano. Además se propone aprovechar las áreas disponibles para generación de empleo en actividades relacionadas con este tipo de intercambio y mejorar las condiciones de habitabilidad de toda el área suroriental con la intervención sobre el sistema de servicios públicos.

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.

5. 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.

La Operación comprende áreas 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.

El Río Tunjuelo, por su magnitud y extensas zonas inundables en su recorrido, constituye una barrera que no permite una continuidad entre la ciudad y los desarrollos hacia el sur; se han ocupado áreas que no son aptas para el desarrollo urbano, ya que son susceptibles de inundaciones o deslizamientos. La acción central de la Operación es el desarrollo progresivo del Parque Ronda Río 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.

Tales áreas y los sectores aledaños a las mismas, comprendida la centralidad urbana Danubio, deben ordenarse en función de promover acciones inmediatas de recuperación ambiental y paisajista de la zona y controlar los efectos nocivos de la inundación en la población que reside en los barrios circundantes; establecer estrategias para la consolidación del área como un gran espacio integral, productivo y simbólico para el sur de la ciudad; involucrar a los poseedores de licencias de explotación, en una estrategia concertada que permita obtener progresivamente la integración de la zona a la ciudad; y fomentar el desarrollo de actividades económicas la nueva centralidad Danubio.

Se considera prioritario intervenir en el subsistema vial, específicamente en las vías que conectan con la región, tales como las avenidas Caracas, al Llano y Boyacá. Así mismo se prevé la construcción de ciclorutas y parques de escala urbana.

La operación contempla importantes intervenciones en las redes de acueducto y alcantarillado sanitario, así como en la mitigación de inundaciones.

6. 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.

El área cuenta ya con una infraestructura especializada en actividades mixtas (industrial sobre la vía y áreas residenciales) que se deben ordenar. En este sentido será importante iniciar acciones para cualificar la actividad industrial en la que se desarrollen procesos de gestión integrada (públicos - privados) para la

consolidación de un área urbana de calidad. El espacio público no relaciona la actividad industrial entre sí ni con la ciudad. El sistema de transporte local es ineficiente y no se ha mejorado en relación con la ocupación extensa de las mismas vías por parte del flujo particular de la Autopista Sur.

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. Esta estructura se apoyará con el sistema de transporte (la red de ciclorutas y la recuperación del espacio público peatonal sobre la avenida del Ferrocarril del Sur-Autopista Sur), el mejoramiento de las condiciones ambientales del corredor de restauración del río Tunjuelito, a la altura de la Autopista Sur y la recuperación del humedal de la Tibanica.

También se propone consolidar el eje de acceso a la ciudad, la Avenida del Sur, mediante la definición de actividades de escala regional (industrial, a partir del parque cementerio El Apogeo, hasta el cruce con la Avenida Villavicencio, corredor férreo del Sur y servicios hasta el parque metropolitano de Tunjuelo); 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.

7. 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.

También se consideran prioritarios proyectos tales como la culminación de Avenida Paseo de los Libertadores en función del sistema de movilidad y aquellos relacionados con el sistema de espacio público, especialmente aquellos relacionados con nuevas alamedas.

8. 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.

Es evidente el fuerte condicionamiento de los elementos geográficos, lo que hoy se traduce en un crecimiento urbano sin conexiones con la ciudad; esta conexión es insuficiente y se desdibuja desde la avenida Suba y el barrio Quirigua. Lo anterior se agudiza por el crecimiento desordenado de la urbanización informal, la colmatación y densificación del área, el trazado irregular y la falta de continuidad vial, las carencias de equipamientos y servicios públicos y, adicionalmente, la invasión de los humedales.

Por lo anterior, 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.

Adicionalmente, se contemplan proyectos en las redes de acueducto: tanque de Suba Medio Sur y estación de bombeo, Línea Avenida San José, interconexión Suba – Rincón y líneas complementarias.

9. 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.

También se prevén intervenciones en la red de acueducto y de alcantarillado sanitario y fluvial, tanto en interceptores como en canales.

10. 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.

Serán fundamentales los proyectos previstos en tramos de vías tan importantes como la Avenida José Celestino Mutis, de acuerdo con el concepto emitido por la Secretaría de Transito al respecto, así como las nuevas ciclorutas asociadas a la malla vial principal.

VII. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y DE GESTIÓN, COMO ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL DESARROLLO URBANO.

1. Estrategia Integral para la Planificación Territorial y Gestión Urbanística.

El Urbanismo contemporáneo en el escenario internacional, ha reconocido a lo largo de las últimas décadas, que una de las condiciones ineludibles para el logro de los objetivos del ordenamiento urbano y por medio de ellos, el cumplimiento de algunos propósitos de desarrollo social, económico y político, es la articulación entre los instrumentos de planeamiento y los instrumentos de gestión urbanística.

La revisión que se propone para el POT, en este tema de la articulación entre los instrumentos de planeamiento y los de gestión urbana, encuentra sus fundamentos teóricos y operativos, en el contenido de la Ley 388/97 de Desarrollo Territorial, texto jurídico que puso a Colombia en sintonía con los avances más sólidos y determinantes de la teoría y la práctica del urbanismo en el mundo occidental contemporáneo.

Se trata de anteponer a cualquier decisión de ordenamiento urbano, el cumplimiento de principios fundamentales: i) función social y ecológica de la propiedad, ii) prevalencia del interés general sobre el particular, iii) reparto equitativo de cargas y beneficios y, iv) función pública del urbanismo. A partir de estos principios, se deben poner a funcionar en estrecha articulación y armonía, los instrumentos de planeamiento, los instrumentos de gestión del suelo y los de financiamiento del ordenamiento territorial.

2. Marco para la Gestión Urbana en el Distrito Capital.

El suelo constituye insumo fundamental y problemático del ordenamiento urbano. A diferencia de otros mercados, que en términos generales operan libremente sobre la base de la oferta y la demanda, el mercado del suelo por sus características particulares, exige la participación de la administración pública en su regulación y comportamiento.

Entre las características particulares del suelo urbano que ameritan la participación pública en su regulación, sobresalen: i) su condición de recurso escaso, derivado de la imposibilidad de ser reproducido a voluntad, ii) el predominio de la propiedad privada del mismo, iii) su calidad de requisito indispensable para todas las actividades que se realizan en la ciudad, tanto públicas como privadas y, iv) la generación de externalidades positivas y negativas que se distribuyen de manera arbitraria e inequitativa y que se derivan directamente de las decisiones y normas para la urbanización y la construcción.

Por lo anterior, la política para el Planeamiento Territorial y la Gestión Urbana en la presente revisión y ajustes del POT, se sustenta prioritariamente, en las siguientes líneas de actuación:

Establecer responsabilidades definidas y claramente acotadas para cada uno de los instrumentos de planeamiento, según las diversas escalas y temas sectoriales, que es necesario tener en cuenta en el desarrollo de la ciudad. En relación con las escalas, se definen los siguientes instrumentos de planeamiento:

De escala intermedia: i) planes maestros de movilidad, servicios públicos, equipamientos, espacio público, residuos sólidos y estacionamientos y, ii) planes zonales.

De escala menor: i) planes parciales de desarrollo, de consolidación, de renovación urbana, de conservación, de mejoramiento integral, ii) planes directores para parques, planes de implantación, planes de regularización y manejo, planes de reordenamiento y, iii) normas urbanísticas y/o fichas reglamentarias en la escala de las UPZ's.

b. Establecer jerarquías y niveles de precedencia entre los diferentes instrumentos de planeamiento, de tal forma que a manera de una cascada de planes, se posibilite que las decisiones de mayor jerarquía y de incidencia mas amplia en el territorio, constituyan directriz y orientación para las de menor alcance. Lo anterior, teniendo en cuenta la necesidad de posibilitar un período de transición entre el nuevo esquema y el anterior, que se manifestará en la elaboración simultánea de planes de diversa escala y jerarquía. En este período será muy importante, actuar de manera concertada entre la administración distrital y el sector privado, dentro del marco establecido por los principios del ordenamiento territorial.

En este panorama de cascada de planes, sobresalen los planes maestros y los planes zonales. Los planes maestros de movilidad, servicios públicos, equipamientos, espacio público, residuos sólidos y estacionamientos, se conciben 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, establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial; no son las decisiones sectoriales las que definen la política de ordenamiento y ocupación del territorio del Distrito. 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, escala de planeamiento que en la revisión del POT es objeto de una reinterpretación en relación con su definición en el decreto 619/2000, se plantean como una escala intermedia de carácter territorial, cuyo objetivo es posibilitar que los principios, políticas y estrategias generales para el ordenamiento territorial distrital, se articulen desde la escala general de la ciudad, hasta los niveles del plan parcial, la UPZ y las fichas normativas. En este nivel de planeación, se 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. A manera de ejemplo, se consideran áreas correspondientes a un plan zonal, el área de expansión norte, el área de expansión sur, el área de expansión occidental, un grupo de UPZ's, el área de una operación estructurante, etc.

En relación con los planes parciales, la revisión y ajustes del Plan de Ordenamiento Territorial, tiene como objeto fortalecer su capacidad como instrumento de planeamiento y 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, admita una flexibilidad controlada de usos y edificabilidad.

Asignar a cada instrumento de planeamiento, una modalidad de aplicación del reparto equitativo de cargas y beneficios. El objetivo es superar el esquema tradicional de elaboración de la norma urbana, en la que sin suficiente soporte en los requerimientos específicos, tanto públicos como privados, de áreas determinadas de la ciudad, se asignan aparentes beneficios privados bajo la forma de usos del suelo e índices de edificabilidad, sin la debida consideración de las actividades y espacios de carácter colectivo. 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.

El objetivo es equilibrar permanentemente y de manera concreta, la asignación de los beneficios y las cargas de la “construcción de la ciudad”, a partir de indicadores como: 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 y otros.

Emplear de manera efectiva y en forma decidida los instrumentos de gestión del suelo establecidos en las Leyes de Reforma Urbana y de Desarrollo Territorial. Los diversos instrumentos de gestión del suelo establecidos en las leyes de Reforma Urbana y de Desarrollo Territorial, posibilitan el cumplimiento de los principios del ordenamiento territorial y el reparto equitativo de cargas y beneficios, bajo diferentes modalidades y escalas territoriales. Su inclusión explícita en el texto de revisión y ajustes del Plan de Ordenamiento Territorial, tiene como objetivo inducir e iniciar un cambio en la “cultura de la práctica del urbanismo” en el Distrito, de tal forma que los funcionarios respondan a su obligación de garantizar de la función pública del urbanismo y renueven sus rutinas de trabajo, desde decisiones indicativas y normativas, hacia procesos más complejos de integración de variables económicas, sociales, espaciales y, jurídicas.

El uso de los instrumentos de gestión del suelo, entre los que se destacan: las unidades de actuación urbanística, el reajuste de tierras, los bancos de tierras, el derecho de preferencia, la declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios, la enajenación forzosa, enajenación voluntaria, la expropiación por vía administrativa y judicial, el reparto equitativo de cargas y beneficios, la enajenación forzosa, la participación en plusvalías, implica un adecuado conocimiento del mercado del suelo, de los criterios para determinar su precio y, de las condiciones de aplicación de principios como el de la propiedad como una función social y ecológica y la prevalencia del interés general sobre el particular.

Particular referencia requiere el instrumento denominado participación en plusvalías, consagrado como uno de los derechos colectivos y del medio ambiente en la Constitución Política de 1991 y definido como instrumento de gestión del suelo en las leyes de Reforma Urbana y de Desarrollo Territorial. La participación en plusvalías, es uno de los instrumentos que de manera más explícita contribuye a la regulación de los precios del suelo y posibilita un reparto redistributivo de cargas y beneficios en la escala general de la ciudad. El texto de revisión y ajustes del Plan de Ordenamiento Territorial, otorga particular importancia al empleo de la participación en plusvalía, que incluye aclaraciones sobre su empleo cuanto se relaciona con un mayor aprovechamiento del suelo, así como la conexión entre éste hecho generador y los derechos adicionales de construcción.

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.

Reparto de Cargas y Beneficios.

La política de gestión del suelo se sustenta primordialmente 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.

Instrumentos de Gestión de Suelo

Los instrumentos de gestión del suelo, aplicables para alcanzar los objetivos de ordenamiento adoptados en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá son:

Los planes parciales.

Las unidades de actuación urbanística.

Los reajustes de tierra o integración inmobiliaria.

La cooperación entre partícipes.

Los sistemas de reparto equitativo de las cargas y beneficios.

El derecho de preferencia.

La declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios.

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.

Los mecanismos de compensación, estímulo y beneficios en el caso de los tratamientos de conservación histórica, arquitectónica o ambiental.

Planes parciales. Definición y objetivos.

Los planes parciales son los instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo, concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial. El Plan Parcial cumple las siguientes funciones:

1. Desarrollar y complementar las previsiones del Plan de Ordenamiento Territorial.
2. Articular los diferentes instrumentos de planeamiento, de manera que se logre la integración de las intervenciones sectoriales y se programen de manera coordinada la ejecución de las obras de infraestructura vial y de servicios públicos domiciliarios y la generación de espacio público.
3. Concretar en un diseño urbanístico y en objetivos, directrices y normas, las distintas categorías del modelo territorial del Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de áreas protegidas y espacio público, el sistema de movilidad y accesibilidad, la dotación de servicios y equipamientos, la política habitacional, las operaciones estructurantes y las centralidades.
4. Establecer la programación temporal de la incorporación de suelo de expansión para usos urbanos o de ejecución de los programas de renovación o consolidación urbanas u otros similares, en armonía con los programas de inversión de las distintas entidades públicas y privadas.
5. Adoptar y definir las condiciones específicas de aplicación de los distintos instrumentos de gestión del suelo.
6. Definir los ámbitos espaciales de distribución equitativa de las cargas y beneficios, sean estos generales, zonales o locales, de conformidad con las cargas que deben ser asumidas por los propietarios de tierra, en los términos de la ley y del Plan de Ordenamiento Territorial.
7. Autorizar de manera específica los índices de ocupación y de construcción, los usos y otras normas urbanísticas asumidas como aprovechamientos o beneficios urbanísticos dentro del sistema de distribución equitativa o de reparto a que ya se ha hecho referencia y las condiciones de participación en los mismos de los diferentes partícipes o aportantes al plan parcial, sea en tierra o en inversión.
8. Establecer las condiciones para la conformación, delimitación y ejecución o gestión de las unidades de actuación urbanística o cualquier otro sistema concertado o no de gestión integrada, privilegiando siempre la claridad en la definición de los sistemas de reparto de las cargas generales y locales.
9. Establecer las condiciones de participación de los propietarios de tierra, las entidades del Estado y de inversionistas o promotores privados cuando los propietarios no tengan la capacidad financiera y técnica de acometer directamente el desarrollo del respectivo proyecto.
10. Las demás definidas en el artículo 19º de la ley 388 de 1997.

Definición de las Unidades de Actuación Urbanística.

Por Unidad de Actuación Urbanística se entiende el área conformada por uno o varios terrenos o inmuebles que debe ser diseñada, urbanizada o construida

como una unidad de planeamiento y gestión, con el fin de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios de la infraestructura general y local para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos, mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Otros instrumentos de planeamiento.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico constituyen procesos técnicos que, mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial. Deben incluir, además, los mecanismos efectivos de distribución equitativa de cargas y beneficios, en los términos señalados en el capítulo anterior.

Son instrumentos de planeamiento, los siguientes: Los Planes Maestros, los Planes Zonales, las Unidades de Planeamiento Zonal – UPZ, los Planes Directores para Parques, los Planes de Implantación, los Planes de Regularización y Manejo, los Planes de Reordenamiento, las demás reglamentaciones urbanísticas y, en general, las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital.

Los instrumentos de planeamiento se jerarquizan para garantizar su articulación y su prevalencia sobre las normas definidos en las fichas normativas, de acuerdo con sus propósitos, su escala de aplicación y su ámbito de decisión, de la siguiente manera:

1. Son instrumentos estructurantes de primer nivel, los Planes Maestros de Servicios y Equipamientos, los cuales tienen un horizonte de largo plazo. En ellos recae la concreción del modelo regional adoptado y se constituyen en instrumentos que orientan la programación de la inversión y los requerimientos de suelo para el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos.
2. Son instrumentos de segundo nivel, los planes parciales, los planes zonales, las unidades de planeamiento zonal- UPZ-, y los planes de reordenamiento. Estos instrumentos tienen alcance sobre territorios específicos, precisan y ajustan de manera específica las condiciones del ordenamiento de los mismos.
3. Son instrumentos de tercer nivel, los Planes de Implantación, los Planes de Regularización y Manejo de usos dotacionales, los Planes de Recuperación Morfológica. Estos instrumentos operan sobre porciones reducidas del territorio y permiten prevenir y mitigar los impactos generados sobre el entorno urbano inmediato.

Planes Maestros.

Los planes maestros constituyen el instrumento de planificación fundamental en el marco del modelo regional; permiten definir las necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo.

Son prioritarios los siguientes planes maestros:

1. Plan maestro de movilidad.
2. Planes maestros de servicios públicos.
3. Plan maestro de residuos sólidos.
4. Planes maestros de equipamientos:
 - a. Educativo.
 - b. Cultura.
 - c. Salud.
 - d. Bienestar Social.
 - e. Deportivo y recreativo.
 - f. Seguridad Ciudadana.
 - g. Defensa y Justicia.
 - h. Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria.
 - i. Recintos feriales.
 - j. Cementerios y Servicios funerarios.
5. Plan Maestro de Espacio Público.
6. Plan Maestro de Estacionamientos.

Planes Zonales.

Los planes zonales se orientan a precisar la estructura urbana del territorio sobre el cual actúan, las características de las infraestructuras, el sistema de espacio público, los equipamientos colectivos propios de la escala zonal, la definición de los criterios para armonizar los usos y tratamientos urbanísticos asignados en el área, criterios para la normativa urbanística en las Unidades de planeamiento Zonal-UPZ- y las condiciones generales para el reparto de cargas y beneficios.

Los planes zonales se aplican al área central de la ciudad, a las operaciones estratégicas, en especial a las de integración regional, a las centralidades, o a los sectores especiales del territorio que por sus condiciones urbanísticas y/o morfológicas, o por su relación con centralidades urbanas, o por otras condiciones requieren de un proceso de planificación de mayor escala.

Unidades de Planeamiento Zonal – UPZ.

La Unidad de Planeamiento Zonal –UPZ-, tiene como propósito definir y precisar el planeamiento del suelo urbano, respondiendo a la dinámica productiva de la ciudad y a su inserción en el contexto regional, involucrando a los actores sociales en la definición de aspectos de ordenamiento y control normativo a escala zonal.

Los procesos pedagógicos y de presentación en las diferentes Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), referidos al diseño de políticas y estrategias, contenidos normativos y diseño de instrumentos de gestión, buscan cualificar la participación ciudadana, de tal manera que les permita a las comunidades involucradas discernir y valorar las diferentes opciones que se propongan.

Se promueven las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) como unidades de análisis, planeamiento y gestión para comprender el tejido social y urbano, con el propósito de plantear su estructura, orientar sus dinámicas y sus relaciones en aras de mejorar las condiciones de vida de la población.

VIII. DESARROLLO DE UNA ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL HÁBITAT.

1. Uso y ocupación del suelo urbano y de expansión: políticas generales, efectos sobre el suelo y el programa de vivienda.

Las demandas urbanas.

El Documento Técnico de Soporte del POT, fundamentó su análisis de las demandas urbanas de suelo, en la gran dinámica que la ciudad había presentando durante los últimos años y en las proyecciones de crecimiento poblacional, que estimaban un crecimiento de 1.763.830 habitantes para el periodo 2000-2010, de los cuales el 29% correspondería a la migración de otros territorios del país.

Dentro de este análisis, el POT realizó los estimativos de nuevos hogares y nuevas viviendas requeridas para este periodo, así como la demanda de vivienda por cambio de uso y la demanda resultante de reducir el índice de hacinamiento de 1.47 hogares / vivienda a 1.37. Para el efecto se requería un total de 500.597 nuevas viviendas para el periodo, de las cuales 388.244 viviendas se deberían construir en nuevo suelo urbano, demandando 7.059 hectáreas, con una densidad de 55 viviendas / hectárea.

De otra parte, el POT determinó que las áreas disponibles, incluyendo el suelo al interior del área urbana y el suelo de expansión, totalizaban 7.059 hectáreas. Sin embargo, como resultado de las determinaciones del Ministerio del Medio Ambiente y adoptadas en el Decreto 1110 de 2000, las áreas de expansión se redujeron a 2.180 hectáreas. y el total de áreas disponibles se redujo a 5.534 hectáreas.

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.

Sin embargo, no existe un estimativo actualizado de las áreas disponibles al interior del perímetro urbano (lotes sin desarrollar), que permita tener una cifra total y precisa de áreas disponibles y su capacidad para responder a la demanda de suelo urbano. La demanda acelerada de suelo para vivienda social, presenta diferencias muy grandes frente a las posibilidades reales de brindar suelo urbano y vivienda en el Distrito Capital. En el POT, es evidente el

intento por responder a la demanda de vivienda por efecto del crecimiento de la ciudad; pero lo que se identifica que la cantidad de suelo que se consideraba disponible para la expansión, es más escaso de lo previsto.

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.

En ese escenario y dentro del nuevo énfasis propuesto en la revisión del POT, se plantea la necesidad de formular una política más ambiciosa en términos de consolidación y renovación urbana, la cual debe ir acompañada de la formulación y ajuste de instrumentos de gestión y promoción de proyectos, que permitan una amplia gama de intervenciones urbanas y fortalezcan estas estrategias como alternativas para la oferta de suelo urbano en otras ciudades.

Las nuevas proyecciones de población y demanda de vivienda en el escenario Bogotá -Sabana- Cundinamarca año 2020, para el cual se estima que habrá 1.165.000 nuevos hogares y se requerirán 740.000 nuevas viviendas, aplicando un índice de 1.3 hogares por vivienda y con una densidad de 55 viviendas / hectárea (densidad marginal de áreas nuevas del POT), se requerirán aproximadamente 13.500 hectáreas de suelo urbano para atender las demanda futura de vivienda. Lo anterior, sin contar con el déficit de vivienda acumulado de Bogotá (déficit histórico), que en el 2000 era de cerca de 410.000 viviendas.⁵⁷

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.

⁵⁷ Documento técnico de soporte decreto 619 de 2000.

2. 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. En la revisión de la política de vivienda se ha tenido en cuenta el documento de resumen de la mesa temática sobre “Uso y ocupación del suelo urbano y de expansión: políticas generales, efectos sobre el suelo y el programa de vivienda”, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital - DAPD en junio de 2003.

La propuesta de una política habitacional, parte de la voluntad política de la Alcaldía Mayor de fortalecer el papel del Distrito en la producción del hábitat y su papel, dentro de sus competencias, en el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social, en busca de la creación de un escenario propicio para reflexionar y trabajar de forma permanente, sobre el tema habitacional en el Distrito y la Región y para definir los derroteros de actuación de largo plazo, que permitan hacer efectivos los derechos a una vivienda digna y a un medio ambiente sano.

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, 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. Se planteo igualmente la necesidad de articular la política de renovación con la política de vivienda, como base para la formulación de la política habitacional.

Diagnóstico general de la problemática habitacional del Distrito⁵⁸.

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

⁵⁸ El Diagnóstico está basado en la Exposición de motivos del sector Hábitat, proyectado por la Unidad Coordinadora de Política Habitacional para el Proyecto de Acuerdo presentado a consideración del Honorable Concejo Distrital por parte del Alcalde para modificar la Estructura General de la Administración Distrital. Octubre de 2002.

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 y el desarrollo de acciones aisladas como respuesta a problemáticas puntuales, sumadas a la mezcla de una institucionalidad moderna con entidades que no responden a las exigencias actuales.
- La complejidad, diversidad y dispersión de la institucionalidad asociada a estas temáticas, debida entre otras razones a los procesos aislados de ajuste institucional que han dado lugar a dificultades en los procesos de coordinación y actuación sobre el territorio.
- El bajo grado de desarrollo y las debilidades a nivel instrumental y operativo, duplicidad o falta de complementariedad en desarrollo de instrumentos de diverso orden que limitan la capacidad de gestión de la Administración y el logro de mayor eficiencia y eficacia en el gasto y la inversión.

El diagnóstico general de la problemática habitacional en el Distrito identificó los grandes elementos que justifican o explican la necesidad de una política habitacional, los criterios de solución y los alcances y énfasis de la política habitacional.

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 causada entre otras razones por la debilidad de la política ambiental territorial y en particular por su desarticulación de las acciones y procesos de desarrollo urbano y producción del hábitat, se han traducido en deficiencias en la conformación y mantenimiento de la estructura ecológica principal, aprovechamiento ineficiente de recursos como el suelo y el agua, entre otros aspectos. Si bien el POT ha constituido un primer paso para la articulación de estos componentes, la gestión propiamente dicha del territorio, es decir los procesos de “hacer ciudad” aún se encuentran distanciados de las

intenciones y políticas de carácter ambiental. Esta desarticulación produce sobre la gestión de la Administración altos costos de transacción que contribuyen a dificultar y encarecer la producción de suelo urbano y aumentar los aspectos externos negativos asociados al mismo.

- La vivienda ha ocupado un papel secundario dentro de las políticas de la ciudad, en particular frente al proceso de descentralización que trasladó estas funciones a las entidades territoriales, lo que en general produjo un alto grado de pasividad y subordinación a la política nacional. Sólo en los últimos años se ha intentado abordar una política, inicialmente plasmada en el POT y que recoge las propuestas de Metrovivienda, el Programa de Reasentamientos, el Programa de Desmarginalización de Barrios (actualmente Programa de Mejoramiento Integral). Institucionalmente el resultado ha sido una gama de programas y proyectos en diversas entidades que actúan de forma dispersa, o no actúan, que no tienen en cuenta las cadenas de producción y donde no hay claridad en los niveles de planeación, formulación de políticas y ejecución y operación de las mismas.
- Específicamente se evidencia el vacío de una instancia donde se formule una política habitacional y de vivienda, con capacidad de interlocución con el nivel nacional, función que no es asumida por Metrovivienda (entidad encargada de generar oferta de suelo apto para el desarrollo de proyectos de vivienda social) y que tiende a desvirtuar, pues su función principal es la de ejecutor y Banco de Tierras. A pesar de existir la Corporación la Candelaria, no se asume el tema de la generación de vivienda, recuperación de inquilinatos, temas vitales para la recuperación del centro histórico. Por otro lado, se evidencia un vacío en el tema de la vivienda en el suelo construido. El mantenimiento del stock inmobiliario de la ciudad, el mejoramiento de los barrios residenciales, el tema del arriendo como opción viable para acceso a la vivienda, no encuentran en la institucionalidad actual el espacio para su promoción y gestión.
- Igualmente la institucionalidad no cuenta con los espacios para la formulación de mecanismos para la promoción del mercado inmobiliario, promoción de la oferta y la generación de incentivos a la participación privada en las áreas de promoción del Distrito frente a la vivienda, la calificación del espacio urbano construido, el mejoramiento de barrios y la protección del patrimonio.
- Temáticas estructurales para el sector como son 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. En ese sentido se requiere de su profundización dentro de la institucionalidad.
- El Mejoramiento Integral de Barrios, partió del Programa de Desmarginalización con el fin de atender la población de menores ingresos en condiciones deficitarias en cuanto a servicios públicos, accesibilidad, equipamientos y fue adoptado como política pública dentro del Plan de

Ordenamiento Territorial. Sin embargo, su forma de operación se constituyó como Programa Ad Hoc de la Alcaldía sin una institucionalización clara. En la actualidad ha sido asumido por la Caja de Vivienda Popular, que requiere de un ajuste que le permita contar con las funciones e institucionalidad clara para su óptimo desarrollo. Se suma el tema del mejoramiento de vivienda, que se relaciona con la política habitacional y que requiere entenderse en el marco de la reducción de la vulnerabilidad frente a las amenazas naturales en cuanto a la calidad de las construcciones razón por la cual se requieren reforzar los nexos con la Dirección de Prevención.

- 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 así como de los mecanismos para generar una oferta de suelo que responda a las demandas habitacionales. En este sentido, se evidencian ineficiencias y carencia de economías de escala en los procesos de prevención y control urbano: son realizados por diversas entidades en una gran gama de temáticas (arrendamientos, de protección y aplicación de la legislación ambiental al territorio, el control sobre edificaciones de valor cultural, entre otros) y las debilidades y vacíos desde la planeación de la ciudad para generar procesos de control posterior y cumplimiento de los deberes de los urbanizadores y constructores. A esto se suma, que la dispersión del tema del control contribuya a dificultar los procesos que se realizan a nivel de las localidades.
- 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. Igualmente, la política de reasentamiento propuesta en el POT se dirige hacia el traslado de familias en áreas de riesgo no mitigable y ocupación de rondas. Esta atomización del tema, dificulta los niveles de coordinación y el logro de los objetivos propuestos. Los procesos de reasentamiento presentan dificultades en su concreción, pues dependen de las dinámicas de las situaciones de riesgo y adicionalmente, no se cuenta con unas directrices claras para el uso y tratamiento de las áreas que son reasentadas.
- En cuanto a la conservación del patrimonio urbano y arquitectónico, denominados bienes y áreas de interés cultural, el enfoque tradicional sobre el cual se construyó la institucionalidad fue el de la conservación del centro histórico, dando origen a la Corporación la Candelaria. Mientras tanto, el resto del patrimonio ha sido manejado a través de la normatividad desde el Departamento Administrativo de Planeación Distrital – DAPD y la ejecución de obras de conservación de monumentos en el espacio público por parte del Instituto de Desarrollo Urbano. El decreto 619 de 2000 aumentó las funciones de la Corporación y su ámbito de actuación a la totalidad del territorio distrital. Sin embargo, las condiciones de la corporación 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.

- Frente al desarrollo de instrumentos y herramientas que permitan una acción sostenida en el sector ambiental, habitacional y de protección de patrimonio se evidencia un 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.

La ciudad ha logrado un avance en el desarrollo de instrumentos de planeación, en particular con la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que plantea la Ley 388 de 1997 para la gestión de suelo, sin embargo, la aplicación de éstos se ha visto dificultada en parte por la carencia de un marco adecuado para la regulación y por los pocos referentes que sirvan como parámetro para garantizar su adecuado funcionamiento. El desarrollo e implementación de estos instrumentos constituye uno de los aspectos cruciales para mejorar los procesos de gestión sobre el territorio y el hábitat, permitiendo a la Administración contar con mecanismos que posibiliten intervenir de forma preventiva a la solución de las problemáticas del sector.

A pesar de los avances en la sistematización de información y procedimientos, aún persisten deficiencias en cuanto a la coordinación de los niveles de información de diversas entidades, en las bases cartográficas, la confiabilidad de las cifras y los evidentes vacíos en temas como el conocimiento de la demanda de vivienda, el desarrollo de indicadores y el comportamiento de los precios de la tierra, los sistemas de control de urbanización ilegal y de monitoreo de áreas de amenaza, entre otros. El desarrollo y mantenimiento de estos sistemas de forma aislada representa mayores costos al Distrito y no permiten una gran efectividad.

Criterios de solución

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

- El POT constituye un avance de la ciudad en la planeación de sus procesos territoriales pero a la vez significa un reto para el Distrito, pues requiere el cumplimiento de metas y el abordar temáticas nuevas que implican un soporte institucional fuerte que en algunos casos es inexistente (como la recualificación del territorio construido) o insuficiente (como el caso de la promoción de nuevo suelo urbano) o desarticulado (como el tema de la sostenibilidad ambiental).

- El tema de la vivienda y de la gestión urbana han sido temas marginales en la agenda del Distrito durante la última década; los avances hasta la fecha han sido más iniciativas de carácter puntual y aislado, que no han respondido a una política distrital. En este sentido, 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 ambiental, 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 del 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).

Es un gran avance la aparición de una nueva generación de entidades (Metrovivienda y Renovación Urbana), que se han concebido con un nuevo enfoque basado en una gran capacidad de ejecución, flexibilidad, capacidad de vinculación y asociación con el sector privado y que como operadores suprasectoriales permiten la integración y priorización en el territorio de las acciones de otras entidades como la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, el Instituto de Desarrollo Urbano, produciendo valores agregados que se traducen en un hábitat de mejores calidades y una mayor eficiencia de la inversión pública.

- 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 facilitar la vivienda, para integrar el territorio y hacerlo más equitativo, de vialidad y transporte, dotación de servicios, equipamientos y políticas de renovación urbana.
- 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 asociadas a la generación de empleo y a la promoción y facilitamiento del desarrollo económico y el mejor uso de los recursos ambientales y culturales. En segundo lugar, desde el punto de vista fiscal son generadoras de nuevos recursos (vía aumento de la tributación, minimización de costos, generación de plusvalías o reducción de costos del “no hacer” en el caso de la prevención). Por tanto, la estructura institucional propuesta y los recursos asignados deberán concebirse como dinamizadores para la generación de riqueza y no como un gasto.
- 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, la protección al patrimonio cultural de la nación. En este

sentido, dadas las actuales condiciones de crecimiento del déficit habitacional tanto cuantitativo como cualitativo, así como el progresivo deterioro del medio ambiente y de los bienes de interés cultural, se hace necesario el fortalecimiento del aparato institucional de manera que permita atenderlos de una forma más amplia e integral.

Alcances y énfasis de la Política

La Política buscará posicionar a la Administración Distrital como agente promotor, regulador, orientador y ejecutor de la política de hábitat. Ello implica evaluar el cumplimiento de las funciones y metas de todas las entidades distritales relacionadas y proponer los ajustes correspondientes que permitan:

- La ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial como modelo en cuanto a sus programas estructurantes de vivienda, renovación, patrimonio y gestión ambiental.
- El fortalecimiento de la gestión ambiental mediante su integración con los operadores de las políticas habitacionales y territoriales y la generación de las condiciones para la puesta en marcha del Plan de Gestión Ambiental Distrital.
- El fortalecimiento de la vivienda en el Distrito Capital mediante la articulación e integración de las funciones dispersas y la generación de una instancia encargada de formular y operar la política habitacional y de vivienda.
- El mejoramiento de la eficiencia de la Administración al disminuir los costos que implica la duplicidad de funciones y la descoordinación de acciones.
- Facilitar los procesos de control político y rendición de cuentas de las actuaciones de la Administración en lo que se refiere al hábitat así como los procesos de control ambiental, urbano, arquitectónico y de vivienda.
- Para lograrlo, la Política Habitacional hará énfasis en los siguientes elementos:
- El desarrollo de un concepto integral del hábitat, que integre la dimensión ambiental, la cultural y la vivienda en la construcción del espacio urbano.
- La institucionalización y coordinación de los procesos de producción y calificación del espacio urbano para dar respuesta a las demandas habitacionales.
- La definición y clarificación de los niveles de decisión de las instancias de la Administración relacionadas con la definición de Política del Sector.
- La proyección regional a los procesos de gestión ambiental y de desarrollo urbano, como soporte para la implementación de las políticas habitacionales.
- La asignación de funciones y competencias en componentes de la Política que actualmente no se encuentran cubiertos.
- El desarrollo de la función del Distrito para garantizar una vivienda digna, un medio ambiente sano y hacer efectivos los principios de prevalencia del

interés general, la función pública del urbanismo y reparto equitativo de cargas y beneficios.

- La incorporación de la dimensión cultural como factor de desarrollo, proceso que deberá ser inherente a las acciones sobre el territorio pero en particular hacia los bienes y sectores de interés cultural.
- La promoción de la cooperación y coordinación y la participación pública y privada coordinada y sinérgica en la gestión del hábitat.
- La promoción de la racionalidad en el hacer ciudad mediante la generación de actuaciones urbanas integrales como mecanismo operativo para la ejecución de las políticas tendientes al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Los elementos mencionados deberán ser consecuentes con las determinaciones que sobre el tema se acuerden para la región en general.

3. De la política de vivienda a la política habitacional.

La mesa temática sobre “Uso y ocupación del suelo urbano y de expansión: políticas generales, efectos sobre el suelo y el programa de vivienda”, planteó la necesidad de la revisión de la política de vivienda formulada en el POT, sobre la base de los avances realizados por la Administración Distrital entre el 2000 y 2003 y la necesidad de su articulación con la política de renovación urbana para constituir una política habitacional, en la cual las acciones no estén centradas principalmente sobre la generación de suelo urbano en áreas de expansión para desarrollar el subprograma de vivienda nueva del POT, sino sobre la base de actuaciones sobre la totalidad del territorio urbano que incluyen la renovación urbana como un instrumento con una amplia gama de posibilidades que van desde el redesarrollo para generar nuevo suelo urbano, principalmente para usos residenciales, hasta la conservación para preservar y rehabilitar el inventario inmueble existente, manteniendo o recuperando sectores residenciales tradicionales.

La inserción de la renovación urbana en la política habitacional debe permitir el desarrollo de la renovación como un programa integral que pueda cubrir la totalidad de la ciudad y su suelo urbano y permita tener mecanismos más efectivos para promover la vivienda al interior de la ciudad.

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, el mensaje desde el Plan de Ordenamiento Territorial como política debe ser muy claro: asignar un nuevo papel a las áreas de expansión relacionado con el control de la conurbación, la oferta de servicios para las áreas de desarrollo incompleto y la integración regional. En ese marco de prevención y control hay que definir lineamientos sobre el mejoramiento integral de barrios, reasentamiento, legalización, reconocimiento y regularización de asentamientos, estableciendo claramente que no se van a permitir, ni a estimular los desarrollos ilegales.

La política habitacional que parte de la prevención, implica oferta de tierra y el tema del nuevo suelo en áreas de expansión y en el ámbito de la región e implica la renovación. 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.

Así mismo, la política habitacional debe incluir temas como el esquema de lotes con servicios como alternativa para la VIS para los estratos 1 y 2, el plan terrazas y el desarrollo de lotes vacíos, como forma de generar suelo urbano en las áreas ya urbanizadas y donde la Administración Distrital ha realizado inmensas inversiones en el programa de mejoramiento integral de barrios y articulando este al mejoramiento de vivienda. En este sentido, hay que recomponer la política existente o la que se ha estado formulando en los últimos dos años en el Distrito Capital para que los nuevos temas se incluyan en los subprogramas que se definan en la revisión del POT.

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, es sobre la base de una política de gestión del suelo, la cual tiene dos alternativas: en la primera la revisión del POT da las soluciones, en la segunda se plantea una reglamentación futura que obligue a resolver aspectos determinados de un tema (la expropiación en áreas de renovación) en un plazo determinado, garantizando que los aspectos que se están considerando para la implementación de la política habitacional sean posteriormente desarrollados.

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.

Igualmente, sobre la base de la formulación de una política habitacional debe estar la definición de la población objetivo y el alcance de la política, datos como la magnitud de los déficit plantean la limitación del alcance de la política pública y sus acciones que permitirían atender la demanda de sólo una franja de la población, que debería corresponder a la población de menores ingresos, es decir los estratos 1 y 2, que actualmente no encuentran soluciones de vivienda dentro de la oferta del mercado. Sin embargo, esto implicaría profundos cambios en la política actual, dados los bajos ingresos, la limitada capacidad de pago de estos estratos y el tipo de soluciones que actualmente ofrece el mercado, incluyendo las viviendas promovidas por Metrovivienda para ser desarrolladas por constructores privados que atienden principalmente la demanda del estrato 3.

El documento sobre “Política Habitacional para la Ciudad Región” del Comité de Gestión Urbana y Habitacional (versión de abril de 2003), ha realizado avances sobre los diferentes aspectos planteados en la mesa temática y sobre la definición de aspectos específicos de la Política, tales como los conceptos básicos de la política, objetivo general, objetivos específicos, principios, componentes y estrategias de actuación (incluyendo lo referente a habitabilidad y sostenibilidad ambiental como eje de la Política, Política de gestión urbana y regional, Política de gestión de suelo, Política de producción y calidad de vivienda, reconocimiento a la diversidad en los procesos de producción de Hábitat, Fortalecimiento de la prevención y el control urbano, reforma y fortalecimiento del marco operativo y sistema integrado de información). Sin embargo, algunos aspectos como la fusión de las políticas de vivienda y renovación y la gama de actuaciones posibles dentro de esta última, no han sido desarrollados en el documento del Comité de Gestión Urbana y Habitacional; por lo cual se hace necesario integrar estos aspectos en la definición de la Política Habitacional que se defina en la revisión del POT.

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

El componente regional es clave en la revisión del programa de vivienda y es quizás la decisión de mayor fondo que debe tomarse en la revisión del POT. El Plan de Ordenamiento en su revisión debe orientar claramente a la ciudad y a los sectores público y privado hacia donde deben dirigir sus esfuerzos. Estas orientaciones deben ser claras y contundentes, especificando el papel de las entidades distritales con respecto a la vivienda en el marco de ciudades en red y sobre la base de una excelente conectividad de la red, la generación de empleo, etc. 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. Sobre este tema existe consenso en que a través de una sola empresa es más fácil armar un esquema de gestión del agua y que el tema del saneamiento y el abastecimiento futuro del agua potable debe estar en la base de la solución del tema de la vivienda. La CAR está de acuerdo con la creación de una empresa de acueducto regional, pero donde la mayoría del capital sea de la gobernación y de los municipios de la región y no de la EAAB, para tener el control y que no haya un desbordamiento del crecimiento.

El sistema actual de la EAAB y sus inversiones realizadas contemplan el abastecimiento de agua de los municipios de la región incluyendo sus crecimientos poblacionales proyectados. Por lo tanto, las decisiones que se tomen deben tener en cuenta estos recursos e inversiones ya realizadas por la EAAB por las posibles pérdidas, qué decisiones en otro sentido puedan generar. Un servicio como el saneamiento y abastecimiento del agua potable tiene altas economías de escala y por lo tanto, para los municipios el servicio con una empresa única debe ser más económico. El recurso agua debe ser un elemento para direccionar y ordenar el crecimiento y aprovechando la capacidad existente de la EAAB. Por lo tanto, el tema de abastecimiento de agua debe ser considerado como tema de ordenamiento de Bogotá y la región a largo plazo.

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. Actualmente las tarifas en los municipios son exactamente iguales a las de Bogotá, por lo tanto, es necesario establecer si Bogotá debería subsidiar el agua de los

municipios de la región y en tal caso quién pondría esos recursos, dado que esos recursos financian otras obras ya programadas por la empresa como la descontaminación del río Bogotá y finalmente esos subsidios resultarían en mayores costos del servicio para los habitantes de Bogotá.

Las inversiones de la Administración Distrital en la región ampliarían su participación en el ordenamiento de ese territorio, pero estas no pueden ser a fondo perdido, sino que los municipios deben pagar esas inversiones o parte de ellas, así sea a largo plazo.

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 este como el primer problema conceptual en la revisión de la política y el programa de vivienda del POT. Es claro que en términos generales se debe continuar con el propósito de ofrecer vivienda a los hogares de menores ingresos; sin embargo, la legislación e incluso la misma normativa urbana de Bogotá está en contravía o por lo menos obstaculiza notablemente este propósito, lo cual hace pensar en los ajustes necesarios para garantizar la oferta de VIS para la población de menores ingresos.

La reglamentación y las normas vigentes no permiten dar respuesta adecuada a la demanda de VIS para la población de menores ingresos. Hay factores externos como la normatividad en términos de índices, especificaciones de servicios públicos que están diseñados para la vivienda de estratos altos y no para la VIS de estratos 1 y 2 para la cual habría que plantear modelos nuevos de lotes con servicios y estándares adecuados. La ciudad requiere nuevamente del esquema de lotes con servicios como alternativa, con modelos de gestión y acompañamiento técnico y social durante todo el proceso de desarrollo del proyecto y para que estos asentamientos cumplan toda la normatividad y reglamentación, evitando así que tengan condiciones parecidas a las de los barrios ilegales, como sucedió en experiencias pasadas. Estos procesos requieren de recursos humanos y económicos para realizar un acompañamiento efectivo y a largo plazo. En síntesis se debe avanzar en definición de la vivienda de interés social para estratos 1 y 2 a través de la acción coordinada de las entidades distritales involucradas en la política y el programa de vivienda.

Para avanzar en la definición de este tipo de VIS, el DAMA planteó en la mesa temática la necesidad de formular un código de habitabilidad, a partir de conocer mejor las características de la población que está quedando por fuera del mercado formal y no puede acceder a los subsidios, dado que este sector

de la población es el más susceptible a caer en la urbanización ilegal. El código de habitabilidad permitiría establecer normas mínimas y estándares mínimos, conforme a estudios técnicos. Este código de habitabilidad no sólo sería importante para los procesos futuros de urbanización, sino también en los procesos de legalización y regularización de asentamientos existentes.

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, cuyo mejoramiento resulta generalmente en altos costos económicos. La magnitud de los déficits y la alta demanda de VIS, así como la limitación de recursos para ofrecer soluciones, no deben seguir aumentando la degradación de la VIS. En síntesis, el código de habitabilidad permitiría encontrar un punto de equilibrio entre el tipo de urbanismo, las condiciones de las viviendas y sus costos. Las viviendas deben cumplir con unas condiciones de salubridad básicas, iluminación, ventilación, entre otras. Entre los participantes de la mesa temática hubo consenso sobre la necesidad de preservar las condiciones de espacio público y hacer las reservas de suelo urbano para vías y equipamientos, aunque estos sólo se desarrollen a mediano o largo plazo y en que la función del Estado es garantizar estas condiciones mínimas.

La conclusión es que no se puede continuar generando tantas cargas a la VIS, derivadas de las cesiones y del alto costo del suelo y disminuyendo las áreas de lotes. 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, que centró su evaluación y cálculos en la demanda futura y en disminuir en parte las condiciones de hacinamiento existentes; pero sin proponer ni a mediano, ni a largo plazo alternativas de solución integral para el déficit cuantitativo de vivienda acumulado que en el 2000 superaba las 400.000 viviendas, considerando opciones diferentes a la producción de vivienda nueva como única solución al déficit.

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. Por otra parte, es necesario partir de la definición de la línea de la política habitacional, precisando los déficits de

vivienda que la política busca resolver (reducción del índice de hacinamiento) y su articulación con el problema de la vivienda en el marco de la planeación regional.

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.

Problemas estructurales y restricciones para el desarrollo de la VIS, el papel futuro de Metrovivienda en el marco de ciudades en red.

Existe una serie de tropiezos o restricciones que deben superarse para facilitar la implementación del programa de vivienda y en particular para el desarrollo de la vivienda de interés social:

- La titularidad en algunos casos de los predios adquiridos para la VIS no es clara o no está definida y aún en un proceso de expropiación se generan incertidumbres que persisten después de la expropiación. Este es un problema estructural que trasciende el alcance del POT o su revisión y que debe resolver por lo tanto la Administración Distrital con el gobierno nacional. El saneamiento de la titularidad de los predios debe ser ágil para reducir los costos en los procesos de urbanización del suelo.
- Para hacer proyectos viables en las empresas industriales y comerciales como Metrovivienda, se requiere hacer expropiaciones con avalúos reales que eviten que se duplique o triplique el valor del suelo como resultado de nuevos avalúos, producto de decisiones judiciales que afectan en la actualidad especialmente a las entidades de la Administración Distrital; que si están interesadas en titularidad del suelo y afectadas por su valor dado que su actividad está centrada en la venta nuevamente de esos terrenos.
- Los otros problemas estructurales son los subsidios de vivienda y el crédito. La falta de recursos suficientes para subsidios son una limitante en desarrollo del programa de vivienda tanto para los independientes como para los dependientes agrupados por las cajas de compensación, si no hay subsidios no se pueden ofrecer soluciones de vivienda a los sectores de más bajos ingresos. El tema del crédito se convierte en un problema para la promoción de la vivienda para estratos bajos, porque las entidades financieras no tienen interés en los créditos de bajo monto. Por lo tanto, este crédito se concentra en otras entidades como las cooperativas que no tienen la fortaleza para apalancar un gran número de viviendas como las requeridas para la población de menores recursos. En conclusión, se debe resolver el problema de los subsidios, pensando en dar subsidios de una manera diferente y el crédito podría resolverse a través de bancos de

microcréditos para vivienda de interés social y adicionalmente poder incentivar el tema del cooperativismo.

Además, la normatividad o la reglamentación urbanística actual parece moverse en el sentido opuesto porque a pesar del agotamiento del suelo urbano, la normatividad está hecha para construir en baja densidad; esto en razón también de que las familias de ingresos bajos aspiran a una vivienda unifamiliar que puedan desarrollar posteriormente en altura para aumentar los ingresos familiares arrendando parte del inmueble; y este es el esquema de vivienda que Metrovivienda está desarrollando en las ciudadelas, pero esto con los índices actuales no es rentable para ningún gestor de proyectos inmobiliarios.

En el tema de los planes parciales hace falta más flexibilidad para manejar las alturas, los índices, las cesiones, de forma que la norma resultante no obligue al desarrollo de proyectos con densidades muy bajas y unas cesiones muy altas o generosas. De igual forma, el tema del 25% de cesión y el 8% para equipamientos es muy fuerte para generar suelo y vivienda para estratos 1 y 2. En el caso del 8% para equipamientos no tiene una utilidad si no hay suficientes recursos públicos para su utilización en un término definido y para usos específicos.

Se ha llegado al modelo de agrupación porque es el que permite densificar más y que ofrece más probabilidades de que el proyecto sea viable. Por lo anterior, Metrovivienda y los promotores privados han preferido el sistema de agrupación, frente al sistema de loteo que por sus exigencias de aislamientos, la dimensión de los lotes no lo hace viable. Por lo tanto, es importante definir unas especificaciones adecuadas que hagan posible la VIS para estratos 1 y 2 y su promoción. La alternativa podría ser unos incentivos que permitan realizar los desarrollos con ciertas especificaciones del espacio público, que permita reducir costos en la producción.

5. La Política Habitacional del Distrito: Contenidos.

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.

Objetivo General.

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, a través de la planeación, gestión, prevención, control y vigilancia, ordenamiento y desarrollo armónico de la ciudad en los aspectos ambiental, habitacional, de suelo, de renovación urbana y mejoramiento integral, de servicios públicos y de patrimonio urbano y arquitectónico.

Objetivos Específicos.

- 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, a través de la integración con las políticas sociales y económicas del Distrito y el fortalecimiento presupuestal de la Política Habitacional.
- Fortalecer y apoyar el proceso de reforma institucional como mecanismo de promoción y facilitador de solución al problema habitacional en el Distrito.
- Promover que en el mediano y largo plazo se solucione al déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda con criterios de equidad social y territorial, integralidad, desarrollo sostenible y con la participación ciudadana.
- Promover y estimular la creación, establecimiento y uso de mecanismos e instrumentos financieros, que faciliten el acceso a soluciones habitacionales dignas, para las familias con ingreso formal e informal, teniendo en cuenta sus reales condiciones y su entorno socioeconómico.
- Promover la intervención en la solución de las necesidades de los asentamientos informales y las familias en condiciones de vulnerabilidad bajo criterios de integralidad, interinstitucionalidad, sostenibilidad y con participación efectiva de la población afectada.
- 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.

Principios.

Para asegurar la sustentabilidad de la Política, se establecen los principios básicos que la regirán:

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, mediante la provisión de los mecanismos técnicos, legales, institucionales, financieros y de focalización que garanticen la igualdad de oportunidades de los ciudadanos y la transparencia de los procesos.

Garantizar que la sociedad disponga de los mecanismos legales, institucionales y financieros en igualdad de oportunidades, de forma transparente, para garantizar el cumplimiento del derecho a la vivienda establecido en el Artículo 51 de la Constitución Nacional; a través del pleno desarrollo de una vivienda digna, al uso y disfrute del espacio urbano y rural y a los servicios inherentes al mismo.

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.

Los programas y proyectos habitacionales deberán ser, técnica y económicamente, eficientes y factibles, articulados en un marco de desarrollo urbano, contemplando su inserción y complementariedad con los servicios básicos existentes, los equipamientos comunitarios requeridos y la localización adecuada respecto a las fuentes de empleo.

Articular la Política de Vivienda y Asentamientos Humanos con la Política de Ordenamiento Territorial, planificación urbana, el fortalecimiento municipal y la protección y desarrollo sustentable del medio ambiente.

Dar prioridad a la ejecución de proyectos que apoyen la descentralización de las actividades socio-económicas en la región.

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.

Facilitar los procesos de participación en la gestión habitacional y su articulación al desarrollo municipal, a través de un proceso de planificación participativa. La participación de organizaciones públicas, privadas y comunitarias, las organizaciones no gubernamentales y las particulares, son indispensables para apoyar la sustentabilidad de esta Política y asegurar la transparencia en los procesos.

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.

Fortalecer y dinamizar el papel del Distrito en los procesos de planeación, producción, transformación y gestión del hábitat urbano, en complementariedad a las políticas del nivel nacional, ampliando su papel de promotor y facilitador y su intervención en sectores estratégicos, buscando que el interés público prime sobre el interés particular.

6. Componentes y Estrategias de actuación.

Para lograr implementar la Política es necesario generar los instrumentos, mecanismos y directrices distritales de carácter integral que faciliten el acceso a toda la población a una solución habitacional digna, prioritariamente a los sectores de más bajos ingresos, mediante la participación de sociedad civil, el esfuerzo de la población y la participación de los actores que faciliten y permitan el desarrollo sostenible de los asentamientos.

Para el efecto, se han identificado y propuesto los siguientes componentes y estrategias de actuación que buscan llevar a cabo las directrices de la Política Habitacional de la ciudad de Bogotá en el marco regional.

COMPONENTES Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN.

Componente	Descripción	Estrategia
Habitabilidad y sostenibilidad ambiental como eje de la Política	Todas las acciones que se desprendan de esta política se dedicarán a facilitar que el urbanismo y la arquitectura contribuyan a aumentar la armonía en la calidad de vida urbana reduciendo el costo ambiental en lograrla.	Validación de prácticas sostenibles de arquitectura y urbanismo
		Promoción del papel del Departamento Administrativo del Medio Ambiente DAMA y las Corporaciones Autónomas, como facilitadores de la incorporación de criterios ecológicos en las actividades de arquitectura y urbanismo
Política de Gestión urbana y regional	<p>La Política Habitacional debe considerar, en forma integral, la planificación y el desarrollo urbano y rural del Distrito y de la Región, considerando el manejo sostenible de los recursos naturales, la prevención de desastres y la protección del patrimonio natural, paisajístico, histórico y cultural.</p> <p>Partiendo de entender la ciudad como una construcción social, histórica y cultural la cual se desarrolla a través del espacio urbano y teniendo en cuenta que la población, es la usuaria de su territorio y en términos generales dueña del hacer ciudad, se requiere de acercar en la medida de lo posible el diseño y gestión del hábitat a los habitantes de la ciudad, como marco para elevar los niveles de construcción de ciudadanía, tolerancia, respeto por la diferencia y convivencia en un espacio común.</p>	Descentralización a escala regional
		Ordenamiento territorial regional y urbano
		Desarrollo de centros urbanos de la región
		Política de movilidad
		Reformas a la normativa

		Fortalecimiento de la planificación del desarrollo de los municipios de la región
		Mejorar el hábitat urbano y rural
		Apertura de espacios en los procesos de producción del hábitat a nivel regional
		Divulgación y formación sobre la ciudad – región y el hábitat para generar una visión compartida
		Desarrollo sostenible y uso de los recursos naturales
		Protección del patrimonio cultural y natural
		Mitigación de riesgos
Política de gestión de suelo	<p>La Ley 388 de 1997, al establecer sus principios rectores de la función del urbanismo, soporta la capacidad de intervención y promoción por parte del Distrito, donde además de su rol preponderante en las decisiones administrativas como la elaboración de planes y normas que regulan las actividades de la ciudad y localización de usos, implica una gestión activa en la definición y ejecución de actuaciones urbanísticas de cualquier orden, las cuales de soportan en el recurso suelo.</p> <p>La política de acceso a la vivienda en el Distrito, debe orientarse hacia facilitar el acceso al suelo para vivienda en especial a los sectores más vulnerables, como mecanismo de prevención de desarrollo de asentamientos informales e ilegales.</p>	Información confiable y actualizada del registro de propiedades
		Desarrollo de una política de tierras del Distrito y la región
		Acondicionamiento y desarrollo de instrumentos de gestión urbana
		Legalización de la tierra
		Tenencia de la tierra

		Desarrollo de una política de reasentamiento de la población
		Atención a desplazados por violencia

Política de Producción y Calidad de Vivienda	<p>La oferta de soluciones habitacionales debe enfocarse, tanto desde el punto de vista de la producción de vivienda (mercado habitacional) para los distintos sectores de la población, como desde el punto de vista social, a través del cual las soluciones habitacionales que se producen aseguren una adecuada calidad de vida a las familias (demanda potencial).</p> <p>El sistema de acceso al suelo debe contar con herramientas que faciliten la planificación de conjuntos habitacionales que prevengan los efectos de la localización periférica, así como desarrollar alternativas de soluciones habitacionales al interior de la trama urbana.</p>	<p>Oferta de vivienda para nuevo suelo con proyección regional</p>
		<p>Mejoramiento integral y optimización del “stock” inmobiliario en áreas de origen ilegal</p>
		<p>Oferta habitacional al interior de la ciudad (renovación urbana)</p>
		<p>Vivienda en alquiler</p>
Política de Financiamiento	<p>La Política habitacional requiere para su implementación de la movilización de recursos tanto del sector público como el privado y las comunidades y en particular de la puesta en marcha de sistemas que contribuyan a facilitar el acceso a una solución digna a las familias de más escasos recursos.</p> <p>Para garantizar la puesta en marcha y funcionamiento de la política habitacional, es necesario garantizar, en materia de financiamiento, que el sistema financiero permita el acceso al crédito a los diferentes segmentos de la demanda y que tenga en cuenta sus características, este con el fin de que las familias en situación de pobreza alcancen la meta de una vivienda digna. Par el efecto es necesario contar y fortalecer las dos expresiones del sistema financiero, el sistema financiero formal y el sistema financiero no convencional que ha dirigido su actuación al financiamiento y administración de créditos para la población de escasos recursos, y que no ha sido atendido por el sistema financiero tradicional.</p>	<p>Modernización del sistema financiero</p>

		Flexibilización de los sistemas de pago de créditos
		Alcances de la política de financiamiento
		Generación de nueva visión para la financiación del tema habitacional
		Promoción de mecanismos de financiación a la oferta y la demanda habitacional
		Reducción de cargas generadas a la administración y al sector privado ligadas a la ineficiencia en procesos de desarrollo urbano
Reconocimiento a la Diversidad en los Procesos de Producción de Hábitat	La política habitacional reconoce, en el segmento correspondiente a la vivienda de interés social, que la producción y acceso a la misma se genera como un proceso y reconoce el enorme potencial de este tipo de producción en términos del mercado inmobiliario a pesar de las deficiencias en su integración.	Promoción de los procesos de Producción del Hábitat
	La alternativa mas viable y democrática para garantizar el acceso masivo a una vivienda digna para los mas pobres, es apoyar los procesos de producción y oferta de espacio habitacional desarrollados por la población, delimitando el alcance de las políticas públicas a facilitar y promover el acceso a los elementos o atributos estratégicos de la vivienda, como el suelo urbanizado para garantizar los mínimos de orden colectivo y de atributos públicos complementarios a la casa. De ahí en adelante una combinación de información suficiente y oportuna, sobre los mercados, asistencia técnica para las demás fases del proceso de producción y productos financieros adecuados al proceso progresivo, constituyen la base de una política democrática de producción de espacio habitacional para sectores populares.	Promoción de formas alternativas de producción del hábitat y su inserción en los circuitos formales de mercado

IX. EFECTOS DE LA VISIÓN REGIONAL Y EL NUEVO MODELO EN LA ESTRUCTURA DE USOS Y TRATAMIENTOS.

1. Tratamiento de Desarrollo.

En lo relativo al tratamiento de Desarrollo, la revisión del decreto 619 de 2000 aborda los siguientes aspectos:

Definición.

Precisión de la definición del tratamiento de Desarrollo, con el objeto de aclarar y establecer los casos en que aplicable, así:

- Mediante plan parcial para todos los terrenos o conjunto de terrenos localizados en suelo de expansión y para los localizados en suelo urbano que tengan un área igual o superior a 10 hectáreas netas urbanizables o que correspondan a macroproyectos u operaciones urbanísticas.
- Mediante licencia de urbanismo expedida por una curaduría urbana, para los predios exceptuados de adelantar plan parcial, con el cumplimiento de la norma prevista en la revisión y demás normas específicas que lo reglamenten.

Normas generales.

Las normas generales del tratamiento de desarrollo recogen los contenidos del decreto 619 de 2000, introduciendo ajustes, complementos y/o precisiones entre los que se destacan los siguientes:

En la generación de espacio público:

- Los nuevos usos dotacionales sometidos a tratamiento de desarrollo a excepción de los parques, deben prever el 8% del área neta urbanizable como cesión obligatoria y gratuita para espacio público.
- Se aceptará el pago al fondo compensatorio de cesiones públicas para parques y equipamientos, cuando el total del área a ceder sea menor o igual a 2.000 m².
- Localización hasta un 30% del área a ceder como cesiones para parques, en las zonas de manejo y preservación ambiental, en una relación en la que por cada metro de cesión a trasladar se deben ceder 2 metros en las zonas de manejo y preservación ambiental.
- Traslado hasta del 100% del área a ceder como cesiones para equipamientos, de las zonas que no presentan déficit, a aquellas de la

ciudad deficitarias, de acuerdo a los análisis que establezcan los planes maestros de cada unidad de servicio, contribuyendo al fortalecimiento de la política de desmarginalización.

Precisión de los aspectos para la configuración geométrica de las cesiones.

Se precisan las disposiciones sobre la subdivisión en el proceso de urbanización, dimensión de supermanzanas, manzanas, superlotes y lotes. En cuanto a la organización de las unidades prediales en el sistema de loteo individual se modifica el área mínima y frente mínimo del lote destinado a vivienda bifamiliar.

La edificabilidad en el tratamiento de desarrollo:

Con relación a la edificabilidad y con soporte en la experiencia y estudios de caso, se determina que el potencial de edificabilidad de los predios con tratamiento de desarrollo deberá ser coherente con las políticas de consolidación establecidas por el modelo de ciudad, que se expresa en un manejo de los índices de construcción diferenciado para los grandes sectores y vocaciones de la ciudad, identificados en el plano “Área de edificabilidad en el tratamiento de desarrollo. Se reconoce que es necesario dar al escaso suelo de desarrollo disponible en la ciudad un uso eficiente, capaz de albergar las necesidades de la ciudad en permanente crecimiento.

Con estos propósitos, se definen una edificabilidad básica y una máxima para cada uno de los tres rangos que se adoptan:

- Rango 1: Aquellos sectores que requieren y soportan una mayor edificabilidad, por cuanto gozan de infraestructuras físicas y equipamientos adecuados para ello.
- Rango 2: Aquellos sectores de desarrollo incluidos dentro de áreas residenciales consolidadas.
- Rango 3: Aquellos sectores con vocación de vivienda en áreas de expansión y áreas de borde de ciudad.
- Rango 4: zonas restringidas que corresponden a los Cerros de Suba y el borde oriental.

Cuadro de equivalencias de índices de construcción calculados sobre área neta urbanizable y sobre área útil:

	INDICE DE CONSTRUCCION
--	------------------------

LOCALIZACIÓN		Sobre Área neta urbanizable	Sobre Área Útil (Relación Área útil / Área Neta = 0,55)
RANGO 1:	Básico	1,00	1.82
	Máximo	2,75	5,00
RANGO 2:	Básico	1,00	1.82
	Máximo	2,00	3,64
RANGO 3:	Básico	1,00	1,82
	Máximo	1,75	3,18
RANGO 4: 4ª y 4B para los cerros de suba, y 4C para el borde Oriental.	Índices de ocupación, construcción y densidad restringidas, de conformidad a lo dispuesto en las zonas especiales de los cerros de suba y borde oriental.		

Se amplía el abanico de posibilidades para aumentar los índices de construcción de básico a máximo, (anteriormente dado exclusivamente mediante transferencia de derechos de construcción y desarrollo), en ejercicio del precepto de reparto de cargas y beneficios, tomando en consideración las necesidades de la ciudad y la capacidad de aporte de los urbanizadores, por lo cual se introduce la aplicación independiente o combinada de los siguientes mecanismos:

- a) La transferencia de derechos de construcción de bienes de interés cultural.
- b) La cesión del suelo destinado para la malla vial arterial principal y complementaria.
- c) La cesión adicional al mínimo exigido para espacio público y/o equipamientos.
- d) La cesión adicional de suelo para equipamientos públicos a zonas deficitarias.

La aplicación de estos mecanismos se implementará de acuerdo con las equivalencias que se determinen mediante reglamentación complementaria.

Se flexibilizan los índices de ocupación estableciendo unos máximos de acuerdo a los usos:

- Vivienda y usos complementarios 0.28 del área neta urbanizable con excepción de los proyectos de vivienda unifamiliar y bifamiliar los cuales podrán llegar a 0.33 del área neta urbanizable con un máximo de tres (3) pisos.
- Comercio, de servicios industriales y de comercio de escala metropolitana, urbana y zonal, un índice máximo de ocupación de 0.45 del área neta urbanizable.

Edificabilidad para los terrenos sometidos a plan parcial en el tratamiento de desarrollo.

En el plan parcial se definirán de manera específica los índices de acuerdo a la distribución equitativa de cargas y beneficios, sin exceder los máximos establecidos para el tratamiento de desarrollo antes relacionados.

Se elimina el sistema de transferencia de derechos de construcción y desarrollo, como mecanismo único asociado a las áreas generadoras y receptoras, así como de las disposiciones que lo reglamentaban, ya que la relación entre oferta de estos derechos y la posible demanda por parte de las áreas potencialmente receptoras, sería desequilibrada, en la relación establecida 1 a 1, con lo cual el potencial de construcción total de la ciudad no alcanzaría a consumir los derechos de transferencia de edificabilidad que representan las áreas generadoras.

Para el caso de los planes parciales se implementa un sistema de distribución de cargas y beneficios consistente en la transferencia de derechos de construcción, con el fin de adquirir los suelos de la estructura ecológica principal del distrito, estableciendo como áreas generadoras los santuarios distritales de fauna y flora, los parques ecológicos distritales, las áreas forestales distritales y las zonas de manejo y preservación de los cuerpos de agua. Las áreas receptoras son aquellas con tratamiento de desarrollo sometidas a plan parcial.

Modificaciones a los lineamientos para planes parciales – tratamiento de desarrollo.

Se precisarán los aspectos modificados en la presente revisión, en los lineamientos para planes parciales en cuanto a usos, tratamientos, dimensiones, índices de ocupación y construcción, cesiones, espacio público y movilidad, así como los demás aspectos propios de la aplicación de los instrumentos de gestión.

2. Renovación urbana y patrimonio.

Dentro del cometido de mirar la ciudad consolidada con igual o mayor potencial de desarrollo y aprovechamiento que el de la periferia, la política de Renovación Urbana y la política sobre el Patrimonio Construido, adquieren un papel preponderante para contribuir a la habilitación de nuevas áreas que permitan suplir las deficiencias de suelo existentes en la ciudad. Las políticas de renovación urbana y de patrimonio construido, constituyen una necesidad identificada desde tiempo atrás, para el aprovechamiento de diferentes zonas de la ciudad y especialmente de aquellas deterioradas del centro tradicional y sus alrededores. El máximo potencial de competitividad y calidad de vida lo constituye la ciudad consolidada. El POT inicialmente valoró estos elementos de manera independiente sin establecer en las políticas sobre patrimonio y renovación urbana, la articulación técnica y de instrumentos para desarrollar actuaciones conjuntas.

La renovación urbana tiene una definición legal en el artículo 39 de la Ley 9 de 1989, que establece que son planes de renovación urbana "...aquellos dirigidos

a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad.”

Surge de esta norma el objeto y los fines de la renovación urbana, siendo el objeto Una actuación dirigida a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad. Y los fines, entre otros:

- El mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación,
- El aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios,
- La densificación racional de áreas para vivienda y servicios,
- La descongestión del tráfico urbano
- La conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales

Surge de esta definición que a través de la Renovación Urbana se puede llegar a la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, es decir, es un **instrumento** para la revitalización del patrimonio construido de la ciudad y su integración a la dinámica urbana como un factor de competitividad especialmente en los sectores de valor patrimonial del Centro Metropolitano.

Dentro del marco de las políticas que se propusieron en el POT para integrar el territorio y hacerlo más equitativo se encuentra la política de renovación urbana y la de patrimonio construido, que conjugadas constituyen la suma de actuaciones necesarias para el aprovechamiento de las zonas deterioradas del centro tradicional y sus alrededores, así como de las diferentes zonas de la ciudad, objeto de renovación urbana

Enfoque de los temas de Patrimonio y Renovación en la Revisión del POT.

En los tres años de vigencia del POT, se han identificado algunos aspectos de tipo operativo allí expuestos, que han dificultado la puesta en marcha de las políticas de patrimonio y renovación. En el caso del patrimonio, luego de la evaluación de los procedimientos establecidos por el POT, se hace evidente la necesidad de precisar algunas de esas disposiciones, con el fin de mejorar y aclarar los procedimientos necesarios que garanticen la protección del patrimonio, entre ellos los contenidos en normas anteriores que no se ajustaban a los contenidos estructurales del Plan. Las modificaciones objeto de la revisión en cuanto a Patrimonio se refieren a:

- Eliminar la exigencia, en cuanto a restituir las características originales de los inmuebles, reconociendo que el Patrimonio puede transformarse, con el objeto de mejorar sus condiciones y valores en el tiempo.
- Aclarar procedimientos para la aprobación de intervenciones en los Bienes de interés cultural, teniendo en cuenta que no todas ellas tienen la misma incidencia en la preservación de los valores históricos, arquitectónicos y urbanísticos del Patrimonio.
- Aclarar la vigencia de las normativas anteriores al POT, en cuanto a las instancias establecidas que ya no existen, como es el caso de la Junta de Protección de Patrimonio, para sectores en los cuales el POT definió diferentes tratamientos.
- Revisar los proyectos incluidos en el Subprograma de Proyectos de Inversión, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestal que ha tenido la Corporación La Candelaria con respecto a las nuevas funciones y competencias asignadas en el Decreto 619 de 2000.

El Decreto 619 de 2000 estableció la política de Patrimonio Construido del Distrito y el Programa correspondiente incluyendo como uno de sus objetivos principales el *“Establecer incentivos para el mantenimiento y conservación de los bienes de interés cultural”* (artículo 300). Esto con el fin de garantizar la permanencia de los bienes de interés cultural, teniendo en cuenta su valor cultural y su especificidad, ya que se requiere de una serie de acciones que corren por cuenta de los propietarios pero que benefician a toda la ciudad. Las labores de restauración, conservación y mantenimiento periódico que requieren muchos de estos bienes resultan ser costosas por los requerimientos técnicos de este tipo de inmuebles.

Dentro de la revisión al Plan de Ordenamiento Territorial, se pretende aclarar lo pertinente a la aplicación de los incentivos para estimular el mantenimiento, conservación e integración de los bienes de interés cultural a la dinámica urbana de una forma adecuada, así como atraer la inversión privada en este tipo de bienes (inmuebles o sectores) y la aplicación de compensaciones como una forma de resarcir a aquellos propietarios que vean afectados sus derechos

de construcción y desarrollo con respecto a los propietarios de la misma Zona Geoeconómica Homogénea conforme a lo establecido en la Ley.

Es importante tener en cuenta que se trata de incentivar la conservación y restauración de inmuebles que requieren unos costos altos y periódicos de inversión y por ello los incentivos que el Distrito otorgue no se deben tomar como pérdidas del estado sino como una forma de inversión en el patrimonio cultural del Distrito ya que se pretende que cada peso que los propietarios no paguen en gravámenes sea destinado al mantenimiento, restauración y preservación de estos bienes. Para ello la Administración trabajará en el diseño de mecanismos ágiles de seguimiento del estado de conservación de estos bienes y de concienciación sobre la importancia que tiene su preservación para las generaciones futuras. Ello implica necesariamente un trabajo de fortalecimiento técnico de las Alcaldías Locales liderado por el DAPD en compañía de la Corporación La Candelaria o la entidad que haga sus veces.

De la aplicación de los incentivos planteados en el POT y desarrollados en parte en el Decreto 606 de 2001 (artículo 27) se ha podido establecer parte del impacto de la aplicación del incentivo de la equiparación a estrato 1 para inmuebles destinados a uso residencial. En el año 2002 se recibieron 1052 solicitudes de equiparación, que equivalen a familias que habitan en 779 inmuebles. El 42% de ellas obtuvo concepto favorable. Muchas de las familias que hacían parte del 58% restante solicitaron reconsideración del concepto al DAPD después de realizar las obras de mantenimiento y recuperación de los inmuebles establecidas en el Decreto 606 como condición para la equiparación. Por las inquietudes que expresa el público ante el DAPD se desprende además que el incentivo de la equiparación ha sido llamativo para posibles arrendatarios de los bienes de interés cultural, lo cual contribuye a su conservación por el uso y por la rentabilidad que se genera para estos bienes. Durante la revisión del POT se plantea la necesidad de verificar la aplicación de este incentivo según la estratificación en la que se encuentran los Bienes de Interés Cultural.

En cuanto a las compensaciones, dado que ya el Decreto 619 de 2000 establece su aplicación mediante la transferencia de derechos de edificabilidad, la revisión pretende aclarar que la transferencia esté en concordancia con las normas específicas de las zonas generadoras y receptoras.

En términos generales, a pesar de que el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá le otorgó a la Corporación La Candelaria un mayor ámbito de competencia, esta disposición no vino acompañada de la asignación presupuestal correspondiente, como se observa en el siguiente cuadro ya que el incremento del año 2003 obedeció a la Sentencia de la Corte que obliga a la Restauración Integral de la Iglesia de la Candelaria.

COMPARATIVO PRESUPUESTO POR AÑO: CORPORACION LA CANDELARIA				
Año	Presupuesto total	Presupuesto inversión	Presupuesto total /Valor constante a 2003	Presupuesto inversión/ Valor constante 2003
1997	\$ 4.099.495,00	\$ 3.090.900,00	\$ 7.702.510,00	\$ 5.807.469,00
1998	\$ 4.535.197,00	\$ 3.314.632,00	\$ 7.240.948,00	\$ 5.292.180,00
1999	\$ 5.507.504,00	\$ 3.981.010,00	\$ 7.535.000,00	\$ 5.446.552,00
2000	\$ 2.011.575,00	\$ 481.000,00	\$ 2.519.548,00	\$ 602.464,60
2001	\$ 1.993.111,00	\$ 540.111,00	\$ 2.295.560,00	\$ 622.071,40
2002	\$ 2.064.087,00	\$ 600.000,00	\$ 2.208.367,00	\$ 641.940,00
2003	\$ 4.509.739,00	\$3.026.196.00*	\$ 4.509.735,00	\$3.026.196.00*

Con estas consideraciones, aunadas al análisis del avance de los proyectos establecidos en el Decreto 619 de 2000 y a la factibilidad de los proyectos, la Corporación La Candelaria propone la realización de las siguientes acciones y proyectos para que sean incluidos en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial:

PROYECTOS POT - ACTUALIZACIÓN				
Artículo	Proyecto	Descripción MODIFICACIÓN POT	Justificación	Periodo
310	Formulación del Plan Maestro del Centro Histórico de Bogotá D.C. Diseño de metodología de seguimiento e indicadores de gestión y medición de eficiencia	Proyecto nuevo	Para establecer claramente las políticas de intervención en el Centro histórico y definir proyectos puntuales se requiere la formulación de un Plan Maestro; estudiado y analizado desde la perspectiva de la ciudad que se ha generado a partir de proyectos como Transmilenio y otros.	2004
	Paseo Pie de Monte	Proyecto preexistente: Proyecto que incluye la recreación ecológica, recorridos turísticos, ciclovías, rutinas de trote, paseos peatonales y miradores.	Este proyecto debe ser reformulado a la luz del Plan Maestro de ordenamiento del Centro Histórico de Bogotá. Es importante mantenerlo dentro del POT como una forma de vinculación del Centro Histórico al resto de la ciudad.	2006 - 2007
	Adecuación Cra. 10	Proyecto preexistente: Esta dirigido a la recuperación del uso de oficinas, reorganización del tráfico, racionalización del comercio y mejoramiento de las condiciones ambientales.	Este proyecto debe ser analizado desde la perspectiva de los cambios que ha implicado para la ciudad la aparición de Transmilenio. Es un proyecto de coordinación interinstitucional entre la Corporación y el Programa de Renovación Urbana, prioritario para la ciudad.	2007 - 2010
	Proyectos Espacio Público			
	Candelaria ecológica	Preexistente: El proyecto plantea la realización de estudios complementarios, programas de reforestación, ordenamiento de cuencas de los ríos y quebradas, recuperación de los cerros etc.	Este proyecto es prioritario dentro del concepto de Habitar: Patrimonio natural y construido como parte del Paisaje Urbano.	2006 - 2007

	Paisaje Urbano	Preexistente: Establece la necesidad de fortalecer la identidad física de la Candelaria, desarrollando una propuesta para el manejo y la intervención el paisaje Urbano.	Este proyecto es prioritario dentro del concepto de Habitación: Patrimonio natural y construido como parte del Paisaje Urbano.	2007 - 2010
	Formulación del Manual del Espacio Público para el Centro Histórico del Distrito	Proyecto nuevo: Manual de Espacio público para sectores de interés cultural donde se establezca claramente la relación entre los diferentes componentes urbanos, (señalización, amoblamiento, movilidad etc.) en sectores patrimoniales de la ciudad.	Es prioritario realizar este Manual para establecer políticas coordinadas entre los diferentes actores que tienen incidencia sobre el espacio público en sectores de interés cultural.	2004
	Parque Urbano Pueblo Viejo	Preexistente:El objetivo de este proyecto es brindar a la comunidad de la Candelaria un espacio de recreación pasiva y de descanso.	La realización de este proyecto no es factible como se diseño originalmente, por cuanto el globo total de terreno donde se propone construir el parque no es completamente propiedad del Distrito, lo cual implicaría un proceso de expropiación que haría muy costosa la ejecución del mismo. Sin embargo puede reformularse el proyecto para realizarlo parcialmente en aquellos terrenos que si son de propiedad de la ciudad, dando cumplimiento al objetivo.	2007 - 2010
	Integración Pasajes Comerciales	Preexistente:Este proyecto plantea la creación de un recorrido comercial continuo que vincule los diferentes pasajes existentes y a su vez los vincule con la estructura del espacio publico de la zona.	Este proyecto debe ser reformulado a la luz del Plan Maestro de ordenamiento del Centro Histórico de Bogotá y de los proyectos puntuales ya realizados en los diferentes pasajes.	2007 - 2010
311	Recuperación y restauración del Cementerio Central		Continuación del proyecto	
	Recuperación del eje central , la elipse y las zonas aledañas.	Se está realizando el proyecto	Dar continuidad al proyecto	2004-2005
	Restauración y readecuación Galerías; "Globo B" , Cementerio Central	Proyecto nuevo	Dar continuidad al proyecto	2004-2005
	Acciones complementarias a la Avenida Los Comuneros			
	Elaboración Plan Maestro para el sector de las Cruces - Santa Barbara	Proyecto nuevo	Para establecer claramente las políticas de intervención en elos sectores de interés cultural y definir proyectos puntuales se requiere la formulación de un Plan Maestro.	2005
	Recuperación de espacios públicos	Proyecto nuevo	Formulación del Manual del Espacio Público para Sectores de Interés Cultural.	2005
	Plaza principal de las Cruces	Proyecto preexistente	La Plaza principal de las Cruces se encuentra actualmente en relativo buen estado; no es un proyecto prioritario; pero es importante que continúe en el POT. Su reformulación debe realizarse de acuerdo con el Manual de Espacio Público para sectores de Interés Cultural.	2005
	Recuperación de la Plaza	Proyecto preexistente	Realización de estudios técnicos.	2004

	de Mercado de las Cruces					
	Restauración del Edificio Monumento Nacional y recuperación de los Espacios Públicos aledaños	Proyecto preexistente			Para la vigencia del 2004 se inscribió en el Banco Distrital de Programas y Proyectos La Restauración Integral de la Plaza de Mercado de Las Cruces y de sus espacios públicos aledaños. En el año 2004 se realizarán los estudios técnicos previos, que comprenden no solo los necesarios para determinar como hacer la restauración sino "para que uso" realizar esta restauración. Este proyecto debe realizarse en concordancia con las entidades que manejan Plazas de Mercado en el Distrito para evitar que el edificio se deteriore posteriormente por un uso inadecuado del mismo.	2005
312	USAQUÉN	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2004
	SUBA	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2004
	FONTIBON	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2004
	ENGATIVA	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2005
	BOSA	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2005
	USME	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los Núcleos fundacionales de los Municipios anexados se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2005
313	CHAPINERO	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los sectores de interés cultural se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2006
	Restauración de Villa Adelaida	Proyecto nuevo				2005
	LA MERCED	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los sectores de interés cultural se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2006
	TEUSAQUILLO	Proyecto nuevo: Parcial	Plan		En los sectores de interés cultural se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2006

BOSQUE IZQUIERDO	Proyecto nuevo: Plan Parcial	En los sectores de interés cultural se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2007
SAGRADO CORAZON	Proyecto nuevo: Plan Parcial	En los sectores de interés cultural se propone la realización de los planes parciales , ligados a las UPZ y en un todo de acuerdo con los lineamientos de Planeación Distrital.	2007
Restauración de la Estación de la Sabana	Proyecto nuevo		2007

En el caso de Renovación Urbana la revisión busca:

- Obtener el máximo potencial del objeto de los programas de renovación urbana, conforme al artículo 39 de la Ley 9 de 1989, en el sentido de introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad.
- Posicionar la Renovación Urbana como un instrumento de gestión clave para la generación de intervenciones urbanas en la ciudad consolidada que contribuyan a la habilitación de nuevas áreas para suplir las deficiencias de suelo existentes en la ciudad.
- Incentivar la participación del sector privado en proyectos inmobiliarios en la ciudad.
- Insistir en la importancia de la creación de una instancia institucional destinada a la gestión y promoción de proyectos urbanos que apoyen las iniciativas de los inversionistas privados, que aplique los instrumentos de Ley, en especial la expropiación para terceros.
- Posicionar al Centro Metropolitano como la centralidad principal de la ciudad y del País, la cual debe ser fortalecida mediante la consolidación de los procesos de Renovación Urbana, iniciados.
- Incentivar la renovación como actuación básica del ordenamiento de Bogotá.
- La incorporación de algunos sectores al Tratamiento de Renovación Urbana en los cuales se adelantan procesos de gestión con inversionistas privados.

Logros y Problemas estructurales y restricciones para el desarrollo de procesos de Renovación Urbana.

Los bajos porcentajes de ejecución de las metas de actuaciones de Renovación Urbana, establecidas en el POT, llevan a concluir que entre otros aspectos, la falta de institucionalidad del operador, mediador entre lo público y o privado, es decir la Empresa de Renovación Urbana (ERU), impidió la gestión y participación directa con los inversionistas privados. Sumado esto, a la coyuntura de una reforma institucional, un el entorno normativo inflexible y

estando en construcción los incentivos. Las previsiones del POT en el tema de la Renovación Urbana, partían de la base de la existencia de un doliente del tema, ERU, para la puesta en marcha de los proyectos de Renovación. Los aspectos que se enumeran a continuación, hacen parte de los problemas estructurales detectados en el diagnóstico:

- No se puso en marcha la creación del Operador Urbano encargado de la gestión, coordinación y promoción de proyectos, por falta de los recursos necesarios para la capitalización.
- Como consecuencia de lo anterior no se logró generar la confianza en inversionistas y promotores frente al tema teniendo en cuenta que los proyectos inmobiliarios requieren asociaciones con el sector público y privado.
- La falta de incentivos para los proyectos urbanos que hagan atractiva la participación de los inversionistas privados.

Por lo anterior, el trabajo desarrollado por el Programa de Renovación Urbana de la Alcaldía Mayor, durante el tiempo de vigencia del POT, se orientó al desarrollo de algunos aspectos tales como:

- La inclusión de incentivos tributarios en la Ley de Reforma Tributaria y en La Ley de arrendamientos.
- La coordinación de acciones puntuales del Programa de Renovación Urbana que consolidaron actuaciones como el Proyecto Parque Tercer Milenio,
- La coordinación de acciones públicas y privadas gestión con propietarios e inversionistas privados en sectores como San Victorino y el Sector de Plaza España, FVP, IDU-, en donde en la actualidad ya están en proceso de formulación los Planes Parciales los cuales fueron incentivados por los planes de acciones inmediatas implementados especialmente y enmarcados dentro de la Operación del Centro Tradicional.
- La coordinación y enfoque del instrumento **Planes de Acción Inmediata** (PAI), en actuaciones de Renovación Urbana, que permite mediante la coordinación y gestión interinstitucional la generación de obras y la sostenibilidad de las mismas.

La política y el programa de Renovación Urbana.

La Renovación Urbana, en la acepción más amplia de la norma, dentro del escenario regional, viabilizado por el acto legislativo 2 de 2002, se constituye, en una herramienta integral para la transformación del espacio urbano construido.

La Renovación Urbana, como bien lo define el artículo 363 del Plan de Ordenamiento Territorial se ha desarrollado a través de las modalidades de reactivación y redesarrollo, según las áreas de aplicación, enfocándose el **redesarrollo** a los Sectores donde se requiere un reordenamiento para generar un nuevo espacio urbano, con sustitución total o parcial de los sistemas generales, del espacio edificado, e introducción de nuevos usos con un aprovechamiento constructivo más alto, generando el espacio público requerido y la **reactivación** a los Sectores donde se requiere la habilitación y mejoramiento parcial del espacio público con sustitución parcial y paulatina del espacio edificado. Incluye intensificación en la utilización del suelo y de las condiciones de edificabilidad (ocupación y construcción). Si a las normas positivas nos atenemos siempre deslindan las actuaciones de desarrollo, redesarrollo y renovación urbana

En cuanto a los instrumentos de actuación, planeación, gestión y financieros, tiene a su disposición todos los existentes en las normas urbanas legales y reglamentarias, así como la gama de contratos civiles y comerciales establecidos en la Legislación Colombiana. En esto existe coincidencia de instrumentos con los demás operadores del suelo, -Metrovivienda, IDU, DADEP-, siendo realmente pocos los que se definirían de uso exclusivo para actuaciones de Renovación Urbana.

Surge de lo expuesto que siempre que sea necesario, **introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones**, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad, se esta en presencia de actuaciones de renovación urbana. Desafortunadamente, se ha generado una equivocada asociación entre redesarrollo y renovación, según la cual cuando se propone un área de renovación urbana se cree que se efectuara un proceso de redesarrollo, (alternativa que implica una fuerte intervención del estado, asociada a la inversión de recursos). Las intervenciones de renovación urbana van mas allá, e implican una planificación previa, acompañada de un acercamiento a la comunidad y a los inversionistas, para intervenir de manera integral un sector. El concepto de renovación implica también sostener, mantener y cualificar la ciudad construida ya que la falta de sostenibilidad implica un mayor grado de deterioro y un nivel de intervención mas profunda, al igual que de destinación de recursos .

La Renovación Urbana debe consolidarse dentro de una orientación en la cual las actuaciones se concretan en acciones específicas de inversión pública o mixta según las orientaciones y definiciones de ordenamiento del POT en lo que tiene que ver con la construcción de los sistemas generales: Vías y transporte, agua potable, saneamiento básico, equipamientos, parques y espacio público.

Se mantienen todos los aspectos previstos por el POT para el programa de Renovación, redefiniendo para el efecto las metas y priorizando las acciones en la Operación Centro Metropolitano, introduciendo una nueva perspectiva desde la nueva óptica regional en la que se debe consolidar una operación integradora del Patrimonio y la Renovación Urbana, como espacio de región y no sólo como un espacio urbano.

Las expectativas de la nueva visión del centro en la propuesta de Revisión del POT se deben integrar con las inversiones hasta ahora realizadas en el centro de la ciudad y la aplicación de los instrumentos disponibles y la generación de incentivos que permitan generar credibilidad e incentivar la participación de los inversionistas privados.

El Fortalecimiento de la Renovación Urbana en el Centro Metropolitano.

En relación con el papel que ejerce la Renovación Urbana dentro del Centro Tradicional y la Operación Borde Centro Tradicional, se logró ejecutar actuaciones que mostraron unos altos niveles de inversión que demuestran la importancia de las acciones e intervenciones públicas como elementos detonadores de la renovación urbana. En la actualidad y dentro de la óptica regional la operación centro se constituye en elemento fundamental en donde se deben seguir enfatizando acciones e intervenciones que detonen procesos y que contribuyan al mejorar y potenciar de la competitividad y dinámica del sector

. Es así como la existencia de 36 entidades públicas, 14 entidades distritales, 11 entidades privadas financieras y de seguros, 14 universidades y 160 colegios públicos, junto al 80 % de las entidades culturales de la ciudad, el sector hospitalario más importante del país y uno de los sectores comerciales más importantes de la ciudad, consolidan el área del Centro Tradicional como un importante polo de actividad donde se deben centrar esfuerzos y priorizar acciones con el fin de consolidar y redefinir su función productiva desde lo administrativo, educativo, cultural turístico y recreativo.

Se debe potenciar la recuperación de las zonas deterioradas mediante la recualificación de las actividades de carácter central como el comercio, las oficinas u otros, dando pautas para la rearticulación con las zonas aledañas y con la región mediante acciones estratégicas de conexión vial y promoviendo el mejoramiento de espacios colectivos y edificaciones estatales en desuso o edificaciones de carácter patrimonial.

La importancia de intervenir en el centro radica en sumar a los logros alcanzados en materia de la infraestructura de espacio público y de vías instaladas, el potencial que ofrece su ubicación estratégica, el bajo

aprovechamiento inmobiliario, la alta concentración de equipamientos,. Esto además de las ventajas que implica reducir desplazamientos de población y las expectativas de valorización del suelo, para los inversionistas interesados. Sin embargo, para consolidar esta expectativa es necesario frenar el deterioro físico, social y urbano, mejorar la seguridad, aumentar la calidad de vida, y mantener y proteger el Patrimonio construido.

El distrito priorizará se actuación en el marco de la Operación Borde Centro Tradicional como una actuación de primer nivel promoviendo la participación de promotores de diverso orden. Dentro de esta acción hará énfasis en las intervenciones a realizar en el centro histórico dentro del marco del plan zonal del centro Tradicional y las acciones asociadas a operaciones estratégicas o proyectos de los sistemas generales de la ciudad.

Para Incentivar la oferta y la demanda en áreas de Renovación Urbana dentro del marco de competencias del Distrito se deberán desarrollar los mecanismos necesarios. Por otra parte se deberá trabajar en coordinación con el nivel Nacional el direccionamiento de subsidios y líneas de crédito de la banca privada.

La vivienda y la renovación urbana

En relación con el tema de la disponibilidad de suelo urbano, se puede concluir que la demanda acelerada de suelo y de vivienda social presentan grandes diferencias con las posibilidades reales de generación de nuevo suelo urbano en el Distrito. Las zonas de expansión no alcanzan a cubrir el 30% de las expectativas propuestas.

La política habitacional plantea dentro de los aspectos que debe consolidar, como resultado de lo discutido en las mesas temáticas, que una vez superados los temas relativos a los avalúos y a la expropiación, la Renovación Urbana se constituye en un instrumento importante para la generación de suelo para vivienda. Es por esto que las actuaciones de Renovación Urbana se convierten en una suerte de instrumento de gestión, que para el programa de vivienda, y desde esta perspectiva involucradas dentro de una política habitacional para la ciudad.

La política habitacional debe buscar promover la vivienda dentro de la ciudad en donde la Renovación Urbana se constituye en un instrumento para contribuir a la generación de la oferta de vivienda. Lo anterior implica bajar el ritmo a la expansión, pasa en consecuencia a ser este un cometido de la renovación urbana, sin perder de vista sus demás objetivos y fines,

La política habitacional de la ciudad, debe enfatizar la aplicación de los instrumentos de planificación

En renovación se debe cambiar la estrategia pasando de las actuaciones tan contundentes como el Proyecto Tercer Milenio, (redesarrollo + reactivación), que implicó la generación de espacio público en el Proyecto Parque Tercer Milenio, y del cual falta aún los proyectos comerciales y de vivienda, en los cuales se espera la participación activa del sector privado, a intervenciones en áreas menos deterioradas con un mercado y posibilidades de participación privada más rápidas y directas, en donde la intervención del estado no sea total, comprometiendo menos inversiones públicas, es decir promover una gestión con menos recursos.

La Renovación Urbana, es un asunto fundamentalmente de intervención en la dinámica del mercado, que permita revertir tendencias. Para el logro requiere del concurso de los Habitantes, y propietarios de las zonas y los inmuebles, así como de los posibles inversionistas, para que sean parte del proceso.

La administración Distrital para el logro de lo mencionado anteriormente deberá tener un papel muy claro que se centre en la estructuración de programas, la promoción, coordinación y gestión urbana y social. Se busca con esto incentivar la inversión privada en áreas consolidadas de la ciudad en donde prime la generación de vivienda como requisito básico para contribuir a mejorar el déficit al respecto.

Es así como las líneas de Renovación urbana deben, con los énfasis aquí señalados, centrarse en:

Línea 1. Gestión de proyectos estratégicos

- Hay proyectos estratégicos que hacen parte de ordenamiento del territorio
- La ciudad no cuenta con recursos para generar todo el suelo de los proyectos estratégicos.
- Los proyectos estratégicos se pueden localizar en toda la Ciudad o en las áreas definidas por el POT, son acciones complementarias para cualificar el suelo deteriorado o subutilizado en relación con su ubicación estratégica.
- Los proyectos estratégicos pueden ser del orden o iniciativa Distrital, o particular.
- Actuaciones en las áreas definidas por el POT. Art: 264 POT
- Sectores que por construcción, transformación, eliminación, supresión de elemento de los sistemas generales de la ciudad definidos por este Plan (malla vial arterial o infraestructura de los sistemas de transporte masivo, equipamientos, espacio público y otros) generan un espacio propicio para el ordenamiento de las zonas aledañas

Línea 2. Reactivación de sectores de la Ciudad con procesos de deterioro.

- Entender que la dinámica del deterioro de la ciudad es gradual y que allí radica la importancia de la sociedad.
- El Distrito debe ser proactivo en intervenir oportunamente en las fases de la cadena de deterioro:
- En la primera generando apropiación de la comunidad.
- En la segunda fase, restableciendo el espacio público y recuperando el interés de los propietarios por el sector.
- En la tercera fase, además de lo anterior, atrayendo a los propietarios nuevamente al sector y atacando los problemas sociales generados por el deterioro, a través de una actuación interdisciplinaria e interinstitucional de las entidades Distritales.
- Participación activa de la Ciudad en gestión, para modificar la curva de deterioro, o incidir positivamente en los indicadores.
- Trabajo en equipo entre las comunidades y la ciudad para hacer proyectos eliminando la figura del intermediario, remplazándola por la de socio estratégico

Línea 3. Promover cultura y desarrollo de estrategias e instrumentos para facilitar los proyectos de renovación urbana.

- Para disminuir los costos de intervención en zonas con deterioro urbano
- Estableciendo indicadores que soporten el concepto de inversión que debe hacer la ciudad en recuperación de éstas zonas.
- Generando incentivos que acompañen la gestión de transformación de sectores deteriorados.
- Convocar la participación activa de la Nación sobre el tema, para establecer o potenciar los instrumentos legales existentes.
- Generar acciones y conciencia de largo plazo. La renovación urbana es un procesos de largo plazo.
- Generar memoria de las intervenciones para replicar modelos exitosos

Tratamiento de renovación urbana

Al analizar el comportamiento actual de algunos de los sectores de Renovación Urbana definidos por el POT encontramos que se trata de sectores consolidados de la ciudad que han ido transformando sus estructuras originales de vivienda para convertirlas en usos comerciales muy lucrativos y que han ido generando diferentes niveles de deterioro al no contar con las condiciones adecuados para su buen funcionamiento. Al analizar en detalle las características actuales que presentan estos sectores encontramos que existen un déficit muy grande de zonas de estacionamientos, ocupación casi total de los

predios, congestión vehicular y bajos porcentajes de zonas de usos público, así como estructuras poco adecuadas para el desarrollo de los usos comerciales.

Haciendo algunos cálculos en tres sectores: Plaza España, San Victorino y San Bernardo encontramos como características comunes a todos los casos que las ocupaciones de predios son muy fuertes llegando a índices de ocupación promedios hasta de 0.90. En cuanto a los índices de construcción encontramos que son bajos (1.50 a 2.5) lo cual nos muestra el poco aprovechamiento con el que cuentan estos sectores de la ciudad.

Adicionalmente se encontró que en cuanto a la relación entre zonas privadas frente a zonas de uso público llegamos máximo a un porcentaje de relación de 70% de área privada frente a un 30% de área pública calculados sobre el área útil del sector.

En consecuencia y producto de los anteriores análisis podemos llegar a pensar que lo conveniente en estos sectores es propiciar mayores aprovechamientos a cambio de mejores condiciones de espacio público para lo cual se deben bajar los índices de ocupación y promover mayores índices de construcción que se acojan a las condiciones del sector buscando su mayor aprovechamiento. No obstante lo anterior, se analizará la conveniencia o no definir unos índices mínimos dados por rangos y unos porcentajes mínimos de zonas de uso público en relación con las áreas privadas que garanticen

3. Consolidación

En relación con el tema de la disponibilidad de suelo urbano desarrollable, se puede concluir que la demanda acelerada de suelo y de vivienda social presenta grandes diferencias con las posibilidades reales de generación de nuevo suelo urbano en el Distrito. Las zonas de expansión no alcanzan a cubrir el 30% de las expectativas de desarrollo.

Adicionalmente el análisis de lo definido por el POT permite observar que más del 50% del área urbana de la ciudad se encuentra en los tratamientos de consolidación y renovación urbana con la posibilidad de aumentar este porcentaje incorporando nuevas zonas con potencial importante para renovarse.

Lo anterior muestra que estas áreas constituyen potenciales de compactación y de recualificación de la ciudad para lo cual se precisan normas adecuadas y estrategias de gestión que consoliden todo su potencial dentro de la nueva óptica regional.

Corresponde entonces dentro de la revisión ajustar el carácter de los tratamientos de Consolidación y de Renovación Urbana, como alternativas

importantes frente a la escasez de suelo y a los altos precios de la vivienda en las áreas de expansión del Distrito Capital. Esto significa que, aún densificando al interior del perímetro urbano, se estará generando un proceso de expulsión de población por efecto del incremento del precio de la vivienda.

4. Modificaciones a los cuadros anexos del POT.

Cuadro No. 1: Cuadro General Indicativo de Usos Permitidos y Localización Según Áreas de Actividad y cuadro No. 2: Clasificación de Usos del Suelo.

Las modificaciones efectuadas a estos cuadros se sustentan en consideraciones respecto del carácter de los instrumentos ya adoptados por el POT tales como el plano de Usos del Suelo y los cuadros de clasificación de usos, en áreas de actividad y escalas, en relación con el alcance de instrumentos de planeamiento tales como Planes de Implantación, Planes de Regularización y Manejo, Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) y fichas reglamentarias.

Condiciones básicas.

Se asume que los requerimientos de implantación y de control de impactos de nuevos usos dotacionales de escalas metropolitana y urbana, tanto los de Equipamientos colectivos (educativo, cultural, salud, bienestar social, culto y deportivo recreativo), como los de Servicios Urbanos Básicos (Seguridad, Defensa y Justicia, Abastecimiento, Recintos feriales, Servicios Funerarios y de la Administración Pública), no pueden prever totalmente las condiciones y necesidades futuras para la localización y reservas de suelo.

Por esta razón, el plano de Usos del Suelo no asignó predios para satisfacer requerimientos futuros de la ciudad, salvo aquellos que cuenten con proyectos específicos (como es el caso de algunas plantas de tratamiento previstas por la EAAB). De otra parte, el cuadro Anexo N°1 tampoco puede recoger la totalidad de nuevas opciones de localización de dichas actividades.

Consecuentemente, los planes de Implantación, la norma urbanística mediante fichas reglamentarias, e incluso las consideraciones de estructura en cada UPZ, son ineficaces para resolver la viabilidad y las pautas para localizar nuevos establecimientos, los cuales requieren de un instrumento específico, cual es el Plan Maestro. Este plan toma en consideración la dinámica de crecimiento poblacional y económico dentro de contextos territoriales de mayor cobertura y referidos a la prestación de servicios de una determinada rama.

De igual forma, se asume que aquellos usos dotacionales calificados como restringidos en las diferentes áreas de actividad, en tanto no sean reglamentados específicamente, requerirán de instrumentos tales como Planes de Regularización y Manejo para su permanencia, o bien, de Planes de Implantación para la localización de nuevos establecimientos.

Para otros usos como el comercio metropolitano y urbano, el POT establece de igual manera la condición de sometimiento a Planes de Implantación.

Modificaciones.

Con base en las condiciones antes anotadas, las modificaciones puntuales al cuadro en mención son aquellas requeridas para responder a las necesidades de incentivar la presencia de actividades de soporte dotacional y productivo, así como de modernización de las zonas industriales, así:

1. Las modificaciones del grupo de usos Dotacionales, tanto los de Equipamientos Colectivos y Recreativos como los Servicios Urbanos son una alternativa de cambio para las zonas industriales tradicionales, respondiendo a las transformaciones que tales zonas vienen sufriendo.

Obviamente, tales modificaciones – que implican permitirlos en estas zonas - hacen referencia a condiciones establecidas para cada uso específico en el cuadro Anexo N° 2. Así, se precisa que los de Escala Metropolitana y Urbana se permiten como restringidos, Igual criterio se aplicó para las diferentes zonas de Comercio y Servicios, en las que se establece idéntica condición y la obligación de sujetarse a planes de implantación o bien, de regularización y manejo, según sea el caso.

2. El uso de vivienda debe permitirse, en calidad de restringido en las zonas Industriales ubicadas en pequeñas zonas dispersas en la ciudad que han perdido su vocación y con un gran potencial de aprovechamiento mediante adecuación de viejas estructuras para nuevos usos incluido el de vivienda. La determinación específica de las zonas en que esto es viable es un tipo de decisión propio de la tarea reglamentaria que se adelanta por UPZ, sustentada en estudios específicos.
3. Así mismo la ciudad no puede desconocer que las actividades transformadoras o manufactureras de pequeña escala, (clasificada en el grupo de usos industriales) en zonas residenciales productivas (o con actividad económica), son una realidad derivada de la necesidad imperiosa para un parte de la población de adelantar en su espacio de habitación tales actividades. La norma, en estos casos, debe reglamentar mediante una clasificación del uso industrial, aquellas actividades consideradas de bajo impacto ambiental, con el fin de permitir las en la vivienda sujetas a condiciones específicas, que señalará la autoridad ambiental (DAMA).
4. Otro grupo importante de usos fue objeto de revisión. Se trata del grupo clasificado como de alto impacto, el cual comprende las escalas metropolitana, urbana y zonal. Este grupo se redefine de tal manera que en las escalas metropolitana y urbana, se consideran restringidos, sujetos a condiciones especiales de localización previstas en el cuadro N° 2, así como a reglamentaciones específicas, o bien, mediante planes de implantación.
5. En la escala zonal permanecen algunas actividades consideradas como actividad económica restringida, grupo que comprende talleres de ornamentación, servicios de máquinas dobladoras y cortadoras, carpintería, etc., así como servicios de mantenimiento y reparación de vehículos, que se permiten en Zonas de Comercio Aglomerado, Industriales, de Servicios al automóvil y también en determinados ejes en las zonas residenciales productivas (o con actividad económica). El grupo se revisa con el fin de no incluir en el mismo algunas actividades de servicios personales (boleras, piscinas y gimnasios) que si bien

pueden tener restricciones o prohibiciones en zonas residenciales, no pertenecen al grupo calificado como de alto impacto.

6. Los demás cambios son de carácter mas puntual y recogen la experiencia de reglamentación y aplicación del Cuadro N° 2 del POT y están referidos a:

- La dimensión de los establecimientos educativos en función del número de alumnos, el cual se sobredimensionaba en tanto la escala vecinal alcanzaba 850 alumnos. Este rango se subdivide en dos escalas, la primera, hasta 120, para cubrir los pequeños colegios de barrio y la segunda, hasta 560 alumnos. De otro lado se establecen límites más estrictos a la educación informal.
- Se reconoce un nuevo tipo de establecimiento cultural en la escala vecinal, como son las casas de cultura.
- Se incorporan las categorías de las instituciones prestadoras de salud, en función del nivel de complejidad en la prestación de servicios.
- En las categorías de establecimientos de culto se mantienen 3 escalas (metropolitana, urbana y zonal) adicionando a los rangos en función del número de personas, una dimensión de área, equivalente a un (1) metro cuadrado por persona.
- Se incorporaron nuevas actividades deportivas y recreativas de reciente aparición, tales como pistas de karts y mini golf.
- Se incorporaron nuevas actividades de comercio (venta de autopartes o repuestos para vehículos) en la escala zonal.
- Se precisa en la venta de productos de escala zonal que estos no requieren de adelantarse en establecimientos con una dimensión mínima de 500 metros cuadrados.

X. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DEL SISTEMA DE PLANEAMIENTO CON PARTICIPACIÓN DE LAS LOCALIDADES.

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

Contextualización.

Si la experiencia de la década anterior demostró que el fortalecimiento de la gestión pública, el avance en la cultura ciudadana, el uso de nuevas herramientas de planeación y el cambio del presupuesto a favor del gasto de inversión, produjo resultados positivos en el desarrollo y la superación de los escenarios críticos en los que estaba atrapado el desarrollo futuro de la ciudad, esta década constituye la mejor oportunidad y el reto para promover una gestión más consistente, si se aprovecha creativamente el resultado ya alcanzado por el esfuerzo invertido en la superación de la crisis que afectó la ciudad en los años 80, de tal manera que Bogotá D. C. se proyecte hacia un escenario sostenible social, económica y financieramente y comprometido dentro del contexto ciudad - región.

Superada la crisis de los años 80 y primeros del 90, esta nueva etapa ya no puede limitarse a la atención de los problemas urgentes e inmediatos; se está ante la posibilidad no sólo de administrar mejor las viejas inercias, sino de propiciar un escenario con nuevas sinergias, a partir de encauzar la experiencia acumulada hacia la creación consciente y racional de oportunidades para una ciudad abierta que hace parte de la red de ciudades en la región.

El aprovechamiento racional y creativo de estos logros potenciará los alcances de la gestión y la inversión pública. El fortalecimiento e integración de las experiencias y la concreción de un verdadero sistema de planeación de mayor consistencia, ser una herramienta muy útil para apoyar y hacer sostenibles las condiciones creadas, mientras que servicios urbanos como los que viene sosteniendo la administración distrital sigan siendo responsabilidad pública.

La ventaja de generar un sistema de planeación, que para los efectos del nuevo enfoque requiere flujos y manejo permanente de información, es la posibilidad de acumular resultados y experiencia, ahorrar recursos y tiempo, e invertir en nuevos procesos. Por lo tanto, el sistema de planeación debe ser dinámico, operativo y estable institucional, técnica y financieramente, condiciones que le permitirían superar una mala tradición de las ciudades colombianas que sacrifican y recortan en primera instancia la planificación del largo plazo ante la presión de lo inmediato. Pensar mas colectiva, creativa y racionalmente los problemas del presente y los desafíos del futuro es una forma de gestión que la administración de Bogotá debe seguir consolidando.

La planeación contemporánea no es un procedimiento de rutina técnica que ajusta un programa de obras y registra el ingreso y el gasto. 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, también la ciudad hizo un avance, pero no suficiente para afrontar los desafíos futuros.

La puesta en marcha de este nuevo esquema de planeación implica cambios profundos en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) que aun no se han concretado. Pasar de ser una entidad que únicamente se preocupaba de las normas urbanas para los predios individuales privados en la ciudad, a una planeación integral, propositiva, fundamentada en la visión Bogotá - Cundinamarca y en las políticas de competitividad, que buscan movilizar programas y recursos públicos y privados para el desarrollo del territorio, significa un cambio de enfoque y de medios que deben considerarse; si no se avanza rápidamente hacia su consolidación, se puede retroceder hacia el esquema anterior en que “las decisiones (de planeación) de la sociedad se daban de manera fragmentada, tanto en el ámbito privado, como en el público”.⁵⁹

Si bien este nuevo enfoque de planeación implica la participación de un conjunto amplio de entidades tanto del nivel central como del descentralizado y de las localidades, el DAPD debe consolidarse como el equipo central de planeación, con influencia en todos los demás 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 redefine sus prioridades en la etapa actual del desarrollo del territorio. De tal forma que identifique los refuerzos en el equipo humano, técnico y en los recursos, necesarios para atender oportuna y efectivamente sus responsabilidades.

⁵⁹ Misión de Reforma Institucional de Bogotá, “*Planeación Urbana e instituciones presupuestales*”, Bogotá, 2.000, pag 21.

2. Diagnóstico.

En materia de participación ciudadana e instrumentos de gestión y aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial, adoptado por el Decreto 619 de 2.000 se han observado los siguientes aspectos:

- Introdujo nuevas responsabilidades en materia de ordenamiento territorial al DAPD, y sin embargo, no contempló la necesidad de dotar a la ciudad de una estructura operativa para su gestión, ejecución, aplicación, evaluación, seguimiento y control social, por el contrario, redujo su capacidad operativa y se distanció de su contacto con la escala local, al eliminar de su estructura administrativa la recién creada figura (1995) de las regionales.
- Aunque por efectos de la Ley 388 de 1997 previó la forma de articulación con el Plan de Desarrollo Distrital, en su desarrollo y contenidos no establece mecanismos para su articulación con los Planes de Desarrollo de las Localidades, en virtud de las particularidades del Distrito Capital.
- La participación ciudadana se establece como requisito para múltiples aspectos de la planeación del territorio, sin embargo, se olvidó de establecer el diseño de estrategias e instrumentos para adelantarla, lo cual se evidencia en la dispersión del tema a lo largo del articulado.
- Se aprecia interés de la ciudadanía en los temas de ordenamiento territorial, como lo demuestra el nivel de participación en los procesos de reglamentación de las UPZ, sin embargo, la participación de la sociedad civil los demás temas del ordenamiento en el ámbito local es escasa.

A partir de esta reflexión y teniendo en cuenta que:

- La participación ciudadana es un componente esencial de la democracia, entendida como un proceso amplio y abierto para la toma de decisiones de interés común y forma de organización social y de gobierno, que busca articular y concertar los intereses, prioridades e identidades de los pobladores con las administraciones.
- La participación ciudadana posibilita el desarrollo y evolución de una sociedad autorregulada capaz de asumir su responsabilidad en la definición de su destino y adecuar la oferta estandarizada del sector público a las diversas y variadas demandas de la ciudadanía.

- El Plan de Desarrollo Distrital incorporó 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.
- En la medida en que las localidades se vinculen en la construcción del escenario ciudad región, es posible articular las dos lógicas con las que se administra hoy la ciudad. El Distrito Capital y la localidad. Una y otra se complementan, una y otra se necesitan. No son excluyentes, no son homogéneas.⁶⁰
- 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.

En este contexto es fundamental aprovechar la revisión del POT para incorporar políticas y estrategias que fortalezcan los procesos de participación articulados a una estructura operativa que permita la gestión y el control de los asuntos relativos al ordenamiento del territorio en la escala local.

3. Fortalecimiento de Planeación Distrital.

La planeación como herramienta y método racional de organizar insumos y recursos debe ser aplicada a los fines públicos de un territorio que quiere consolidar una cultura democrática, inspirada y determinada por los principios y normas constitucionales y legales que pretenden garantizar la prevalencia del interés general sobre el particular y relativizar los atributos ilimitados de la propiedad privada, declarando explícitamente su función social y ecológica para avanzar hacia una equitativa distribución de cargas y beneficios de los procesos de urbanización.

Dentro del concepto de “Sistema de Planeación”, el DAPD debe desarrollar un dispositivo institucional capaz de adelantar un conjunto de tareas de liderazgo, síntesis e interface dentro de la Administración Distrital, para producir la sinergia y el valor agregado que se espera de un territorio adecuadamente planificado, se hace necesario identificar espacios, momentos, ámbitos y actores para

⁶⁰ La cinta de Möbius, imagen que representa al Plan de Desarrollo, muestra que, aun desde lugares y situaciones diferentes, es posible estar del mismo lado. Si bien puede haber polarizaciones sobre aspectos puntuales, las diferencias se dan en un contexto de grandes acuerdos. Así, si desde nuestras diferencias somos capaces de construir una visión compartida de ciudad y trabajar para su materialización, estaremos todas y todos, realmente, del mismo lado, es decir, haremos parte de una misma búsqueda solidaria. Exposición de Motivos, Plan de Desarrollo BOGOTÁ para VIVIR todos del mismo lado

alimentar, relacionar y retroalimentar activamente sus funciones y servicios con el contexto social, económico y regional que le dan sustento a su razón de ser.

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, pero es evidente que para avanzar en aspiraciones colectivas como, Productividad, Justicia Social, Cultura Democrática y Ciudadana entre otras, se hace necesario consolidar este conjunto de estrategias e instrumentos como un flujo representativo, permanente y reciproco 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 privada⁶¹ 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.
- Desarrollar un marco e instrumentos de cooperación estratégica con el sector académico en temas de la ciudad y la región.

⁶¹ En lo que se refiere a la inversión privada, para que esta puede convertirse en un motor del desarrollo del desarrollo económico y social de la ciudad, como complemento de los ingentes esfuerzos de inversión pública, se precisa una importante iniciativa de planeación, cuestión que implica un conjunto de políticas, de señales, de incentivos, de acciones tributarias que den lugar a un clima favorable y atractivo para la inversión privada y un ambiente propicio para el rendimiento efectivo de los esfuerzos privados.

En cuanto a los temas de la Planeación en el Distrito, cuatro aspectos contextualizan las necesidades futuras de planeación. Estos son:

- Pensar y planificar el territorio como eje regional y nacional del desarrollo.
- Planificar, presupuestar, coordinar la inversión pública y estimular la inversión privada.
- Consolidar la experiencia en lo territorial y fortalecerla en lo social, económico y ambiental, de cara a la competitividad.
- Potenciar lo local y lo zonal en la construcción del territorio y en la planificación articulada de la inversión.

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. Este nivel de agregación implica tanto la planeación a nivel de sectores para consolidarlos como programas y proyectos suprasectoriales referidos al territorio así como abordar en lo concreto las grandes metas del desarrollo económico y social de la ciudad región Bogotá - Cundinamarca.
- 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

Ahora bien, la consolidación del sistema de planeación no radica simplemente en concentrar todo el sistema en una sola entidad (el DAPD), 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).

XI. AJUSTE DE ESCENARIOS DE ACUERDO CON PROYECCIONES FINANCIERAS DE LA ADMINISTRACION DISTRITAL.

NUEVO ESCENARIO DE EJECUCION POT (2004 – 2007)

1. Consideraciones generales.

La revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en concordancia con lo establecido en las normas nacionales, incluye también la revisión y ajuste del cronograma y las fases de ejecución de los proyectos y programas planteados en el POT.

El POT aprobado define para su estructuración y continuidad 3 períodos de ejecución, los cuales pretenden asociarse al tiempo definido para los planes de desarrollo de 3 administraciones distritales. Se busca que los programas y proyectos identificados en el POT para cada período, se constituyan en el referente principal para definir la acción de cada administración.

Como resultado de la revisión del POT se hace necesario redefinir los períodos de corto, mediano y largo plazo establecidos en el Decreto 619 de 2000, de la siguiente manera:

Corto plazo 2004 – 2007. Incluye las acciones y/o proyectos a ejecutar desde el momento de aprobación del POT revisado hasta el año 2007. Este escenario deberá constituirse en la base para la formulación del Plan de Desarrollo Distrital 2004-2007.

Durante este período se dará prioridad a aquellas actuaciones, programas y proyectos que por su función estructurante e impacto dinamizador de procesos paralelos a su acción, permitirán dar cumplimiento a los objetivos planteados en la revisión del POT, en especial aquellos orientados a la consolidación de áreas de interés prioritario y de planeamiento especial que Bogotá debe continuar abordando, en el marco del modelo de ciudad - región.

Mediano plazo 2007 – 2010. Este escenario deberá constituirse en la base para la formulación del Plan de Desarrollo Distrital 2007-2010. Se pretende que en este período se de prioridad a aquellos programas y proyectos que complementen y refuercen lo propuesto en el corto plazo.

Largo plazo 2010 – 2013. Este escenario deberá constituirse en la base para la formulación del Plan de Desarrollo Distrital 2010-2013. La acción distrital debe orientarse a consolidar en forma definitiva las áreas de intervención prioritaria y de carácter estructurante iniciadas en el corto plazo.

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

Para definir el escenario de corto plazo se consideraron los siguientes elementos:

- Marco general de las inversiones que de acuerdo con los objetivos planteados en el POT deben ejecutarse durante este período.
- Criterios de priorización de acuerdo con lo planteado en el POT revisado.
- Montos globales de inversión financiables, de acuerdo con proyecciones financieras de la administración distrital.

Marco general de Inversiones

La identificación de acciones, programas y proyectos para el período 2004 – 2007 se realizó teniendo en cuenta lo siguiente:

- Proyectos (2000 – 2004) incorporados en el POT que no serán terminados en este período y que fueron reprogramados por las entidades para el período 2004 – 2007.
- Proyectos incorporados inicialmente en el POT para el período 2004 – 2007.
- Proyectos regionales identificados en la Mesa de Planificación Regional que se enmarcan en el contenido del POT revisado.
- Proyectos prioritarios identificados durante la revisión del POT y que se considera deben ser ejecutados durante el período 2004 – 2007.

Criterios de priorización

Una vez se identifiquen: (i) las inversiones incluidas en el POT y consideradas como prioritarias para el desarrollo de la ciudad; (ii) el monto global de recursos disponibles del Distrito para financiar las inversiones de cada Plan de Desarrollo Distrital y (iii) el monto de recursos provenientes de otras entidades del sector público y privado para la financiación de proyectos considerados de mayor impacto para la competitividad de la Región Bogotá – Cundinamarca, cada Administración Distrital debe adelantar un ejercicio de priorización para definir el Plan de Inversiones de cada Plan de Desarrollo y la asignación de recursos a través de los presupuestos anuales, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Dar prioridad a programas y proyectos que promuevan el desarrollo del modelo y aporten a la consolidación de la concepción ciudad – región.
2. Promover proyectos que produzcan efectos positivos en las áreas estratégicas del modelo.
3. Dar continuidad a los proyectos de largo alcance emprendidos por las administraciones anteriores, fundamentalmente en temas asociados a la

movilidad, el espacio público, la vivienda social y los servicios públicos domiciliarios.

4. Fortalecer el centro de la ciudad y estructurar su periferia a través de actuaciones que mejoren su accesibilidad, movilidad y dotación de servicios urbanos.
5. Garantizar la programación plurianual de recursos para la ejecución de los proyectos que ayuden a la construcción del modelo.

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

El territorio del Distrito Capital se ordena en el largo plazo según un modelo básico que responde a las políticas enunciadas en la presente revisión. Este modelo tiene como objetivo fundamental integrar la ciudad y sus áreas rurales a la imagen futura prevista para la región Bogotá – Cundinamarca.

Para la priorización de los proyectos que deben componer el escenario de corto plazo, se tiene en cuenta el ajuste al modelo de ordenamiento de la ciudad y se escogen aquellas intervenciones que focalizan la inversión, en el marco de las áreas definidas para la consolidación de las Operaciones Estratégicas que dan respuesta a dicho modelo.

El modelo integra dos partes interdependientes: el territorio urbano y el territorio rural y sus interrelaciones. Los proyectos prioritarios estructurados en las áreas de operaciones estratégicas, se dirigen principalmente a la consolidación de la estructura del territorio urbano, dentro del cual se identifican tres estructuras superpuestas e interdependientes: (i) La Estructura Ecológica Principal, (ii) La Estructura Socio - Económico Espacial del Centro, las nuevas centralidades y áreas estratégicas y (iii) La Estructura funcional y de servicios de la ciudad.

a. Para actuar estratégicamente en la Estructura Ecológica Principal, se establece como prioridad el desarrollo de las operaciones estratégicas de protección y recuperación, relacionadas con los elementos sujetos a mayor vulnerabilidad: éstos son el río Tunjuelito y el conjunto de humedales localizados al interior del perímetro urbano del Distrito Capital. Las operaciones de este tipo de intervención prioritaria son:

Operación Estratégica Centralidad Bolivia - Quirigua

Operación que incorpora el humedal Jaboque – Engativá. Este elemento pertenece a la estructura ecológica principal; su transformación en parque ecológico lo convertirá en un espacio estructurante, particularmente de los tejidos residenciales del borde, generando suelo para el desarrollo de proyectos integrales con vivienda actividades dotacionales de carácter recreativo.

Operación Estratégica Río Tunjuelo – Centralidad Danubio.

La zona de Tunjuelo en el territorio de Ciudad Bolívar, representa un eje ambiental estructurante y fundamental para la integración y dotación del entorno. Igualmente la estructuración del área del Parque Minero Industrial se consolidará como un área objeto de intervenciones para organizar y orientar la explotación minera sobre el valle aluvial del río y realizar la adecuación morfológica del río y su ronda.

Operación Estratégica Nuevo Usme – Eje de Integración Llanos.

Esta operación va a desarrollar la zona de expansión con proyectos de vivienda. Las acciones sobre este territorio fortalecerán las relaciones entre el Sumapaz, las zonas rurales del Distrito y la ciudad. Esta operación está ligada al eje de integración Llanos.⁶²

b. Para actuar estratégicamente en la Estructura Económica Espacial se establece como prioritario la intervención en tres ámbitos espaciales:

- El centro de la ciudad, que tiene como objetivo consolidar, fortalecer y promover su desarrollo, lo cual debe ser concordante con las determinaciones que surjan de la formulación de la operación estratégica Centro.
- Las centralidades urbanas, que buscan mejorar la productividad de la ciudad en general, al disminuir los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos que requieren de las mismas. Son además los espacios urbanos que promueven la cohesión social y el desarrollo económico a nivel social.
- Los espacios urbanos estratégicos de integración regional, conformados por 2 tipos de operaciones: operaciones de crecimiento económico, relacionadas con acciones en el centro de la ciudad, el eje de occidente y el aeropuerto ElDorado, las cuales se estructuran en las operaciones estratégicas a saber:

Operación Estratégica Centro (Histórico – Centro Internacional).

Tiene por objeto la recuperación de sectores deteriorados del centro de la ciudad así como la valoración de sus estructuras y espacios emblemáticos.

⁶² DAPD. Cuadernos del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, Operaciones Estructurantes, Bogotá 2001

Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto Eldorado - Aeropuerto Guaymaral.

La operación prevé intervenciones sobre las áreas de entorno para 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 de esa localización.

Operación Estratégica Anillo de Innovación

Se orientará por las actuaciones públicas a la habilitación de suelos estratégicamente localizados sobre los ejes estructurantes, potenciando estos espacios para estimular la localización de actividades empresariales, financieras, dotacionales y productivas, en dónde el uso residencial constituya una dinámica complementaria.

Las Operaciones de integración y productividad urbana y regional, relacionadas con los ejes de integración física y funcional con los diferentes sistemas regionales al sur, al norte y los llanos Orientales, las cuales se estructuran en las operaciones estratégicas a saber:

Operación Estratégica Nuevo Usme - Eje de Integración Llanos.

Configura el acceso desde los Llanos Orientales incorporando las áreas de oportunidad para localizar servicios urbanos y actividades especializadas, comerciales y empresariales. Las actuaciones se enfocan a la optimización de la accesibilidad en el nodo de servicios funcionales y la ejecución de ejes viales de soporte como la Circunvalar del Sur.

Operación estratégica Eje de integración Norte - Centralidad Toberín - La paz.

Configura el acceso desde el norte y define la estructura de los servicios urbanos de integración con la región con la dotación de equipamiento metropolitano y el complemento de la malla vial longitudinal. Con el desarrollo de servicios de alta jerarquía, se espera consolidar el borde que proteja la dinámica interna de las zonas de vivienda y mantenga su carácter de eje vial de comunicación regional hasta la avenida San José.

Operación estratégica Delicias / Ensueño - Eje de Integración Sur.

Esta operación busca resolver las condiciones de acceso desde el sur con el ordenamiento funcional y la consolidación del espacio urbano sobre el corredor vial. Su relación con el municipio de Soacha obliga a un trabajo conjunto con

ese municipio, particularmente en lo relacionado con el ordenamiento del corredor, la operación de sistemas de transporte masivo y la dotación de servicios urbanos que faciliten la integración regional.

c. Para actuar estratégicamente en la Estructura Económica Funcional y de Servicios de la ciudad, se establece como prioridad las intervenciones estratégicas en el sistema de movilidad y en la estructuración de los Planes Maestros de infraestructura y de Equipamientos de la ciudad. Intervenciones que buscan consolidar y articular las diez operaciones definidas sobre el territorio urbano.

Escenario financiero para el período 2004 – 2010.

Montos globales de inversión financiables.

La disciplina fiscal y financiera ejercida por la Administración Distrital durante los últimos años, ha permitido garantizar la financiación de inversiones esenciales para el desarrollo integral de la ciudad, reflejado no sólo en el aumento y sostenibilidad de coberturas en educación, salud y bienestar social, sino en el fortalecimiento de infraestructuras y equipamientos requeridos para hacer de Bogotá una ciudad económicamente más dinámica y socialmente más incluyente.

Bajo un escenario conservador, considerando un crecimiento promedio estimado de PIB del 3,16% durante los próximos diez años y sin incluir nuevas fuentes de financiación tales como valorización, participación en las plusvalías, cofinanciación del sector privado y agentes regionales, nuevos recursos de la Nación, aportes de otros entes territoriales, entre otros, la Administración Distrital estaría en capacidad de financiar inversiones por los siguientes montos:

Cuadro No. 1
MONTOS DE INVERSION FINANCIABLES

Millones pesos 2003

CONCEPTO	2004	2005	2006	2007	TOTAL
I. ADMINISTRACION CENTRAL	2.649.549	2.431.592	2.360.555	2.609.621	10.051.317
II. ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS ^{1/}	391.329	392.745	392.921	391.705	1.568.700
III. EMPRESAS DISTRITALES	1.031.970	1.174.974	1.050.992	876.397	4.134.333
IV. Ley 715 de 2001 (Río Bogotá)	14.864	14.982	15.393	15.538	60.777
TOTAL	4.087.712	4.014.293	3.819.861	3.893.261	15.815.127

1/ Incluye Universidad Distrital

CONCEPTO	2008	2009	2010	TOTAL
I. ADMINISTRACION CENTRAL	2.857.699	2.575.996	2.966.720	8.400.415
II. ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS	394.184	389.979	395.662	1.179.825
III. EMPRESAS DISTRITALES	872.485	853.983	859.223	2.585.691
IV. Ley 715 de 2001 (Río Bogotá)	15.960	16.111	15.982	48.053
TOTAL	4.140.328	3.836.069	4.237.587	12.213.984

Fuente: Proyecciones presentadas por la Secretaría de Hacienda Distrital en el Plan Financiero Plurianual (2003 – 2010)⁶³.

La inversión distrital se ha orientado fundamentalmente a garantizar la financiación de aquellos proyectos asociados a la inversión social y a la infraestructura de la ciudad, con los cuales se ha venido aportando al cumplimiento de los objetivos planteados en el POT. Considerando el compromiso de mantener coberturas sociales y garantizar la operación y mantenimiento de las inversiones realizadas, lo esperado es que la Administración Distrital dé prioridad a lo que podría considerarse como “inversiones obligatorias”, con las cuales de alguna forma se aporta a la financiación de las inversiones planteadas en el POT.

De hecho, considerando la dinámica desarrollada por la Administración Distrital durante la última década, en materia de coberturas de prestación de servicios esenciales como educación, salud y bienestar social, construcción de infraestructuras y desarrollo de programas de convivencia ciudadana, seguridad, recreación, entre otros, las entidades distritales proyectan en sus planes financieros “inversiones obligatorias” que en promedio alcanzan el 90% de los presupuestos de inversión anuales (porcentaje que tiende a aumentar), las cuales están tipificadas así⁶⁴:

- Gastos de operación (pago nóminas educación, salud y bienestar), mantenimiento y rehabilitación de infraestructura existente y nueva (colegios, jardines infantiles, vías, puentes vehiculares y peatonales, parques, redes, etc.).
- Inversiones orientadas a garantizar el desarrollo y continuidad de programas misionales y estratégicos para la ciudad en el marco de los objetivos planteados en el Plan de Desarrollo Distrital.

⁶³ Proyecciones preliminares con corte 11 de diciembre de 2003 las cuales están sujetas a cambios de acuerdo a las revisiones que periódicamente realiza la Secretaría de Hacienda Distrital de Bogotá.

⁶⁴ Porcentaje estimado en ejercicio preliminar de “Gastos Recurrentes” para el presupuesto de la vigencia fiscal 2004 adelantado por la Dirección Distrital de Presupuesto de la SHD y la Subdirección de Programación y Seguimiento de la Inversión Pública del DAPD.

- Recursos con destinación específica, contrapartidas acordadas en la suscripción de créditos y compromisos adquiridos anteriormente con cargo a los presupuestos de inversión de vigencias futuras.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto y considerando que el POT revisado plantea inversiones estratégicas para la Región Bogotá - Cundinamarca, es fundamental contar con fuentes de financiación del sector público que complementen los recursos del Distrito Capital provenientes de entidades nacionales, el Departamento de Cundinamarca y entes municipales, así como gestionar en forma conjunta recursos con el sector privado.

Como nuevas fuentes de financiación para inversiones del POT durante el período 2004 – 2007 se plantean las siguientes:

• TIPO DE RECURSO	MONTO	FUENTE
VALORIZACIÓN VIAL	\$902.840 millones	(Fuente: IDU)
VALORIZACIÓN PARQUES	\$236.449 millones	(Fuente: IDU)
NUEVOS INGRESOS	\$690.267 millones	(Plusvalía, cargas y beneficios, esfuerzo en predial, crédito, otros).
• TOTAL	\$1.829.556 millones	

Información suministrada por Subdirección Económica, Competitividad e Innovación - DAPD

De acuerdo con lo planteado en la revisión del POT, las nuevas fuentes de financiación deberán destinarse prioritariamente a:

1. Proyectos del sistema de movilidad, priorizando las siguientes operaciones: Operación Aeropuerto El Dorado; operaciones estructurantes de articulación de la movilidad de carga y pasajeros entre los nodos de la red de ciudades de la región y el resto del país; conexión eficiente de las centralidades al centro de Bogotá; recuperación y construcción del subsistema vial y de espacio público en el área del centro tradicional y el anillo de innovación.

Las entidades ejecutoras de los proyectos deberán buscar su cofinanciación con el sector público del resto de la región y la Nación, así como del sector privado, regional, nacional e internacional.

2. Consolidación de las centralidades urbanas mediante los siguientes proyectos: mantenimiento y recuperación del sistema de movilidad y espacio público que articula las centralidades con el centro de la ciudad; gestión del suelo mediante la aplicación de instrumentos de planeación, gestión y financieros para promover programas de renovación y generación de espacio vial.

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 que se asocian a los objetivos planteados en el POT (relacionados con infraestructura física, desarrollo de programas ambientales y de impacto regional y rural). Se espera que este porcentaje se incremente en los próximos años.

Entidades como la Empresa TRANSMILENIO, METROVIVIENDA, DAMA destinan alrededor del 95% de su presupuesto de inversión en acciones del POT. Entidades como el IDU, EAAB, UESP, CAJA DE VIVIENDA POPULAR Y JARDIN BOTANICO destinan entre el 60% y 80% sin incluir en este cálculo estimado gastos de mantenimiento y rehabilitación⁶⁵.

Si se cumplen las metas financieras proyectadas por la Secretaría de Hacienda Distrital (*sin incluir nuevas fuentes de financiación*) y las entidades distritales contribuyen a la ejecución de acciones enmarcadas en el POT revisado, como *mínimo* en el mismo porcentaje ejecutado durante los últimos tres años, se estiman los siguientes montos financiables para el período 2004-2010:

(Pesos 2003)

CONCEPTO	MONTO DE INVERSION PROYECTADA 2004 - 2007	MONTO DE INVERSION PROYECTADA 2008 - 2010
Acciones de impacto regional (Río Bogotá)	58.673	36.771
Acciones de ordenamiento rural	11.382	8.206
Estructura Ecológica	293.761	241.306
Sistemas Urbanos	3.744.934	2.516.670
Sistema de Movilidad(*)	2.016.570	1.669.923
Sistema de acueducto y saneamiento básico	1.499.391	658.765
Sistema de equipamientos urbanos	203.060	166.638
Sistema de parques y espacios urbanos	25.913	21.344
Programas	563.899	423.954
Programa patrimonio	6.518	5.368
Programa de Vivienda	87.371	67.651
Programa de renovación	470.011	350.935
Total	4.672.649	3.226.907

(*) Incluye subsistemas de vías y transporte

⁶⁵ Porcentaje estimado por la Subdirección de Programación y Seguimiento de la Inversión Pública del DAPD, con base en la ejecución presupuestal de proyectos de inversión cuyos componentes principales tienen alta relación con los contenidos del POT.

Destinación principal de recursos de la Nación y contribución de valorización.

a) Para los períodos (2004 – 2007) y (2007 – 2010) se propone en forma preliminar financiar con fuente TRANSFERENCIAS DE LEY 715 DE 2001 inversiones orientadas a la recuperación del Río Bogotá con los siguientes montos (pesos 2003):

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
14.864	14.982	15.393	15.538	15.960	16.110	15.982	108.830

Fuente SHD – DDP. Actualizado a 11 de diciembre de 2003

b) Para los períodos (2004 – 2007) y (2007 – 2010) se financiará con fuente 50% SOBRETASA A LA GASOLINA y RECURSOS NACION PARA EL SISTEMA TRANSMILENIO inversiones asociadas a seis (6) troncales. Es importante tener en cuenta que a 31 de diciembre de 2003 se deja iniciada la ejecución de las troncales Norte Quito Sur y Avenida Suba, cuyo compromiso se asumió con cargo al presupuesto de vigencias futuras hasta el 2011.

Del monto 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)

CONCEPTO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totales
SISTEMA TRANSMILENIO	232.949	222.878	338.233	328.118	320.736	308.118	305.405	2.056.436
- Recursos de la Nación	135.141	131.698	254.661	245.344	238.603	228.128	223.676	1.457.250
- Proyección 50% Sobretasa Distrito /1	108.172	102.634	97.014	92.812	90.692	85.946	83.550	660.820

Fuente SHD – DDP. /1 Cifras actualizadas a 11 de diciembre de 2003.

Durante el período 2004-2007 se ejecutarán las siguientes troncales:

PROYECTO	COSTO ESTIMADO (\$ MILLONES)
Troncal NQS de la Calle 92 (Intersección Avenida de los Libertadores) a los límites con Soacha en la Autopista Sur	1.387.754
Troncal Suba de la Avenida Ciudad de Cali hasta la Troncal Calle 80	630.762
TOTAL	2.018.516

Fuente: Empresa TRANSMILENIO

Durante el período 2007-2010 se tiene previsto ejecutar las siguientes troncales:

PROYECTO	COSTO ESTIMADO GLOBAL (\$ MILLONES)
Troncal Avenida Boyacá de Avenida San José, calle 170, a Avenida Ciudad de Villavicencio (Portal Tunal) Carrera 7ª y Carrera 10ª, de Avenida San José, Calle 170, a Avenida Ciudad de Villavicencio	\$2.387.000
Avenida Jorge Eliécer Gaitán, calle 26, de Avenida Ciudad de Cali a Avenida Caracas	
Avenida 68 de Avenida Paseo de los Libertadores a Troncal NQS (Autopista Sur)	
Fuente: Empresa TRANSMILENIO	

Para el período 2004 – 2007 se tiene previsto financiar con fuente VALORIZACION POR BENEFICIO LOCAL⁶⁶ las siguientes inversiones del subsistema vial:

FASE 1 EJE 1		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
1	Construcción Av. Germán Arciniegas, Carrera 11 desde Calle 106 hasta Av. Laureano Gómez, Carrera 9	USAQUEN
2	Construcción intersección Av. Germán Arciniegas, Carrera 11 por Av. Laureano Gómez, Carrera 9	USAQUEN
3	Reconstrucción Av. Santa Bárbara (Av. 19) desde Av. Callejas, Calle 127 hasta Av. Contador, Calle 134	USAQUEN
4	Construcción Intersección Av. Laureano Gómez, Carrera 9 por Calle 94	CHAPINERO
5	Construcción Av. La Sirena desde Canal Córdoba hasta Av. Boyacá - Calzada Costado Sur	SUBA
6	Construcción Av. San José desde Av. Boyacá hasta Av. Ciudad de Cali	SUBA
7	Construcción Av. El Rincón desde Av. Boyacá hasta Av. La Conejera y Av. El Tabor desde Av. La Conejera hasta Av. Ciudad de Cali.	SUBA

⁶⁶ De conformidad con el Proyecto de Acuerdo de Valorización presentado a consideración del Concejo de Bogotá.

8	Construcción intersección Av. El Rincón por Av. Boyacá	SUBA
---	--	------

FASE 1 EJE 2		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
9	Construcción Av. La Esmeralda desde Av. Chile hasta Av. Gabriel Andrade Lleras	BARRIOS UNIDOS
10	Construcción orejas y conectantes de la Intersección de la Av. Chile por Av. del Congreso Eucarístico, Carrera 68	BARRIOS UNIDOS Y ENGATIVÁ
11	Construcción Av. Constitución desde Av. José Celestino Mutis hasta puente Río Salitre (incluye traslado línea alta tensión)	ENGATIVÁ
12	Ampliación de la Av. José Celestino Mutis desde Av. Congreso Eucarístico, Carrera 68 hasta Av. De la Constitución	ENGATIVÁ
13	Construcción Av. José Celestino Mutis desde Av. Constitución hasta Av. Boyacá	ENGATIVÁ
14	Construcción intersección Av. José Celestino Mutis por Av. Boyacá	ENGATIVÁ
15	Construcción Av. José Celestino Mutis desde Cra. 114 hasta Cra. 122	ENGATIVÁ

FASE 1 EJE 3		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
16	Construcción Av. Luis Carlos Galán Sarmiento desde la Cra 97 hasta Av. El TAM	FONTIBÓN
17	Construcción Av. El TAM desde Av. De la Esperanza hasta Av. Centenario, Calle 13	FONTIBÓN

FASE 1 EJE 4		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
18	Construcción Intersección Av. Medellín (Calle 80) por Av. Colombia, Carrera 24	BARRIOS UNIDOS
19	Ampliación de la Av. Colombia, Carrera 24 desde la Calle 76 hasta Av. Medellín (Calle 80)	BARRIOS UNIDOS
20	Ampliación, Reconstrucción y Mejoramiento geométrico de la Av. Mariscal Sucre y Av. Colombia, Carrera 24 desde Calle 62 hasta la Avenida Ciudad de Lima, Calle 19	TEUSAQUILLO Y LOS MARTIRES

21	Ampliación Av. De los Cerros desde Calle 9 hasta Av. Los Comuneros	CANDELARIA Y SANTA FE
----	--	-----------------------

FASE 1 EJE 5		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
22	Reconstrucción Av. Ciudad de Villavicencio desde Av. Primero de Mayo hasta Av. Agoberto Mejía	KENNEDY
23	Construcción Av. Tintal, desde Av. Villavicencio hasta Av. Manuel Cepeda Vargas - Calzada Oriental	KENNEDY
24	Construcción Av. Ciudad de Cali desde Av. Bosa hasta Av. Circunvalar del Sur	BOSA

FASE 1 EJE 6		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
25	Reconstrucción Diagonal 8 sur desde Av. Congreso Eucarístico, Carrera 68 hasta Av. Ciudad Montes, Calle 3	PUENTE ARANDA
26	Reconstrucción Carrera 63 desde Av. Boyacá hasta Av. Congreso Eucarístico, Carrera 68 con Diagonal 8 Sur.	KENNEDY
27	Ampliación Av. Jorge Gaitán Cortés, Tv 33 desde Av. Congreso Eucarístico, Carrera 68 hasta Matatigres	RAFAEL URIBE Y TUNJUELITO
28	Construcción Av. Jorge Gaitán Cortés, Tv 33 desde Av. Boyacá hasta Av. del Congreso Eucarístico, Carrera 68	TUNJUELITO

FASE 1 EJE 7		
No. OBRA	Nombre de OBRA	Localidad
29	Construcción de Av. Darío Echandía desde Av. Villavicencio hasta Av. Guacamayas	RAFAEL URIBE
30	Construcción Av. Guacamayas desde Av. Darío Echandía hasta Av. Caracas	RAFAEL URIBE

d) Para el período 2004 – 2007 se tiene previsto financiar con fuente RECURSOS NACION – DISTRITO y en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, las siguientes inversiones:

(Millones de pesos)

PROYECTO	MONTO ESTIMADO		
	NACION	DISTRITO	TOTAL
Construcción de 12 Jardines Infantiles Sociales	17.326	2.200	19.526
Construcción acueductos veredales de Usme y Sumapaz	3.330	1.505	4.835
Ampliación y rehabilitación del tramo de la Autopista al Llano, desde el CAI de Yomasa hasta el límite del Distrito con Chipaque	49.796	10.000	59.796
Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) desde Chuzacá hasta la calle 13 sur	50.000	10.000	110.000 (1)

(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.

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

TIPO DE PROYECTOS	Millones de pesos	
	CANTIDAD	COSTOS ESTIMADOS
Proyectos de la estructura ecológica principal	15	187.096
Proyectos del Subsistema vial	53	2.456.733
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
TOTAL⁶⁷	295	6.499.703

Proyectos regionales – Mesa de Planificación Regional para POT

Para el período 2004 – 2007, a partir de lo discutido en la Mesa de Planificación Regional se tiene previsto adelantar las siguientes acciones:

Parque tecnológico de Cundinamarca
Anillo de innovación
Plan de competitividad regional (antes se denominaba plan económico regional)
Agenda regional de ciencia y tecnología
Apoyo a cadenas de servicios incluidas en el PEER
Alternativas para generar productividad y crecimiento económicos sostenido en ingresos en Bogotá

⁶⁷ En relación con el total de costos estimados a septiembre de 2003, se presenta un incremento de \$835.070 millones, equivalentes al 12.8%. Este incremento se debe a: un ajuste en los costos estimados de proyectos del Subsistema Vial ; además de la inclusión de una vía del subsistema urbano y la ampliación de una vía del subsistema de Integración Ciudad Región.

Diseño de instrumentos para la competitividad (ALCA, apoyo a cadenas productivas y sistemas de información)
Mejoramiento de la competitividad en el sector turístico
Convenios de competitividad para el encadenamiento de valor en el sector turístico. Mejoramiento de la competitividad en el sector turístico
Sistema regional de áreas protegidas
Ejecución plan ambiental proyecto Chingaza
Parque ecológico embalse San Rafael
Funcionamiento hidráulico Río Bogotá
Construcción y operación plantas de tratamiento del Río Bogotá
Tratamiento de las aguas residuales de Bogotá
Interceptores Terreros y Tibanica
Descontaminación del sistema hídrico de Bogotá, protección de humedales y zonas de ronda
Plan de manejo ambiental de los cerros orientales
Puerto multimodal en Puerto Salgar
Tren de cercanías
Plan complementario regional de apoyo para la conectividad del plan maestro del aeropuerto El Dorado
Ampliación autopista Norte
Adecuación salida autopista al Llano
Proyecto urbanístico integral - Ciudadela Nuevo Usme
Proyecto urbanístico integral - Ciudadela el Recreo
Construcción y dotación de centros educativos en zonas marginales
Implementación de un SIG para la infraestructura vial de la regional Bogotá – Cundinamarca
Modernización y sistematización de la cartografía del DAPD
Monitoreo y estratificación socioeconómica del Distrito Capital
Seguridad regional "Plan Candado"
Fortalecimiento Institucional del Distrito
Institucionalización de la Mesa de Planificación Regional, "Plan Especial de Distrito"
Convenio de actualización catastral
Juegos Nacionales 2004
Instrumentos para la competitividad de la región
Institucionalización de la Mesa de Planificación Regional

3. Marco de Referencia para el Mediano Plazo (2007 – 2010)

Para definir el Marco de Referencia que permita armar la base de proyectos para la futura construcción de un escenario en el Mediano Plazo, correspondiente al periodo 2007-2010, se consideran los siguientes aspectos:

- Se rescatan los proyectos considerados en el mediano y largo plazo contemplados en el Decreto 619 de 2000, por el cual se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial, que apoyen la consolidación de la estrategia de ordenamiento formulada en la revisión del POT.
- Se incorporan los proyectos de corto plazo contemplados en el Decreto 619 de 2000, que se hayan aplazado en las programaciones de proyectos de las respectivas entidades distritales para el escenario de mediano o largo plazo.

- Se incorporan los proyectos determinados en el ámbito de la Mesa de Planificación POT, propuestos para los nuevos escenarios de mediano y largo plazo.
- Se incorporan los proyectos que por efecto de concertaciones con algunas entidades, como en el caso de Gas Natural se proponen para ser evaluados e igualmente con el IDR, proyectos considerados y ajustados con el Grupo de la Revisión del POT.

Estos proyectos son solo indicativos y una base referencial, que debe ser considerada por las administraciones futuras correspondientes en su momento dado.

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO									
2007 - 2010									
Proyectos de la Estructura Ecológica Principal									
									Implementación de pactos de borde barrios de los cerros orientales, localidad de San Cristóbal. Reserva forestal protectora bosque oriental de Bogotá
									Plan de manejo reservas forestales distritales Encenillales de Pasquilla y corredor de restauración Encenillales de Pasquilla
									Restauración y equipamiento parque ecológico distrital humedal de Techo
									Restauración y equipamiento parque ecológico distrital Meandro del Say
									Construcción parque urbano Zona Franca
									Concertación con la Unidad de Parques del Ministerio de Medio Ambiente. Corredor de restauración Santa Rosa - Media Naranja Parque Nacional Natural de Sumapaz
									Construcción parque urbano corredor río Fucha
									Restauración y equipamiento parque ecológico distrital Cerro de Torca
									Construcción ambiental parque urbano zona de manejo y preservación del río Bogotá (al norte del humedal La Conejera)
									Plan de manejo reserva forestal distrital Sierras del Chicó
									Planes de manejo restantes áreas del sistema de áreas protegidas del Distrito Capital
									Construcción planta de tratamiento Fucha, fase II
Proyectos del Sistema de Movilidad									
1. Subsistema vial									
a) Subsistema de estructura urbana									
									Avenida Pablo VI, calle 53, desde Avenida Lleras Camargo, carrera 7, hasta Avenida de los Cerros
									Avenida Mariscal Sucre desde Avenida Jorge E. Gaitán, calle 26 hasta Avenida Ciudad de Lima, calle 19.
									Avenida Boyacá desde Calle 80 Sur hasta límite del Distrito con Chipaque
									Avenida Ferrocarril de Occidente desde Avenida Ciudad de Lima, calle 19, hasta límite del Distrito con Funza
									Avenida del Sur desde Avenida Batallón Caldas, carrera 50, hasta Avenida Boyacá
									Avenida de los Cerros desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida Troncal Juan Rey
									Avenida Troncal Juan Rey desde Avenida Boyacá hasta límite del Distrito con Chipaque
									Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Circunvalar del Sur hasta Avenida 1° de Mayo, calle 22 Sur.
									Avenida de las Américas desde Avenida Ciudad de Quito, N-Q-S hasta Avenida Agoberto Mejía, carrera 86.
									Avenida Bosa, calle 58 sur desde Avenida Longitudinal de Occidente hasta Avenida el Tintal, carrera 110.

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO

2007 - 2010

										Avenida Ciudad de Cali, Tramo oriental desde Avenida San José, calle 170 hasta Avenida Cota, calle 180.
										Avenida Boyacá desde Autopista al Llano hasta Avenida Darío Echandía, carrera 10.
										Avenida Ferrocarril del Sur desde Avenida Ciudad de Lima, calle 19 hasta Avenida del Sur.
										Avenida Caracas desde Calle 51 sur hasta Casco urbano de Usme.
										Avenida Alberto Lleras Camargo, carrera 7 desde Calle 181 hasta Avenida El Polo, calle 200.
										Avenida Laureano Gómez, carrera 9 desde Avenida San Juan Bosco, calle 170 hasta Avenida de los Cedritos, calle 147.
										Avenida de La Guacamaya, diagonal 36 Sur desde Avenida Caracas hasta Avenida de Los Cerros.
										Avenida 1° de Mayo, calle 22 Sur desde Avenida Fucha, calle 11 sur hasta Calle 17 sur.
										Avenida Jorge Gaitán Cortés, Transversal 33 desde Matatigres hasta Avenida Boyacá.
										Avenida Darío Echandía, carrera 10 desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida Boyacá.
										Avenida Transversal de Suba, calle 142 desde Avenida Ciudad de Cali hasta Avenida del Tabor, calle 131.
										Avenida El Rincón, calle 125 desde Avenida Conejera, carrera 95 hasta Avenida Boyacá.
										Avenida el Tabor, calle 131 desde Avenida Conejera, carrera 95 hasta Avenida Longitudinal de Occidente.
										Avenida Cota, calle 180, desde Avenida San José, calle 170, hasta límite del Distrito con Cota
										Avenida Córdoba desde Avenida Transversal de Suba hasta Avenida Rodrigo Lara Bonilla (Calle 127)
										Avenida Jorge U. Botero, carrera 33, desde Avenida El Polo, calle 200, hasta Avenida Contador, calle 134
										Avenida Tintal, carrera 110, desde Avenida Alsacia, calle 12, hasta Avenida Manuel Cepeda Vargas, calle 6ª
										Avenida Alsacia, calle 12, desde Avenida Tintal, carrera 110, hasta Avenida Boyacá
										Avenida Mariscal Sucre desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida Jorge Gaitán Cortés
										Avenida de los Cerros desde Avenida de Los Comuneros, calle 6, hasta Avenida Ciudad de Villavicencio
										Avenida Iberia, calle 134 desde Avenida Alfredo D. Bateman, carrera 60 hasta Avenida Paseo de los Libertadores.
										Avenida Morisca, calle 91 desde Avenida Bolivia, carrera 104 hasta Avenida Ciudad de Cali.
										Avenida Bolivia, carrera 104 desde Avenida Morisca, calle 91 hasta Avenida Chile, calle 72.
										Avenida de la Constitución, transversal 49 desde Avenida Medellín, calle 80 hasta Puente Río Salitre.
										Avenida Luis Carlos Galán, calle 22 desde Avenida TAM, carrera 127 hasta Carrera 103.
										Avenida TAM, carrera 127 desde Avenida Luis Carlos Galán, calle 22 hasta Avenida Centenario, calle 13.
										Avenida Versalles, carrera 116 desde Avenida Luis Carlos Galán, calle 22 hasta Avenida Centenario, calle 13.
										Avenida Tintal, carrera 110 desde Avenida Manuel Cepeda Vargas, calle 6 hasta Avenida Ciudad de Villavicencio.
										Avenida Tintal, carrera 110 desde Avenida Ciudad de Villavicencio hasta Avenida Bosa (una calzada).
										Avenida de la Sirena, calle 153 desde Avenida Santa Barbara, carrera 28 hasta Avenida Alberto Lleras Camargo, carrera 7.
										Avenida Morisca, calle 91 desde Avenida de las Quintas, carrera 119 hasta Avenida Bolivia, carrera 104.
										Avenida del Cortijo, carrera 114 desde Avenida Morisca, calle 91 hasta Avenida Chile, calle 72.
										Avenida Las Villas, carrera 52 desde Avenida Camino del Prado, calle 138 hasta Avenida San José, calle 170.
										Avenida de La Constitución, transversal 49 desde Avenida Medellín, calle 80 hasta Avenida José Celestino Mutis, calle 63 .
										Avenida Jorge U. Botero, carrera 33 desde Avenida Contador, calle 134 hasta Avenida Callejas, calle 127.
										Avenida Laureano Gómez, carrera 9 desde Avenida El Polo, calle 200 hasta Avenida Paseo de

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO									
2007 - 2010									
a. Proyectos de parques de escala metropolitana y urbana									
									PM 3 Parque de Guaymaral
								⊙	PM 5 Parque planta de tratamiento Tunjuelo
									PM 4 Parque de la vía a Cota
								⊙	PM 23 Parque Arborizadora Alta
									PM 7 Parque ronda del río Tunjuelo
								⊙	PM 26 Parque Mirador de los Nevados
									PM 10 Parque El Porvenir (Gibraltar)
								⊙	PM 27 Parque Yomasa
									PM 14 Parque planta de tratamiento Fucha
b. Parques de escala zonal									
									PZ 66 Grasco
									PZ 73 Chicó Sur
									PZ 68 San Andrés
									PZ 78 Canal de Los Comuneros
									PZ 69 La Aurora
									PZ 90 Canal de Cundinamarca
								⊙	PZ 72 Casablanca
								⊙	PZ 14 Planta El Dorado
								⊙	PZ 73 Sierra Morena
								⊙	PZ 75 Tanque El Volador
								☞	Quebrada Chiguaza (PZ 87).
								⊙	PZ 83 Villa Alemania
								⊙	PZ 86 Tibanica
								⊙	Canal del Río negro
								⊙	PM 1 Parque Simón Bolívar - Sector Parque Los Novios
								⊙	PZ 4A Villa Mayor Cementerio Sur
								⊙	Canal Albina
								⊙	Canal Juan Amarillo
c. Parques de escala regional									
									Parque La Florida
									Parque Tominé
									Parque San Rafael
2. Espacio público peatonal									
a. Recuperación de espacios públicos representativos. Proyectos para la recuperación y construcción del espacio público: andenes, separadores y plazas									
1) Sobre vías de la malla arterial principal: regionales y metropolitanas									
									Avenida Ferrocarril de Occidente
									Avenida del Congreso Eucarístico
2) Sobre ejes comerciales del centro metropolitano									
Quinta Camacho									
									Calle 67 desde Avenida Caracas hasta carrera 3
									Calle 65 desde Avenida Caracas hasta carrera 1ª
									Calle 70 desde Avenida Caracas hasta carrera 4
									Calle 64 desde Avenida Caracas hasta Avenida Alberto Lleras

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO									
2007 - 2010									
									Carrera 9 desde calle 60 hasta calle 67
									Palermo, Teusaquillo, La Merced
									Avenida Francisco Miranda desde Avenida NQS hasta Avenida de los Cerros
									Diagonal 42 desde carrera 23 hasta Avenida Caracas
									Avenida del Uruguay desde Avenida Gaitán Cortés hasta calle 45
									Avenida 28 desde Avenida NQS hasta Avenida Gaitán Cortés
									Carrera 16 desde Avenida Caracas hasta calle 63
									Avenida Teusaquillo desde Avenida NQS hasta Avenida Albeto Lleras C.
									Calle 32 desde Avenida NQS hasta Avenida Alberto Lleras C.
									Eje occidente
									Calle 17 - Diagonal 16 desde Avenida Centenario hasta Carrera 50
									Calle 21 desde Avenida Ciudad de Cali hasta Carrera 50
									3) Sobre vías comerciales de la malla arterial importantes para áreas de Centralidad
									Toberín
									Calle 175 desde Avenida Paseo de Los Libertadores hasta Canal de Torca
									Calle 163 A hasta Avenida Jorge Uribe Botero
									Avenida Las Orquídeas desde Avenida Paseo de Los Libertadores hasta Avenida Jorge Uribe Botero
									Transversal 32 desde calle 175 hasta Avenida Las Orquídeas
									Carrera 40 desde calle 175 hasta Avenida Las Orquídeas
									La Victoria
									Carrera 1 E desde Avenida Guacamayas hasta calle 39 Sur
									Avenida La Victoria desde calle 39 Sur hasta Parque Gaitán Cortés
									Calle 39 Sur desde carrera 1 E hasta Avenida La Victoria
									Las Delicias
									Transversal 63 desde calle 47 Sur hasta Autopista Sur
									b. Proyectos para la generación de espacios peatonales lineales: alamedas y paseos peatonales
									1) Alamedas
									Guaymaral - Cerros Orientales
									Arrayanes - Cementerios - Torca
									189 - Conejera - Río Bogotá
									c. Proyectos de espacios peatonales adyacentes a edificios públicos del Centro Metropolitano
									Centro Administrativo Nacional
									Terminal de transporte
									Universidad Nacional
									d. Proyectos de espacios peatonales perimetrales a clubes y cementerios
									Club Arrayanes
									Cementerio del Apogeo
									Carmel Club
									Cementerio Jardines del Recuerdo
									Club del Country
									Cementerio Jardines de Paz
									e. Proyectos de plazas públicas

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO									
2007 - 2010									
									Danubio
									Chicó A. 19 con carrera 3
									La Castellana
Proyectos del Programa de Renovación Urbana									
									Tercer Milenio
									Las Cruces
									San Martín
									Cementerio Central
									Caracas - Calle 72
									Estación Sabana
									Zona Aerocivil
									Renovación urbana asociada a ejes viales y proyectos del sistema integrado de transporte masivo
Proyectos del Programa de Patrimonio Construido									
1. Subprograma de inventario, documentación y registro - Sistematización de la información									
									Sin proyectos
2. Subprograma de intervención en patrimonio construido									
a. Proyectos de movilidad y accesibilidad al Centro Histórico									
									Construcción de edificios para parqueaderos públicos
									Reorganización del transporte público
b. Recuperación del espacio público de los sectores de interés cultural con desarrollo en serie									
									Sin proyectos
Proyectos del Programa de Vivienda de Interés Social y Prioritario									
1. Subprograma de nueva Vivienda de Interés Social y Prioritario									
									Construcción de 150.000 viviendas de interés social, de las cuales el 40% debe ser vivienda prioritaria o mínima
2. Subprograma de mejoramiento integral									
									UPZ 66 - San Francisco
									UPZ 68 - El Tesoro
									UPZ 59 - Alfonso López
									UPZ 81 - Gran Britalia
									UPZ 11 - San Cristóbal Norte
									UPZ 9 - Verbenal
									UPZ 96 - Lourdes
3. Subprograma de reasentamiento									
									Reasentamiento de 5.000 familias en zonas de alto riesgo
Proyectos Regionales - Mesa de Planificación para POT									
								☆	Corredor turístico de la zona norte de Cundinamarca
								☆	Plan de desarrollo turístico regional
								☆	Configuración del Sistema Regional de Gestión Ambiental Bogotá-Cundinamarca
								☆	Estructura ecológica regional de Bogotá-Cundinamarca
								☆	Estudio en aplicación de medidas de prevención y atención de desastres en un área piloto de Bogotá y Cundinamarca
								☆	Planeación segura en el desarrollo regional

MARCO DE REFERENCIA PARA EL MEDIANO PLAZO

2007 - 2010

						☆ Esquema regional concertado para el saneamiento del Río Bogotá
						☆ Saneamiento del Río Bogotá
						☆ Recuperación de la cuenca alta del Río Bogotá
						☆ Modelo prospectivo territorial de la Sabana de Bogotá
						☆ Manejo ambiental de la suburbanización
						☆ Concertación de un protocolo de apoyo técnico a la gestión ambiental regional
						☆ Avenida longitudinal de Occidente
						☆ Avenida circunvalar del Sur
						☆ Túnel de los cerros orientales
						☆ Relleño sanitario de Mondoñedo
						☆ Subsidio familiar de vivienda en especie y complementario - Proyecto el Papiro
						☆ Proyecto urbanístico integral - Ciudadela Campo Verde
						☆ Proyecto urbanístico integral - Ciudadela el Porvenir
						☆ Diseño y ejecución del programa de renovación urbana Ciudad Salud para la prestación de servicios hospitalarios a nivel internacional
						☆ Nuevo parque cementerio regional
						☆ Desarrollo para la implementación del plan zonal en la localidad de Usme en Bogotá
						☆ Desarrollo para la implementación del plan de renovación urbana del centro de Bogotá
						☆ Desarrollo para la puesta en marcha del programa de mejoramiento integral de barrios en la zona limítrofe Cazucá - Soacha
						☆ Estudio de desarrollo urbano para Altos de Cazucá, articulación con la zona industrial (plan parcial)
						☆ Implementación de un SIG para la Cuenca del Río Bogotá
						☆ Diseño, desarrollo e implementación del sistema de información geográfica catastral
						☆ Mapa digital de Bogotá
						☆ Actualización catastral de Bogotá
						☆ Revisión y armonización de los POT's de la Sábana de Bogotá
						☆ Implementación del SIG Regional Bogotá - Cundinamarca, para la integración de los POT's
						☆ Análisis y diseño del Sistema de Información para la planificación regional

☞	<i>Proyecto de Corto Plazo extendido o aplazado para el Mediano o Largo Plazo</i>
☆	<i>Proyecto propuesto por la Mesa de Planificación POT</i>
⊙	<i>Ítem o Proyecto, ajustado o propuesto por el Grupo POT o propuesto por la Entidad</i>
Subdirección de Programación y Seguimiento de la Inversión Pública	

XII. CARTOGRAFÍA.

Listado de los planos que acompañan la presente revisión del Plan de Ordenamiento Territorial:

- 1 Clasificación del Suelo: Distrito Capital
- 2 Clasificación del Suelo
- 3 Amenaza por Remoción en Masa
- 4 Amenaza por Inundación
- 5 Zonas de Tratamiento especial para Mitigación de Riesgo por Remoción en Masa
- 6 Suelo de protección por Riesgo de Remoción en masa e inundación
- 7 Micro zonificación sísmica
- 8 Estrategia de Ordenamiento Regional: Esquema indicativo red de ciudades Bogotá - Cundinamarca
- 9 Estrategia de Ordenamiento del Distrito Capital
- 10 Estructura Ecológica Principal Regional
- 11 Estructura Ecológica Principal: Distrito Capital
- 12 Estructura Ecológica Principal: Suelo Urbano
- 13 Estructura funcional: Sistema de movilidad / Subsistema Vial
- 14 Estructura funcional: Sistema de movilidad / Subsistema de Transporte
- 15 Estructura funcional: Sistema de movilidad / Secciones Viales
- 16 Estructura funcional: Sistema de Espacio Público
- 17 Estructura funcional: Sistema de Acueducto
- 18 Estructura funcional: Sistema de Saneamiento Básico
- 19 Estructura funcional: Sistema de Alcantarillado Pluvial
- 20 Estructura funcional: Sistema de Gas
- 21 Estructura socio-económica y espacial: Red de centralidades
- 22 Programa de vivienda de Interés Social

- 23 Programa de Renovación Urbana
- 24 Programa de Patrimonio Construido
- 25 Usos del Suelo Urbano y de Expansión
- 26 Usos del Suelo: Áreas de Actividad Minera
- 27 Tratamientos Urbanísticos
- 28 Índices de Desarrollo
- 29 Zonas Normativas por Demanda de Estacionamientos
- 30 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)
- 31 Sistemas Generales y Usos del Suelo en Territorio Rural
- 32 Operaciones Estratégicas
- 33 Escenario de ejecución 2004 - 2007 / Proyectos1: Movilidad y Espacio Público
- 34 Escenario de ejecución 2004 - 2007 / Proyectos2: Acueducto, Alcantarillado y Saneamiento Básico