ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO Nº 517
(3 de noviembre de 2023)

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el numeral 3° del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 3° y 4° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, y el artículo 576 del Decreto Distrital 555 de 2021 y,

CONSIDERANDO

Que los artículos 1 y 287 de la Constitución Política señalan que las entidades territoriales son autónomas para la gestión de sus intereses y, en consecuencia, como parte del núcleo esencial de la autonomía territorial, cuentan con la potestad de ejercer las competencias que les corresponden, por ejemplo, a través de la expedición de regulaciones sobre los asuntos particulares de su competencia, dentro de los parámetros que señale la ley.

Que el artículo 209 ídem consagra que *"(...) La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad"*.

Que según el artículo 311 superior, le corresponde a los municipios y distritos ordenar el desarrollo de su territorio, así como prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que de conformidad con el artículo 9 de la Ley 388 de 1997, los municipios y distritos deberán adoptar el correspondiente plan de ordenamiento territorial, definido como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas dirigidos a orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Que en cumplimiento de lo anterior disposición se expidió el Decreto Distrital 555 de 2021, mediante el cual se adoptó *"la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C."*.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195

BOGOTÁ

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Que el artículo 6 del idem establece que el Modelo de Ocupación Territorial – MOT de Bogotá propenderá por un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local que se ordena a través de, entre otros, las estructuras territoriales: Ecológica Principal, Integradora de Patrimonios, Funcional y del Cuidado y Socioeconómica, Creativa y de Innovación.

Que de acuerdo con el artículo 9 ibidem, en la escala local se busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, en donde se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo. Para este efecto, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) define y delimita en el Mapa n.° CG-2.2 las "*Unidades de Planeamiento Local*" (UPL).

Que el artículo 485 del Decreto Distrital 555 de 2021 determina los instrumentos de planificación para el suelo urbano y rural que concretan el modelo de ocupación territorial, entre estos, las Unidades de Planeamiento Local.

Que el artículo 490 del precitado decreto define las Unidades de Planeamiento Local como un instrumento de planeación y de gestión participativa que concreta el Modelo de Ocupación Territorial en el largo plazo en la escala local, dando solución a problemáticas y potenciando las oportunidades locales, con el objetivo de transitar de la planeación general a la gestión local con incidencia en la inversión, la localización y priorización de proyectos de proximidad.

Que el mismo artículo señala que la UPL contendrá como mínimo:

1. *"La precisión de la estructura urbana local, a partir de la articulación de las cuatro (4) estructuras definidas en el Decreto Distrital 555 de 2021.*
2. *La priorización de acciones y proyectos a través de presupuestos participativos y entre otros, en el marco de lo establecido en el contenido programático del presente plan, considerando las necesidades y expectativas de la población.*
3. *La definición de estrategias para la gestión y ejecución de las actuaciones públicas propuestas en este Plan y las derivadas del proceso de participación, articulando la inversión intersectorial, su gestión y administración.*
4. *La definición de estrategias para el control, seguimiento, monitoreo de las actuaciones públicas y demás instrumentos de planeación, con participación comunitaria.*
5. *La definición de zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, asociadas a los ámbitos integrales del cuidado".*

Que el artículo 577 del POT dispone que el modelo de gobernanza es una estrategia para orientar la acción y la actuación pública del Distrito frente a la ejecución de las estrategias, objetivos y metas del plan de ordenamiento territorial con el objetivo de articular sus programas y proyectos con el programa de ejecución de los planes distritales de desarrollo y el presupuesto distrital. Y el artículo 581 dispone que el esquema de convergencia interinstitucional está integrado por las Secretarías Distritales de Planeación, Hacienda, Gobierno y General y los operadores urbanos y/o gerencias de carácter público o mixtas, que se establezcan para coordinar las acciones para la ejecución de las Actuaciones Estratégicas, los programas, proyectos y estrategias de intervención del presente Plan.

Que dentro de los elementos locales del Modelo de Ocupación Territorial planteado por el Decreto Distrital 555 de 2021, y las Unidades de Planeamiento Local -UPL y los siete (7) sectores que las agrupan establecen una manera diferenciada de abordar el territorio.

Que el artículo 270 ídem, dispone que para dar cumplimiento a las alternativas para hacer efectiva la forma de cumplimiento de los porcentajes obligatorios para cesión de espacio público, se definirán los valores de referencia de obra pública determinados en conjunto con las entidades competentes para administrar el espacio público.

Que el artículo 139 del decreto referido dispone que las áreas ubicadas en sectores consolidados que por su uso notorio y/o naturaleza sean espacio público, pero que no se encuentren registradas en planos urbanísticos, serán incorporadas en el inventario de bienes del Distrito por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. También ordena que, una vez incorporadas, la Secretaría Distrital de Planeación realice la actualización cartográfica de los espacios públicos en suelo urbano de la ciudad.

Que el artículo 140 ídem dispone que *"las zonas definidas como de uso público en los instrumentos de planificación y en los proyectos urbanísticos o parcelaciones aprobados por las autoridades competentes y respaldados por la correspondiente licencia de urbanización, cuando aplique, quedarán afectas a este fin específico, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, con el solo señalamiento que de ellas se haga en los instrumentos de planificación o en las licencias urbanísticas*".

Que el artículo 142 ibidem indica que, sin que se modifique la destinación al uso público, se podrá cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público, entre otras, mediante la aprobación de los instrumentos de planeación establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Que el citado Plan de Ordenamiento Territorial efectuó el señalamiento de espacios públicos en algunos mapas adoptados, tales como el CU-4.1 Sistema de Espacio Público peatonal y para el Encuentro; CU-4.4.1 Sistema de Movilidad - Red del Sistema Transporte público de pasajeros urbano-rural-regional; CU-4.4.2 Sistema de movilidad Espacio público para la movilidad - Red de cicloinfraestructura y ciclo-alamedas; CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial; CG-5 Estructura funcional y del Cuidado, entre otros.

Que el artículo 80 del Decreto Distrital 555 de 2021 define la Estructura Integradora de Patrimonios y determina que esta *"propende por la gestión integral de los patrimonios"* cultural material, inmaterial y natural en el territorio.

Que el artículo 152 del decreto referido señala que la identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con el análisis que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, elabore la Secretaría Distrital de Movilidad durante los 24 meses siguientes a la entrada en vigencia del POT.

Que frente a las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad, el parágrafo 6 del artículo 155 ídem indica que, en el marco de la formulación de las UPL, se podrán precisar los segmentos viales susceptibles de ser objeto de intervenciones sobre el perfil de las calles para conservar, mantener, implementar y mejorar una o varias franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad.

Que el artículo 378 ibidem define las zonas de reserva como la demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio Distrital, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Que el artículo 574 del decreto en mención indica que "*la Secretaría Distrital de Planeación actualizará los Planos oficiales adoptados por este Plan, con base en los actos administrativos que lo desarrollen o complementen, con el objeto de mantener actualizada la cartografía temática en cada uno de los niveles de información que la conforman y de acuerdo con las consideraciones previstas en el presente Plan*".

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 584 del citado decreto, corresponde a la Secretaría Distrital de Planeación implementar y ejecutar un sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación de la ejecución del POT, para lo cual se dispondrá de dicha herramienta.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Que el artículo 2 del Acuerdo Distrital 878 de 2023 define el Sistema Distrital de Planeación como el conjunto de "*principios, normas, procedimientos y actores del ejercicio de la planeación en el Distrito Capital, que posibilita ordenar y articular los distintos instrumentos de planeación en cada una de las fases del ciclo de las políticas y promueve la incidencia de la ciudadanía en la toma de decisiones de la planeación de la ciudad*".

Que de acuerdo con el artículo 5 del acuerdo distrital referido, corresponde a la Secretaría Distrital de Planeación la coordinación del Sistema Distrital de Planeación, para lo cual podrá, entre otras, "*a. Vincular y armonizar los contenidos de la planeación nacional, regional, departamental, distrital y local en los componentes estratégicos del Sistema Distrital de Planeación*"; "*c. Realizar las acciones de coordinación interinstitucional de las direcciones u oficinas de planeación de las entidades y alcaldías locales para el ejercicio de planeación en la ciudad*"; y "*f. Determinar los lineamientos y herramientas para la territorialización de las inversiones de las entidades y alcaldías locales, y facilitar esta información para la toma de decisiones de manera inclusiva y accesible*".

Que el parágrafo del artículo 6 ídem indica que la Administración Distrital generará *"los lineamientos para que la coordinación y articulación entre instrumentos de planeación sea efectiva. De igual forma, consolidará los indicadores de ciudad de largo plazo, como herramienta para la articulación de los componentes estratégicos del Sistema*".

Que el Decreto Distrital 714 de 1996, reglamentado por el Decreto Distrital 192 de 2021, compila las disposiciones del Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital, y señala las funciones y operatividad del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (CONFIS).

Que los literales c) y e) del artículo 10 Decreto Distrital 714 de 1996, establecen como funciones a desarrollar por el CONFIS las de: "*c) Aprobar los anteproyectos de presupuesto de la Administración Central, de los Establecimientos Públicos y de los Entes Universitarios Autónomos, antes de someterlos a consideración del Consejo Distrital*" y "*e) Aprobar y modificar mediante Resolución el Presupuesto de Ingresos y Gastos de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital y las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas*".

Que el numeral 7 del artículo 3 del Decreto Distrital 555 de 2021, con respecto a la Política de Participación Ciudadana, Gobernanza y Administración para el Desarrollo Local, dispone que se debe contar con acciones positivas para promover la participación ciudadana con incidencia en la formulación, ejecución, seguimiento, y evaluación de las acciones asociadas al ordenamiento territorial.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Que el parágrafo 1° del artículo 9 ídem señala que la Secretaría Distrital de Planeación adelantará *"(...) un proceso de planeación participativa para caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad en relación con los entornos de vida local."*

Que de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 9 del POT, con relación a las UPL con déficit cuantitativo y cualitativo de soportes urbanos, se determinarán ámbitos integrales de cuidado, que agruparán intervenciones integrales de proximidad de generación y cualificación de la estructura funcional y del cuidado. Estos constituyen una medida para focalizar la inversión y actuación de los sectores del Distrito a nivel local.

Que para efectos del presente decreto, el conjunto de acciones específicas que contribuyen a la precisión de la estructura local componen los Proyectos Integrales de Proximidad, los cuales corresponden a lo que el Decreto Distrital 555 de 2021 denomina ámbitos integrales del cuidado en cada una de las unidades de planeamiento local.

Que para garantizar una participación incidente en la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, la Secretaría Distrital de Planeación implementó durante los años 2022 y 2023 una "ruta de la participación", que incluyó ejercicios de co-creación entre la administración distrital y la comunidad, en los que se precisaron y priorizaron proyectos adecuados a las necesidades de la vida local. La ruta de participación para el sector occidente se desarrolló a través de 18 actividades con alcance de información, participación, rendición de cuentas y colaboración de la escala distrital y local

Que la finalidad de la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Local, como instrumento de planeación, es el ordenamiento del territorio y no la división político administrativa del mismo, por lo cual el presente decreto no modifica la estructura de la administración del Distrito Capital.

Que en consecuencia, la división político administrativa que corresponde a la delimitación de las localidades, su denominación y atribuciones administrativas para la organización y funcionamiento de la estructura de la administración del Distrito Capital, se mantendrán hasta tanto el Concejo de Bogotá ejerza su competencia establecida en el artículo 322 de la Constitución Política y en el artículo 62 del Decreto Ley 1421 de 1993, modificado por el artículo 6 de la Ley 2116 de 2021, y por tanto, dicha estructura político administrativa se conserva y respeta en el contenido de todos y cada uno de los instrumentos de planificación urbanística para la ocupación del territorio establecidas en el artículo 485 del Decreto 555 de 2021; en el presente caso, en las Unidades de Planeamiento Local.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Que en el marco de lo anterior y de conformidad con los resultados del proceso de planeación participativa de las UPL y del ejercicio técnico realizado, mediante el presente decreto se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local, precisando la estructural local y la malla vial intermedia; adoptando y priorizando los Proyectos Integrales de Proximidad; definiendo las estrategias de gestión y ejecución de las actuaciones públicas y las derivadas del proceso de participación; las estrategias para el control, seguimiento, monitoreo de las actuaciones públicas y demás instrumentos de planeación y las zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, asociadas a los ámbitos integrales del cuidado.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. ***Objeto.*** Reglamentar las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de occidente, en los siguientes aspectos:

1.1. Precisar la estructura urbana local y la malla vial intermedia, a partir de las 4 estructuras territoriales definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.
1.2. Adoptar y priorizar acciones y Proyectos Integrales de Proximidad .
1.3. Definir las estrategias de gestión y ejecución de las actuaciones públicas y las derivadas del proceso de participación, articulando la inversión intersectorial, su gestión y administración.
1.4. Definir estrategias para el control, seguimiento, monitoreo de las actuaciones públicas y demás instrumentos de planeación, con participación comunitaria.
1.5. Definir las zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, asociadas a los ámbitos integrales del cuidado.

Artículo 2. ***Definición de la proximidad en el modelo de ocupación territorial de las UPL.*** Para efectos del presente decreto, se entenderá la proximidad en el modelo de ocupación territorial, como las gestiones o intervenciones necesarias para acercar los servicios de cuidado, sociales, empleo y actividades complementarias a las personas, con la finalidad de mejorar su calidad de vida al optimizar el uso del tiempo en las actividades cotidianas. Esto se logra reduciendo desplazamientos, mejorando los entornos urbanos y rurales, y ofreciendo servicios cercanos que facilitan las actividades diarias. Asimismo, busca revitalizar el territorio, fortaleciendo las conexiones entre barrios, asentamientos, nodos de equipamiento, áreas urbanas y rurales, en

beneficio de todos los ciudadanos, a través de la recuperación, restauración y mejora de entornos para el disfrute de los espacios, ya sea en situaciones de encuentro o de circulación.

Artículo 3. ***Dimensiones de la proximidad y objetivos específicos para el sector Occidente.*** La proximidad se compone de cinco dimensiones asociadas a los principios y objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT): espacio público local, servicios de cuidado, servicios sociales, movilidad local y entornos productivos locales. Estas dimensiones agrupan acciones específicas que contribuyen a la concreción de la estructura local, orientando el análisis y las intervenciones que transforman el territorio en cada Unidad de Planeamiento Local, a través de Proyectos Integrales de Proximidad. Su propósito es crear espacios adecuados, reverdecidos, seguros, conectados, accesibles, productivos, competitivos e inclusivos, fomentando el arraigo, el sentido de pertenencia y la corresponsabilidad de los habitantes con su entorno. Los objetivos específicos para concretar la proximidad en el sector occidente son:

Dimensión de proximidad	Objetivos del sector
Espacio público local	Consolidar el Anillo Ambiental de Occidente articulando y conectando los elementos ambientales de la Estructura Ecológica Principal a través de la generación, cualificación y reverdecimiento del espacio público peatonal para el encuentro.
Servicios del Cuidado	Mejorar la oferta de servicios del cuidado y servicios sociales de proximidad a través de su aumento, cualificación y descentralización, priorizando las plazas fundacionales y las nuevas zonas para el fortalecimiento institucional local.
Servicios Sociales	
Movilidad local	Mejorar la accesibilidad y conectividad en sentido sur-norte y norte-sur en el sector Occidente, complementando y aprovechando las grandes infraestructuras de transporte de la ciudad y la región.
Entornos productivos locales	Promover la competitividad local y la generación de empleo aprovechando los

	corazones productivos y las zonas con vocación empresarial y de servicios del Anillo Logístico de Occidente.

Artículo 4. ***Documentos.*** Hacen parte integral del presente decreto el siguiente documento:

4.1 Documento Técnico de Soporte –DTS para las UPL de Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre
4.2. Mapa UPL - Fontibón Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL (OCC-01).
4.3. Mapa UPL - Engativá de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL (OCC-02).
4.4. Mapa UPL - Tabora de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL (OCC-03).
4.5. Mapa UPL - Salitre de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL (OCC-04).
4.6. Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vi Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)".

Artículo 5. ***Precisión de la Malla Vial Intermedia.*** Precísese la malla vial intermedia de las UP que conforman el sector de occidente según lo dispuesto en el Mapa de "Reservas de la Estructu Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OC 05)", que se adopta en el artículo 4.

Parágrafo 1. En el marco de la ejecución de los proyectos de la malla vial intermedia se podrá configurar pares viales para complementar las franjas funcionales y los anchos mínimos del tot del perfil definidos en el artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Parágrafo 2. En los barrios legalizados con anterioridad a la entrada en vigencia del Decret Distrital 555 de 2021 y aquellos a los que aplique su régimen de transición, las condicion funcionales que cumplían los Corredores de Movilidad Local (CML), definidos en el Decreto 60 del 2007, serán asumidas por la malla vial intermedia definida en el artículo 152 del Decret Distrital 555 de 2021 y precisada en el presente decreto. En todo caso, en concordancia con artículo 159 del POT, el sistema de transporte público podrá transitar por la malla vial local intermedia configurando corredores de baja capacidad de transporte. Las condiciones urbanístic asociadas a los CML son reemplazadas por aquellas definidas para las zonas de reserva de la mall vial intermedia y la malla vial local, y los anchos de referencia por tipo de calle según aplique.

Artículo 6. ***Proyectos Integrales de Proximidad.*** Los Proyectos Integrales de Proximida adoptados y priorizados en el presente decreto, corresponden a los ámbitos integrales del cuidad a los que se refieren el parágrafo 2 del artículo 9, el numeral 1.2 del artículo 121, el artículo 23 el numeral 5 del artículo 490, y el literal b del numeral 3 del artículo 501 del Decreto Distrital 55 de 2021.

Parágrafo. La cartografía y documentos de los Proyectos Integrales de Proximidad de que trata el presente artículo precisan lo contenido en el Anexo n.° 4 "Fichas de Ámbitos Integrales del Cuidado" del citado POT.

Artículo 7. ***Conformidad de los instrumentos de planeación derivados del Decreto 555 de 2021 y las UPL.*** Los Proyectos Integrales de Proximidad, sus objetivos de aporte al Modelo de Ordenamiento Territorial, definidos en el DTS, y las características de la malla vial definidas en el presente decreto deberán incorporarse en la formulación de cualquier instrumento de planeación derivado del Decreto Distrital 555 de 2021, tales como las Actuaciones Estratégicas y sus directrices, los Planes Parciales de desarrollo y de renovación urbana, los Planes Vecinos, los Planes de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat, los actos de legalización y formalización urbanística de los sectores de hábitat popular, los Planes para los Patrimonios Vitales, así como, también los Proyectos Específicos a los que se refieren los artículos 127 del Decreto Distrital 555 de 2021 y 6 del Decreto Distrital 263 de 2023.

Lo anterior implica que los mencionados instrumentos deberán expedirse con sujeción al presente decreto, en consecuencia, podrán precisar y acotar sus disposiciones, pero nunca sustituirlas, eliminarlas, modificarlas, subrogarlas o tomar una decisión contraria a lo aquí planteado.

Artículo 8. ***Compatibilidad de instrumentos de superior jerarquía.*** Las acciones señaladas sobre elementos de la Estructura Ecológica Principal o la Estructura Integradora de Patrimonios en el presente Decreto están sujetas a los ajustes, precisiones o prescripciones que las entidades distritales, regionales o nacionales competentes formulen en el marco de los instrumentos de ordenamiento y manejo ambiental o de gestión del patrimonio cultural a su cargo, de acuerdo con las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial y la normativa vigente. En todo caso, se deberá garantizar su compatibilidad con las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo.

Parágrafo. Cuando en el marco de la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad señalados en el presente decreto se busque intervenir alguno de los lugares señalados en el Mapa de Sitios Sagrados Muiscas, se deberá propender por el reconocimiento y cuidado del sistema de sitios sagrados de la comunidad Muisca reconocida por el Ministerio del Interior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Distrital 555 de 2021 y la normativa vigente en esta materia.

CAPÍTULO II
GESTIÓN DEL SUELO
DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Artículo 9. ***Zonas Receptoras de Obligaciones Urbanísticas***. Los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad de que trata el presente decreto se consideran Zonas Receptoras de las Obligaciones Urbanísticas definidas por el Plan de Ordenamiento Territorial, para generar e intervenir espacios públicos, equipamientos y otros soportes urbanos que fomenten la proximidad, en particular en aquellas Unidades de Planeamiento Local que presenten déficit.

Parágrafo. La priorización y equivalencias para el traslado de todas las obligaciones, los valores de referencia de obra pública, el pago en especie y el procedimiento para estos fines serán definidos por la Secretaría Distrital de Planeación mediante resolución.

Artículo 10. ***Reservas de suelo para la estructura funcional y del cuidado.*** Con el fin de asegurar la disponibilidad del suelo necesario para desarrollar la infraestructura pública requerida para la implementación de los Proyectos Integrales de Proximidad y la consolidación de la malla vial intermedia de la ciudad, se señalan reservas de suelo para la estructura funcional y de cuidado, en los términos del artículo 378 del Decreto Distrital 555 de 2021. Las reservas de suelo están indicadas en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)".

Las zonas de reserva de la malla vial intermedia de la que trata el presente artículo corresponderán en el siguiente orden de jerarquía a:

10.1. Los polígonos delimitados en actos administrativos que definan zonas de reserva para proyectos específicos en el marco de lo definido en el artículo 378 del Plan de Ordenamiento Territorial;
10.2. Los polígonos definidos para este espacio público para la movilidad en los Proyectos Integrales de Proximidad incluidos en este decreto;
10.3. Los polígonos de la vía que hayan sido definidos en el plano urbanístico o en el que haga sus veces y a partir del cual se haya ejecutado completamente la vía;
10.4. En los sectores consolidados definidos en la resolución de la SDP 1662 de 2023 o la que la modifique, adicione o sustituya, será el polígono que conforma la longitud de la vía y el ancho de paramento a paramento definido en la manzana catastral;
10.5. En las áreas del tratamiento de mejoramiento integral será el polígono que se conforma por la longitud de la vía y el ancho existente entre paramentos de construcción.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

10.6. En las áreas en donde existan las vías y no se cumpla ninguna de las condiciones anteriores, el polígono será el que se conforma por la longitud de la vía y el ancho existente entre paramentos de construcción.
10.7. En los casos en los cuales la vía no esté construida y haya sido precisada en el presente instrumento, el polígono deberá cumplir con las disposiciones contenidas en el artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Parágrafo 1. Cuando se realicen sustituciones de zonas de uso público en cualquiera de las UPL de que trata este decreto, la entrega de suelo deberá hacerse efectiva en cualquiera de las reservas para la estructura funcional y del cuidado definidas para los Proyectos Integrales de Proximidad que generen nuevos espacios públicos identificados en el Documento Técnico de Soporte –DTS - y sus Anexos y el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)" de este Decreto. En todo caso, el suelo que se entregue en sustitución deberá cumplir con las condiciones establecidas en los artículos 53, 54 y 55 del Decreto Distrital 072 de 2023.

Parágrafo 2. Cuando se realice la sustitución de zonas de uso público mediante el pago compensatorio en dinero en aplicación del parágrafo del artículo 53 del Decreto Distrital 072 de 2023, los recursos obtenidos se destinarán exclusivamente a la adquisición de suelo para los Proyectos Integrales de Proximidad cuyo propósito sea generar nuevo espacio público en cualquiera de las UPL deficitarias de que trata este Decreto.

Artículo 11. ***Señalamiento, incorporación y cambio de uso de espacios públicos.*** Las zonas señaladas en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)" del presente Decreto se identifican como de uso público, en razón a su uso notorio y quedarán afectas a este fin específico y al uso que se detalla en el plano, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, en aplicación de lo contemplado en el artículo 140 del Decreto Distrital 555 de 2021.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) o la entidad que haga sus veces incorporará progresivamente al inventario de espacio público y bienes fiscales del Distrito Capital los espacios públicos señalados en el Mapa CU-4.1. "Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro" del Decreto Distrital 555 de 2021 y en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)" del presente decreto, de conformidad con la normativa aplicable.

Parágrafo 1. En el caso de desarrollos de origen informal no legalizados, el señalamiento al que hace referencia el presente artículo no implica el cumplimiento de la obligación de legalizar dichos desarrollos para la obtención del reconocimiento o licencias urbanísticas y demás efectos a los que

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

se refiere el Capítulo 5 del Título 6 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, el artículo 499 y siguientes del Decreto Distrital 555 de 2021.

Parágrafo 2. En aplicación del numeral 1° del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, se adopta el uso señalado para las zonas o bienes de uso público contenidas en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)" del presente Decreto. En cumplimiento del artículo 65 del Decreto Distrital 072 de 2023, con el registro de la información del mapa en la Base de Datos Geográfica Corporativa – BDGC – y la adopción de los mapas previstos en el artículo 4 del presente decreto, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público deberá proceder de conformidad.

Parágrafo 3. En los Proyectos Integrales de Proximidad se deberá atender lo establecido en el artículo 11 del Decreto Distrital 072 de 2023, cuando aplique.

CAPÍTULO III
PROGRAMACIÓN Y FINANCIACIÓN DE INVERSIONES EN PLANES DE DESARROLLO DISTRITAL Y LOCALES SUBSIGUIENTES

Artículo 12. ***Programación de los Proyectos Integrales de Proximidad en los Planes de Desarrollo Distrital y Local y el Plan Operativo Anual de Inversión – POAI – Distrital y Local.*** La Administración Distrital, durante la formulación del Plan de Desarrollo Distrital, y específicamente del programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, incluirá y señalará cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad que se deberán ejecutar en la vigencia de éste, conforme a los proyectos adoptados en el artículo 1 del presente decreto. La programación de los recursos correspondientes a la ejecución de los proyectos deberá incorporarse en el plan plurianual de inversiones de cada plan de desarrollo.

Anualmente, las entidades del orden distrital, incluyendo las Alcaldías Locales deberán programar, a través de los Fondos de Desarrollo Local, los recursos necesarios para la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluidos en el programa de ejecución del POT del plan de desarrollo vigente, para lo cual deberán incluir en el POAI los proyectos de proximidad a ejecutar, previo al proceso de aprobación de los anteproyectos de presupuesto.

Artículo 13. ***Financiación de los Proyectos Integrales de Proximidad.*** Las entidades distritales deberán programar los recursos para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas, incluyendo todas las etapas del ciclo de vida de los proyectos y/o acciones requeridas, según corresponda. Para

ello, deberán incluir los recursos en el Plan Plurianual de Inversiones – PPI – de su respectivo Plan de Desarrollo Distrital.

Parágrafo. Para otorgar el concepto favorable al Plan Plurianual de Inversiones de cada Plan Distrital de Desarrollo de que trata el artículo 17 de la Ley 152 de 1994, la Secretaría Distrital de Planeación deberá remitir al CONFIS Distrital un concepto sobre la programación de los recursos asignados para ejecutar el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas. Para los efectos de este decreto, dicho concepto considerará el cumplimiento de las metas definidas en el Documento Técnico de Soporte.

Artículo 14. ***Programación de recursos.*** En cada vigencia fiscal, las entidades distritales deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los proyectos y/o acciones requeridas para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas, de conformidad con el Plan Distrital de Desarrollo vigente. Para ello, deberán incluir en el Plan Operativo Anual de Inversiones- POAI, los proyectos a ejecutar durante la vigencia.

Parágrafo. Durante cada vigencia, la Secretaría Distrital de Planeación deberá remitir al CONFIS Distrital un concepto sobre la programación de los recursos asignados para ejecutar el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas, en el curso de la aprobación por parte de este último de los anteproyectos de presupuesto de la Administración Central, de los Establecimientos Públicos y de los Entes Universitarios Autónomos y el Presupuesto de Ingresos y Gastos de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital y las Sociedades de Economía Mixta, en concordancia con los literales c) y e) del artículo 10 del Decreto 714 de 1996. Para los efectos de este Decreto, dicho concepto considerará la programación de recursos que permitan el cumplimiento de los proyectos definidos en el Documento Técnico de Soporte.

Artículo 15. ***Concurrencia de instrumentos de financiación local de los Proyectos Integrales de Proximidad.*** La Administración Distrital en el marco de cada Plan de Desarrollo Distrital, propondrá los Proyectos Integrales de Proximidad que podrán ser objeto de financiación durante su mandato en cada UPL a través de los instrumentos de financiación establecidos en la Ley 388 de 1997, tales como el uso de la contribución por valorización por beneficio local, la participación en plusvalía por obra, las obras en cofinanciación con la comunidad de las que trata el artículo 126 de la referida Ley, y otros como los recursos del Sistema General de Regalías, los recursos de cooperación internacional, o de la nación, según corresponda y sea viable para cada proyecto, de conformidad con la normativa especifica que regula la fuente.

Parágrafo 1. La financiación de los Proyectos Integrales de Proximidad podrá ser objeto de contribución por valorización por beneficio local. La definición del ámbito de distribución del costo deberá tener en cuenta tanto el ámbito del proyecto como el límite de la UPL al que pertenece.

Parágrafo 2. Los recursos recaudados por la participación en las plusvalías generadas por obras públicas podrán destinarse prioritariamente para financiar los Proyectos Integrales de Proximidad definidos en las Unidades de Planeamiento Local.

CAPÍTULO IV
GOBERNANZA DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Artículo 16. ***Esquema de Convergencia del POT.*** En el marco del Esquema de Convergencia de que trata el artículo 581 del Decreto Distrital 555 de 2021, deberá discutirse y emitirse concepto vinculante para la inclusión de los Proyectos Integrales de Proximidad en el Plan Distrital de Desarrollo, para que las entidades competentes y la Secretaría Distrital de Planeación presenten a discusión para la aprobación del CONFIS la necesidad de recursos, las fuentes de financiación y los proyectos del POT de que trata el presente decreto y que se van a ejecutar durante cada vigencia.

Artículo 17. ***Participación Ciudadana para la programación de los Proyectos Integrales de Proximidad en el Plan de Desarrollo Distrital.*** Los proyectos del POT y los Proyectos Integrales de Proximidad priorizados para desarrollarse en las UPL del sector de occidente durante cada período de gobierno deberán socializarse con la ciudadanía en cada una de dichas UPL durante la formulación del Plan de Desarrollo Distrital.

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

Artículo 18. ***Participación Ciudadana para la programación de los Proyectos Integrales de Proximidad en el(los) Plan(es) de Desarrollo Local(es) y en sus presupuestos participativos.*** La Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), La Dirección de Planeamiento Local y las Alcaldías Locales socializarán los Proyectos Integrales de Proximidad a ser incorporados en el plan de desarrollo local correspondiente, en el marco de los Encuentros Ciudadanos, para la formulación del plan de desarrollo de cada alcaldía local.

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

CAPÍTULO V
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19. ***Seguimiento.*** La Secretaría Distrital de Planeación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 584 del Decreto 555 de 2021, dispondrá de un sistema de información para el seguimiento a la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad. El seguimiento a los proyectos se fundamentará en el programa de ejecución del POT definido en cada plan de desarrollo distrital.

La información de seguimiento de cada proyecto deberá contener como mínimo la identificación del proyecto, en los términos del artículo 5 del presente decreto, el estado de avance, los recursos del presupuesto comprometidos y su georreferenciación.

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

La información recopilada a través de este seguimiento será insumo para la realización de los informes establecidos en el presente decreto.

Artículo 20. ***Incorporación en la Base de Datos Geográfica Oficial de la Secretaría Distrital de Planeación.*** Ordénese a la Dirección de Cartografía de la Subsecretaría de Información de la Secretaría Distrital de Planeación, actualizar la información en la Base de Datos Geográfica Corporativa con la cartografía oficial asociada al presente acto administrativo en el repositorio físico y/o digital según sea el caso, dentro de los tres (3) meses siguientes contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

Parágrafo. A medida que se ejecuten los proyectos marcados en los planos que hacen parte del presente decreto y de las UPL aquí adoptadas, o se ejecuten obras públicas en los espacios señalados en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Occidente (OCC-05)" adoptado en el presente decreto, la

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Fontibón, Engativá, Tabora y Salitre que conforman el sector de Occidente, y se dictan otras disposiciones"

Secretaría Distrital de Planeación deberá actualizar dicho mapa, y en lo pertinente, los demás que hacen parte de este decreto, en cada uno de los niveles de información que conforman la cartografía temática del POT.

Artículo 21 .*Vigencia*. El presente decreto rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación en el Registro Distrital. Asimismo deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de obra según lo dispuesto en el artículo 575 del Decreto Distrital 555 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los

03 NOV 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ÁNGEL
Secretario Distrital de Planeación

Aprobó:	Germán Alexander Aranguren Amaya - Subsecretario Jurídico
	Margarita Rosa Caicedo – Subsecretaria de Planeación Territorial
Revisión Técnica:	Natalia Valencia Dávila - Directora de Planeamiento Local
Revisión Jurídica:	Deisi Lorena Pardo Peña - Directora de Análisis y Conceptos Jurídicos
	Jannluck Canosa Cantor - Abogado contratista Subsecretaría Jurídica
	Andrea Niño González - Contratista Subsecretaría Jurídica
	Germán Parra Pinzón – Contratista Subsecretaría Jurídica
	Paula Nossa - Profesional especializado Subsecretaría Jurídica
Proyectó:	Santiago Carvajal Giraldo - Subdirector Planeamiento Local de Occidente
	Jorge Gonzalez Peñuela - Abogado Contratista Dirección de Planeamiento Local

FORMULACIÓN DE UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL

SECTOR OCCIDENTE

Documento Técnico de Soporte

FONTIBÓN – ENGATIVÁ
TABORA – SALITRE

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

Bogotá D.C., 2023

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

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN | BOGOTÁ

- EQUIPO DIRECTIVO -

Felipe Edgardo Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación

María Mercedes Jaramillo Garcés
Secretaria Distrital de Planeación 2021-2023

Margarita Rosa Caicedo Velásquez
Subsecretaria de Planeación Territorial

Natalia Valencia Dávila
Dirección de Planeamiento Local

Luz Helena Martínez Mora
Subdirección de Planeamiento Local Centro Ampliado

Waldo Yecid Ortiz Romero
Subdirección de Planeamiento Local Sur Oriente

David Cardona García
Subdirección de Planeamiento Local Sur Occidente

Santiago Carvajal Giraldo
Subdirección de Planeamiento Local Occidente

María Victoria Villamil Páez
Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente

Camilo Barbosa Medina / María Elvira Villareal Cuartas
Subdirección de Planeamiento Local Norte

Diana Victoria Carvajal Arroyave
Subdirección de Planeamiento Rural Sostenible

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

Bibiana Salamanca Jiménez
Jefe Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones

-EQUIPO COORDINACIÓN PROYECTO UPL -

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

Alejandro Angarita
Co-Dirección Proyecto UPL

Andrés Bernal Bernal
Co-Dirección Proyecto UPL

Juanita Fonseca Ulloa
Asesora Arquitecta urbanista

Luisa Natalia Contreras Quevedo
Bióloga Asesora en ambiente y hábitat

Jorge Andrés Viasus Salamanca
Sociólogo Urbanista Asesor Dirección

María Cristina Rojas Eberhard - 2022
Dirección Proyecto UPL

- EQUIPO FORMULADOR SECTOR OCCIDENTE -

Alfredo Uribe
Coordinador de la Formulación

Fabian Mostacilla
Urbanista

Daniela Vergara
Arquitecta Modeladora

Juan Camilo Ramírez
Sistema de Información Geográfica

Natalia Montejo
Apoyo Gráfico

Juan Pablo Jerez
Apoyo en Documento Técnico de Soporte

- EQUIPO DE APOYO A LA COORDINACIÓN DEL PROYECTO UPL -

Ana María Miranda
Arquitecta Paisajista Asesora en Paisajismo

Andrés Camilo Navascués
Ingeniero Civil Asesor para costeo

Natalia Montejo Arias
Arquitecta Asesora en Cartografía

Mario Avellaneda González
Asesor Subsecretaría de Planeación Territorial

Laura Alejandra González
Gestora Urbana, Asesora Subsecretaría de Planeación Territorial

Angélica Buitrago Redondo
Arquitecta Asesora Componente Programático UPL

Ana María Páez
Politóloga Asesora en participación

Sergio Andrés Riveros
Gestor Urbano asesor en Coordinación y seguimiento

Diego Felipe Rojas
Diseñador Industrial Coordinador Componente Gráfico DTS

Juan Francisco Rodríguez
Asesor de Gobernanza

Jorge González Peñuela
Asesor Jurídico

Carlos Daniel Quintana Acosta
Apoyo sistema de seguimiento y evaluación

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

Edisson Geovanni Patiño Torres
Coordinador Malla Vial Intermedia Terciaria y Local

Ángela Natalia Molina Vega
Arquitecta Urbanista. Apoyo urbanístico

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

Julio Cesar Vega Angarita
Ingeniero Catastral y Geodesta. Apoyo SIG

Nelson Humberto Gamboa Baracaldo
Ingeniero civil. Apoyo técnico

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

Andrés Alberto Guevara Rivera
Ingeniero civil. Apoyo técnico

- EQUIPO PARTICIPACIÓN –

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

2023

4

Índice

PREFACIO **7**

PRESENTACIÓN **8**

PARTE I FORMULACIÓN DE UPL **9**

1. LA PROXIMIDAD Y LA ESCALA LOCAL **10**

1.1 El concepto de proximidad en Bogotá 13
1.2 Las dimensiones de proximidad 16
1.3 La proximidad en la estructura de la UPL 21
1.4 Proyectos integrales de proximidad y acciones 24

2. EL SECTOR OCCIDENTE: UPL FONTIBÓN, ENGATIVÁ, TABORA Y SALITRE **33**

2.1 Determinantes y retos 35
2.2 La proximidad en el sector 39

3. UPL FONTIBÓN **42**

3.1 La estructura local de la UPL Fontibón 47
3.2 Supermanzana del Cuidado Fontibón histórico la 100 49
3.3 Eje Calle 17 52
3.4 Paseo entre humedales Fontibón 54
3.5 Recodo del Cuidado 57
3.6 Conector verde Atahualpa Say 60
3.7 Entrada Calle 13 62

4. UPL ENGATIVÁ **65**

4.1 La estructura local de la UPL Engativá 69
4.2 Eje 64 Florida Fundacional 71
4.3 Paseo Jaboque 75
4.4 Eje Nodo Cerezos 78
4.5 Alameda Puerta del Sol 81
4.6 Circuito Proximidad Engativá 84

5. UPL TABORA **87**

5.1 La estructura local en la UPL Tabora 92
5.2 Circuito Engativá Tabora 94
5.3 Paseo cultural Minuto - Quiriguá 97
5.4 Nueva Tabora 100
5.5 Eje Tabora Ferias 103
5.6 Centralidad Tabora 106
5.7 Brazo Salitre-Estrada 109
5.8 Paseo Ambiental Jardín Botánico Salitre 111
5.9 Circuito Álamos Villa Luz 113

6. UPL SALITRE **117**

6.1 La estructura local en la UPL Salitre 121
6.2 Nodo de Servicios Salitre 123
6.3 Nodo del Cuidado Río Fucha 127
6.4 Paseo Capellanía – 53 130

PARTE II PUESTA EN MARCHA 134

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 135

1.1 Estrategia de Participación ciudadana para la planeación participativa 135
1.2 UPL Engativá 144
1.3 UPL Tabora 156
1.4 UPL Fontibón 169
1.5 UPL Salitre 180

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO 190

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación 191
2.2 Financiación de los proyectos integrales de proximidad 220
2.3 Instrumentos de Planeación 235
2.4 Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo 243
2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad 246

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL) 248

3.1 Objetivos 248
3.2 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad 249
3.3 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia 261
3.4 Desarrollo de los criterios urbanísticos en el marco de POT 273
3.5 Articulación con proyectos UPL 285
3.6 Priorización y validación de tramos de la Malla Vial Intermedia 288

4. BIBLIOGRAFÍA 293

ANEXOS 295

PREFACIO

¡Descubre una nueva forma de vivir en Bogotá!

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

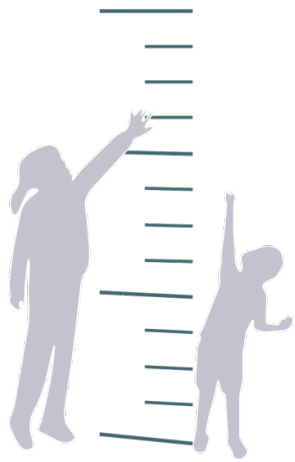
Parece que nos hemos acostumbrado a estos largos tiempos de desplazamiento, relegando nuestro tiempo libre a un segundo plano, olvidando la importancia del descanso, la contemplación y el tiempo para nosotros mismos y nuestras familias.

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

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

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

¡Bogotá te acerca, acércate!



PRESENTACIÓN

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

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

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

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

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

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

PARTE I

FORMULACIÓN DE UPL

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

1. LA PROXIMIDAD Y LA ESCALA LOCAL

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

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

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

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

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

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

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

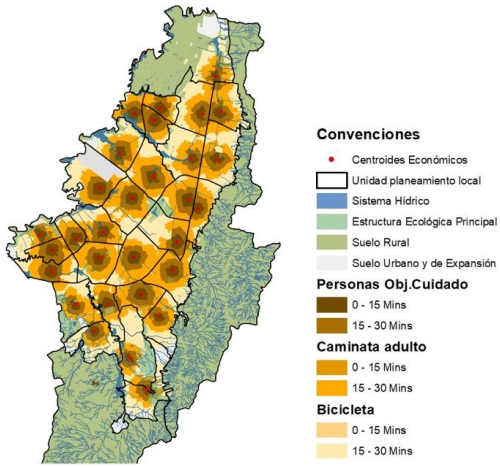


Imagen 1 – Mapa de Bogotá en donde las isócronas representan 30 minutos en el territorio
Fuente: SDP – Dirección de Planeamiento Local (DPL)

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

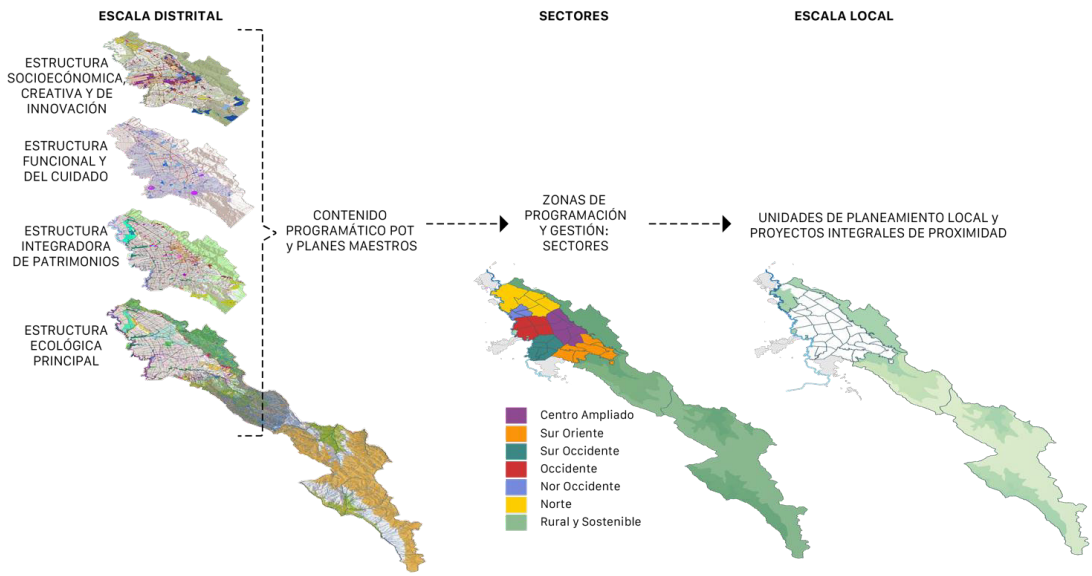


Imagen 2 – Los elementos estructurantes del POT se articulan en los sectores para incidir en la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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

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

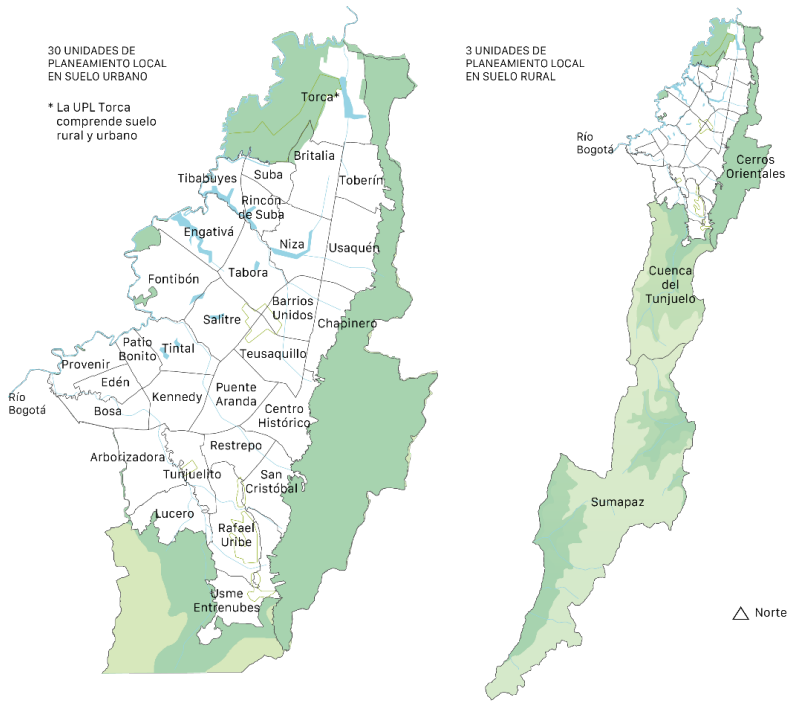


Imagen 3 – Delimitación de las Unidades de Planeamiento Local
Fuente: SDP – DPL

1.1 El concepto de proximidad en Bogotá

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Las dimensiones de proximidad

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

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

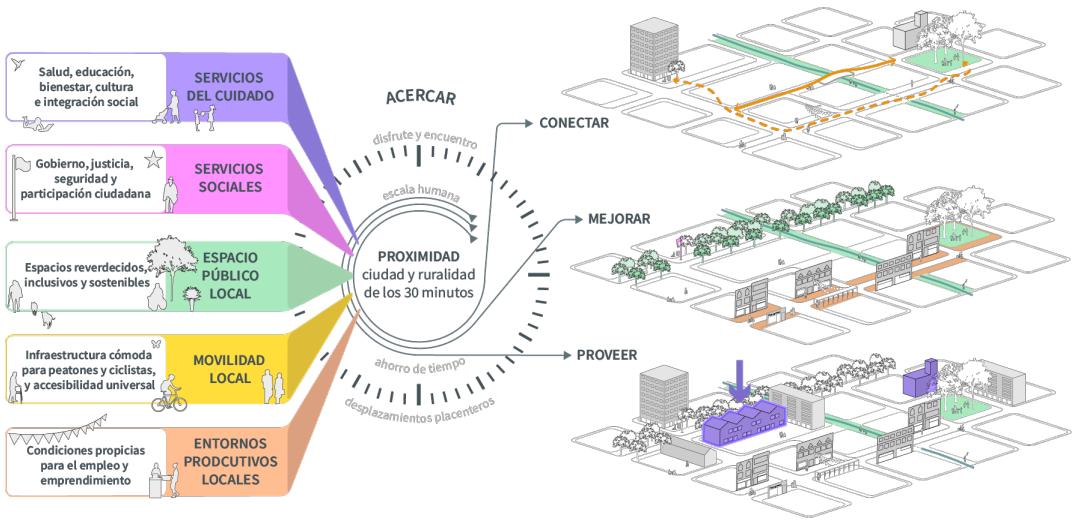


Imagen 4 – La proximidad se logra atendiendo cinco dimensiones de la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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

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

Espacio Público local

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

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

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

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

Servicio del Cuidado

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

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

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

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

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

Servicios Sociales

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

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

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

Movilidad local

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

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

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

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

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

Entornos productivos locales

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

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

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

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

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

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

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

1.3 La proximidad en la estructura de la UPL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

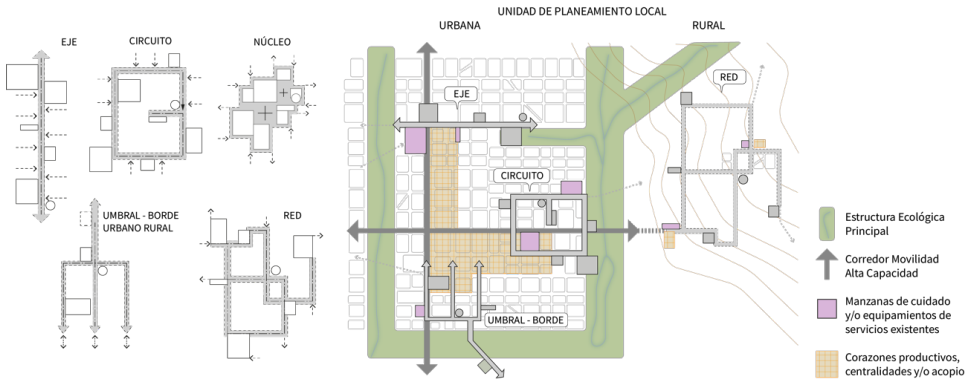


Imagen 5 – Estructura urbana de la escala local y los Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: SDP - DPL

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Proyectos integrales de proximidad y acciones

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

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

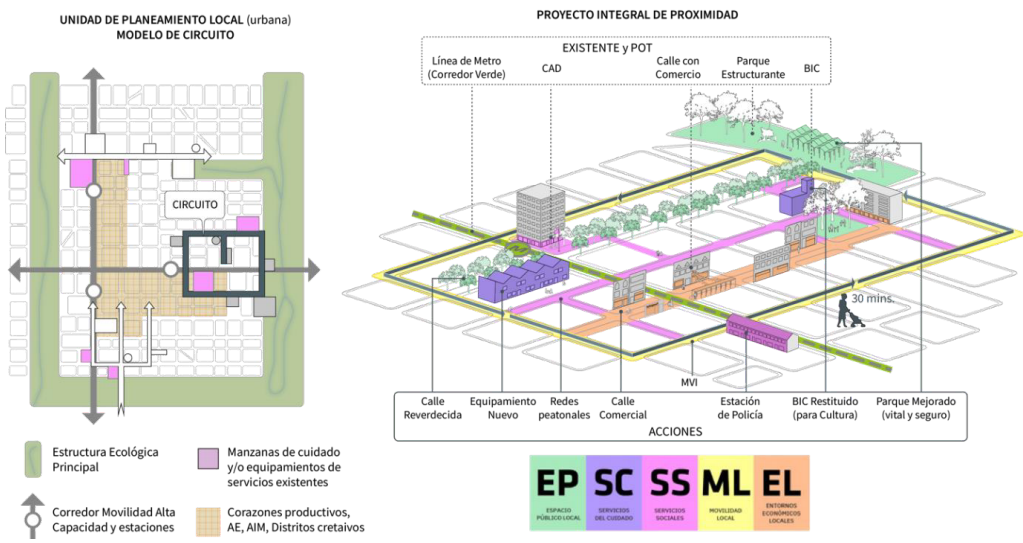


Imagen 6 – Esquema ilustrativo de implementación de Proyectos Integrales de Proximidad.
Fuente: SDP – DPL

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

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

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

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

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

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

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

Vale la pena mencionar que todos los equipamientos nuevos, restituidos y recualificados deberán contar con las adecuaciones necesarias que permitan la accesibilidad universal, así como se establece en el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales. Así mismo, las intervenciones en el espacio público local tendrán que cumplir con los lineamientos descritos en el Manual del Espacio Público. La magnitud de estas acciones,

descritas en cada PIP, considera la situación actual de los territorios y, por lo tanto, si con el tiempo se presenta algún deterioro o cambio de esta condición, las acciones podrán tener modificaciones que permitan la atención de dichos cambios, manteniendo su intención en cada proyecto integral de proximidad.

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

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

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

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

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

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
		maestros). La delimitación no incide en la propiedad privada.
	Subproyecto	Un área de gestión dentro del ámbito del proyecto integral de proximidad delimitada por condiciones diferenciadas dentro del mismo proyecto que inciden en la articulación con instrumentos de planeamiento y/o proyectos de superior jerarquía y en la coordinación entre entidades y actores diferentes.
Patrimonio y Cultura	Sitios Sagrados Muiscas	Identificación y reconocimiento de lugares ancestrales como parte de la Estructura de Patrimonio e Identidad de la ciudad. Su demarcación es únicamente indicativa para establecer acciones en su entorno y no es de afectación sobre el predio privado ni sobre la norma. Esta demarcación está sujeta al proceso de consulta.

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

2. EL SECTOR OCCIDENTE: UPL FONTIBÓN, ENGATIVÁ, TABORA Y SALITRE

El Sector Occidente está conformado por las localidades de Fontibón y Engativá, que corresponden a su vez, a las UPL de Fontibón, Engativá, Tabora, y Salitre. Los límites del Sector son los siguientes:

- Al norte con el sector Noroccidente, específicamente con las UPL Tibabuyes y Rincón de Suba, separadas por el humedal de Tibabuyes – Juan Amarillo;
- Al nororiente con el sector Norte, con la UPL Niza y el Río Salitre.;
- Al oriente con el sector Centro Ampliado, específicamente con las UPL Barrios Unidos, Teusaquillo y Puente Aranda, y la Avenida Carrera 68;
- Al sur con el sector Sur Occidente, la UPL Tintal;
- Y finalmente, al occidente, se encuentra el Río Bogotá y el humedal Meandro del Say que los separan de los municipios de Cota, Funza y Mosquera.

Cuenta con una población estimada de 1.248.634 de habitantes, alcanzando una densidad urbana de 180 habitantes por hectárea, siendo el cuarto sector más denso de la Ciudad de Bogotá.

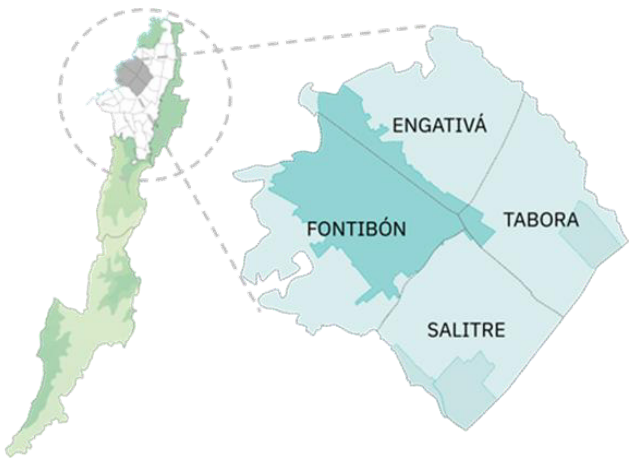


Imagen 7 Localización del sector Occidente
Fuente: Elaboración propia

El Sector Occidente es el corazón económico de Bogotá-Región y una de las zonas más estratégicas para el país. Este territorio, que está definido por la presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado -el puerto seco más importante de Colombia-, es además un sector sin igual en términos ambientales. Está caracterizado por la confluencia de importantes elementos de la Estructura Ecológica como lo son el Río Bogotá, los ríos Salitre y Fucha, el canal Boyacá y el sistema regional de humedales como el Jaboque,

Juan Amarillo-Tibabuyes, Meandro del Say, Hyntiba, Capellanía, Santa María del Lago, y La Florida y Gualí (localizados al occidente del Río Bogotá), los cuales conforman el Anillo Ambiental de Occidente. De modo que la gran apuesta territorial es potenciar las sinergias entre la escala global, regional y distrital enmarcadas en un contexto local y de proximidad.

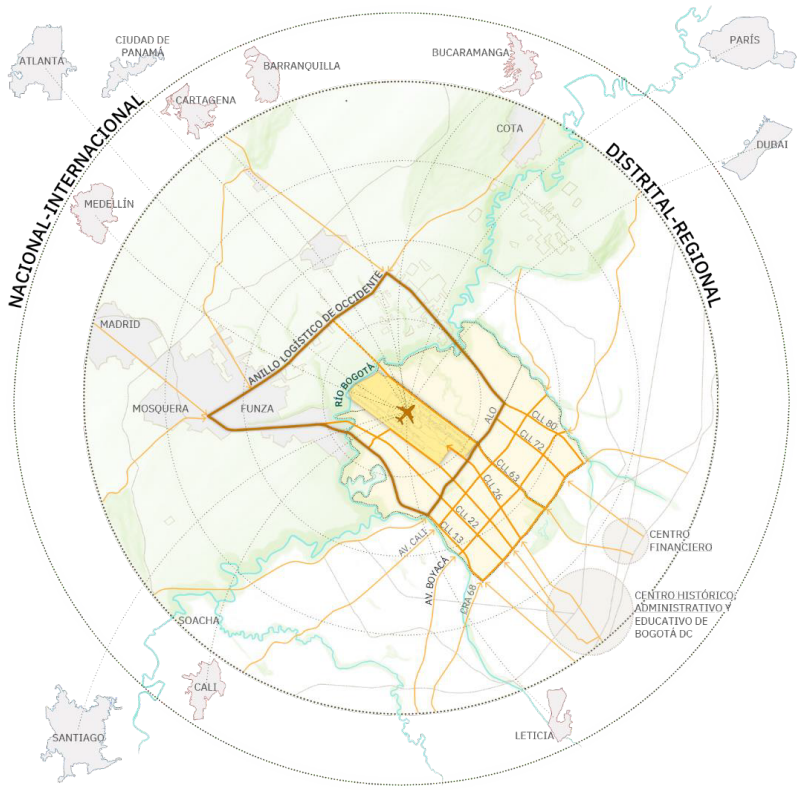


Imagen 8 Escalas del Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

La planeación de la escala local se hará mediante la definición de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) que permitan repensar y cualificar el tejido urbano, equilibrando y diferenciando las dinámicas logísticas/industriales de las residenciales. Los proyectos apuestan por organizar y conectar el territorio a través de la consolidación del Anillo Ambiental de Occidente, cualificando los soportes urbanos locales y evitando que las barreras físicas (en sentido norte-sur y oriente-occidente) rompan la lógica barrial y vecinal.

En definitiva, el Sector Occidente se consolidará como el nodo gravitacional de Bogotá y la región de integración e interacción global. Se desarrollarán ejes viales regionales y locales, ponderando la integración de los diferentes modos de transporte; se promoverá la localización de actividades especializadas de alto valor agregado, acercando la oferta

de empleo al Sector; y se generarán nuevos espacios públicos y servicios sociales y del cuidado para mejorar las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

2.1 Determinantes y retos

En el Modelo de Ocupación Territorial - MOT, el Sector Occidente es fundamental en la escala regional y urbana, al ser el centro gravitacional y catalizador de las relaciones funcionales y de interdependencia entre Bogotá y los municipios de la Sabana. La confluencia de circuitos ambientales y de relaciones económicas cotidianas configuran un desafío superlativo sobre la necesidad de gestionar y planificar un territorio con dinámicas y flujos multiescalares. No en vano, en este sector se encuentra el *Anillo Logístico de Occidente,* conformado por la Calle 13, la Avenida Longitudinal de Occidente, la Calle 80 y la Avenida Perimetral de Occidente, que permite conectar los grandes ecosistemas productivos de la ciudad-región con el Aeropuerto Internacional El Dorado y la Terminal de Transporte.

Por otra parte, este Sector se encuentra rodeado por elementos de la Estructura Ecológica Principal que, a partir de las apuestas del MOT y los Proyectos Integrales de Proximidad, deberá consolidar sus conexiones físicas, ecosistémicas y funcionales a partir de la conformación del Anillo Ambiental de Occidente. Lo anterior, procurando superar las desconexiones entre estos elementos del sistema ambiental, así como la disminución de tensiones y conflictos entre los usos y actividades urbanas.



Imagen 9 Barreras físicas del territorio en el Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

En ese sentido, desde la escala local se debe buscar y ponderar que la inversión sin precedentes que tendrá el sector a través de los diferentes proyectos estructurantes,

sean complementados con acciones que faciliten y promuevan la inserción y permeabilidad de estas infraestructuras en la escala vecinal y barrial. De esta manera, los Proyectos Integrales de Proximidad buscan mitigar y anticipar las posibles fracturas y barreras físicas que se han trazado sistemáticamente en el sector sobre corredores como la Avenida Centenario (Calle 13), la Av. Ferrocarrill (Calle 22), la Avenida el Dorado (Calle 26), la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), la Avenida Chile (Calle 72), Avenida Medellín (Calle 80), incluso el mismo Aeropuerto Internacional El Dorado. La posibilidad de definir costuras y conexiones en sentido norte-sur y sur-norte desde la proximidad, les asignarán un factor multiplicador a los grandes proyectos estructurantes, posibilitando la interacción e integración funcional entre las escalas regional, urbana y local.

EL sector Occidente tiene ventajas desde su localización, con oportunidades como la Calle 26 (Avenida El Dorado), desde el Aeropuerto Internacional El Dorado hasta el Centro Internacional, que conecta áreas empresariales, hoteleras, industriales y de ciencia y tecnología, siendo una zona detonante para el desarrollo de la ciudad y la Región, un eje principal bajo el cual orbita la oferta de espacio público, servicios económicos, sociales y del cuidado del Sector Occidente. No obstante, reflejo del desequilibrio territorial, es la UPL Salitre la que capitaliza su localización y presenta indicadores favorables comparado con las demás UPL del sector.

En esta medida, se proyecta para el Sector Occidente una oferta de modos de transporte alternativos en sus diferentes escalas, buscando un crecimiento en términos de movilidad. Por ejemplo, el Regiotram de Occidente (escala regional), la línea 2 y 4 del metro de Bogotá (escala Distrital), la ampliación de la Troncal de Transmilenio sobre la Calle 26 y Carrera 68 (escala Distrital y Local). Así pues, los proyectos de proximidad armonizarán y aprovecharán las apuestas e inversión en infraestructura de ciudad integrándolas mediante relaciones multiescalares en beneficio de los habitantes de las UPL del Sector Occidente.

Para aprovechar las ventajas de integración con el Aeropuerto Internacional El Dorado se adoptó, mediante Decreto 824 de 2019, la Operación Estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado - Engativá - Aeropuerto Guaymaral - 'Distrito Aeroportuario' (OEDA). El objetivo de la OEDA es consolidar una centralidad de escala urbana, de integración regional, nacional e internacional, atendiendo problemáticas que implican atender conflictos de planeación multiescalar, buscando generar relaciones de mutuo beneficio entre el aeropuerto y su entorno.

Sumado a lo anterior, las Actuaciones Estratégicas (AE) son un instrumento de planeación para concretar el MOT, buscando acentuar aquellas características particulares de piezas de la ciudad en el marco del POT, donde cinco de estas se delimitaron dentro del Sector Occidente: Distrito Aeroportuario Fontibón, Distrito Aeroportuario Engativá, Ferias, Montevideo (compartida con el Sector Centro Ampliado) y Eje Tintal (compartida con el Sector Suroccidente); en su mayoría con un enfoque en desarrollo económico. Dichas piezas, deben ser ejemplares y contar con proyectos y mecanismos que aporten al desarrollo de su entorno. Estas son apuestas complementarias e integradas con el desarrollo de las UPL para que, a partir de la confluencia de intenciones de la administración distrital, se logre esa consolidación del

MOT en un territorio en dónde la vocación económica debe ser el motor para garantizar el desarrollo ejemplar de lo local.

Por otra parte, el Humedal Jaboque, por su gran extensión, representa una barrera natural dentro del ejercicio de proximidad, separando el casco fundacional de Engativá con los nuevos desarrollos dentro de su mismo territorio. Esto se convierte en otro reto para el Sector Occidente y, a su vez, la oportunidad de potenciar su patrimonio cultural y ambiental alrededor del agua, reconociendo un anillo de cuerpos de agua (Río Bogotá, Humedal Hyntiba, Meandro del Say, Humedal Capellanía, Humedal Jaboque, Humedal Gualí Tres Esquinas) como atractivo para el alcance de los bogotanos y sus visitantes.

Otro reto es la conservación del patrimonio del sector Occidente dada la condición especial de la historia de su territorio, correspondiente a dos municipios, Engativá y Fontibón, anexados a Bogotá a mediados de los años 50. Son territorios que se traducen en un valor histórico que debe resaltarse a través de las apuestas de las UPL y los PIP, garantizando que sus plazas fundacionales y costumbres sean elementos considerados en el diseño de proyectos territoriales, así como la armonización y articulación con instrumentos que hacen las veces de determinantes de superior jerarquía como los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) de los centros fundacionales de Fontibón y Engativá, los Planes de Manejo Ambiental de los ecosistemas estratégicos presentes en el territorio, y el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado.



1946
IGAC. Vuelo C-2 IGAC. Carta Preliminar, 227-IV-D



1959
IGAC. Vuelo C-773 Fotografías número 192-194



1971

IGAC. Vuelo C-1546 Fotografías número 31. IGAC. Plano de Bogotá D.E. Plancha 36. 1986 (1976)



1986

IGAC. Sobre 31364. IGAC. Plano de Bogotá D.E. Atlas de Colombia. 1992

Imagen 10 Crecimiento Fontibón
Fuente: De pueblo a barrio: Cambios en el paisaje de Fontibón, 1950-1990, Diego Andrés Díaz Rodríguez. Universidad de los Andes, pág. 15, 21, 28 y 29. 2009.

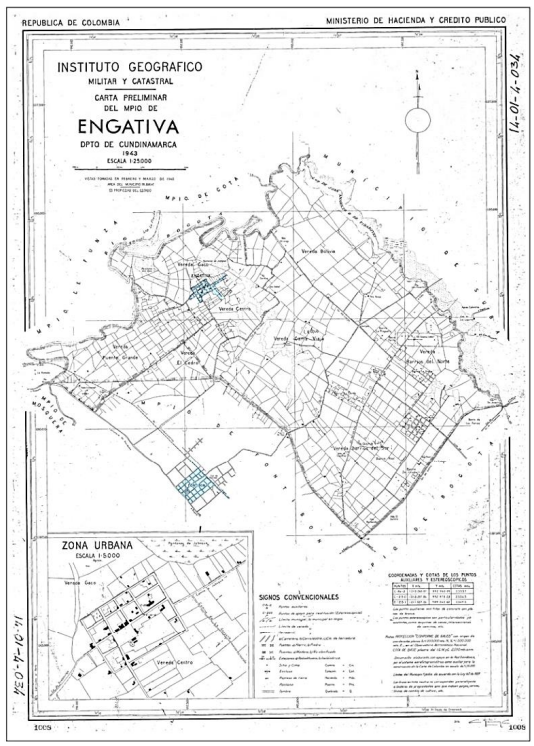
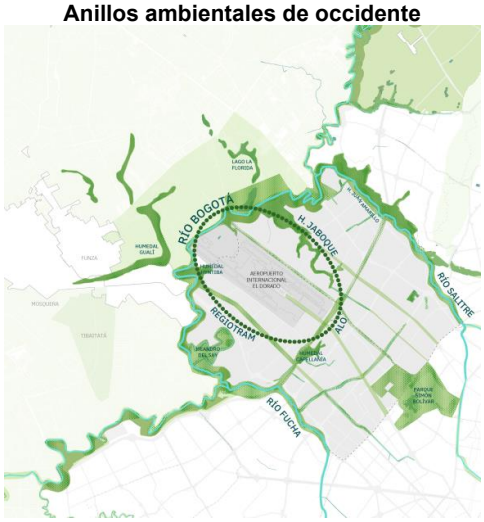


Imagen 11 Municipio Engativá y en azul las zonas de los cascos fundacionales:
Fuente: Procesos comunitarios en la Localidad de Engativá en la segunda mitad del siglo XX. Diego Felipe Romero. Universidad de los Andes, pág. 18, 2009.

Anillos ambientales de occidente



Anillo Logístico y Empresarial de Occidente

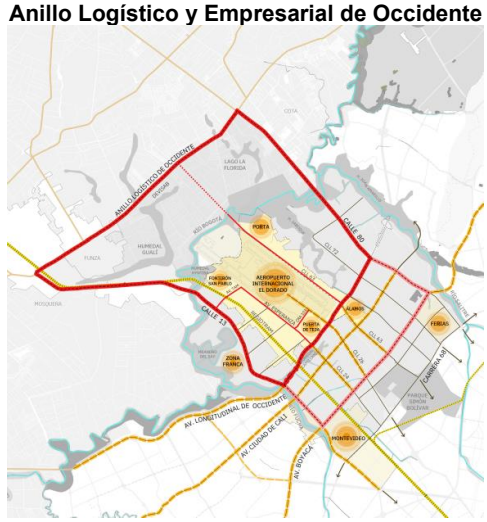


Imagen 12 Determinantes del Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

2.2 La proximidad en el sector

La proximidad es la escala llamada a tejer las rupturas que provocan los elementos de gran jerarquía. La planificación de lo local en el Sector Occidente está orientada a la formulación e implementación de acciones que tienen los siguientes objetivos:

- Proteger y conservar los elementos de la Estructura Ecológica Principal y generar una integración amigable con su entorno para el disfrute de la ciudadanía por medio de actividades pasivas, con especial énfasis en la Red de Parques del Río Bogotá, el Nodo del Cuidado del Río Fucha, Meandro del Say y los Humedales Hyntiba, Jaboque y Juan Amarillo.
- Aumentar la permeabilidad de las grandes barreras urbanas como la Calle 13, Calle 80, el Aeropuerto El Dorado, entre otros.
- Promover interrelaciones entre el tejido residencial con el comercial y de servicios a partir de la identificación de calles comerciales y entornos de economía local.
- Promover el acercamiento de la ciudadanía a servicios sociales y del cuidado en el entorno local a partir de la implementación y consolidación de las Manzanas del Cuidado, Circuitos del Cuidado y la cualificación de equipamientos existentes y disposición de nuevos equipamientos.
- Ampliar la diversidad de actividades y servicios que se dan en el entorno local.

En ese sentido, desde la escala local, en las Unidades de Planeamiento Local que conforman el Sector Occidente, se plantean Proyectos Integrales de Proximidad – PIP que contribuyen al reverdecimiento y renaturalización del territorio y la movilidad local sostenible, concretando el Modelo de Ocupación Territorial – MOT y contribuyendo a disminuir la vulnerabilidad del territorio y la población, favoreciendo el desarrollo ecosistémico para la resiliencia y adaptación al cambio climático en Bogotá. En

consonancia con las medidas territoriales para la mitigación y adaptación al cambio climático incorporadas en el Plan de Ordenamiento Territorial, los PIP del sector Occidente buscan reducir los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero con el aumento de modos alternativos de transporte con menor huella de carbono, la conservación de áreas naturales y de ecosistemas estratégicos para la provisión y regulación de agua, el incremento del área verde, las coberturas vegetales y el arbolado, contribuyendo a aumentar la calidad ambiental urbana con la armonización de la riqueza ambiental que ofrece el Sector Occidente y las acciones que logran espacios de transición de lo distrital a lo local por medio del Anillo Ambiental de Occidente.

Por otra parte, las UPL Fontibón y Engativá contienen el Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual superpone la escala nacional y regional sobre la escala local, y que demanda un constante crecimiento en términos de movilidad y necesidades de infraestructura para el crecimiento económico; su enfoque es un aliado ideal para la generación de empleo y destinación de recursos a escala local. Por lo anterior, la infraestructura local deberá propender por tejer estructuras regionales y distritales con territorios locales por medio de ejes de mejoramiento y consolidación de franjas funcionales de la malla vial intermedia y local a partir de la implementación de la estrategia de calles completas, armonizando los perfiles viales en relación con su contexto inmediato.

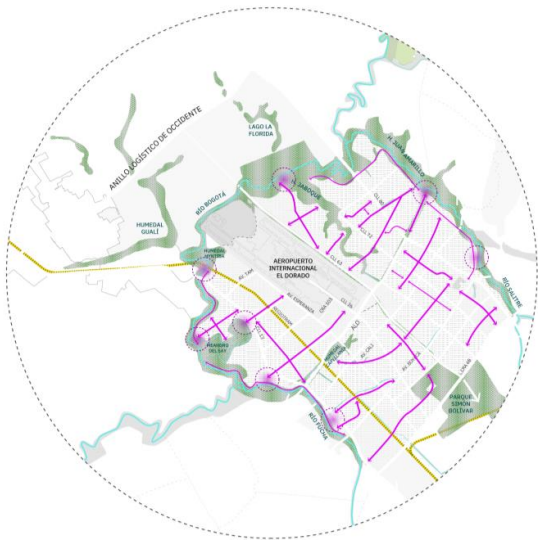


Imagen 13 Conexiones de proximidad en el Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Lo anterior, sugiere la apuesta de articulación de su escala regional de grandes servicios metropolitanos existentes con la escala local, con actores del territorio y su patrimonio cultural, mejorando las condiciones de competitividad en sus diferentes escalas, el reconocimiento del patrimonio cultural y ambiental y la conectividad local y la disminución de las distancias entre servicios. Esto se logra a partir de generar conexiones entre los diferentes servicios urbanos existentes y propuestos con ejes y circuitos del cuidado en

sentido Sur – Norte, por medio de la consolidación de veintidós (22) proyectos integrales de proximidad. En conclusión, la proximidad en el Sector Occidente se concibe como una red que sustenta todas las acciones locales y promueve su coexistencia con elementos de superior jerarquía.

La visión de proximidad del Sector Occidente busca aportar lo siguiente:

Dimensión de proximidad	Objetivos del sector	Aportes de Sector Occidente		
		Datos	Existente	2035
Espacio público local	Consolidar el Anillo Ambiental de Occidente articulando y conectando los elementos ambientales de la Estructura Ecológica Principal a través de la generación, cualificación y reverdecimiento del espacio público peatonal para el encuentro.	M2 EPE/HAB	4,98 m2	7,80 m2
Servicios del Cuidado	Mejorar la oferta de servicios del cuidado y servicios sociales de proximidad a través de su aumento, cualificación y descentralización priorizando las plazas fundacionales y las nuevas zonas para el fortalecimiento institucional local.	Manzanas de Cuidado	2	5
Servicios Sociales		Centros Administrativos	2	4
Movilidad local	Mejorar la accesibilidad y conectividad en sentido sur-norte y norte-sur en el sector Occidente, complementando y aprovechando las grandes infraestructuras de transporte de la ciudad y la región.	Km Cicloinfraestructura	93,3 km	183,2 km (23,24 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Promover la competitividad local y la generación de empleo aprovechando los corazones productivos y las zonas con vocación empresarial y de servicios del Anillo Logístico de Occidente.	Población cubierta Zonas Generadoras de Empleo	-	100%

Tabla 3 Aportes del Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

3. UPL Fontibón

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Fontibón tiene una extensión aproximada de 2.195 hectáreas y contiene las tres clasificaciones del suelo según el POT: suelo urbano (88,7%), suelo de expansión (6,1%) y suelo rural (5,2%). Está localizada entre la futura Avenida Longitudinal de Occidente al oriente; UPL Tintal, el Río Fucha, el Humedal meandro del Say y el municipio de Mosquera al sur; el Río Bogotá y el municipio de Funza al occidente; la Avenida José Celestino Mutis o Calle 63 al norte, y el núcleo de su área urbana es la plaza fundacional del antiguo municipio Fontibón, fundado en el año 1594.

Cuenta con 239.071 habitantes, de los cuales el 99% se encuentran en suelo urbano y el 1% restante en suelo de expansión y rural, alcanzando una densidad urbana de 108 habitantes por hectárea, siendo la UPL menos densa del Sector Occidente.



Imagen 14 Vía Regiotram y Equipamientos en la UPL Fontibón.



Imagen 15 Borde del Aeropuerto Internacional El Dorado sobre Calle 24.
Fuente: Archivo SDP, 2022

En términos de espacio público, la UPL Fontibón tiene un indicador de 3,52 m2 por habitante, donde sus parqués más destacados son el Atahualpa y Carmen de la Laguna. Lo anterior indica que cuenta con un déficit de 2,48 m2 por habitante para lograr la meta de 6m2 del POT.

Por otra parte, la UPL Fontibón cuenta con 218 equipamientos de los cuales el 32% son de carácter público y el 68% de carácter privado. Lo anterior, genera un indicador de 1,11 m2 de equipamiento por habitante, siendo la tercera UPL con mayor déficit en el Sector Occidente sobre la meta de 3,17 m2 del POT, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a servicios de Educación e Integración Social.



Imagen 16 M2 de Espacio Público en UPL Fontibón



Imagen 17 Equipamientos en UPL Fontibón

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 555 de 2021.

Lo anterior está condicionado por contar con la mayor superficie de suelo urbano para Zonas Industriales en el Sector Occidente, estrechamente relacionado con la localización de la red férrea para el Regiotram de Occidente y el Aeropuerto Internacional El Dorado, que junto con las grandes infraestructuras viales como la Calle 13, Calle 24 y Calle 26; interrumpen la continuidad y flujos peatonales dejando un territorio fraccionado y con pocos espacios de vitalidad urbana, por superponer la escala nacional y regional sobre la escala local.



Imagen 18 Fracturas de la UPL Fontibón

Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o

consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Estas áreas de reserva representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa

A continuación, se hace una descripción de los retos que afrontan las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales en la UPL:

Espacio Público Local en UPL Fontibón

Dentro de las oportunidades de la UPL Fontibón están las 29 hectáreas de parques estructurantes y 50,5 hectáreas de parques de proximidad, los cuales buscan articular y armonizar las apuestas del POT y su Estructura Ecológica Principal, como: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización de los humedales Capellanía o Cofradía, Meandro del Say, Hyntiba- El Escritorio, (ii) la conformación del Conector ecosistémico Río Fucha, (iii) la restauración y recuperación de coberturas vegetales en la red de parques del Río Bogotá, y (iv) la consolidación del bosque urbano de ZONA FRANCA (PM-16).

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de realizar intervenciones dirigidas a la interconexión ambiental, física y funcional entre los elementos ambientales. Lo anterior, por medio de corredores verdes, calles arborizadas u otras acciones que procuren la continuidad de la EEP. Del mismo modo, se resaltó la importancia del Sistema Hídrico en el sector y la necesidad de descontaminar y recuperar los ríos del sector, con el Río Bogotá como eje estructurante de esta red hídrica. Por último, los espacios ambientales y su recuperación se erigen como una oportunidad para fomentar el turismo ecológico y su aprovechamiento a partir de actividades de recreación pasiva y de contemplación.

En conclusión, la UPL Fontibón tiene los siguientes retos principales en materia de espacio público:

- Carencia de espacio público efectivo por habitante
- Interrupción de la conectividad ecosistémica
- Baja cobertura arbórea
- Impactos a los elementos ambientales a partir de actividades antrópicas como parqueaderos itinerantes, ventas ambulantes, entre otros.

Servicios del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Fontibón

En el Modelo de Ocupación Territorial – MOT, Fontibón es una de las UPL priorizadas para la localización de equipamientos, esto debido a su vocación inherente de zonas industriales y usos de logística. Las manzanas más afectadas en términos de cobertura y proximidad con respecto a equipamientos se localizan hacia el occidente de la Carrera 116 y al sur de la Av. Centenario o Calle 13, es decir, aquellos que se encuentran fuera del área del casco antiguo o plaza fundacional.

De acuerdo con la caracterización de la población de la UPL Fontibón, los nuevos servicios sociales y del cuidado deben estar orientados a atender los rangos etarios de menores de 14 años y de mayores de 60 años. Así pues, servicios como Educación e Integración Social deben ser priorizados y complementarse con equipamientos culturales, los cuales serán prioritarias para su localización en los sectores catastrales (barrios) de El Chanco I, El Refugio y Ferrocaja Fontibón.

En los distintos espacios de participación, la comunidad de la UPL Fontibón manifestó la carencia de servicios sociales y del cuidado en la zona del Recodo, con énfasis en equipamientos educativos. Asimismo, en la Zona Franca también se identifica un déficit importante en servicios de salud y educativos. Del mismo modo, la comunidad identificó la necesidad de construir una segunda manzana del cuidado en el sector ubicado entre la carrera 116 y el límite con el Río Bogotá.

En conclusión, la UPL Fontibón tiene los siguientes retos principales en materia de cuidado y servicios sociales:

- Superar el desequilibrio existente entre los sectores consolidados y la oferta de servicios sociales y del cuidado.
- Atender la demanda de servicios sociales y del cuidado, ocasionado por la densificación habitacional.
- Aumentar la diversidad en las actividades y servicios prestados en los equipamientos del sector.

Por otra parte, el territorio de la UPL Fontibón tiene sus cimientos en la época precolombina, y cuenta con la plaza fundacional del antiguo municipio de Fontibón, fundada en 1594 y posteriormente anexada al Distrito de Bogotá en 1954. En el siglo XX, Fontibón experimentó un importante crecimiento demográfico y económico, convirtiéndose en una de las zonas más importantes de la ciudad en términos de comercio, industria y servicios, lo que genera la oportunidad de incluir bienes de propiedad privada que cuenten con un valor patrimonial arquitectónico y/o cultural.

Movilidad Local en UPL Fontibón

La UPL Fontibón cuenta con cuatro vías importantes para la ciudad; una de escala regional: la Avenida Centenario o Calle 13 y tres de escala distrital: la Calle 22, Calle 26 y Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, los cuales se complementan con los 17,19 Km de cicloinfraestructura, siendo la UPL del Sector Occidente con menos kilómetros construidos para la micro movilidad.

Agregado a lo anterior, la UPL cuenta con tres grandes oportunidades de ciudad en temas de movilidad: (i) la troncal de Transmilenio existente sobre la Calle 26, (ii) la construcción de una nueva troncal sobre la Calle 13 y (iii) el Regiotram de Occidente sobre la Calle 22.

En los distintos espacios de participación, la comunidad de la UPL Fontibón identificó al Regiotram de Occidente y la ampliación de la Calle 13 como los proyectos de mayor potencial para el desarrollo metropolitano, urbano y comunitario. Lo anterior, debido a las conexiones interurbanas e intraurbanas que generarán, aumentando los flujos

poblacionales que incentivan la creación de nuevos comercios. Así mismo, señala la oportunidad de generar desarrollos sobre los entornos inmediatos a las estaciones de los nuevos modos de transporte (Transmilenio y Regiotram), mejorando las condiciones urbanísticas y acoplando proyectos de movilidad sostenible como el carril exclusivo para ciclistas sobre la Calle 13.

En conclusión, la UPL Fontibón tiene los siguientes retos principales en materia de movilidad local:

- Armonización del Anillo Logístico de Occidente como proyecto emblema para la competitividad y productividad urbana.
- Disminuir las rupturas entre los tejidos urbanos ocasionados por la baja permeabilidad ocasionada por grandes corredores e infraestructuras como la Calle 13 y el Aeropuerto El Dorado.
- Aumentar la cobertura de los sistemas de transporte públicos como elementos articuladores de la escala local y distrital. Incluyendo la continuidad de Transmilenio en su conexión al Aeropuerto El Dorado.
- Garantizar la existencia y prelación de los medios de micro movilidad, haciendo infraestructura dedicada a peatones y bicicletas y mejorando las ya existentes.

Entornos Productivos Locales en UPL Fontibón

Las actividades y usos del suelo más consolidados de la UPL Fontibón están asociados a las Zonas Industriales y Grandes Servicios Metropolitanos, brindando al 53% de la población del territorio de la UPL un empleo formal. Por ese motivo, se han consolidado corazones productivos como Centro Fontibón, El Carmen Fontibón, La Giralda, La Cabaña Fontibón y San José de Fontibón; siendo el núcleo de estos la Plaza Fundacional de Fontibón, la Carrera 100 y el área aferente a la red férrea de occidente.

Actualmente, se encuentra la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario-Fontibón, el cual es potencial de desarrollo e impulso para la generación de nuevos empleos.

En los distintos espacios de participación, la comunidad residente de la UPL Fontibón puso en consideración los siguientes temas centrales: (i) Aprovechamiento del aeropuerto, terminal de transporte y las empresas, como fuente generadora de empleo para los habitantes de la UPL, (ii) Concentración de áreas para actividades económicas de alto impacto, para evitar externalidades en las zonas residenciales, (iii) Plantear una estrategia de atención a los vendedores informales de las carreras 99 y 100, y (iv) Incentivar el ecoturismo como fuente de desarrollo económico.

En conclusión, la UPL Fontibón tiene los siguientes retos principales en materia de entornos productivos locales:

- Resolver la aparente incompatibilidad entre los usos de alto impacto, como los servicios aeroportuarios y logísticos, frente al uso residencial.
- Aumentar la vitalidad en las áreas perimetrales del aeropuerto mediante el aprovechamiento de terrenos baldíos y la mixtura de usos en las áreas residenciales aisladas.

- Manejar la sobreoferta de servicios en el sector fundacional para el surgimiento de nuevas centralidades en áreas como el Recodo y Sabana Grande.
- Garantizar la generación de empleo para la comunidad residente de la UPL a partir del aeropuerto y la terminal de transporte.

3.1 La estructura local de la UPL Fontibón

La proximidad se tejerá facilitando las conexiones y movilidad de los ciudadanos a través de ejes y circuitos transversales en sentido Sur-Norte y Norte-Sur, de manera que se garantice el acceso a educación, salud y recreación a través de intervenciones de vías como la Carrera 97, la carrera 100, Carrera 103, Carrera 106 y Carrera 123, entre otras como la calle 13.

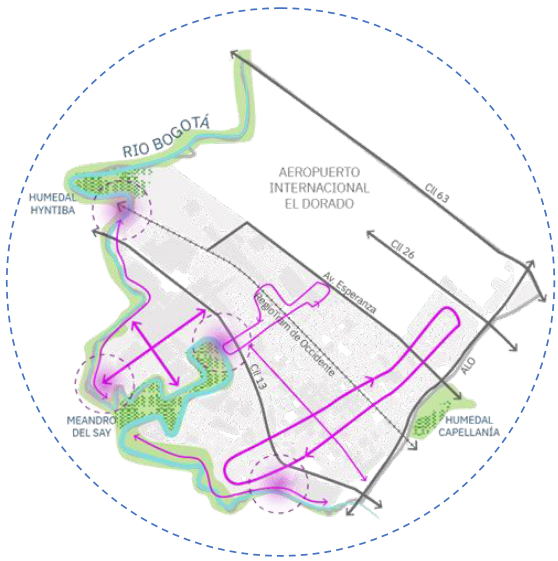


Imagen 19 Proximidad en la UPL Fontibón
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para lograr lo anterior, la UPL Fontibón consolida una oferta ambiental de borde en zonas como el Humedal Hyntiba, Meandro del Say, los ríos Bogotá, Fucha y los canales presentes en la zona, donde se busca priorizar intervenciones de espacio público y equipamientos para la recuperación ambiental y localización de actividades de bajo impacto con las cuales la ciudadanía pueda ocupar y disfrutar el espacio de manera transitoria, reconectando las dinámicas rurales y naturales con las urbano locales mediante proyectos de proximidad y aportando a la consolidación del Anillo Ambiental de Occidente.

Además, sobre la Calle 13 se reconoce una de las entradas de Ciudad más importantes de Bogotá, con altos flujos vehiculares y actividad logística. Por tanto, las acciones de proximidad están enfocadas en la mitigación de las externalidades de esta condición con

adecuación de las franjas funcionales, la priorización del peatón y la disposición de equipamientos y espacio público para brindar mejores soportes urbanos en este contexto.

Adicionalmente, el área fundacional de Fontibón contará con redes peatonales y corredores económicos, los cuales forjan una red de interconexiones que desembocan en equipamientos, plazas y parques con prestación de servicios sociales, económicos y culturales de alta jerarquía, los cuales serán potenciados y mejorados. Esto ayudará a consolidar el tejido económico en zonas aledañas al Aeropuerto Internacional El Dorado, Zona Franca, áreas de logística, servicios y comercio local en las zonas centrales de la UPL.

Para consolidar la visión del territorio de Fontibón, se requiere la implementación de Proyectos Integrales de Proximidad en términos de las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales. Desde los criterios técnicos y en conjunto con las observaciones de la comunidad, estas dimensiones se materializan en 6 proyectos de proximidad los cuales aportan lo siguiente:

Dimensión de proximidad	Aportes de UPL Fontibón		
	Datos	Existente	2035
Espacio público local	M2 EPE/HAB	3,60 m2	10,40 m2
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	1	1
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	17,7 km	40,1 km (6,96 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Consolidación de la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente y fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de la Calle 17 y 13 y Carrera 100 y 97, a partir de la consolidación de 13,14 km de calles completas con vocación comercial y corredores verdes de proximidad, logrando una Población cubierta en Zonas Generadoras de Empleo del 96,06%		

Tabla 4 Aportes de la UPL Fontibón
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Así mismo, se incluyeron las áreas de cesiones urbanísticas no desarrolladas y/o entregadas de planes parciales adoptados. Estas áreas de reserva de la UPL Fontibón se asocian principalmente a suelos de baja consolidación y de un solo lote, así como las cesiones urbanísticas de los planes parciales los cuales representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa.

Por otra parte, otras áreas de reservas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan

de Ordenamiento Territorial (POT), como las afectaciones viales generados por reservas para la malla vial arterial y aquellas vías de la UPL que no han sido completamente desarrollados o no cuentan con las franjas funcionales necesarias, siendo nuevas reservas para la creación de la Malla Vial Intermedia.

A continuación, se exponen los Proyectos Integrales de Proximidad – PIP de la UPL Fontibón:

3.2 Supermanzana del Cuidado Fontibón histórico la 100

Es un circuito que conecta el casco histórico de Fontibón con el Anillo Logístico Aeroportuario y el Río Bogotá. En su recorrido por la carrera 100 y carrera 97, es posible transitar de la Plaza Fundacional de Fontibón a la Plaza de Mercado, a la estación de Regiotram de Occidente y al área aferente al Aeropuerto Internacional El Dorado, por un conjunto de calles arborizadas con espacio compartido para vehículos, peatones y ciclistas. Estas calles, junto con la reutilización de la antigua estación del ferrocarril de Fontibón, la plaza fundacional y la plaza de mercado, exaltan el patrimonio y carácter cultural e histórico de la UPL y promueven su actividad económica local.

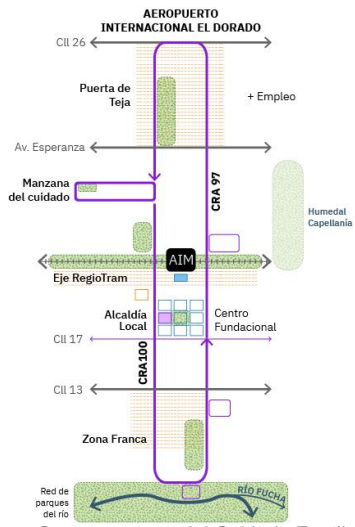


Imagen 20 Esquema Supermanzana del Cuidado Fontibón histórico la 100
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-01	**SUPERMANZANA FONTIBÓN HISTÓRICO LA 100**
Ubicación	Desde la Calle 24 (Av. Esperanza) hasta la Red de Parques del Río Bogotá, entre la Carrera 100 y Carrera 97.
Área del Proyecto	136,6 ha

Plazo	Corto 2027
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Algunas de las acciones acordadas con la comunidad que se incluyen en este proyecto tienen que ver con la intervención de calles reverdecidas y mejoradas como la carrera 100 o carrera 97; la armonización de las actividades económicas del territorio para evitar que se genere impacto en zonas residenciales por usos logísticos o de influencia del Aeropuerto con la intervención de calles y mejoramiento en la movilidad y la intervención y recuperación del casco fundacional, entre otros.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Ferrocaja Fontibón, San Pedro De Los Robles, La Laguna Fontibón, Villemar, La Giralda, Sabana Grande, Guadual Fontibón, Centro Fontibón, El Carmen Fontibón, La Cabana Fontibón, San José De Fontibón

Tabla 5 Datos del Proyecto Supermanzana Fontibón Histórico La 100
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, incorpora una Supermanzana del cuidado al interior de su ámbito en la que se generan nuevos servicios del cuidado y sociales sumados a los que ofrecerán los cuatro nuevos equipamientos en los sectores de Sabana Grande, Centro Fontibón y la Giralda; los cuales sugiere los servicios de educación, sedes administrativas, cultura o seguridad ciudadana, defensa y justicia. Además, se cualifican equipamientos existentes como el Colegio Santa Teresa de Jesús, el Centro de Desarrollo Comunitario La Giralda, el Comedor Comunitario IDIPRON Fontibón Centro, el Colegio Costa Rica - Puerta de Teja Sede A y el Gimnasio Académico de Fontibón - Villemar El Carmen Sede C. Al interior de esta supermanzana se prioriza el mejoramiento de redes peatonales en las vías locales y la conformación de una red de cicloinfraestructura.

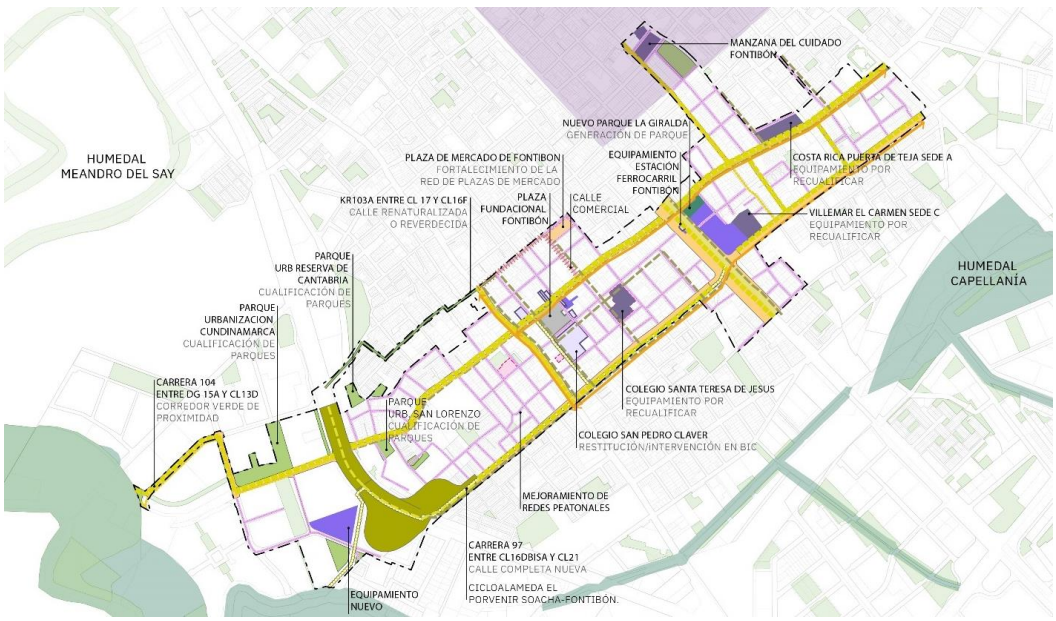


Imagen 21 Proyecto Integral Fontibón Histórico La 100
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 10 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 1,36 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 6 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Restaura 10 edificaciones de conservación para prestar servicios de cuidado o sociales.	Restitución/ Intervención BIC
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado CDC La Giralda. Reconoce Centro de Desarrollo Comunitario La Giralda como entidad ancla.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
Modifica 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 17,80 Km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 2,52 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 2,71 Km ciclorrutas (4,42 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 7,18 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,80 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0,49 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(5,23 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 4,53 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad
Reconoce el Distrito Creativo Fontibón	

Tabla 6 Acciones en el PIP Super Manzana Fontibón Histórico De La 100
Fuente: SDP, 2023

3.3 Eje Calle 17

Es un eje articulador en dos tramos que busca el mejoramiento y fortalecimiento de las calles para peatones y nuevas áreas con paisajismo, el cual invitará al recorrido, generando nuevos espacios comerciales de economías locales y conexiones entre los barrios de Villemar, Belén Fontibón, Villa Carmenza, Guadual Fontibón, Centro Fontibón y El Carmen Fontibón entre sí. Así mismo, conecta de manera transversal los proyectos integrales de proximidad de la UPL Fontibón, mejorando las condiciones de la escala local sobre la barrera que puede hoy significar dicha calle. El primer tramo se desarrolla desde la Avenida carrera 116 hasta la carrera 102 y el segundo tramo comprende dicha calle desde la carrera 97 hasta la Avenida Longitudinal de Occidente, lo anterior mediante la implementación de Calles Completas con una vocación de calle comercial.

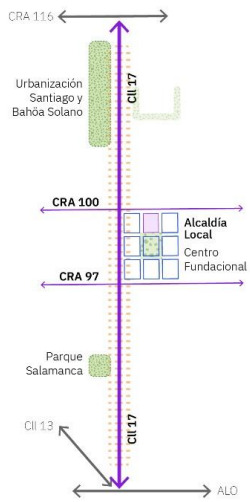


Imagen 22 Esquema Eje Calle 17
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-02	EJE CALLE 17
Ubicación	Sobre el eje de la Calle 17, en dos tramos: (i) Entre Avenida Longitudinal de Occidente y Carrera 97, y (ii) entre Carrera 100 y Carrera 116.
Área del Proyecto	22,3 ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Con la comunidad se planteó la oportunidad de recuperar elementos históricos en la UPL y este proyecto en especial, al ser uno de los corredores por donde se comunicaba antiguamente el pueblo de Fontibón con la Capital, se convierte en referente de la recuperación patrimonial con mejoramiento de la red de cicloinfraestructura sobre un corredor reverdecido y cualificado en sus andenes priorizando la circulación peatonal y la incorporación de mobiliario.
Barrios (Sector catastral) Veredas	El Tintal Central, Villemar, Belén Fontibón, Villa Carmenza, Guadual Fontibón, Centro Fontibón, El Carmen Fontibón

Tabla 7 Datos del proyecto Eje Calle 17
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, pretende la cualificación de espacios públicos asociados para el encuentro a lo largo de sus dos tramos como el parque de la Urbanización Salamanca, Urbanización Santiago, Urbanización Bahía Solano y el Parque Desarrollo Bodegas M.P.R de Sofasa, Calle 22 no. 111-58. Así mismo, sobre todo el corredor de la calle 17 contempla la acción de calle completa nueva.

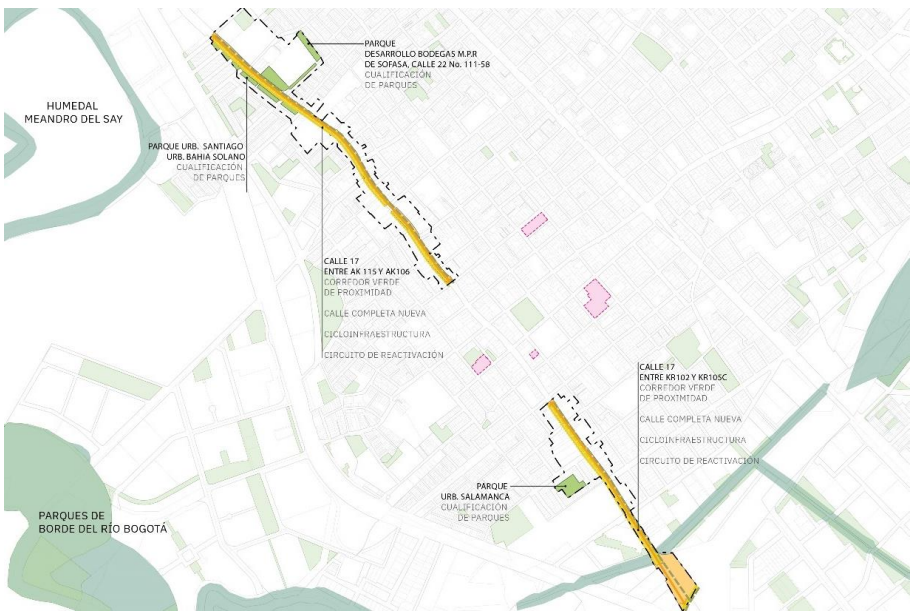


Imagen 23 Proyecto Integral Eje Calle 17
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1,90 Km ciclorrutas (0,25 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,04 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 1,96 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(1,87 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 1,87 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 8 Acciones en el PIP Eje Calle 17
Fuente: SDP, 2023

3.4 Paseo entre humedales Fontibón

Es un umbral multifuncional que articula y conserva el carácter de protección y de transición ambiental, funcional y espacial del Río Bogotá, Río Fucha, los humedales Meandro del Say y Hyntiba y su contexto urbano inmediato, del borde limite occidental de la UPL Fontibón. Lo anterior, busca tejer, mediante la generación de un parque de borde, los equipamientos y espacios públicos de los diferentes proyectos integrales de proximidad transversales a este, garantizando nodos de remate y de protección sobre elementos de la Estructura Ecológica Principal.

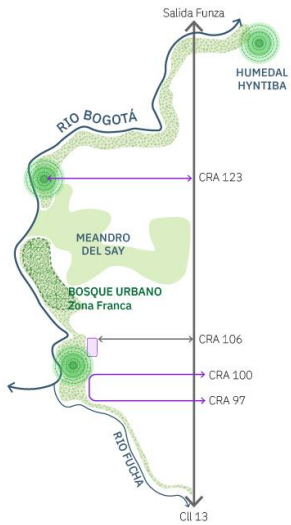


Imagen 24 Esquema Paseo entre humedales Fontibón
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-03	**PASEO ENTRE HUMEDALES FONTIBÓN**
Ubicación	En el Parque de Borde del Río Bogotá de la UPL Fontibón, entre el Río Fucha y Calle 22.
Área del Proyecto	119,1 ha
Plazo	Largo 2035
Subproyectos	1. PARQUE DE BORDE RIO BOGOTA
	2. NODO AMBIENTAL Y EDUCATIVO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	La comunidad propone en esta zona intervenciones de interconexión ambiental y física entre los elementos ambientales más jerárquicos de la UPL, articulados mediante parques cualificados y corredores reverdecidos donde el paisaje natural se fortalece y se incentiva por ende el turismo ecológico y se incluye la incorporación de servicios del cuidado en zonas deficitarias atendidas por el proyecto.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Charco Urbano, El Tintal II, Sabana Grande, La Magdalena, Zona Franca, Kasandra, El Charco, El Chanco II, El Chanco Rural III, El Chanco Rural II, Vereda El Tintal Rural, El Tintal, San Pedro, Charco Rural.

Tabla 9 Datos del Proyecto Paseo entre Humedales Fontibón
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de parque a nivel de UPL a lo largo y ancho de su ámbito, en proximidad con la ronda del Río Bogotá, y consolida el bosque urbano Zona Franca, resaltando la función ecosistémica desde la entrada de

la ciudad en la calle 13 hasta la Avenida Longitudinal de Occidente. Así mismo, busca generar un equipamiento nuevo, donde se sugiere tener servicios asociados a aulas ambientales que se articulan con la carrera 104 al sur y, a su vez, con el circuito del cuidado del proyecto Supermanzana del Cuidado Fontibón histórico la 100.

Por otra parte, interviene una calle existente a la salida de Funza-Bogotá, sobre el parque de borde del río, con nuevas franjas funcionales de borde a borde.



Imagen 25 Proyecto Integral Red de Parques del Río Bogotá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo

MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,17 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 1,97 Km ciclorrutas (0,16 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,09 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,17 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0,09 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 10 Acciones en el PIP Paseo Entre Humedales Fontibón
FUENTE: SDP, 2023

3.5 Recodo del Cuidado

Son dos ejes, de manera axial, con el fin de tejer la red de parques de borde del Rio Bogotá con el humedal Meandro del Say y redes de infraestructura cercana como la Calle 13. Con lo anterior, se garantiza la articulación de los espacios públicos existentes y aquellos generados en torno a dichos ejes con servicios del cuidado, incentivando los flujos peatonales y de movilidad sostenible que rematan sobre franjas de transición ambiental del Parque de Borde. Así mismo, pretende generar un circuito sobre la calle 13c, mejorando la permeabilidad y adecuada accesibilidad a la vivienda existente.

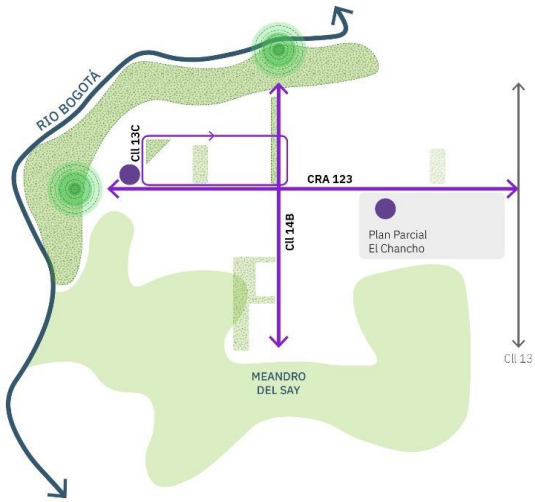


Imagen 26 Esquema Recodo del Cuidado
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-04	**RECODO DEL CUIDADO**
Ubicación	Desde la Calle 13 y Parque de Borde Río Bogotá, entre el Meandro del Say y Parque de Borde Río Bogotá.
Área del Proyecto	39,0 ha
Plazo	Corto 2027
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Algunas acciones incluidas en este proyecto derivadas de las actividades con comunidad tienen que ver con la generación y oferta de espacio público nuevo y nuevos equipamientos en la zona del recodo para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Se intervienen adicionalmente algunos ejes viales para facilitar la movilidad en el sector garantizando condiciones de proximidad a servicios y espacios de recreación.
Barrios (Sector catastral) Veredas	San Pablo Jericó, El Chanco I, El Chanco II, El Chanco Rural III.

Tabla 11 Datos del Proyecto Recodo del Cuidado
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, formula dos equipamientos nuevos sobre el suelo de cesión del Plan Parcial El Chanco y en la zona sur, como remate de la carrera 123 hacia los parques de borde de río Bogotá, los cuales se sugieren servicios de salud, cultura o educación. Adicionalmente, se plantean parques nuevos al interior del circuito de la Calle 13C y sobre el eje de la Calle 14B y la cualificación de otros parques como

por ejemplo Granja Dormilón, predio La Estancia, Melec y Urbanización El Chanco I Parque 2, los cuales propician la concreción de entornos del cuidado.

En cuanto a infraestructura de movilidad se resalta la generación de una calle completa, con vocación de corredor verde de proximidad, que funcionará como anillo vial de entrada y salida del Recodo dentro de los siguientes tramos: Carrera 123 entre Calle 17 y Calle 13C y Calle 13C hasta regresar a la Calle 14B.



Imagen 27 Proyecto Integral Recodo del Cuidado
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 5 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,64 Km ciclorrutas (1,33 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Construye 3,57 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,92 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 12 Acciones en el PIP Recodo del Cuidado
Fuente: SDP, 2023

3.6 Conector verde Atahualpa Say

Es un eje sobre la carrera 116 que busca generar la articulación del Parque Atahualpa con el Meandro del Say. A su vez, en su centro, busca consolidar un circuito de franjas funcionales compuestas por andenes de buena calidad, franjas de paisajismo, carriles de transporte público, cicloinfraestructura, entre otras, priorizando al peatón y articulando y generando un recorrido de servicios de cuidado y sociales entre parques y equipamientos nuevos.

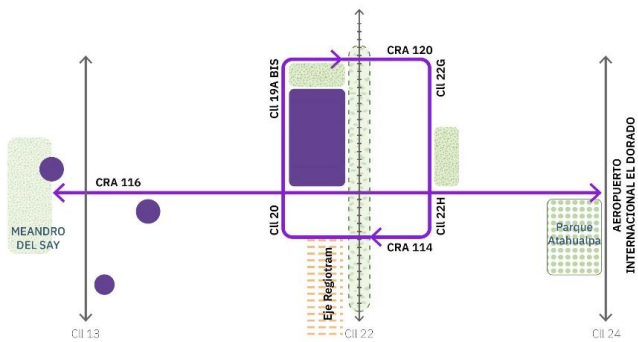


Imagen 28 Esquema Conector verde Atahualpa-Say
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-05	**CONECTOR VERDE ATAHUALPA-SAY**
Ubicación	Desde la Calle 24 (Av. Esperanza) hasta la Calle 13, entre la Carrera 114 y Carrera 120.
Área del Proyecto	49,1 ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	A través de las acciones incluidas en este proyecto se atienden requerimientos que se asocian a la interconexión de los elementos ambientales importantes en la UPL como el Meandro del Say y el parque Atahualpa mediante corredores verdes y calles arborizadas y la recualificación de espacios públicos.

	Adicionalmente se incluyen acciones frente a la atención del déficit de equipamientos con mayor oferta de servicios para facilitar la accesibilidad a los mismos lo cual se complementa con el aprovechamiento de la localización de una estación futura de Regiotram.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Belén Fontibón, San Pablo Jericó, El Carmen Fontibón, El Refugio, Atahualpa, El Chanco I, Brisas Aldea Fontibón, Versalles Fontibón.

Tabla 13 Datos del Proyecto Conector verde Atahualpa-Say
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la concreción de dos nodos del cuidado sobre la carrera 116 para propiciar la mitigación del déficit en equipamientos y propender por generar una conectividad adecuada con el Regiotram de Occidente y la Calle 13 con su entorno próximo y local. En proximidad con la Calle 13, hacia el costado sur, se plantea un equipamiento nuevo en el sector El Chanco I y un segundo equipamiento nuevo cercano al eje de la Carrera 116 en el sector Belén Fontibón. También, al interior del circuito propuesto, entre la Calle 22 y Calle 19A Bis, se propone un equipamiento nuevo en el sector San Pablo Jericó. Para los equipamientos nuevos propuestos se sugiere servicios asociados a salud, educación, cultura, integración social e igualdad de oportunidades o seguridad ciudadana, defensa y justicia.

Adicionalmente, se pretende cualificar los parques de Terrapuerto y Colfrigos y renaturalizar y reverdecer el parque Atahualpa, este último como remate del eje del cuidado de la Carrera 116 al norte del ámbito del proyecto y conectando con la Calle 24 y el Aeropuerto Internacional El Dorado.

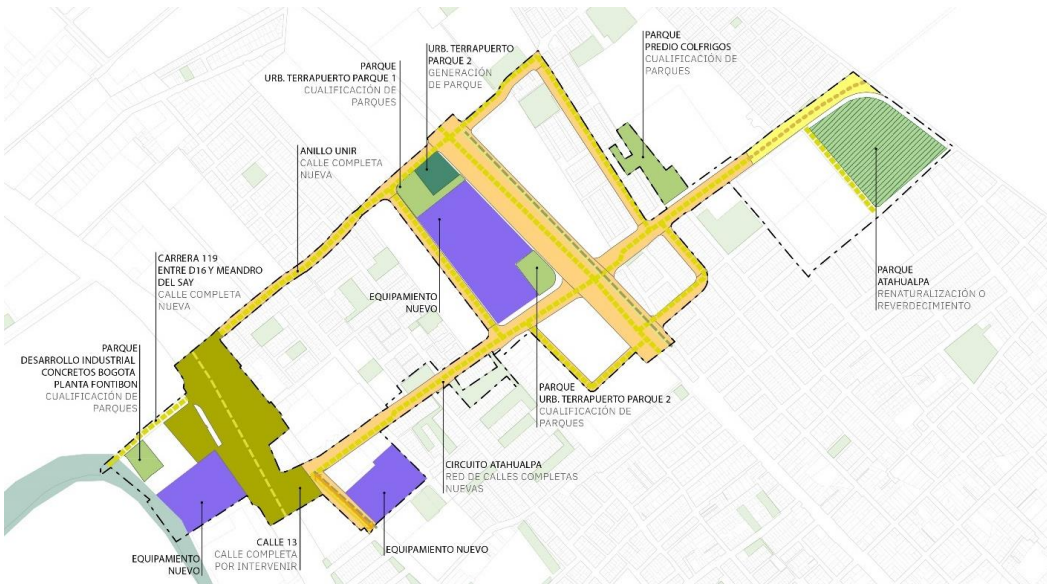


Imagen 29 Proyecto Integral Conector verde Atahualpa-Say
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL

Aporte del PIP	Nombre de la Acción
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 4 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado CDC La Giralda.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,16 Km ciclorrutas (0,62 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4,63 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,28 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0,38 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(0,80 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 0,16 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 14 Acciones en el PIP Conector Verde Atahualpa-Say
Fuente: SDP, 2023

3.7 Entrada Calle 13

Es un eje del cuidado que atraviesa y teje tres elementos importantes para la ciudad, la red de parques del Río Bogotá, la Calle 13 y el proyecto de infraestructura Regiotram de Occidente sobre la Calle 22, consolidando una entrada para la ciudad que tiene como oferta nuevos servicios del cuidado y parques que invitan a fortalecer y consolidar un lugar para el encuentro, los cuales se articularán con las acciones que se desarrollen en la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario (AEDA).

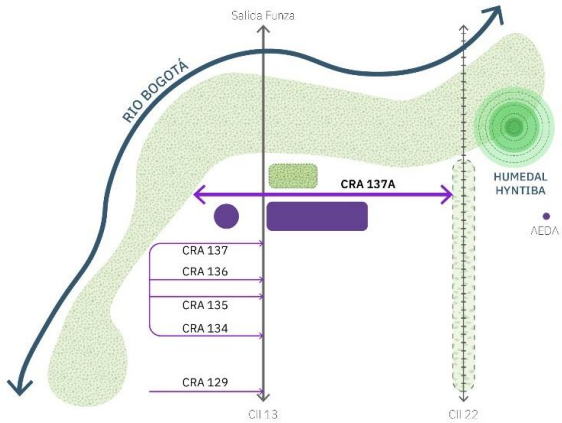


Imagen 30 Esquema Entrada Calle 13
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-FON-06	**ENTRADA CALLE 13**
Ubicación	Sobre el eje vial de la Calle 13, entre Carrera 129 y Parque de Borde Río Bogotá.
Área del Proyecto	18,1 ha
Plazo	Largo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que tienen que ver con el aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por nuevos equipamientos propuestos garantizando el acceso y proximidad a los mismos, articulado con intervenciones necesarias sobre el eje arterial de la Avenida Centenario – (calle 13) y la cualificación y aprovechamiento de áreas ambientales en el borde del Río Bogotá como atractor de actividades y recuperación de este eje verde de la ciudad.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Charco Urbano, Puente Grande, Kasandra, El Chanco Rural II, El Charco, El Chanco II.

Tabla 15 Datos del Proyecto Entrada Calle 13
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, plantea la generación de un parque a la entrada de la ciudad llamado La Cadena, con el fin de ser espacio de transición con la oferta ambiental del parque de borde de Rio Bogotá. Adicionalmente, formula la implementación de dos equipamientos nuevos, uno en el sector El Chanco sobre suelo en tratamiento urbanístico de Desarrollo costado sur y el otro en el mismo sector en costado norte, donde se sugiere los servicios asociados a la salud o integración social e igualdad de oportunidades. Por otra parte, desde la Calle 13 hasta el parque de borde de río Bogotá se plantea una red de calles completas nuevas de carácter local en las cuales se priorizan las franjas funcionales peatonal y paisajística para generar conectividad en los siguientes tramos: Carrera 136 entre diagonal 14D BIS y Calle 16A, Carrera 135 entre Calle16 y Calle 14DBIS, Carrera 136 entre Diagonal 14DBIS y Calle 16A, Carrera 137 entre Calle

16A y DG14D BIS, Diagonal 14D BIS entre Carrera 137 y Carrera 130 y la Carrera 129 entre Avenida Calle 17 y la red de parques de borde del Río Bogotá.



Imagen 31 Proyecto Integral Entrada Calle 13
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0 Km ciclorrutas (0,17 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,1 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

Tabla 16 Acciones en el PIP Entrada Calle 13
Fuente: SDP, 2023

4. UPL Engativá

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Engativá tiene una extensión aproximada de 1.641 hectáreas y contiene las tres clasificaciones del suelo según el POT: suelo urbano (87,9%), suelo de expansión (1,8%) y suelo rural (10,2%). Está localizada entre la futura Avenida Longitudinal de Occidente al oriente; la UPL Fontibón, Avenida José Celestino Mutis y el Aeropuerto Internacional El Dorado al sur; el Río Bogotá, el Parque Regional La Florida y los municipios de Funza y Cota al occidente; y el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes al norte, y cuenta con el núcleo de origen de la plaza fundacional del antiguo municipio Engativá, fundado en el año 1537. Así mismo, se caracteriza por contar con dos de los cuerpos de agua más extensos y visibles de la ciudad, el Humedal Jaboque y Juan Amarillo – Tibabuyes.

Cuenta con 419.882 habitantes, de los cuales el 100% se encuentran en suelo urbano, alcanzando una densidad urbana de 255 habitantes por hectárea, siendo la segunda UPL más densa del Sector Occidente.



Imagen 32 Humedal Jaboque (Izquierda) y Plaza fundacional de Engativá (Derecha)
Fuente: Archivo SDP, 2022

En términos de espacio público, la UPL Engativá tiene un indicador de 5,92 m2 por habitante, estando en a 0.02 m2 por habitante de alcanzar la meta con respecto a POT. Los parques más destacados son el Juan Amarillo, Los Cerezos, El Carmelo, San Andrés y Villa de Granada, además de contar con el Parque Regional La Florida, en la Vereda La Florida, municipio de Funza y límite occidental de la localidad de Engativá. Es la UPL con mayor extensión de hectáreas de parques estructurantes y de proximidad, pero el segundo en mejor indicador de Espacio Público Efectivo en el Sector Occidente.

Por otra parte, la UPL Engativá cuenta con 237 equipamientos de los cuales el 21% son de carácter público y el 79% de carácter privado. Lo anterior, genera un indicador de 0,44 m2 de equipamiento por habitante, siendo la UPL más deficitaria del Sector Occidente sobre la meta de 3,17 m2 del POT, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a servicios de Educación e Integración Social, seguido de Culto.





Imagen 33 M2 de Espacio Público en UPL Engativá Imagen 34 Equipamientos en UPL Engativá
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 555 de 2021.

Lo anterior está condicionada por las grandes superficies de elementos de la Estructura Ecológica Principal, directamente relacionado con los humedales Jaboque y Juan Amarillo – Tibabuyes, y en menor medida con los usos de industria y logística por la presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado y Zonas Industriales sobre el corredor de la Avenida José Celestino Mutis; que junto con algunas infraestructuras viales como la Calle 72 y Calle 80, interrumpen la continuidad y flujos peatonales dejando un territorio fraccionado y zonificado por usos y patrones de desarrollo urbano.



Imagen 35 Fracturas de la UPL Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o

consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Estas áreas de reserva representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa

A continuación, se hace una descripción de los retos que afrontan las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales en la UPL:

Espacio Público Local en UPL Engativá

Dentro de las oportunidades de la UPL Engativá está la articulación de las más grandes extensiones de cuerpos de agua naturales de Bogotá, como el Humedal de Jaboque y el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes, con las 232,4 hectáreas de parques estructurantes y 96,4 hectáreas de parques de proximidad que ayudarán a conformar el Anillo Ambiental de Occidente. Adicionalmente, estos articularán y armonizarán las apuestas POT como: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización de los humedales del Distrito Jaboque y Juan Amarillo o Tibabuyes, (ii) la conformación Conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque, (iii) la restauración y recuperación de coberturas vegetales en la red de parques del Río Bogotá, (iv) renaturalizar y/o reverdecer el parque El Carmelo y Villas de Granada, y (v) la consolidación del bosque urbano de la PTAR Salitre.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó que se deben orientar las oportunidades a los bordes naturales de la UPL como lo son el Parque de Borde Río Bogotá y el Humedal Jaboque y lo que sucede alrededor del mismo, renaturalizando y reforestando los parques aledaños y potenciar su apropiación a través de equipamientos, mobiliario público y huertas urbanas. Así mismo, se habló de la importancia de renaturalizar y reverdecer diferentes corredores viales como la Calle 80, La Avenida José Celestino Mutis, la Calle 72 y la Carrera 106a.

En conclusión, la UPL Engativá tiene los siguientes retos principales en materia de espacio público:

- Deterioro de los bordes del Río Bogotá.
- Fragmentación del Humedal Jaboque en el tejido urbano.
- Invasión de las rondas de los humedales por construcciones y disposición indebida de residuos.
- Déficit de accesibilidad al espacio público y baja cobertura arbórea.

Servicios del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Engativá

En el Modelo de Ocupación Territorial – MOT, Engativá es una de las UPL priorizadas para la localización de equipamientos, esto debido a la densidad de habitantes en su territorio y la demanda que esto conlleva. Las manzanas más afectadas en términos de cobertura y proximidad con respecto a equipamientos se localizan hacia el occidente sobre el Parque de Borde del Río Bogotá, entre el Humedal Jaboque y la Calle 80, y al noroccidente de El Cortijo, es decir, aquellos que se encuentran fuera del área del casco antiguo o urbanizaciones consolidadas y sobre la periferia del sector y de la ciudad.

De acuerdo con la caracterización de la población de la UPL Engativá, los nuevos servicios sociales y del cuidado deben estar orientados a atender la población de 14 años y de 60 y más años, por esta razón servicios como Educación básica e Integración Social son aquellos que deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Participación Social y Cultura, los cuales serán prioritarias para su localización en los sectores catastrales (barrios) de El Cortijo, Bochica II y Ciudadela Colsubsidio.

En los distintos espacios de participación, la comunidad ha hecho énfasis en que los equipamientos de salud no cumplen con los requerimientos y precisan una ampliación para subir de nivel. Adicionalmente, proponen un Centro Cultural en la Plaza Fundacional de Engativá Pueblo y una Universidad Pública dentro de la AE Distrito Aeroportuario (Carrera 93 con Calle 63). Finalmente, solicitan la recuperación del espacio público por invasión de comerciantes informales alrededor de Carulla del Cortijo, Iglesia del Cortijo, Parque San Andrés y Av. Calle 72.

En conclusión, la UPL Engativá tiene los siguientes retos principales en materia de cuidado y servicios sociales:

- Déficit de accesibilidad y cobertura en equipamientos y servicios en sectores legalizados.
- Carencia de lugares de encuentro para niños y adultos mayores con promoción de la oferta cultural e histórica.

Al igual que Fontibón, la UPL de Engativá, se remonta a la época precolombina, contando con la plaza fundacional del antiguo municipio de Engativá, fundada en 1537 y posteriormente anexada al Distrito de Bogotá en 1954, y los monolitos del Humedal Jaboque, elaboradas en el periodo colonial. Lo anterior, tiene la oportunidad de apreciar el patrimonio natural, destacando su importancia con el paisaje urbano, con el fin de poder ejercer una cultura ambiental y atraer el turismo, como un territorio que comprende su historia ancestral, defiende sus cuerpos de agua y los bienes inmuebles que caracterizan a esta UPL.

Movilidad Local en UPL Engativá

La UPL Engativá cuenta con dos vías importantes para la ciudad, una de escala regional como la Calle 80 y una de escala distrital como la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO. Estas dos vías hacen parte del Anillo Logístico de Occidente, infraestructura que consolidará los usos asociados a las Zonas Industriales y Corazones Productivos y, a su vez, mejorar las entradas de Bogotá, los cuales se complementa con 22,86 Km de ciclo infraestructura.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó la ampliación de malla vial sobre Av. Calle 72 y la construcción de una ciclorruta por este corredor, además de construir deprimidos o puentes en el Puente de Guadua para generar un descongestionamiento de la Calle 80. Por otro lado, expuso dos visiones para desarrollar la Av. Carrera 114 o Av. El Cortijo: (i) hacer una avenida de varios carriles de tráfico mixto y/o (ii) realizar un corredor verde que priorice los medios de transporte sostenibles.

En conclusión, la UPL Engativá tiene los siguientes retos principales en materia de movilidad local:

- Congestión y dificultades en la movilidad vehicular sobre los ejes arteriales y locales ocasionando problemas de ingreso al centro de Engativá.
- Discontinuidad de la red del sistema de transporte masivo Transmilenio hasta el límite de Bogotá, sobre la calle 80.
- Baja cobertura en modos de transporte y déficit en acceso a cicloinfraestructuras, predominante en la parte sur de la UPL.

Entornos Productivos Locales en UPL Engativá

Las actividades y usos del suelo más consolidados de la UPL Engativá son el residencial, no obstante, por su proximidad al Aeropuerto Internacional El Dorado, sobre la Calle 63 se localizan áreas de industriales y de logística. Por ese motivo, se han conformado corazones productivos en los barrios de Villas de Granda I y Ciudadela Colsubsidio, en proximidad de la Calle 80 por acceso a la movilidad y transporte público, generando alrededor de 0,13 empleos por Población Económica Activa – PEA.

Actualmente, existe un plan parcial predelimitado y la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario-Engativá, los cuales son potenciales de desarrollo e impulso para la generación de empleos.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó priorizar propuestas de corredor y circuito turístico por ambos bordes del humedal Jaboque, además de consolidar los corredores comerciales sobre la Calle 72, Calle 80 y Avenida José Celestino Mutis. Igualmente, concentrar y reubicar vendedores informales en plazoletas de comidas y actividades asociadas a residuos sólidos en centros de transformación.

En conclusión, la UPL Engativá tiene los siguientes retos principales en materia de entornos productivos locales:

- Incompatibilidad de usos (aeropuerto y servicios de alto impacto con las zonas residenciales).
- Carencia de vitalidad asociada a los perímetros del aeropuerto y baja mixtura de usos en área residencial aislada.
- Ausencia de centralidades en sectores fragmentados y conflicto entre usos demandados y normativa adoptada.

4.1 La estructura local de la UPL Engativá

La proximidad de la UPL Engativá se tejerá facilitando las conexiones y movilidad de los ciudadanos a través de ejes que se articulan con los Humedales Jaboque y Juan Amarillo-Tibabuyes, como elementos estructurantes, y promueven acciones que protegen los ecosistemas frente a las actividades urbanas a la par que se permite el disfrute de estos espacios para la ciudadanía. De esta manera, se garantiza el acceso a la oferta ambiental del territorio y su naturaleza se vuelven catalizadores de las condiciones para las

interacciones locales, superando la ruptura y discontinuidad que hoy producen, a través de intervenciones de vías como la Carrera 114, la Carrera 110, Carrera 105, Carrera 111C y Carrera 112A Bis, entre otras.

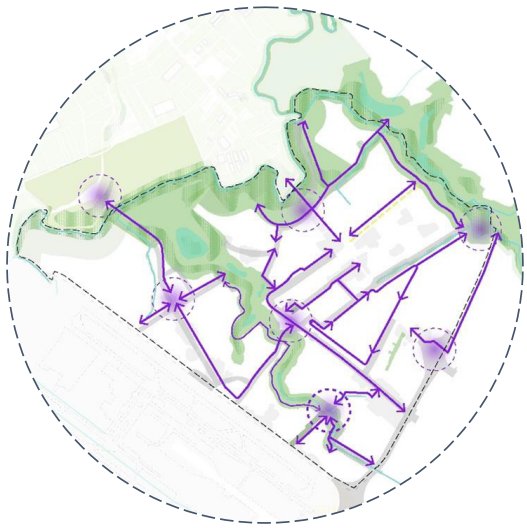


Imagen 36 Proximidad en la UPL Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El tejido residencial de origen formal e informal ha prevalecido y definido las actividades urbanas en esta UPL. Por ende, la propuesta de proximidad en Engativá se sustenta a partir de un aumento en la diversidad de servicios, usos y actividades. La identificación de Calles Comerciales de carácter local, los circuitos del cuidado y sus respectivos equipamientos, así como la generación de nuevo espacio público de calidad, son actividades dirigidas a enriquecer y diversificar la vida urbana de este sector, trayendo más oportunidades de interrelación de la ciudadanía con su entorno.

En las áreas ya consolidadas y diversas, la tarea es dotar, mejorar y reverdecer los espacios existentes y propuestos. Las apuestas más importantes para mejorar la proximidad en estas áreas giran en torno a la identificación de ámbitos para el cuidado, la adecuación de calles y corredores con prioridad peatonal y de transporte público y la reconexión con espacios públicos aislados.

Para consolidar la visión del territorio de Engativá, se requiere la implementación de proyectos integrales de proximidad en términos de las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales. Desde los criterios técnicos y en conjunto con las observaciones de la comunidad estas dimensiones se materializan en 5 proyectos de proximidad.

Dimensión de proximidad	Aportes de UPL Engativá		
	Datos	Existente	2035
Espacio público local	M2 EPE/HAB	5,98 m2 /	10,50 m2
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	1	2*
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	22,88 km	38,82 km (6,74 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Consolidación de la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente y fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de la Calle 72 y 64 y Carrera 114 y 112A, a partir de la consolidación de 12,89 km de calles completas con vocación comercial y corredores verdes de proximidad, logrando una Población cubierta en Zonas Generadoras de Empleo del 100%		

**Nota 1: La manzana del cuidado adicional hace parte del PIP Circuito Engativá Tabora, descrito en UPL Tabora, pero su localización está en UPL Engativá.*
Nota 2: El PIP Circuito Engativá Tabora, descrito en el capítulo de UPL Tabora, uno de sus subproyectos aporta a los indicadores de la UPL Engativá.

Tabla 17 Aportes de la UPL Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Así mismo, se incluyeron las áreas de cesiones urbanísticas no desarrolladas y/o entregadas de planes parciales adoptados. Estas áreas de reserva de la UPL Engativá se asocian principalmente a suelos de baja consolidación y de un solo lote o de propiedad pública, así como las cesiones urbanísticas de los planes parciales y licencias urbanísticas los cuales representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa.

Por otra parte, otras áreas de reservas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT), como las afectaciones viales generados por reservas para la malla vial arterial y aquellos espacios para infraestructura vial en la UPL que no han sido completamente desarrollados o no cuentan con las franjas funcionales necesarias, siendo nuevas reservas para la creación de la Malla Vial Intermedia.

A continuación, se exponen los Proyectos Integrales de Proximidad – PIP de la UPL Engativá:

4.2 Eje 64 Florida Fundacional

Son dos ejes, de manera axial, que buscan rescatar el carácter histórico del centro fundacional de la UPL Engativá y articularlos con el Bosque Urbano Parque la Florida, la actuación estratégica Distrito Aeroportuario, el Humedal Jaboque y una serie de parques de proximidad hacia el oriente, consolidando un sector de interés urbanístico por medio de la implementación de la manzana del cuidado. Además, por medio de un circuito de

calles completas y calles renaturalizadas o reverdecidas busca exaltar y reconocer lugares ancestrales muiscas hacia el Humedal Jaboque.

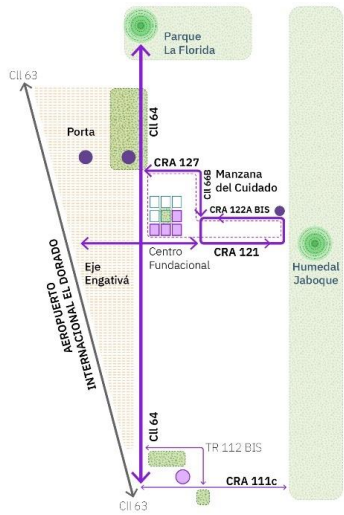


Imagen 37 Esquema Eje 64 Florida Fundacional
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-ENG-07	**EJE 64 FLORIDA FUNDACIONAL**
Ubicación	Desde la Carrera 111C hasta el Parque de Borde del Río Bogotá, entre la Calle 63 y Calle 70B.
Área del Proyecto	57,2 ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	1. EJE 64 LA FLORIDA
	2. EJE CARRERA 111C
	3. SUPER MANZANA FUNDACIONAL ENGATIVÁ
	4. FUNDACIONAL ENGATIVÁ BORDE JABOQUE
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen las siguientes acciones: Intervención en el principal eje vial de acceso al casco fundacional - Calle 64 con arborización y mejoramiento de andenes y la habilitación de espacios para cicloinfraestructura facilitando el acceso al Parque Regional La Florida. Aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por nuevos equipamientos propuestos complementando el sistema de cuidado y diversificando la oferta de los equipamientos existentes, garantizando el acceso y proximidad a los mismos.

	Disminución del déficit de equipamientos con el aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por cualificación de algunos equipamientos existentes y equipamientos propuestos garantizando el acceso y proximidad a los mismos. Intervención y mejoramiento del casco fundacional y las vías aledañas al mismo, reconocido como elemento característico dentro del componente patrimonial resaltando los elementos arquitectónicos e históricos del lugar.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Engativá Zona Urbana, Marandú, San Antonio Urbano, Centro Engativá II, La Faena, El Cedro, La Riviera, Bolivia, Villa Gladys, Sabana Del Dorado, El Gaco, Aeropuerto El Dorado.

Tabla 18 Datos del Proyecto Eje 64 Florida Fundacional
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la incorporación de una supermanzana entre las Carreras 121 y 127 y entre Calles 64 y 66B. Además, sobre los ejes de la calle 64, la Carrera 111C, la Carrera 121 y Carrera 127 y Calle 66B, se busca la adecuación de los perfiles y franjas funcionales por medio de la acción de Calles Completas sobre vías existentes, donde una esquina de la Carrera 127 con Calle 66B se superpone con el área del Humedal Jaboque. Lo anterior, busca exaltar la movilidad peatonal y ciclorrutas, mejorando el acceso de peatones, bici usuarios, entre otros, al Parque Regional La Florida, el Centro Fundaciones, el Humedal Jaboque y los sectores residenciales de Marandú y La Riviera. Lo anterior, garantizará condiciones de accesibilidad favorables para los equipamientos y servicios sociales y del cuidado. Para el caso de la Carrera 122A Bis se plantea la renaturalización y reverdecimiento de la calle con el propósito de conectar el humedal Jaboque con los parques circundantes dando prioridad a sus franjas de paisajismo y peatonal con un enfoque ancestral muisca.

Adicionalmente, comprende la generación de un parque nuevo en el remate noroccidente del eje de la calle 64 en el cual se pretende incorporar un equipamiento nuevo, y dos equipamientos más, uno en la plaza fundacional de Engativá y otro hacia el Humedal Jaboque, como remate de la Carrera 122A Bis, el cual contará con un enfoque diferencial muisca y baja ocupación que permite abrirse hacia el humedal, donde se sugiere los servicios de los equipamientos propuestos asociados a salud o educación. Así mismo, se cualifican los parques de la urbanización Muisca II Parque 1-2 y Desarrollo Villa Gladys.

Por otra parte, dentro de la supermanzana se pretende recualificar el equipamiento del Centro de Atención Medica Inmediata Emaús, Hospital Engativá II nivel E.S.E. y el Colegio General Santander Sede B - Cardenal Luque, con el fin de hibridar los equipamientos y mejorar sus condiciones. Así mismo, se restituirá el Bien de Interés Cultural ubicado en la Calle 64C # 123 – 02, diagonal a la plaza fundacional, plaza que será igualmente cualificada con énfasis en la posibilidad de facilitar espacios de intercambio a favor del fortalecimiento de la gastronomía turística y los mercados campesinos, extendiendo su vocación histórica y patrimonial inmueble. Por fuera de la supermanzana, se recualificará el Colegio Antonio Villavicencio Sede A - Antonio Villavicencio en el remate suroriente de la Calle 64.

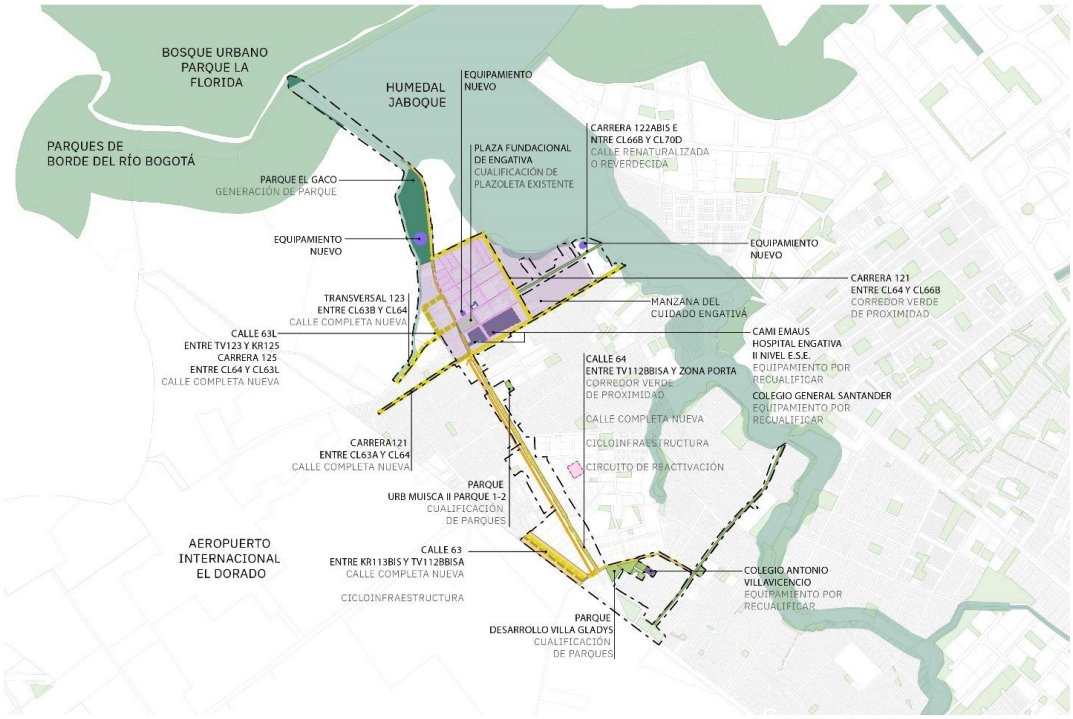


Imagen 38 Proyecto Integral Eje 64 Florida Fundacional
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 1,46 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
Reconoce 2 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar

Restaura 1 edificación de conservación para prestar servicios de cuidado o sociales.	Restitución/ Intervención BIC
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado Engativá (San Lorenzo). Reconoce Centro de Atención Medica Inmediata EMAUS, Hospital Engativá II Nivel E.S.E. como entidad ancla.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,03 Km ciclorrutas (2,29 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 3,72 Km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 5,53 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(2,31 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 3,58 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 19 Acciones en el PIP Eje 64 Florida Fundacional
Fuente: SDP, 2023

4.3 Paseo Jaboque

Es un circuito de acciones en torno a la exaltación del Humedal Jaboque como núcleo ambiental de la UPL Engativá y patrimonio natural y ancestral muisca. Inicia al oriente con la calle completa paralela al Canal los Ángeles ubicado en la Calle 66A, el cual prioriza las franjas funcionales peatonal y paisajística, intención que continua mediante el planteamiento del borde del humedal como un lugar con tratamiento diferenciado; planteando la recualificación, renaturalización y mejoramiento de parques existentes en dicho borde y conectándolo por medio de ejes.

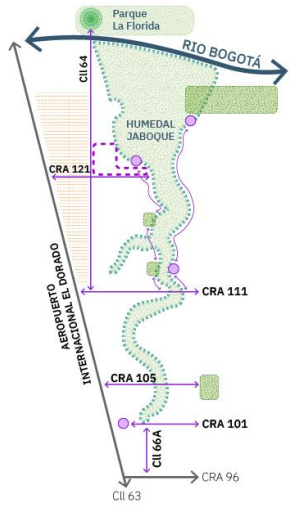


Imagen 39 Esquema Paseo Jaboque
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-ENG-08	**PASEO JABOQUE**
Ubicación	Sobre los Bordes del Humedal Jaboque, desde la Carrera 96 hasta el Parque de Borde del Río Bogotá.
Área del Proyecto	222,7 ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	1. CIRCUITO TURÍSTICO JABOQUE
	2. BORDE AMBIENTAL JABOQUE LOS ANGELES
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que buscan proteger y fortalecer las condiciones de espacio público y ambientales del Humedal Jaboque como elemento característico de la UPL en procura de su conservación recuperando sus bordes y parques aledaños, consolidando y dinamizando las actividades amigables con el entorno. Adicionalmente se incluyen en el proyecto la propuesta de generación de equipamientos para mejorar la atención a la población residente, los cuales aportan en la disminución del déficit y mejora el acceso a servicios de la población aledaña.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Villa Sagrario, Centro Engativá II, Marandú, El Dorado Industrial, Álamos, El Muelle, Villa Del Mar, El Cedro, Villa Amalia, La Faena, La Riviera, San Antonio Engativá, Bolivia, Villas De Alcalá, Los Ángeles, Engativá El Dorado, El Gaco, Garces Navas Oriental.

Tabla 20 Datos del Proyecto Paseo Jaboque
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende el reconocimiento y rehabilitación del borde del Humedal Jaboque con el fin de generar espacios transitorios y de cuidado alrededor de los parques de Engativá Et 1, Desarrollo La Riviera, Urbanización Los Ángeles, Álamos Norte, El Carmelo y Urbanización Portal de Alcalá. Dichos parques no podrán generar un endurecimiento de sus áreas cuando se superpongan sobre el área de protección del humedal y, por lo tanto, deberán promover un destino más ambiental y ecológico que complementa las actividades naturales.

Sumado a lo anterior, se genera un espacio para una nueva plazoleta, que complementa la plazoleta Villa del Mar, con un equipamiento nuevo de servicios de Integración Social e Igualdad de Oportunidades. Adicionalmente, alrededor del proyecto se generan dos equipamientos nuevos en los sectores de El Gaco y La Riviera, los cuales sugiere servicios asociados a Educación o Integración Social e Igualdad de Oportunidades.

Por otra parte, se busca generar la acción de calle completa sobre la Carrera 105F, el cual es una vía existente y cuenta con un puente que pasa por encima de la Reserva Distrital del Humedal, sin alterar las condiciones ambientales y naturales del Humedal Jaboque.

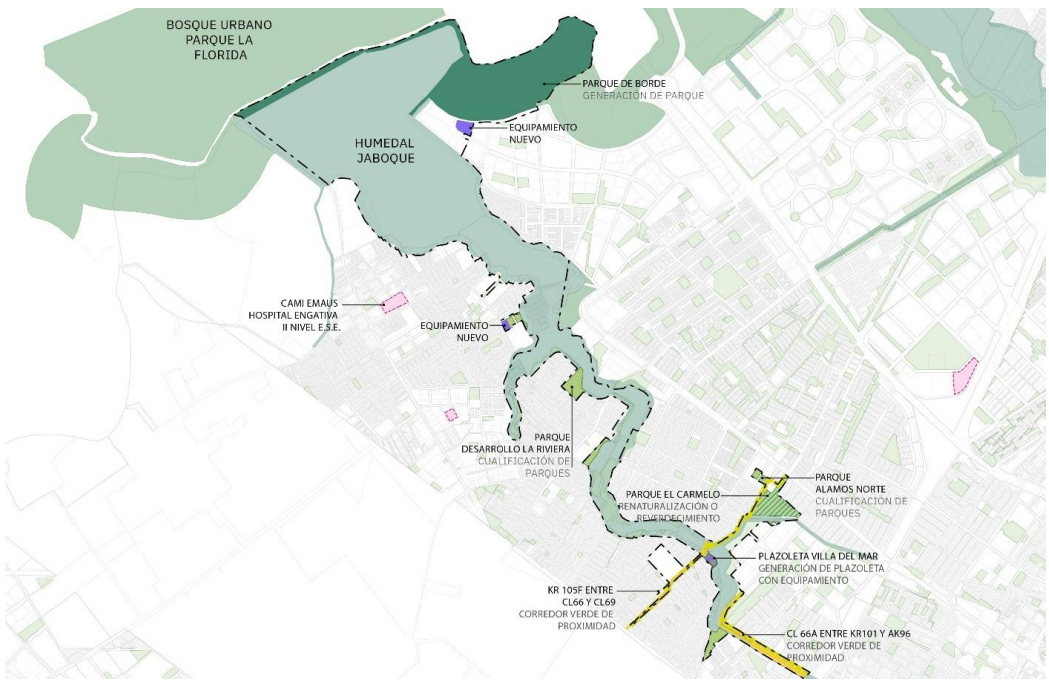


Imagen 40 Proyecto Integral Paseo Jaboque
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque

Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 7 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 1 plazoleta nueva.	Generación de plazoleta nueva.
Reconoce 2 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,29 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,56 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 21 Acciones en el PIP Paseo Jaboque
Fuente: SDP, 2023

4.4 Eje Nodo Cerezos

Es un eje que remata a manera de umbral, busca conectar la Línea 2 del Metro de Bogotá y el parque de borde del Río Bogotá y la Calle 80 a partir de la construcción calles completas nuevas y el mejoramiento de senderos y recorridos ecológicos y ambientales existentes en el borde norte del Humedal Jaboque. Lo anterior, con el fin de potenciar la vocación turística, económica y ambiental a partir del reconocimiento de las principales virtudes ecosistémicas de la UPL y la cualificación de servicios sociales y del cuidado.



Imagen 41 Esquema Eje Nodo Cerezos
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-ENG-09	**EJE NODO CEREZOS**
Ubicación	Sobre el eje de la Calle 72 y Carrera 114 desde la Avenida Longitudinal Occidente hasta la Calle 80.
Área del Proyecto	45,3 ha
Plazo	Largo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se plantea el mejoramiento del perfil vial de la Calle 72 como eje estructurador en ese sector lo cual facilita el acceso a servicios y equipamientos nuevos que se consolidan en el sector de los Cerezos. Se propone adicionalmente el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en el barrio UNIR II y la reconfiguración del eje vial de la avenida El Cortijo (carrera 114) en el sentido transversal para mejorar las condiciones de proximidad y acceso a servicios en el sector.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Villas De Granada, El Dorado Industrial, Álamos, Gran Granada, Santa Mónica, Villa Amalia, La Riviera, Bolivia, Villas De Alcalá, Villas De Granada I, Los Álamos, El Gaco, El Cedro, Garces Navas Oriental.

Tabla 22 Datos del Proyecto Eje Nodo Cerezos
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, busca generar tres equipamientos nuevos a la mitad de su recorrido, donde se sugieren los servicios asociados a sedes administrativas o integración social. Así mismo, sobre el mismo eje de la Calle 72 y Carrera 114 procura exaltar la movilidad peatonal y ciclorrutas para una integración y continuidad oriente-norte

por medio del mejoramiento de calles para el peatón, ciclista y transporte público limpio que brinden espacios con vocación comercial a través de la implementación de calles completas. Por otra parte, cualifica los parques Urbanización Gran Granada I Etapa, Urbanización Portal de Alcalá, Urbanización Villa Amalia, Urbanización Proyecto Protecho Lote Villa Amalia, Álamos Garces Navas Y Urbanización Garces Navas.

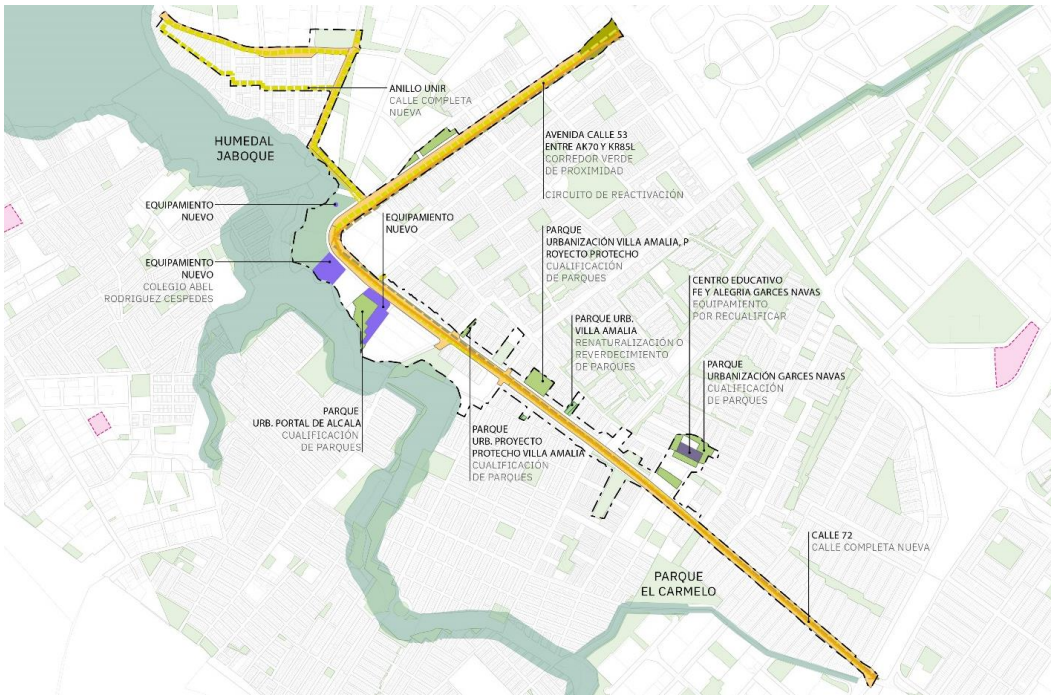


Imagen 42 Proyecto Integral Eje Nodo Cerezos
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 2 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 1 edificación existente que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES	

Aporte PIP	Nombre de la Acción
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0 Km ciclorrutas (3,56 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 5,48 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,15 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(3,32 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 0,67 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 23 Acciones en el PIP Eje Nodo Cerezos
Fuente: SDP, 2023

4.5 Alameda Puerta del Sol

Es un umbral que articula tres nodos ambientales: el Humedal Jaboque, el Parque de Borde Río Bogotá y el Humedal Juan Amarillo-Tibabuyes, por medio de la calle 78B y carrera 119 y Conexión Lisboa (Carrera 120), consolidando una entrada para la ciudad en la Calle 80 por medio del mejoramiento de senderos y calles que priorizan al peatón y al ciclista para conectar los nodos ambientales con los nuevos servicios del cuidado que protegen el paisaje natural y ambiental con actividades amigables con el entorno.

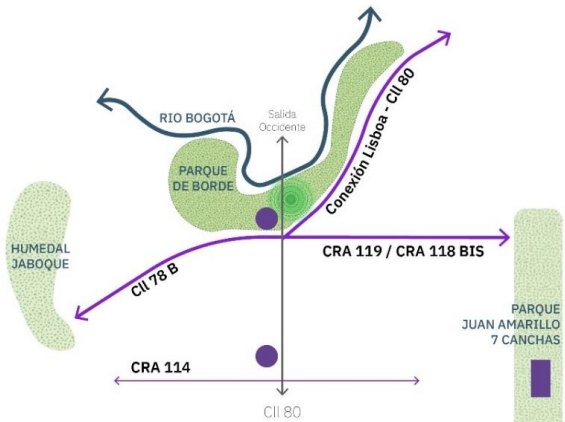


Imagen 43 Esquema Alameda Puerta del Sol
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-ENG-10	**ALAMEDA PUERTA DEL SOL**
Ubicación	Desde la Carrera 114 hasta el Parque Borde del Río Bogotá, entre el límite norte del Humedal Jaboque hasta el Paraque del Juan Amarillo.
Área del Proyecto	118,8 ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se proponen incluyen acciones que promueven la protección de los referentes ambientales del Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes consolidando intervenciones en el borde sur del mismo. Se plantea adicionalmente la configuración de equipamientos en la zona del puente de guadua como referente de acceso a la ciudad mejorando la oferta de servicios en la zona, así como en la zona norte de ciudadela Colsubsidio y el borde nor.-oriental de la UPL en zonas cercanas a la Chucua de los Curies para su protección y conservación
Barrios **(Sector catastral)** **Veredas**	Santa Teresa De Suba, El Dorado, Lech Walesa, Bochica II, La Carolina De Suba, Bolivia Oriental, El Dorado Industrial, El Cortijo, Gran Granada, Ciudadela Colsubsidio, Engativá El Dorado, El Gaco, Tibabuyes.

Tabla 24 Datos del Proyecto Alameda Puerta del Sol
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de tres equipamientos nuevos: el primero, como puerta de la ciudad sobre el parque de borde Río Bogotá sobre el eje de la calle 80; el segundo, en la esquina de la Calle 80 y Carrera 114; y el tercero, sobre el parque Juan Amarillo – 7 Canchas como un hub deportivo que aporta a la cualificación de su parque, contribuyendo a mejorar la oferta de servicios del cuidado y ambiental de la UPL, donde se sugieren los servicios asociados a cultura, Interés Social e Igualdad de Oportunidades o de abastecimiento y seguridad alimentaria. Lo anterior, busca prever la reactivación económica al costado sur de la calle 80, conformando un

frente urbano y un eje de servicios empresariales, entre la Carrera 114 (Avenida El Cortijo) y la Carrera 119, en la entrada de la ciudad.

Así mismo, se genera la acción de calle completa nueva sobre los ejes viales de la Carrera 116C, Calle 78B, Carrera 120 (Conexión Lisboa – Calle 80) y Carrera 119 al interior del ámbito para exaltar la movilidad peatonal, de ciclorrutas y transporte urbano limpio, mejorando el acceso de peatones, bici usuarios, entre otros a los servicios de cuidado y sociales, así como a la oferta del Anillo Logístico de Occidente.

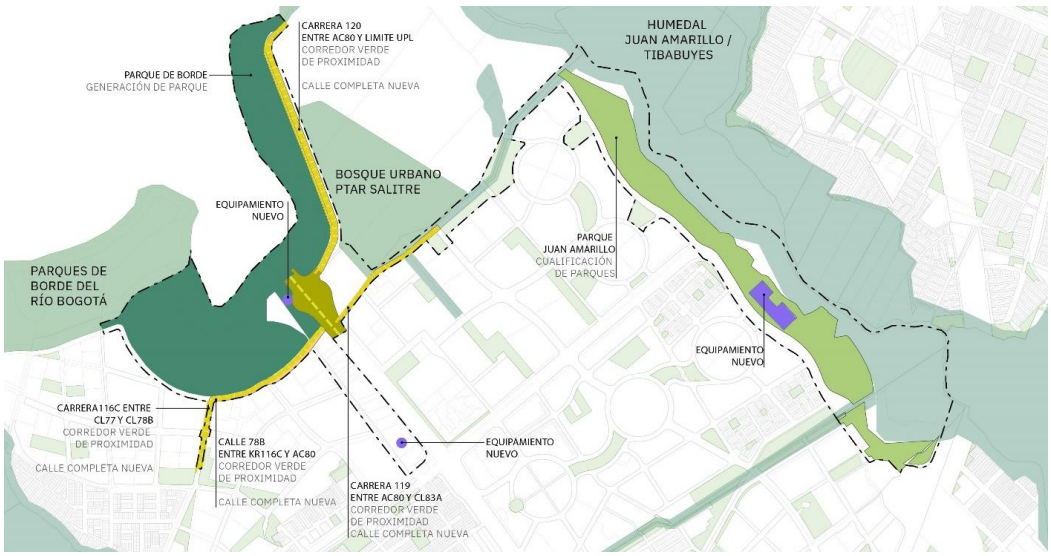


Imagen 44 Proyecto Integral Alameda Puerta del Sol
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 2 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,31 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,28 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,31 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 25 Acciones en el PIP Alameda Puerta del Sol
Fuente: SDP, 2023

4.6 Circuito Proximidad Engativá

Es un circuito de cuidado que se plantea como solución a los problemas de accesibilidad a equipamientos y servicios del cuidado en la zona central de la UPL Engativá, mejorando la conexión en sentido sur – norte y garantizando el acceso a servicios en la Ciudadela Colsubsidio al norte y Villas de Granada al sur, desde la Avenida Calle 80. Adicionalmente, aprovecha y reconoce la conexión generada a través del canal Bolivia, potenciando y cualificando su condición para el reverdecimiento.

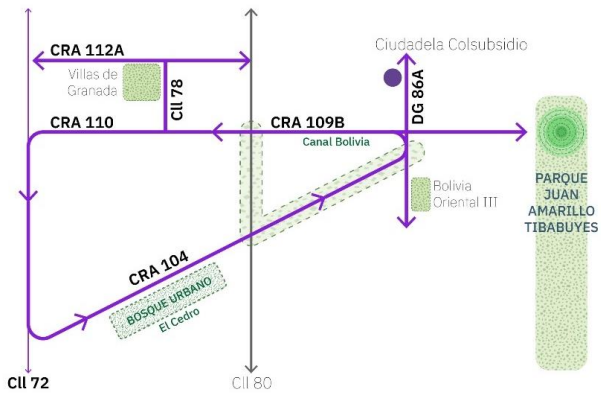


Imagen 45 Circuito Proximidad Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-ENG-11	CIRCUITO PROXIMIDAD ENGATIVÁ
Ubicación	Desde la Calle 72 hasta el Parque Juan Amarillo-Tibabuyes, entre la Carrera 112A y Carrera 104, tomando el Canal Bolivia.
Área del Proyecto	53,2 ha
Plazo	Largo 2035
Subproyectos	1. NODO DEL REECUENTRO VILLAS DE GRANADA
	2. PASEO CANAL BOLIVIA
Incidencia de participación	La comunidad expresa en diferentes espacios de participación la necesidad de incluir mejores condiciones de movilidad peatonal, vehicular y de

Con la comunidad se acordó:	cicloinfraestructura en la zona los cuales se plantean a partir de la acción de calles completas donde se mejoren los perfiles viales con cualificación de andenes y mejores espacios para la circulación. Estas acciones anteriores se complementan con la conexión y cualificación de parques aledaños requeridos por la comunidad y la inclusión de nuevos equipamientos y servicios para la disminución del déficit en la atención integral de sus habitantes.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Villas De Granada, Bochica II, Garces Navas Sur, Bolivia Oriental, Garces Navas, Álamos, Villa Amalia, El Madrigal, Ciudadela Colsubsidio, Villas De Alcalá, Villas De Granada I, Bolivia, El Cedro, Garces Navas Oriental.

Tabla 26 Datos del Proyecto Circuito Proximidad Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de una calle renaturalizada o reverdecida sobre la Carrera 109B, Carrera 100 y Calle 78, además de calles completas con vocación de corredores verdes de proximidad sobre la misma Calle 78 y Carrera 112A. Adicionalmente, cualifica los parques Ciudadelas Colsubsidio, Urbanización Garces Navas y Urbanización Bolivia Occidental etapas IV, V y VI, creando un recorrido que conecte el Bosque Urbano El Cedro y el Parque Juan Amarillo-Tibabuyes. Por otra parte, se proyecta un equipamiento nuevo en proximidad a la Ciudadela Colsubsidio, cerca de Unicentro de Occidente, complementando la oferta de servicios del cuidado al interior del circuito, donde se sugiere servicios asociados a educación.

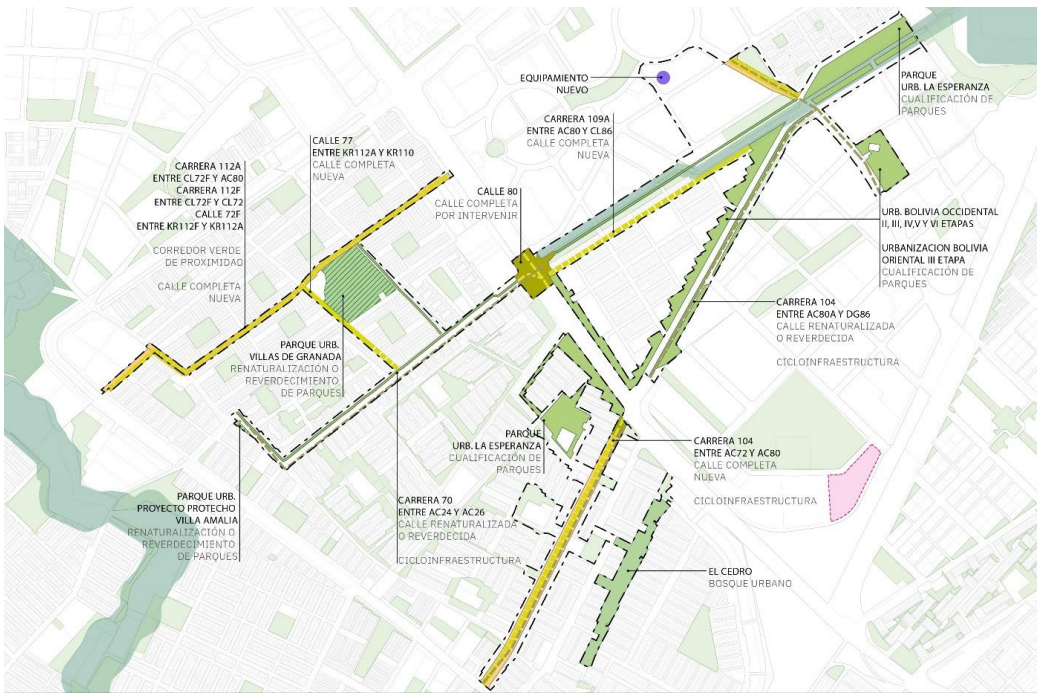


Imagen 46 Proyecto Integral Circuito Proximidad Engativá
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 2 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 7 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 4,43 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,62 Km ciclorrutas (0,89 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 3,93 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,20 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(0,95 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 1,45 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 27 Acciones en el PIP Circuito Proximidad Engativá
Fuente: SDP, 2023

5. UPL Tabora

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Tabora tiene una extensión aproximada de 1.501 hectáreas con solamente una clasificación de suelo: urbano. Está localizada entre la Carrera 68 al oriente; la UPL Salitre, Avenida Calle 63, Jardín Botánico de Bogotá y el Complejo Deportiva Salitre al sur; la futura Avenida Longitudinal de Occidente al occidente; y el Río Salitre-Arzobispo y Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes al norte.

Cuenta con 406.102 habitantes en suelo urbano, alcanzando una densidad urbana de 270 habitantes por hectárea, siendo la UPL más densa del Sector Occidente.



Imagen 47 Viviendas de la UPL Tabora



Imagen 48 Santa María del Lago
Fuente: Archivo SDP, 2022

En términos de espacio público, la UPL Tabora tiene un indicador de 2,71 m2 por habitante, siendo la UPL más deficitaria del Sector Occidente, donde sus parqués más

destacados son Bonanza, Villa Luz y Tabora. No obstante, cuenta con la mayor extensión de áreas en plazas y plazoletas, por encima de la UPL Fontibón y Engativá juntas.

Por otra parte, la UPL Tabora cuenta con 329 equipamientos de los cuales el 30% son de carácter público y el 70% de carácter privado. Lo anterior, genera un indicador de 0,97 m2 de equipamiento por habitante, siendo la segunda UPL con mayor déficit en el Sector Occidente sobre la meta de 3,17 m2 del POT, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a servicios de Educación y Culto.



Imagen 49 M2 de Espacio Público en UPL Tabora



Imagen 50 Equipamientos en UPL Tabora

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 555 de 2021.

Lo anterior está relacionados directamente por los usos residencial y de baja densidad edificatoria, así como actividades y usos complementarios que surgen del crecimiento progresivo de la vivienda y las necesidades locales, con comercio de pequeñas y medianas empresas los cuales se localizan en vías arterias de escala distrital y regional a manera de limites urbanos que no permiten las relaciones directas y conexiones entre los barrios en la escala local, por lo que se pretende aprovechar la continuidad espacial que puede ofrecer su trazado ortogonal o en damero.

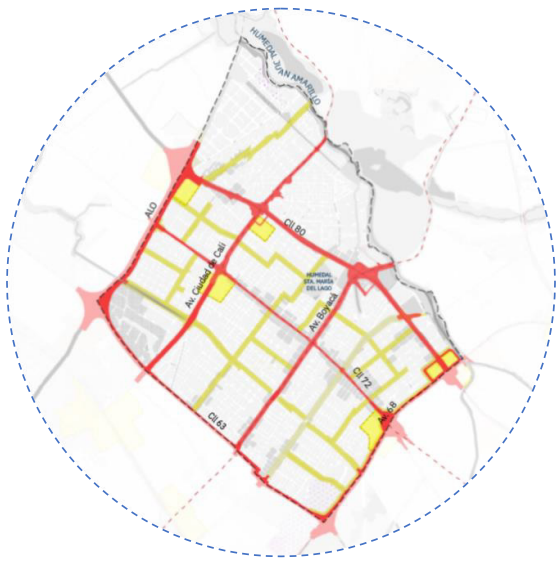


Imagen 51 Fracturas de la UPL Tabora

Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Estas áreas de reserva representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa

A continuación, se hace una descripción de los retos que afrontan las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales en la UPL:

Espacio Público Local en la UPL Tabora

Es la UPL con menos área en parques estructurantes, con una extensión de 9,5 hectáreas, además de contar con 90 hectáreas de parques de proximidad, pero, a su vez, es la que cuenta con mayor área en plazas y plazoletas del Sector Occidente. Así mismo, tiene la oportunidad de armonizar su red de parques con las apuestas POT como: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización del Humedal Santa María del Lago, (ii) la conformación Conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque, y (iii) el Renaturalizar y/o reverdecer el parque Tabora.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó que se debe renaturalizar y hacer uso eficiente de los parques, priorizando su reforestación con especies nativas, no especies caducifolias porque éstas contaminan las aguas lluvias. También solicitaron la conformación de una ruta ecocultural de la Calle 90, desde el Parque Simón Bolívar hasta el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes, pasando por el Humedal Santa María del Lago, Universidad Minuto de Dios y Parque Bonanza, para así, consolidar un nodo ambiental donde también se puedan adecuar actividades de agricultura urbana y compostaje.

En conclusión, la UPL Tabora tiene los siguientes retos principales en materia de espacio público:

- Discontinuidad ambiental entre humedal-lago-río.
- Desconexión y desarticulación entre espacios público para el encuentro (Parques Estructurantes y de Proximidad).
- Carencia de zonas verdes y arborizadas, y baja calidad de su espacio público por ocupaciones indebidas y afectaciones por centros de abastecimiento alimentarios.

Servicios del Cuidado y Servicios Sociales en Tabora

La UPL Tabora es aquella que presenta mayor proximidad para el uso y disfrute de equipamientos, presentando de 5 a 8 servicios del cuidado por área de análisis. Los barrios más afectados en términos de cobertura y proximidad se localizan hacia el suroccidente por Los Álamos, cerca al Aeropuerto Internacional El Dorado, y al nororiente por Julio Flórez y Santa Rosa, sobre la Calle 80.

De acuerdo con la caracterización de la población de la UPL Tabora, los nuevos servicios sociales y del cuidado deben estar orientados a atender los rangos etarios de menores de 14 años y de mayores de 60 que presentan un crecimiento más acelerado en el territorio. Así pues, servicios como Integración Social son aquellos que deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Educación primaria y Cultura, los cuales serán prioritarias para su localización en los sectores catastrales (barrios) de Los Álamos, Ciudad Bachué I Etapa y Florida Blanca.

A diferencia de las UPL Fontibón y Engativá, la historia de Tabora se asocia al desarrollo de viviendas autoconstruida o autogestionadas, crecimiento conforme a las necesidades de cada familia y el territorio. Cuenta con dos plazas de mercado: Quirigua y Las Ferias, los cuales hacen parte y base del patrimonio cultural inmaterial de su territorio, donde se heredan prácticas y se hacen integraciones sociales de generación en generación.

En los distintos espacios de participación, la comunidad solicitó contar con servicios sociales y del cuidado relacionados con salud, educación, cultura y servicios administrativos. Con respecto al servicio de salud, se ve la oportunidad de reactivar el CAMI del barrio Las Ferias y la reconstrucción del antiguo Hospital del barrio La Granja. Para el servicio de la educación, se quiere construir una Universidad Pública en el predio del Colegio Cooperativo del barrio La Palestina. Para el servicio de cultura, se plantea la construcción de una Casa de Cultura en los predios de la ALO y la construcción de un CEFE en los predios de la antigua Plaza de Mercado del barrio Boyacá. Para las manzanas del cuidado del POT, proponen localizarlo cerca a la Alcaldía Local de Engativá, generando un nodo del cuidado en relación con equipamientos como la CIOM (Casa de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres) y la ampliación del CADE del barrio Santa Helenita.

En conclusión, la UPL Tabora tiene los siguientes retos principales en materia de cuidado y servicios sociales:

- Carencia en servicios del cuidado y el impacto que tienen las plazas de mercado en su territorio.
- Recuperación de las plazas de mercado de Las Ferias y Boyacá, resaltando sus valores históricos y culturales, y la restauración de la iglesia de La Estrada y la Ermita del Señor de los Milagros.
- Proteger los antejardines y los pasos peatonales con el fin de conservar la arquitectura característica del lugar.
- Exaltar el conocimiento ancestral y de turismo cultural en el barrio La Granja.

Movilidad Local en UPL Tabora

La UPL Tabora cuenta con siete ejes viales importantes para la ciudad, una de escala regional: la Calle 80, y seis de escala distrital: Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, Avenida Ciudad de Cali (Carrera 86), Avenida Chile (Calle 72), Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), Avenida Boyacá y Avenida Carrera 68, los cuales se complementan con los 26,58 Km de cicloinfraestructura, siendo la UPL del Sector Occidente con mayores kilómetros construidos para la micro movilidad.

Agregado a lo anterior, la UPL cuenta con cuatro grandes oportunidades de ciudad en temas de movilidad: (i) la troncal de Transmilenio existente sobre la Calle 80, (ii) la construcción de una nueva troncal sobre la Carrera 68, (iii) la licitación de la Línea 2 del Metro de Bogotá sobre la Calle 72 y (iv) la proyección de la línea 4 del Metro sobre la Avenida Boyacá; y que son determinantes para la armonización de las acciones y conexiones de escala local.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó la construcción de avenidas que generen una descongestión vehicular, como la Avenida. El Salitre y la continuidad de la Avenida Constitución o Rojas y la restauración de la malla vial de la Calle 64 entre carreras 70 y Avenida 68. De igual forma, plantean alternativas de ciclorutas por la calle 72, la calle 75 y la Avenida 66 A, así como el mejoramiento de la ciclorruta aledaña al Río Salitre y la continuidad de la Calle 90 hasta la Avenida Boyacá. Por otro lado, la comunidad propone la consolidación de barrios vitales en los alrededores de la Iglesia el señor de los milagros, la Plaza de Mercado Ferias y la Catedral de Engativá en el barrio La Estrada.

En conclusión, la UPL Tabora tiene los siguientes retos principales en materia de movilidad local:

- Conflicto de movilidad en la frontera con UPL Rincón de Suba, del Sector Noroccidente.
- Falta de alternativas y medios de transporte limpios sobre los ejes Avenida Boyacá, Ciudad de Cali, Carrera 68 y ALO.

Entornos Productivos Locales en UPL Tabora

La principal actividad y usos del suelo en la UPL Tabora están asociados al Residencial, donde la mayor parte de su área está en tratamiento urbanístico de consolidación. Así mismo, por el barrio los Álamos comparte Zonas Industriales con las demás UPL del Sector Occidente. Por ese motivo, se han consolidado corazones productivos sobre los ejes viales de la Avenida Carrera 68 y Calle 72, que han aportado en la diversidad de oferta de empleos para la población y han constituido un referente o hito comercial de ciudad.

Así mismo, cuenta con tres Plazas de Mercado: Quirigua, Las Ferias y Boyacá, las cuales permitirán reforzar y conectar las acciones tendientes a mejorar circuitos de reactivación. Adicionalmente, la Actuación Estratégica Ferias refuerza los entornos productivos a partir de la consolidación de un clúster de servicios automotrices e industriales y la revitalización y redensificación urbana sobre los corredores viales, los cuales son potenciales de desarrollo e impulso para la generación de empleos.

En los distintos espacios de participación, la comunidad solicita la recuperación y modernización de las plazas de mercado Ferias, Quirigua y Boyacá, entendiéndose como una fortaleza del sector los cuales presentan un conflicto e impacto a su entorno urbano, organizándolos y regulando su uso en varios lotes disponibles o sobre corredores comerciales y gastronómicos. Así mismo, en el espacio público deteriorado, solicitan la adecuación para acoger actividades itinerantes y usos múltiples.

En conclusión, la UPL Tabora tiene los siguientes retos principales en materia de entornos productivos locales:

- Incompatibilidad de usos en zonas residenciales con servicios de expendio y consumo de licor.
- Impactos generados en las plazas de mercado y ocupación del espacio público con comercio informal y vehículos.

5.1 La estructura local en la UPL Tabora

La proximidad tiene por deber intervenir, de manera previsiva, las áreas afectas a infraestructura de escala distrital en pro de preservar, proteger y potenciar las dinámicas locales por medio de ejes y circuitos del cuidado. En concreto, la segunda línea del metro de Bogotá debe convertirse en un eje articulador de los elementos que componen la escala local de Tabora, al ser catalizador de localización de nuevas actividades, garantizando la accesibilidad a su uso y disfrute por parte de la ciudadanía. En ese sentido, el Metro y Transmilenio en sus áreas próximas deben permitir la irrigación de actividades locales y evitar ser barreras de contención.



Imagen 52 Proximidad en la UPL Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para lograr lo anterior, la UPL Tabora tiene por apuesta de proximidad lograr el funcionamiento las actividades locales hoy existentes dentro de una centralidad económica diversa y productiva. Las acciones de proximidad proponen, en primera instancia, la interconexión del tejido residencial y de comercio local a partir de las redes del cuidado y el mejoramiento de vías locales que propicien a la ciudadanía una mayor interacción con los elementos de espacio público, servicios sociales y del cuidado dentro del territorio. Asimismo, potenciará su red a partir de la identificación de áreas óptimas

para la conformación de nuevos parques y equipamientos que tiene por función la consolidación de nuevos nodos de actividad local con diversidad de servicios sociales, del cuidado y comerciales.

Los elementos de proximidad en Tabora se deben entender como la herramienta para generar las condiciones espaciales óptimas que permitan potenciar los mercados locales hoy presentes en sus zonas más consolidadas. Para esto, se debe hacer énfasis en los circuitos y calles comerciales resaltados para tal fin, las áreas de reactivación económica delimitadas en la UPL y los equipamientos y espacios públicos que soportan y refuerzan el carácter económico de zonas como Ferias, Álamos, Minuto de Dios, entre otros. Asimismo, es de resaltar que los elementos de proximidad propuestos tienen como objetivo superar el funcionamiento aislado de los soportes urbanos para aumentar su cobertura de demanda a lo largo de los ejes de movilidad y en torno a las estaciones de transporte masivo, con acciones de integración a partir de recualificar la oferta de servicios sociales y del cuidado y de espacio público, mejorando las redes peatonales y para la micromovilidad.

Para consolidar la visión del territorio de Tabora, se requiere la implementación de proyectos integrales de proximidad en términos de las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales. Desde los criterios técnicos y en conjunto con las observaciones de la comunidad estas dimensiones se materializan en 8 proyectos de proximidad.

Dimensión de proximidad	**Aportes de UPL Tabora**		
	Datos	**Existente**	**2035**
Espacio público local	M2 EPE/HAB	2,72 m2	2,94 m2
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	1
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	26,67 km	46,48 km (6,21 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Consolidación de la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente y fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de la Calle 69A y 63 y Carrera 91, 77A, 70 y 69K, a partir de la consolidación de 14,20 km de calles completas con vocación comercial y corredores verdes de proximidad, logrando una Población cubierta en Zonas Generadoras de Empleo del 100%		

Tabla 28 Aportes de la UPL Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Así mismo, se incluyeron las áreas de cesiones urbanísticas no desarrolladas y/o entregadas de planes parciales adoptados. Estas áreas de reserva de la UPL Tabora se asocian principalmente a suelos de baja consolidación y de un solo lote o de propiedad pública los cuales representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa.

Por otra parte, otras áreas de reservas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT), como las afectaciones viales generados por reservas para la malla vial arterial y aquellos espacios para infraestructura vial en la UPL que no han sido completamente desarrollados o no cuentan con las franjas funcionales necesarias, siendo nuevas reservas para la creación de la Malla Vial Intermedia.

A continuación, se exponen los Proyectos Integrales de Proximidad – PIP de la UPL Tabora:

5.2 Circuito Engativá Tabora

Es un circuito de integración de diferentes acciones enfocadas en la articulación y generación de equipamientos sobre la franja de la reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente y el humedal Juan Amarillo. Lo anterior con el fin de garantizar servicios para el cuidado en la UPL Engativá y UPL Tabora. El circuito está conformado por la articulación de tres ejes perpendiculares y la Calle 80, los cuales conectan tres elementos importantes existentes para la proximidad: la manzana del cuidado, el Humedal Juan Amarillo-Tibabuyes y la Plaza de Mercado Quirigua. Adicionalmente, su ámbito se encuentra dividido en dos subproyectos, uno localizado en UPL Engativá y otro en UPL Tabora, y en su interior se delimita parte de la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado, instrumento que buscará concretar y armonizar las acciones al interior de la reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente.

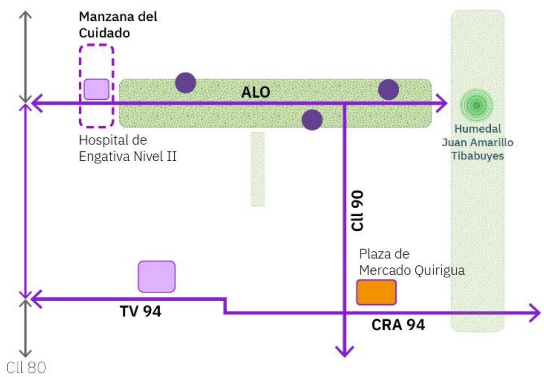


Imagen 53 Esquema Circuito Engativá Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-12	CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA
Ubicación	Sobre la Reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente entre la Calle 80 y el Humedal Juan Amarillo-Tibabuyes, hasta la Carrera 94 por la Calle 90.
Área del Proyecto	53,2 ha
Plazo	Largo 2035

Subproyectos	1. CIRCUITO DEL CUIDADO ENGATIVÁ
	2. CIRCUITO DEL CUIDADO TABORA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que se acordaron con la comunidad referidas a la generación de nuevo espacio público y nuevos equipamientos los cuales permiten garantizar mejores condiciones de seguridad y acceso a servicios en la zona del proyecto y especialmente habilitando para la comunidad espacios no usados actualmente en la zona de reserva de la ALO, los cuales mejoran las condiciones de habitantes de barrios como Madrigal, Bochica y Bachué entre otros.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Los Cerezos, Ciudad Bachué, Santa Teresa De Suba, Bochica, Ciudad Bachué I Etapa, Bochica II, Bolivia Oriental, Quirigua I, Quirigua Oriental, Luis Carlos Galán, Ciudad Bachué II, Quirigua II, Primavera.

Tabla 29 Datos del Proyecto Circuito Engativá Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la conformación de una manzana del cuidado en proximidad del Portal 80 de Transmilenio, donde recualificará el equipamiento Hospital Engativá Nivel II como entidad ancla. Adicionalmente, busca generar cuatro equipamientos nuevos híbridos, donde se sugieren servicios asociados a educación, cultura o deportivo y recreativo, con enfoques ambientales. Adicionalmente, busca generar un parque nuevo lineal sobre el área de reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente, garantizando la transición urbano-ambiental con el Humedal, el cual conectará por medio de la calle renaturalizada de la Calle 90 la Plaza de Mercado de Quirigua, fortaleciendo la UPL con una vocación comercial, gastronómica, turística y ambiental. Así mismo, sobre la transversal 94, carrera 92 y carrera 91 al interior del ámbito se genera una calle completa nueva con vocación comercial.

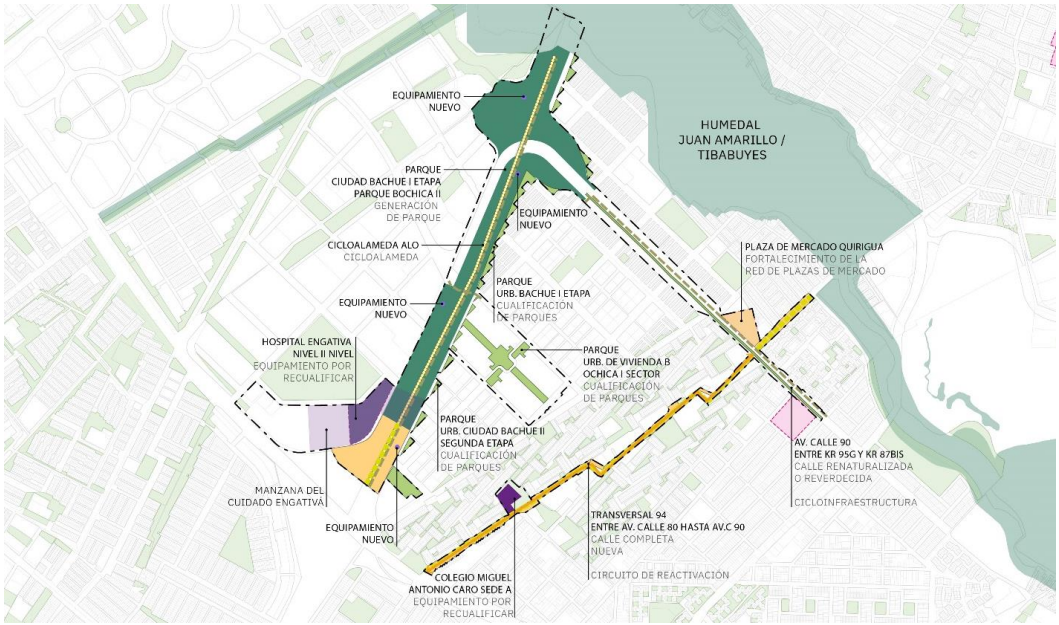


Imagen 54 Proyecto Integral Circuito Engativá Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 8 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1,10 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	

Aporte PIP	Nombre de la Acción
Construye 1,57 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 2,58 Km ciclorrutas (0,23 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,88 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(1,40 paralelas a calles completas).**	Calle comercial

Tabla 30 Acciones en el PIP Circuito Engativá Tabora
Fuente: SDP, 2023

5.3 Paseo cultural Minuto - Quiriguá

Es un eje que articula los nodos de servicios y equipamientos a lo largo del Humedal Juan Amarillo Tibabuyes sobre la calle 90. Lo anterior, pretende delimitar y definir acciones que permitan el aprovechamiento del borde urbano ambiental a partir de la regeneración urbana de la alameda cultural y educativa para el sector minuto de Dios, con la recuperación del borde sobre río Salitre; enfatizando un carácter de eje de transición y articulación.

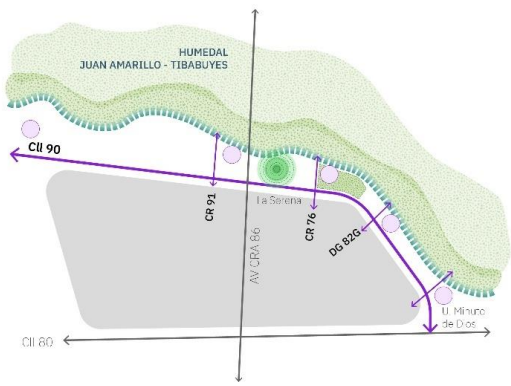


Imagen 55 Esquema Paseo Cultural Minuto-Quirigua
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-13	PASEO CULTURAL MINUTO-QUIRIGUA
Ubicación	Sobre el eje vial de la Calle 90 desde la Avenida Longitudinal de Occidente hasta la Calle 81 A y la Universidad Minuto de Dios.

Área del Proyecto	57,3 ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones derivadas de procesos con comunidad se plantean a través de generación de nuevos equipamientos y la cualificación de existentes, así como en sus entornos en cercanías a los barrios Quirigua y Luis Carlos Galán. Adicionalmente en la zona cultural y educativa del Minuto de Dios se incluyen acciones de mejoramiento del espacio público y se plantean conexiones peatonales y de cicloinfraestructura para mejorar la proximidad y acceso a servicios y equipamientos y finalmente se propone la recuperación y cualificación del borde sur del Humedal Juan Amarillo - Tibabuyes como parte de la recuperación de los entornos ambientales característicos de la zona
Barrios (Sector catastral) Veredas	Los Cerezos, El Minuto De Dios, Ciudad Bachué, Santa Teresa De Suba, Paris Gaitán, Luis Carlos Galán, La Serena, Club De Los Lagartos.

Tabla 31 Datos del Proyecto Paseo Cultural Minuto-Quirigua
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la acción de calle renaturalizada o reverdecida a lo largo de la calle 90, iniciando en la recualificación de los equipamientos Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO y Colegio el Minuto de Dios Siglo XXI, pasando por el reverdecimiento del parque Conjunto Multifamiliar No. 2 el Minuto de Dios Lote 83, hasta la generación de un parque y equipamiento nuevo en el sector Minuto de Dios, en relación directa con la renaturalización o reverdecimiento del Parque La Serena. Así mismo, al noroccidente del proyecto se recualifica el Instituto Técnico Laureano Gómez Sede A - Laureano Gómez y genera una plazoleta nueva en el barrio Luis Carlos Galán. Adicionalmente, la cualifica los parques Makro Avenida Boyacá, Conjunto residencial Terranova-Club, Urbanización Villa Carolina, Minuto de Dios, Urbanización La Palestina, Urbanización La Serena y Gualanday.

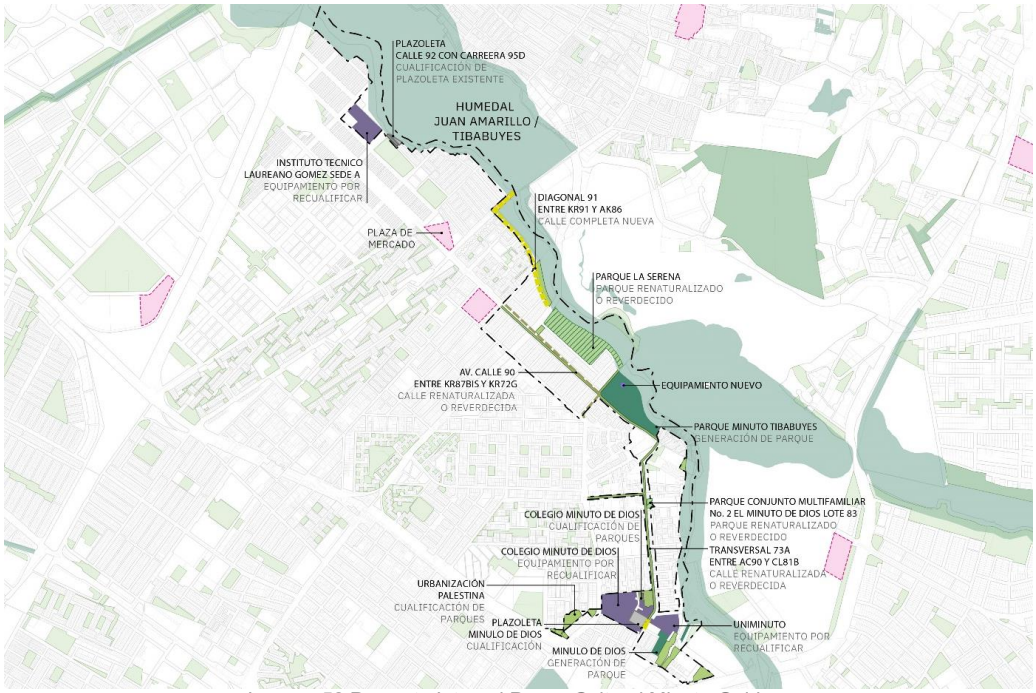


Imagen 56 Proyecto Integral Paseo Cultural Minuto-Quirigua
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 2 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 8 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 1 plazoleta nueva	Generación de plazoleta nueva.
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 2,14 Km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar

MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,71 Km ciclorrutas (0 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,62 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Reconoce 1 AIM	

Tabla 32 Acciones en el PIP Paseo Cultural Minuto-Quirigua
Fuente: SDP, 2023

5.4 Nueva Tabora

Es una red que conecta los barrios de Tabora, Florencia, La Granja, La Soledad Norte y Paris con calles arborizadas para peatones y ciclistas articulando y cualificando los diferentes parques reverdecidos y servicios sociales y del cuidado recualificados con nuevas actividades y usos, fortaleciendo la vida barrial de los vecinos en el espacio público, mejorando los espacios de transición entre las dinámicas urbanas de las UPL Tabora y la UPL Engativá.

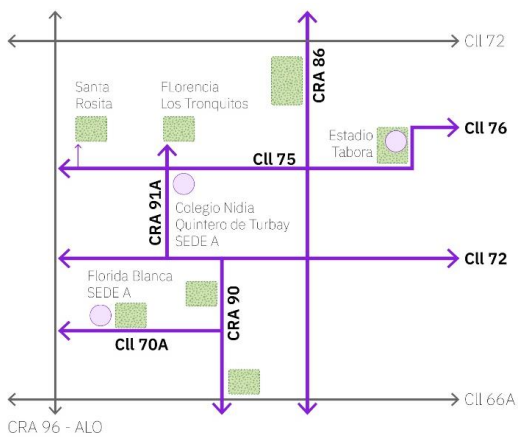


Imagen 57 Esquema Nueva Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-14	NUEVA TABORA
Ubicación	Desde la Calle 66A hasta la Calle 80, entre Avenida Longitudinal de Occidente y Carrera 77A.
Área del Proyecto	68,4 ha
Plazo	Mediano 2031

Subproyectos	1. CIRCUITO ALAMOS
	2. AIM NUEVA TABORA
	3. CONECTOR LA GRANJA
	4. CONECTOR CALLE 75
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se plantean acciones que mejoran las condiciones de acceso a los servicios y equipamientos existentes dado que se incluye su mejoramiento tanto en los entornos como en las vías de acceso a través de adecuación de andenes y cicloinfraestructuras. Adicionalmente se aprovechan las condiciones de accesibilidad que se generan por la localización de nuevas estaciones de la segunda línea del metro y se complementan con intervenciones de calles con mejores andenes, reverdecidas e intervenidas integralmente para garantizar acceso a los servicios, equipamientos y zonas recreativas.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Los Cerezos, Florida Blanca, Paris Gaitán, Florencia, La Granja, Santa Mónica, Tabora, Los Ángeles, La Soledad Norte, Los Álamos, Paris, Santa Helenita, El Cedro.

Tabla 33 Datos del Proyecto Nueva Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la recualificación de los equipamientos Floridablanca Sede A - Florida Blanca I, Nidia Quintero de Turbay Sede A - Nidia Quintero de Turbay, Colegio Yermo y Parres y el Centro de Atención Especial De Los Ángeles. Así mismo, cualifica los parques Urbanización Florida Blanca, Urbanización los Campos, Urbanización El Carmelo, Urbanización Pentagrama, Urbanización San Cayetano primer y segundo sector, entre otros. Además, busca el reverdecimiento del parque Urbanización Florencia I Sector, La Florida y Urbanización Floridablanca II Sector 1 Etapa, aportando en los indicadores de espacio público con un parque nuevo en el sector La Soledad Norte.

Lo anterior, estará articulado y conectado por medio de la acción de calles completas en los ejes viales de la Calle 69A, Calle 70A, Calle 75, Calle 76, Calle 76A, Carrera 81, Carrera 84, Carrera 89, Carrera 90 y Carrera 91A al interior del ámbito.

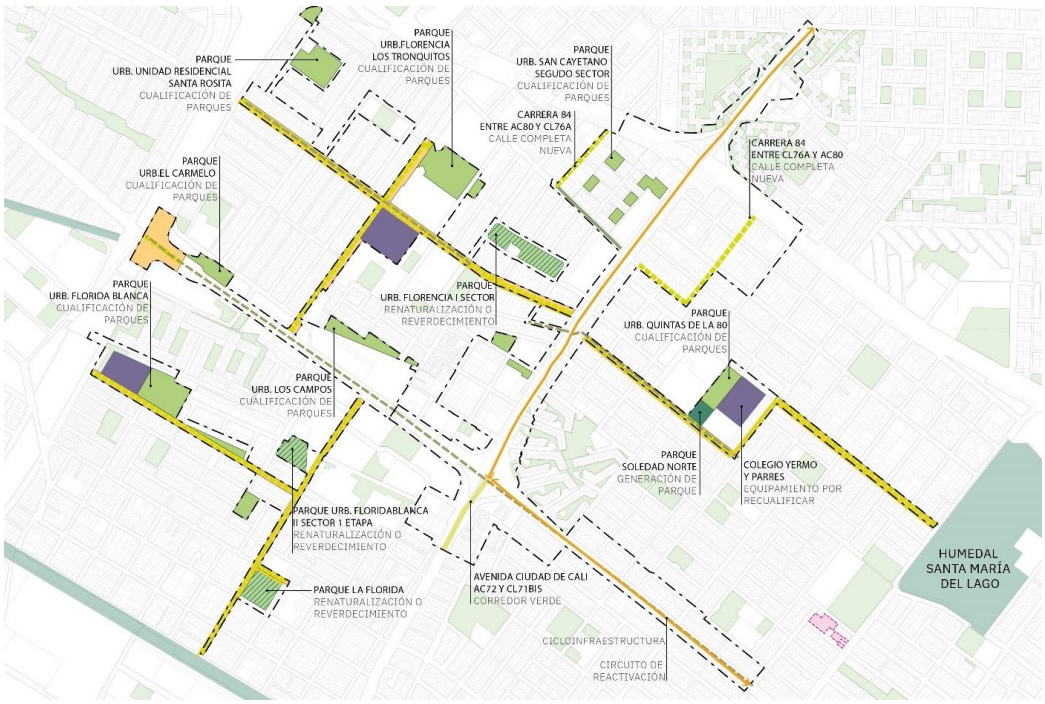


Imagen 58 Proyecto Integral Nueva Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 16 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0,23 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 4 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3,13 Km ciclorrutas (0,12 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Construye 4,92 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Reconoce 2 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 3,00 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 34 Acciones en el PIP Nueva Tabora
Fuente: SDP, 2023

5.5 Eje Tabora Ferias

Es un circuito del cuidado para el sector de Ferias que busca armonizar y conectar con elementos de la Estructura Ecológica Principal como el Humedal Santa María del Lago, el Parque Bonanza y el Parque Ferias, por medio del mejoramiento del espacio público existente. Adicionalmente, este proyecto busca conectarse con las AIM sobre la calle 72.

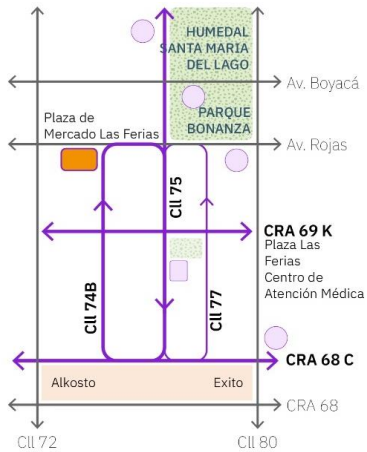


Imagen 59 Esquema Eje Tabora Ferias
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-15	**EJE TABORA FERIAS**
Ubicación	Desde la Carrera 68 hasta el Humedal Santa María del Lago o Carrera 76, entre la Calle 72 y Calle 80.
Área del Proyecto	70,5 ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	1. EJE TABORA-FERIAS

	2. EJE DEL CUIDADO LAS FERIAS
	3. CONECTOR FERIAS-LA ESTRADA
	4. AIM BELLAVISTA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones de mejoramiento en espacio público y equipamientos acordados con la comunidad en la zona central de Ferias y se armoniza con la inclusión de acciones que intervienen y mejoran las zonas de parques como Bonanza o el mejoramiento del entorno al humedal Santa maría del Lago. Se incluyen finalmente acciones que mejoran los perfiles viales con mejores andenes y cicloinfraestructuras para el acceso a servicios parques y equipamientos nuevos y existentes cualificados.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Julio Flórez, El Minuto De Dios, Bonanza, Las Ferias, La Granja, Bellavista Occidental, José Joaquín Vargas, San Fernando Occidental, Tabora, Metrópolis, La Estrada, Las Ferias Occidental, Santa María.

Tabla 35 Datos del Proyecto Eje Tabora Ferias
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de calles completas con vocación de corredores verdes de proximidad sobre la Calle 75 y Carrera 68H, conectado los diferentes equipamientos recualificados como Tabora Sede B - Santa María del Lago, Centro de Atención Médica Inmediata Ferias, Hospital Engativá II Nivel E.S.E. y Colegio La Presentación Las Ferias hasta llegar a la calle renaturalizada o reverdecida Carrera 68C en el barrio Metrópolis, que se articula con la cualificación de plazoleta de EAAB, en el sector Julio Flórez. También, construye calles completas sobre los ejes viales de la Carrera 69, Carrera 69K, Carrera 73A, Carrera 74, Carrera 76, Calle 73, Calle 74, Calle 74 B y Calle 77 al interior del ámbito.

Adicionalmente, recualifica los equipamientos de la Plaza de Mercado las Ferias, Naciones Unidas Sede B - José Asunción Silva, Jardín Infantil Las Ferias, Jardín Satélite Las Ferias y Estación Las Ferias - B7, conectándolos con el proyecto por medio de la acción de calle completa y cicloinfraestructura sobre la Carrera 74B y 75.

Por otra parte, cualifica los parques Bonanza, Almacenes Éxito Avenida 68 Autopista Medellín, Urbanización Santa María 1 y 2, Urbanización del barrio Las Ferias, Urbanización Las Ferias y consolida el Parque Bonanza (Área de canchas frente al Bonanza).

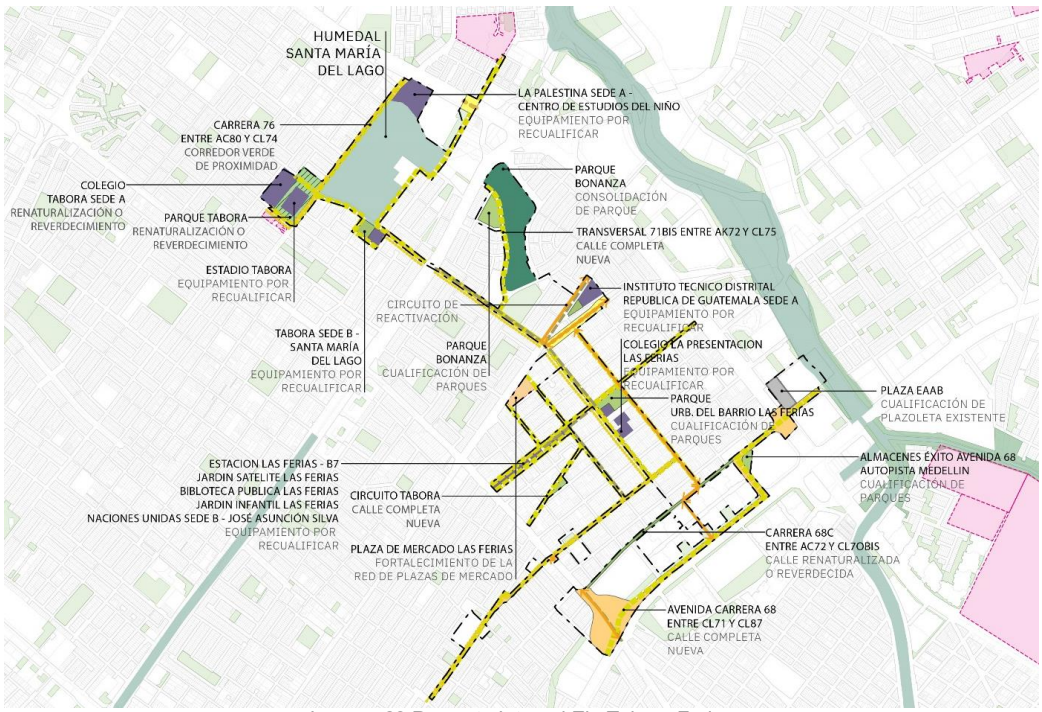


Imagen 60 Proyecto Integral Eje Tabora Ferias
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 46.193 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 0,76 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
Reconoce 1 Sitio Sagrado Muisca como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 14 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES	

Aporte PIP	Nombre de la Acción
Modifica 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,96 Km ciclorrutas (1,07 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 10,28 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,30 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(1,22 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 3,51 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 36 Acciones en el PIP Eje Tabora Ferias
Fuente: SDP, 2023

5.6 Centralidad Tabora

Son dos ejes axiales que buscan consolidar una Centralidad Administrativa y del cuidado para Tabora, por medio de la conformación de una Manzana del Cuidado como núcleo de la conexión sentido norte-sur y oriente-occidente, donde se localiza la Alcaldía Local. Lo anterior, aprovecha las oportunidades de ciudad por la AIM del corredor de la segunda línea de metro (Calle 72) y la proyección de la cuarta línea del metro (Avenida Boyacá).

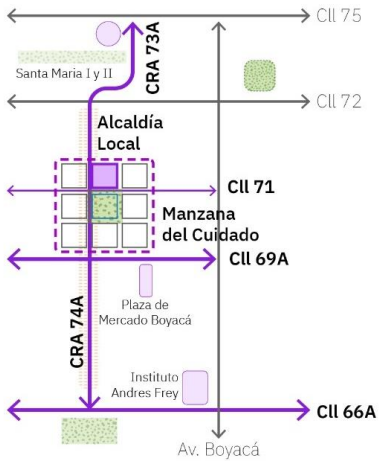


Imagen 61 Esquema Centralidad Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-16	**CENTRALIDAD TABORA**
Ubicación	Desde la Calle 66A hasta la Calle 75, entre Avenida Boyacá y Carera 75.
Área del Proyecto	70,5 ha
Plazo	Corto 2027
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Para esta zona se plantean acciones de mejoramiento de perfiles viales y del espacio público existente que garantizan el acceso a la zona de la centralidad dónde se ubica actualmente la alcaldía local, lo cual se complementa con acciones de consolidación de una nueva manzana del cuidado con nuevos equipamientos para mejorar las condiciones de proximidad para los habitantes de barrios como Boyacá, Santa María, Palo blanco, Encanto, Real, entre otros.
Barrios (Sector catastral) Veredas	El Real, Bonanza, Palo Blanco, El Laurel, Boyacá, San Joaquín, Villa Luz, Santa María.

Tabla 37 Datos del Proyecto Centralidad Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la conformación de una manzana del cuidado que se articula con dos acciones: generar una calle comercial sobre el eje de la Carrera 74A, entre la calle 66A y calle 72, y una calle completa con vocación de corredor verde y calle comercial sobre la calle 69A, entre carrera 77 y Avenida Boyacá. Así mismo, para complementar la manzana del cuidado se propone un equipamiento nuevo, cercano a lo que se conoce como la Alcaldía Local de Engativá, con el fin de complementar lo servicios sociales y de cuidado deficitarios. Adicionalmente, se plantea una calle completa sobre el eje de la calle 66A y circuitos de reactivación sobre la calle 72, con el fin de mejorar las condiciones urbanas, una vez avance el desarrollo de la segunda línea

del metro. También se plantea la cualificación de parques como Boyacá Real, Urbanización Santa María 1 Y 2 Sector, Urbanización La Europa y El Real, al costado suroccidente de la Calle 66ª, como remate de Carrera 77A, los cuales se complementarán con la generación de un parque en Bonanza y el reverdecimiento del parque Urbanización Acapulco.

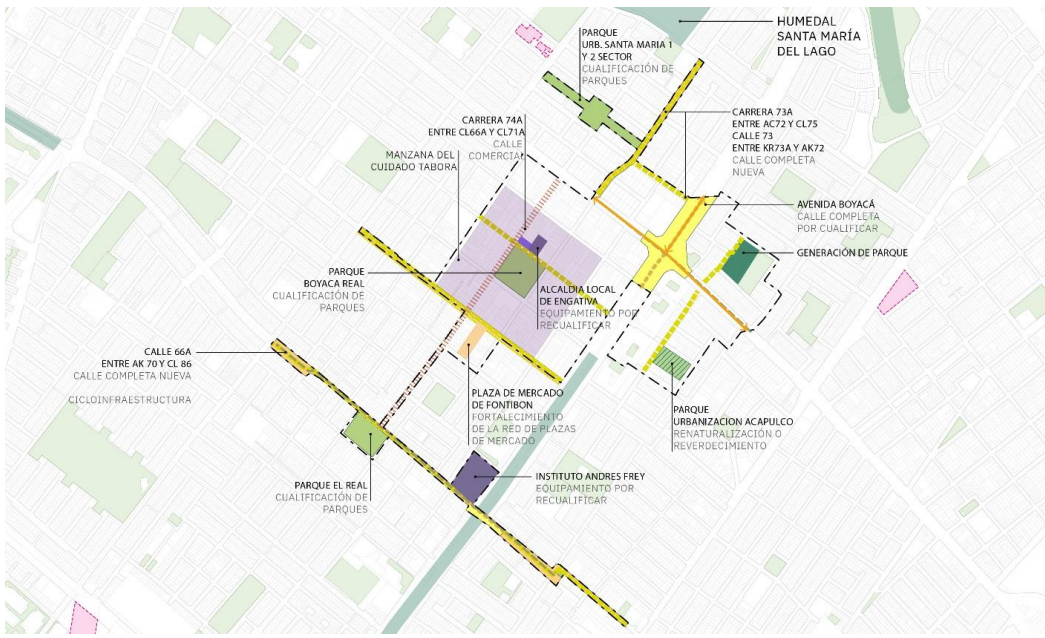


Imagen 62 Proyecto Integral Centralidad Tabora
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 4 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 1 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	

SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 1 equipamiento de abasto para el depósito y expendio de alimentos y otros productos.	Abastecimiento de alimentos
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,55 Km ciclorrutas (0,95 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 3,20 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,29 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0,81 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(0,67 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 1,12 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 38 Acciones en el PIP Centralidad Tabora
Fuente: SDP, 2023

5.7 Brazo Salitre-Estrada

Es un umbral a lo largo de la Carrera 68 el cual articula servicios sociales y del cuidado del barrio la Estrada, desde la Calle 72 hasta la Calle 63, a partir de la arborización y mejoramiento de los andenes y espacios para ciclistas, permitiendo una accesibilidad universal al peatón e invitándolo al interior del barrio con espacio para el desarrollo de actividades comerciales.

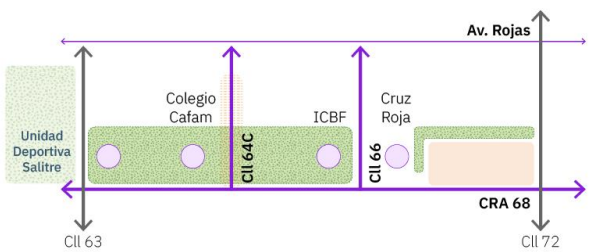


Imagen 63 Esquema Brazo Salitre-Estrada
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-17	BRAZO SALITRE-ESTRADA
Ubicación	Desde la Carrera 68 hasta la Avenida Rojas, entre la Calle 63 y Calle 72.
Área del Proyecto	38,9 ha
Plazo	Largo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones para mejorar la accesibilidad a equipamientos existentes sobre el costado occidental de la Avenida Congreso Eucarístico (Cra. 68) dónde se localizan equipamientos como el ICBF, Cruz Roja y Colegios. Se incluye también el mejoramiento de las Calle 64C y Calle 66 con nuevos andenes y calles reverdecidas con cicloinfraestructura que mejoren las condiciones de las vías y faciliten la accesibilidad a los servicios y equipamientos.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Jardín Botánico, Bosque Popular, Parque Popular Salitre, La Estradita, Bellavista Occidental, José Joaquín Vargas, La Estrada.

Tabla 39 Datos del Proyecto Brazo Salitre-Estrada
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, pretende resaltarse mediante la adecuación de los perfiles y franjas funcionales de la Carrera 68, Calle 64C y Calle 66, por medio de la acción calle completa para procurar exaltar la movilidad peatonal y ciclorrutas, con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad favorables para los equipamientos y servicios sociales y del cuidado, así como a los parques cualificados del sector como: La Marcela, Urbanización Casa Nueva, El Guali Röo nuevo y Clínica Pediatra CAFAM.

Así mismo, recualifica los equipamientos existentes sobre el frente de la Carrera 68, como el Instituto Técnico Industrial Francisco José De Caldas Sede A, Instituto Colombiano De Bienestar Familiar - ICBF Sede Nacional y La Cruz Roja Colombiana - Sede Nacional.



Imagen 64 Proyecto Integral Brazo Salitre-Estrada
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 4 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3,44 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Tabla 40 Acciones en el PIP Brazo Salitre-Estrada
Fuente: SDP, 2023

5.8 Paseo Ambiental Jardín Botánico Salitre

Es un eje que busca transformar la Avenida Rojas en sentido sur-norte, el cual procura la conexión de elementos ambientales importantes de la UPL como son el Río Salitre, el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes y el Parque Bonanza en el límite norte de la UPL y el Jardín Botánico en el límite sur por medio de calles arborizadas y mejoramiento de espacios para peatones.

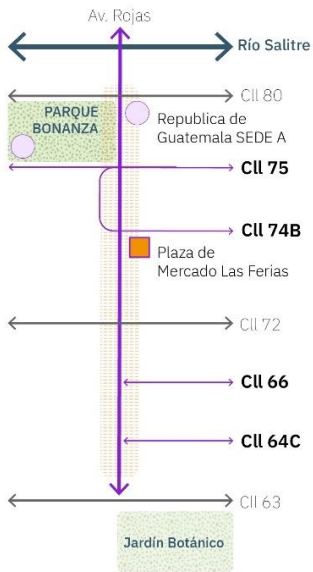


Imagen 65 Esquema Ambiental Jardín Botánico Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-18	**PASEO AMBIENTAL JARDÍN BOTÁNICO SALITRE**
Ubicación	Sobre el eje de la Avenida Rojas entre la Calle 63 y Río Salitre.
Área del Proyecto	11,9 ha
Plazo	Largo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones de mejoramiento vial que cualifican el principal corredor de la zona de Ferias entre la calle 80 y la avenida José <celestino Mutis (Calle 63) en cercanías al Jardín Botánico beneficiando a los habitantes de los barrios aledaños y garantizando condiciones de acceso a servicios como la plaza de mercado Ferias. Se incluyen acciones que mejoran los andenes y cicloinfraestructura.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Jardín Botánico, Bonanza, Bosque Popular, Palo Blanco, El Laurel, La Cabana, San Joaquín, La Estrada, Santa Rosa, Las Ferias Occidental.

Tabla 41 Datos del Proyecto Paseo Ambiental Jardín Botánico Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, se consolida como eje ambiental para biciusuarios y peatones, mejorando las condiciones de movilidad en el sector, además de potenciar su recorrido por medio de la acción de circuitos de reactivación. Este Paseo Ambiental permite garantizar la accesibilidad a los elementos ambientales y de servicios que ofrecen los diferentes Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Tabora.



Imagen 66 Proyecto Integral Paseo Ambiental Jardín Botánico Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,19 Km ciclorrutas (2,26 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2,75 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0,10 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

Tabla 42 Acciones en el PIP Paseo Ambiental Jardín Botánico Salitre
Fuente: SDP, 2023

5.9 Circuito Álamos Villa Luz

Es un circuito que busca consolidar la proximidad en las zonas residenciales y reforzar las actividades barriales tejiendo espacios mediante la cualificación de parques existentes próximos a los ejes viales de la Carrera 77A, la Avenida Ciudad de Cali, la calle 66A y la Calle 72. Lo anterior, busca mejorar las condiciones de accesibilidad a parques y equipamientos logrando una sinergia y transición entre las diferentes escalas urbanas en el sector.

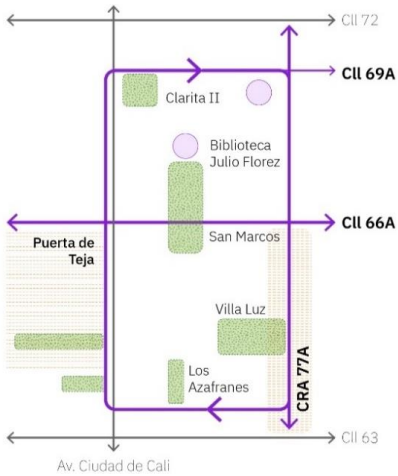


Imagen 67 Esquema Circuito Álamos Villa Luz
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-TAB-19	**CIRCUITO ALAMOS VILLA LUZ**
Ubicación	Desde la Calle 63 hasta Calle 72, entre carrera 77A y Avenida Longitudinal de Occidente.
Área del Proyecto	47,9 ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones que se incorporan en este proyecto tienen que ver con el mejoramiento de espacios públicos existentes y de vías que facilitan e interconectan estos parques estructurantes como Villa Luz o de proximidad como el parque de Álamos, Normandía o Santa Cecilia. Se propone adicionalmente el mejoramiento de la Calle 66A por su condición de eje principal en este sector facilitando el acceso a núcleos recreativos de los barrios aledaños.
Barrios **(Sector catastral)** **Veredas**	Florida Blanca, El Encanto, Boyacá, Los Álamos, Tabora, San Ignacio, Villa Luz, Normandía Occidental, Santa Cecilia, Santa Helenita.

Tabla 43 Datos del Proyecto Circuito Álamos Villa Luz
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la cualificación de parques como los parques Villa Luz, Urbanización Los Azahares, Urbanización Los Chiguiros ZV 1 y 3, Urbanización Ciudadela Industrial El Dorado, Urbanización San Marcos, Urbanización La Clarita Primer Sector, Urbanización El Pinar de los Álamos , Est Serv Ciudad de Cali CTA , Urbanización El Pinar de los Álamos II y Urbanización La Clarita I y II Sector, conectados a partir de la acción de calles completas sobre la carrera 77A, entre calle 72 y calle 53, y la calle 66A con el corredor verde propuesto sobre la Avenida Ciudad de Cali en el Plan de Ordenamiento Territorial. Adicionalmente, recualifica los equipamientos de la

Biblioteca Comunitaria Julio Flórez, la Subdirección Local para la Integración Social Engativá y Salón Comunal Barrio La Clarita y su casa del respiro.



Imagen 68 Proyecto Integral Circuito Álamos Villa Luz
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 13 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,97 Km ciclorrutas (1,57 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4,82 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	

Aporte PIP	Nombre de la Acción
Interviene 0 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(0,81 paralelas a calles completas).**	Calle comercial
Interviene 1,86 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad

Tabla 44 Acciones en el PIP Circuito Álamos Villa Luz
Fuente: SDP, 2023

6. UPL Salitre

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Salitre tiene una extensión aproximada de 1.578 hectáreas con dos clasificaciones de suelo según el POT: suelo urbano (99,5%) y suelo de expansión (0,5%). Está localizada entre la Carrera 68 al oriente; la UPL Tintal y parte de la Avenida Centenario (Calle 13) al sur; la futura Avenida Longitudinal de Occidente al occidente; y la UPL Tabora y Avenida Calle 63 al norte.

Cuenta con 183.579 habitantes, alcanzando una densidad urbana de 116 habitantes por hectárea, siendo la segunda UPL menos densa del Sector Occidente.



Imagen 69 Troncal Transmilenio sobre Calle 26



Imagen 70 Paisaje urbano de desarrollos inmobiliarios en UPL Salitre.
Fuente: Archivo SDP, 2022

En términos de espacio público, la UPL Salitre tiene un indicador de 9,40 m2 por habitante, estando en superávit con respecto a la meta POT y siendo la UPL del Sector Occidente con mejores condiciones. Los parques más destacados son el Jardín Botánico, Unidad Deportiva Salitre y Centro Urbano Recreativo – CUR, que hacen parte del Parque Metropolitano Simón Bolívar, así como los parques Sauzalito y del Canal Boyacá Modelia.

Por otra parte, la UPL Salitre cuenta con 134 equipamientos de los cuales el 30% son de carácter público y el 70% de carácter privado. Lo anterior, genera un indicador de 2,13 m2 de equipamiento por habitante, siendo la UPL con mejores condiciones en

equipamientos del Sector Occidente, pero por debajo de la meta de 3,17 m2 del POT, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a servicios de Integración Social, seguido de Educación y Culto.

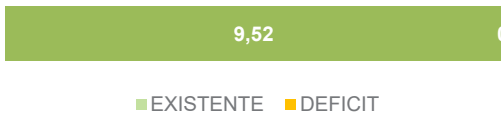


Imagen 71 M2 de Espacio Público en UPL Salitre



Imagen 72 Equipamientos en UPL Salitre

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 555 de 2021.

Las condiciones del territorio de la UPL Salitre están relacionados directamente por los usos residenciales de densidad moderada y grandes alturas, así como actividades y usos complementarios que surgen en las áreas de cesión de los nuevos urbanismos desarrollados, por tanto, es una de las UPL más equilibradas en términos de soportes urbanos pero sectorizada por el conjunto o zonificación de usos. No obstante, cuenta con la presencia de Zonas Industriales entre la Avenida Centenario (Calle 13), Avenida Boyacá, Avenida Carrera 68 y Avenida Ferrocarril de Occidente (Calle 22), un eje empresarial sobre el corredor de la Avenida El Dorado (Calle 26), este último se considera una entrada de escala global para la ciudad por el acceso o conexión directa con el Aeropuerto Internacional El Dorado, los cuales rompen conexiones ambientales e interrumpen la continuidad y flujos peatonales dejando un territorio fraccionado.

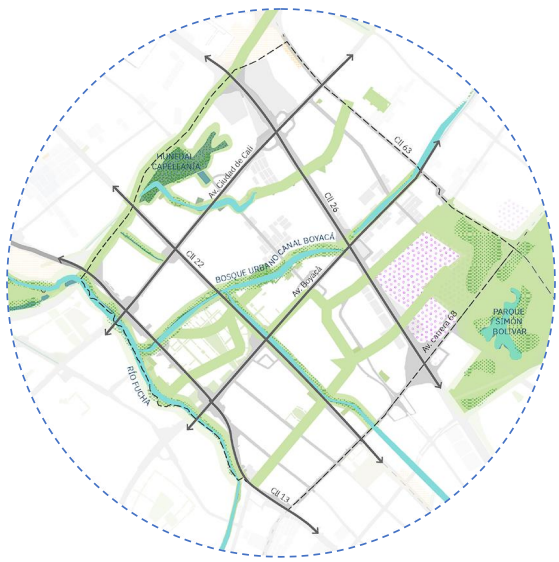


Imagen 73 Fracturas de la UPL Salitre

Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios

de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Estas áreas de reserva representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa

A continuación, se hace una descripción de los retos que afrontan las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales en la UPL:

Espacio Público Local en UPL Salitre

Dentro de las oportunidades de la UPL Salitre están las 71 hectáreas de parques estructurantes, siendo la UPL con mayores extensiones de parque en suelo urbano del Sector Occidente, además de 86 hectáreas de parques de proximidad, los cuales buscan articular y armonizar las apuestas POT como: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización del Humedal del Distrito Capellanía o Cofradía, (ii) la Restauración, recuperación y renaturalización de cuerpos de agua en la subcuenca Fucha, (iii) Conformación del corredor ecosistémico del Río Fucha, (iv) Renaturalizar y/o reverdecer el parque Simón Bolívar y Consolidación el bosque urbano de Canal Boyacá Modelia.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de intervenir y conectar, a partir de circuitos verdes de carácter peatonal y ambiental, los diferentes elementos de la EEP y Sistema Hídrico del Territorio. Asimismo, ven la oportunidad de construir dos aulas ambientales, generación de un parque (de carácter ambiental) al occidente del Centro Comercial Plaza Claro, reverdecimiento de la Calle 63.

En conclusión, la UPL Salitre tiene los siguientes retos principales en materia de espacio público:

- Mejorar la baja conectividad ecosistémica y ambiental entre los diferentes cuerpos de agua y su necesidad de protección frente a otros usos.
- Reducir el deterioro sobre separadores y franjas de vías arterias.

Servicios del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Salitre

La UPL Salitre es aquella que presenta la menor proximidad para el uso y disfrute de equipamientos, presentando de 0 a 4 servicios del cuidado mayoritariamente, aun cuando es la de mejor indicar de m2 construidos por habitante. Los barrios más afectados en términos de cobertura y proximidad se localizan hacia el occidente y mayormente al suroccidente, es decir, en las áreas de zonas industriales y suelo de nuevos desarrollos urbanísticos, por los barrios El Tintal Central, Granjas De Techo, El Vergel, Interindustrial, Villa Alsacia, Franco, Ciudad Hayuelos, Vereda El Tintal, Montevideo, Puerta De Teja, Los Álamos, Modelia, Modelia Occidental, Santa Cecilia y Capellanía.

De acuerdo con la caracterización de la población de la UPL Salitre, los nuevos servicios sociales y del cuidado deben estar orientados a atender al rango etario de 60 y más años, por esta razón servicios como Integración Social son aquellos que deben ser priorizados

y complementarse con equipamientos de Cultura y Participación Social, los cuales serán prioritarias para su localización en los sectores catastrales (barrios) de Salitre Occidental, Ciudad Hayuelos y El Tintal Central.

En los distintos espacios de participación, la comunidad solicitó contar con infraestructura de Salud en algunos sectores del territorio, específicamente en la zona de Hayuelos, Normandía y detrás del Terminal del Salitre, considerados puntos estratégicos. Asimismo, enfatizaron en el tema de seguridad, la recuperación del espacio público y la creación de un punto céntrico mediante la presencia de una estación de policía. Además, requieren rutas peatonales que comuniquen los equipamientos, puntos de encuentro y de desarrollo de actividades sociales y deportivas, así como una red de parques, humedales y canales que tradicionalmente sirven como referencia en el territorio.

A diferencia de la UPL Fontibón y Engativá, y similar a la UPL Tabora, la historia de Salitre se asocia a un modelo urbano de desarrollo enfocado en el crecimiento de la vivienda y la ciudad en los años 30 aproximadamente. Por lo anterior, su patrimonio cultural material se asocia a edificaciones modernas, con valores arquitectónicos y naturales propios del edificio.

En conclusión, la UPL Salitre tiene los siguientes retos principales en materia de cuidado y servicios sociales:

- Superar el desequilibrio y carencia en servicios del cuidado y baja proximidad.
- Visibilizar espacios para el encuentro y desarrollo de actividades sociales y culturales que den identidad y apropiación del territorio.

Movilidad Local en UPL Salitre

La UPL Salitre cuenta con ocho ejes viales importantes para la ciudad, dos de escala regional: Avenida Centenario (Calle 13) y Calle 22, con el Regiotram de Occidente, y seis de escala distrital: Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, Avenida Ciudad de Cali (Carrera 86), Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), Avenida Boyacá, Avenida El Dorado (Calle 26) y Avenida Carrera 68, los cuales se complementan con los 25,66 Km de cicloinfraestructura, siendo la segunda UPL del Sector Occidente con mayor oferte de kilómetros construidos para la micro movilidad.

Agregado a lo anterior, la UPL cuenta con cuatro grandes oportunidades de ciudad en temas de movilidad: (i) la troncal de Transmilenio existente sobre la Calle 26, (ii) la construcción de una nueva troncal sobre la Carrera 68 y (iii) sobre la Calle 13, y (iv) el Regiotram de Occidente sobre la Calle 22.

En los distintos espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de ampliar y prolongar vías para mejorar la movilidad. Algunas de estas solicitudes se priorizan sobre la Calle 53 y la Calle 63. De igual forma, plantean el desarrollo de nuevas ciclorrutas que mejoren la accesibilidad en el sector y faciliten la movilidad de los biciusuarios por la Av. Rojas. Por otro lado, la ciudadanía plantea diferentes problemáticas que giran en torno al Terminal de Transporte Salitre, donde solicitan

solucionar algunos de estos problemas con la modernización del terminal y un aumento en el número de accesos.

En conclusión, la UPL Salitre tiene los siguientes retos principales en materia de movilidad local:

- Ejes viales sin continuidad generando desconexión con UPL conexas.
- Déficit en accesibilidad a cicloinfraestructura y baja calidad del espacio público para el transporte en zona industrial.

Entornos Productivos Locales en UPL Salitre

La UPL Salitre cuenta con una marcada zonificación en los usos y actividades del suelo. Sobre el corredor vial de la Avenida El Dorado (Calle 26) se localizan usos de servicios de oficina y hospedaje, hacia el sur de la UPL se concentra las Zonas Industriales en Montevideo, esto en relación con su proximidad al corredor férreo de occidente y la Terminal de Transporte Salitre, y en el resto de sus áreas, grandes desarrollos urbanos residenciales en altura, los cuales se complementan con comercio y servicios básicos. No obstante, es la UPL que genera mayor cantidad de empleos formales en Sector Occidente, aunque con una población de fuerza laboral baja.

En los distintos espacios de participación, la comunidad solicita la reubicación y formalización del comercio informal que se ha asentado en la proximidad de la Terminal de Transporte Salitre, la reubicación de la zona de bares en el sector de Modelia y la construcción de un punto de acopio para manejo de residuos aprovechables. También buscan la consolidación de corredores comerciales y productivos aprovechando los sitios de interés y las opciones gastronómicas de la zona, al igual que la adecuación de espacios públicos y el desarrollo de actividades itinerantes como apoyo a la estructura productiva de sus habitantes.

En conclusión, la UPL Salitre tiene los siguientes retos principales en materia de entornos productivos locales:

- Dar variedad a Grandes áreas monofuncionales de actividades económicas y residenciales.
- Aumentar el bajo nivel de diversidad de usos y baja vitalidad urbana.
- Articular la hoy Incompatibilidad de usos en zonas residenciales con servicios de alto impacto y actividades industriales.

6.1 La estructura local en la UPL Salitre

La proximidad tiene como objetivo principal superar las fracturas y aislamientos que generan los servicios urbanos de alta jerarquía y algunos elementos ecosistémicos. Una de las principales apuestas de la UPL Salitre es la articulación del espacio público existente y bosques urbanos con la recuperación y rehabilitación de los cuerpos hídricos, los cuales permitirán la aparición de actividades urbanas que disminuyan el aislamiento funcional y físico que hoy sufren. En concreto, harán parte de circuitos del cuidado que

eslabonan equipamientos, estructura ecológica, espacio público y tejido residencial, en una cadena de interacciones diversa y próxima. Es de resaltar que estos elementos deben ser contemplados para la integración con las actividades socioeconómicas del sector y, con mayor importancia, para la funcionalidad ecosistémica del Río Fucha y sus áreas estratégicas.

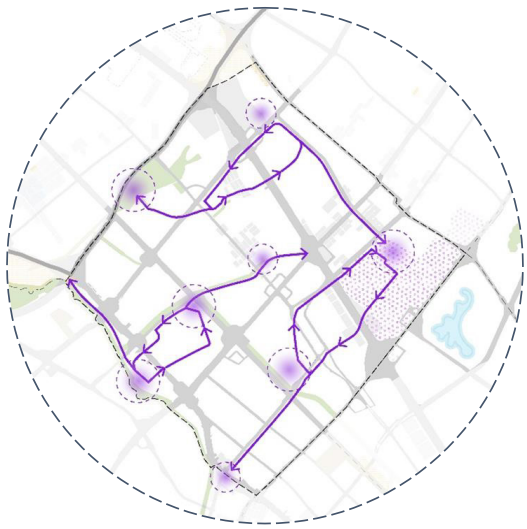


Imagen 74 Proximidad en la UPL Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para lograr lo anterior, la UPL Salitre tiene por apuesta de proximidad acciones orientadas a generar circuitos peatonales de cicloinfraestructura y espacio público a partir del mejoramiento de las franjas funcionales de las calles, los cuales propician la permeabilidad, acceso y conectividad a los equipamientos. Asimismo, se propone la generación de un gran nodo de servicios sociales y del cuidado que sea capaz de catalizar estas actividades en un espacio de alta calidad en proximidad de otros soportes urbanos para la accesibilidad de la ciudadanía.

Por otra parte, la proximidad busca aprovechar el Regiotram de Occidente, la Terminal de Transporte y Maloka, como detonantes del desarrollo económico local. Estos elementos deben permitir la irrigación de actividades locales y evitar ser barreras de contención. Esto se logra a través de la aparición de espacio público y equipamientos estratégicos a lo largo de los elementos detonantes para motivar la presencia y generación de actividades de productividad local.

Para consolidar la visión del territorio de Salitre, se requiere la implementación de proyectos integrales de proximidad en términos de las dimensiones de Espacio Público Local, Servicios del Cuidado, Servicios Sociales, Movilidad Local y Entornos Productivos Locales. Desde los criterios técnicos y en conjunto con las observaciones de la comunidad estas dimensiones se materializan en 3 proyectos de proximidad.

Dimensión de proximidad	Aportes de UPL Salitre		
	Datos	Existente	2035
Espacio público local	M2 EPE/HAB	9,52 m2	8,99 m2
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	1
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	26,10 km	57,78 km (3,34 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Consolidación de la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente y fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de la Calle 53 y Carrera 68D y 70, a partir de la consolidación de 6,20 km de calles completas con vocación comercial y corredores verdes de proximidad, logrando una Población cubierta en Zonas Generadoras de Empleo del 100%		

Tabla 45 Aportes de la UPL Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

Para la definición de áreas de reserva de espacio público y equipamientos del cuidado y servicios sociales, se tuvieron en cuenta criterios de la proximidad de la población a sitios de interés, priorizando las zonas con mayor déficit o ausencia de soportes urbanos. Para ello, se tuvieron en cuenta áreas de oportunidad como predios con edificación o consolidación baja o nula, así como la accesibilidad de estos a la malla vial intermedia e intervenciones de acciones de calles completas. Así mismo, se incluyeron las áreas de cesiones urbanísticas no desarrolladas y/o entregadas de planes parciales adoptados. Estas áreas de reserva de la UPL Salitre se asocian principalmente a suelos de baja consolidación y de un solo lote, así como las cesiones urbanísticas de los planes parciales y licencias urbanísticas los cuales representan potenciales de desarrollos urbanos por su condición normativa.

Por otra parte, otras áreas de reservas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT), como las afectaciones viales generados por reservas para la malla vial arterial y aquellos espacios para infraestructura vial en la UPL que no han sido completamente desarrollados o no cuentan con las franjas funcionales necesarias, siendo nuevas reservas para la creación de la Malla Vial Intermedia.

A continuación, se exponen los Proyectos Integrales de Proximidad – PIP de la UPL Salitre:

6.2 Nodo de Servicios Salitre

Es un circuito estratégico, por la Avenida de la Constitución (Carrera 68D) desde la Calle 15 hasta la Avenida el Dorado y parte del C.U.R. de Compensar y la Universidad Libre por la Av. Rojas, con el fin de articular servicios del cuidado y servicios sociales con la red de infraestructura que hoy en día fracciona el territorio (Calle 13, Calle 22 y Av. El Dorado), las cuales crean brechas que dificultan la conectividad norte-sur. Este proyecto de proximidad propone la articulación de nodos de servicios y equipamientos a lo largo

de dos ejes paralelos, Carrera 68B y Avenida Rojas, que se articulación con la Terminal de Transporte de Salitre. Así pues, estos dos ejes pretenden resaltarse mediante la adecuación de sus perfiles y franjas funcionales para exaltar la movilidad peatonal y ciclorrutas para ser el espacio de transición, a manera de umbral, hacia la Actuación Estratégica Montevideo y Río Fucha.

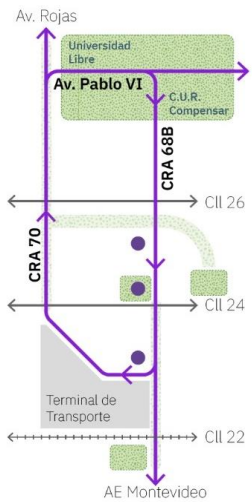


Imagen 75 Esquema Nodo de Servicios Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-SAL-20	**NODO DE SERVICIOS SALITRE**
Ubicación	Desde la Calle 22 hasta la Avenida Pablo VI, entre la Carrera 70 y Carrera 68B.
Área del Proyecto	126,3 ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	1. NODO DE SERVICIOS SOCIALES SALITRE
	2. PASEO CARRERA 69
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones para mejorar la oferta de equipamientos y consolidar la nueva centralidad de la UPL, con acceso a servicios del cuidado, culturales y de innovación. Se mejoran las condiciones de movilidad sostenible con nuevas Cicloinfraestructuras y mejoramiento de circuitos peatonales en algunos perfiles mejorados de calles existentes.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Jardín Botánico, Granjas De Techo, Normandía, La Esperanza Sur, Salitre Occidental, Franco, Terminal De Transportes, La Esperanza Norte, Montevideo.

Tabla 46 Datos del Proyecto Nodo de Servicios Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, propone la generación de dos equipamientos nuevos en relación con el ámbito para el Distrito Creativo de Maloka, los cuales complementan las actividades de la Terminal de Transporte, el Club Deportivo y la cualificación de la Plazoleta Salitre al incorporar equipamientos híbridos, donde se sugieren servicios asociados al cultural, integración social o sedes administrativas. Así mismo, busca generar un parque nuevo en el remate del parque lineal Ciudad Salitre Occidental, sobre la calle 24 y otro frente al centro comercial Salitre Plaza. También plantea la cualificación de parques como Urbanización Industrial Montevideo Manzana 7, Urbanización Industrial Sredni y Luis María Fernández, así como la renaturalización o reverdecimiento del parque Simón Bolívar Sector (C.U.R.).

Por lo anterior, se plantea una red de cicloinfraestructura que conecta todo el ámbito de proyecto, en sentido norte-sur, desde el límite de la AE Montevideo, pasando por el eje de la Carrera 68B, la manzana del cuidado, la Avenida Rojas y la Avenida Pablo VI. Para el caso de los ejes sobre Carrera 68B, entre calle 15 y 24, se plantea la renaturalización y reverdecimiento de la calle con el propósito de conectar el Río Fucha con los nuevos servicios del cuidado del proyecto. Ahora bien, para la Calle 22, Diagonal 23, Carrera 69 (entre Calle 26 y 52) y la Avenida Pablo VI se pretende generar un perfil de calles completas que buscan dar accesibilidad universal y conectar los diferentes servicios sociales y de cuidado.

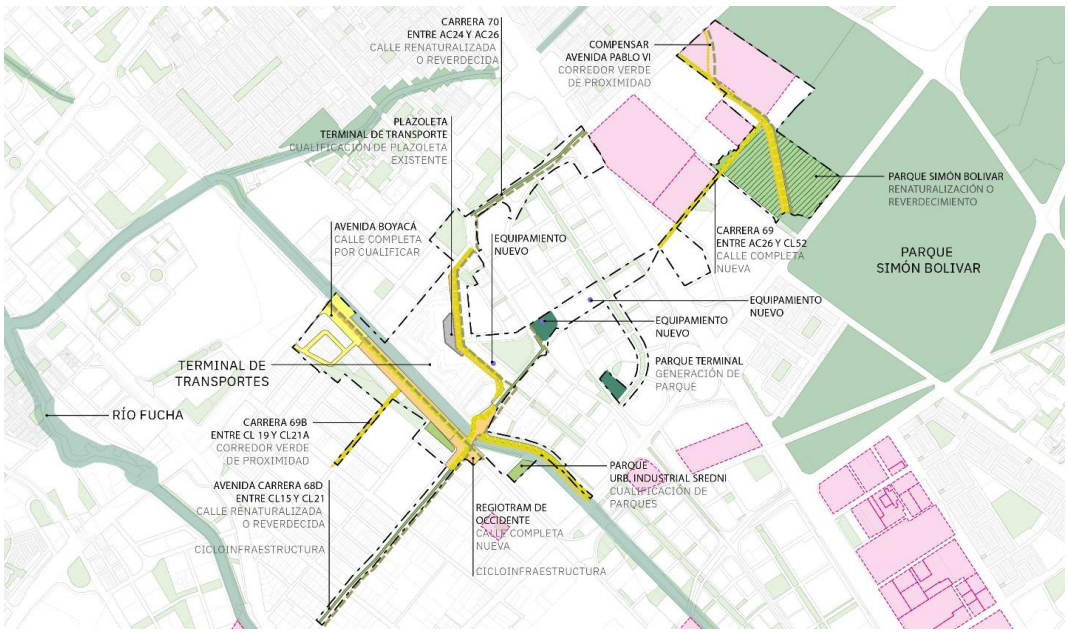


Imagen 76 Proyecto Integral Nodo de Servicios Salitre
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 1 parque, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 2,15 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1,07 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 3,27 Km ciclorrutas (2,21 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4,95 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,25 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,97 Km de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Calle completa con vocación de Corredor Verde de Proximidad
Reconoce el Distrito Creativo Maloka CCB	

Tabla 47 Acciones en el PIP Nodo de Servicios Salitre
Fuente: SDP, 2023

6.3 Nodo del Cuidado Río Fucha

Son dos ejes de forma axial, uno de cuidado y otro ambiental, que proponen la articulación desde el borde de la ronda del Río Fucha hasta la Avenida el Dorado. En sentido norte-sur, a través del Bosque Urbano Canal Boyacá y la Carrera 80, conectando los diferentes equipamientos nuevos propuestos de actividades educativas, culturales y ambientales con la Manzana del Cuidado propuesta en la UPL Salitre y el Río Fucha. Así mismo, en sentido oriente-occidente resalta y reconoce la importancia del río articulándose con el anillo ambiental del sector occidente.

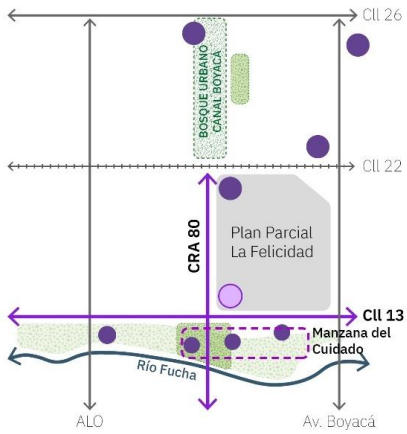


Imagen 77 Esquema Nodo del Cuidado Rio Fucha
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-SAL-21	**NODO DEL CUIDADO RIO FUCHA**
Ubicación	Desde el límite norte Ronda del Río Fucha hasta la Calle 26 (Avenida el Dorado), entre Avenida Longitudinal de Occidente y Avenida Boyacá.
Área del Proyecto	111,4 ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	1. PASEO AMBIENTAL MODELIA HAYUELOS
	2. CONECTOR LA FELICIDAD
	2. NODO DEL CUIDADO FUCHA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones que se incorporan protegen las condiciones ambientales del sector por la presencia de los canales hídricos más importantes de la UPL (San Francisco, Boyacá) y el Río Fucha, garantizando su protección y recuperación. Se proponen acciones que mejoran la oferta de equipamientos en áreas deficitarias y consolidan una oferta educativa ambiental.

	Se incluye el mejoramiento de perfiles viales adecuando los espacios de circulación peatonal y reverdeciendo estos ejes.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Modelia, El Vergel, Visión De Oriente, Modelia Occidental, Normandía, Interindustrial, El Tintal II, Normandía Occidental, Vereda El Tintal Rural, Capellanía, La Esperanza Norte, Ciudad Hayuelos, Vereda El Tintal, Nuevo Techo.

Tabla 48 Datos del Proyecto Nodo del Cuidado Rio Fucha
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de equipamientos nuevos sobre el eje principal del Canal Boyacá, su bosque urbano, y la Carrera 80, con la intención y sugerencia de proveer servicios asociados a la educación, deporte y recreación, integración social, salud o seguridad ciudadana. Por lo anterior, se plantea la acción de calle completa sobre el eje de la Carrera 80 con el propósito de conectar el Bosque Urbano del Canal Boyacá con la ronda del Río Fucha, dando prioridad a sus franjas de paisajismo y peatonal. Igualmente, sobre la ronda del río se pretende generar un corredor verde de proximidad en la cual se pueda articular con la estrategia de anillo ambiental del sector. Todo lo anterior remata sobre la conformación de una manzana del cuidado, que oferta los servicios de cuidado de los equipamientos nuevos propuestos de Integración Social e Igualdad de Oportunidades y Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia, y servicios ambientales del río Fucha.

Por otra parte, cualifica los parques de Urbanización Modelia Sector E, Visión Industrial, Urbanización La Esperanza y Urbanización Tarragona. Así mismo, con el fin de consolidar el Bosque Urbano del Canal Boyacá, sobre este se buscará destinar mobiliario para el avistamiento de aves y actividades ambientales. Así mismo, se generará el Parque Navarra, como un espacio público para el deporte y actividades urbanas en proximidad del canal Boyacá.

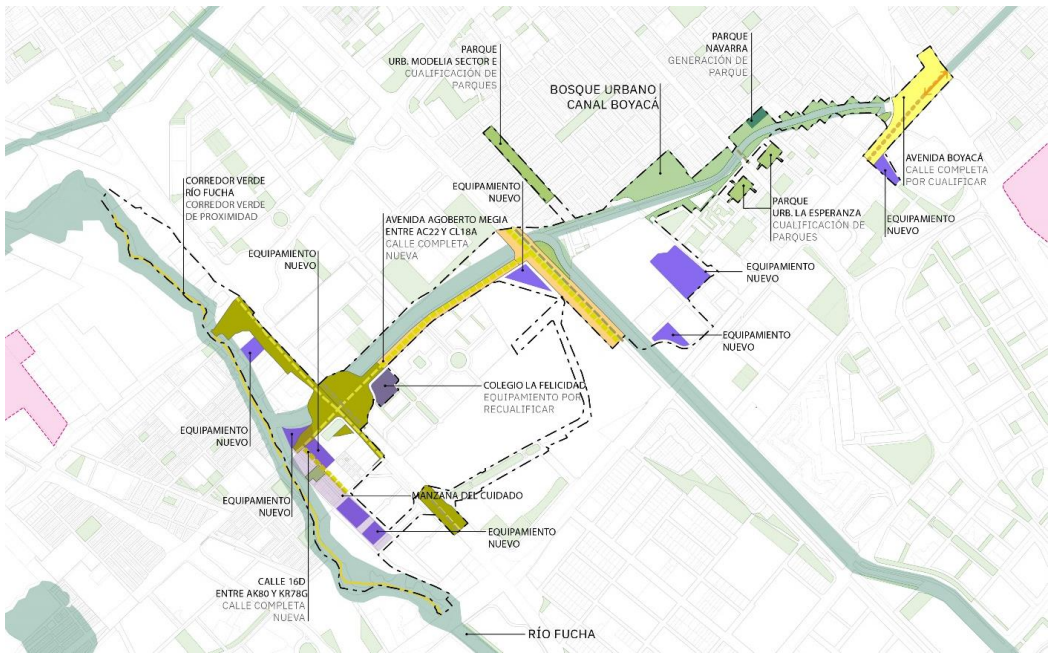


Imagen 78 Proyecto Integral Nodo del Cuidado Rio Fucha
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 9 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 1 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita 1 manzana del cuidado conformada para equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**

Localiza 1 centro de seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,31 Km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 2,15 Km ciclorrutas (1,07 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,61 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,47 Km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 1,53 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
Reconoce 1 AIM	

Tabla 49 Acciones en el PIP Nodo del Cuidado Rio Fucha
Fuente: SDP, 2023

6.4 Paseo Capellanía – 53

Es un eje del cuidado a lo largo de la Carrera 81A y 82 teje y articula parques reverdecidos al interior de los barrios Santa Cecilia, San Ignacio y Bosque de Modelia, desde la Calle 53 hasta el Humedal Capellanía atravesando dos infraestructuras viales de la ciudad (Calle 24 y Avenida El Dorado), a partir de articular y promover un paseo de escala local entre equipamientos y parques promoviendo un recorrido con enfoque comercial y turístico.

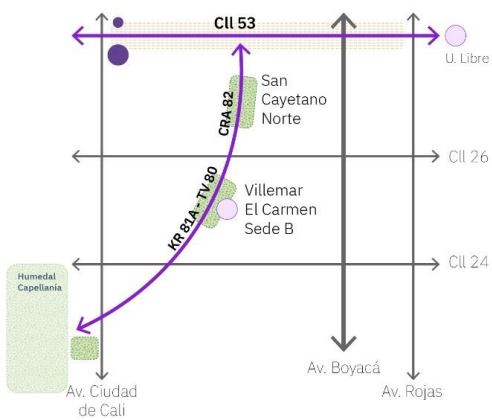


Imagen 79 Paseo Capellanía - 53
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

PIP-SAL-22	**PASEO CAPELLANÍA – 53**
Ubicación	Desde el humedal Capellanía hasta la Avenida Rojas y Calle 53, atravesando la Avenida Ciudad de Cali y la Carrera 81A y 82.
Área del Proyecto	69,7 ha
Plazo	Largo 2035
Subproyectos	1. PASEO CAPELLANIA MODELIA
	2. CORREDOR VERDE CALLE 53
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Se plantean acciones que protegen y fortalecer el papel del Humedal Capellanía, el más importante de la UPL con la intervención y mejoramiento de bordes y de su entorno para la protección, cualificando los parques aledaños mejorando la oferta de estos espacios en barrios como Modelia. Se incluye el mejoramiento de perfiles viales adecuando los espacios de circulación peatonal con acciones de reverdecimiento e inclusión de cicloinfraestructura sobre el eje de la Avenida Rojas.
Barrios (Sector catastral) Veredas	Jardín Botánico, Ferrocaja Fontibón, Modelia Occidental, Normandía, Bosque Popular, Puerta De Teja, Santa Cecilia, Bosque De Modelia, La Cabana, Los Álamos, San Ignacio, Normandía Occidental, Santa Cecilia.

Tabla 50 Datos del Proyecto Paseo Capellanía – 53
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

El proyecto, dentro de sus acciones, comprende la generación de una calle comercial y circuito de reactivación sobre el eje de la Calle 53, articulando la acción de calle renaturalizada o reverdecida en la Av. Rojas desde el Proyecto de Nodo del Cuidado Rio Fucha. Adicionalmente, a lo largo de su paseo sobre la Carrera 81A, Transversal 80 y Carrera 82 plantea la cualificación de parques como Urbanización San Cayetano Norte, urbanización Baleares III Sector y Urbanización La Fuente El Dorado, además de la recualifiación del equipamiento Villemar El Carmen Sede B - Santa Cecilia. Por otra parte, sobre la Av. Ciudad de Cali y en su intersección con la Calle 52 se prevén dos nuevos equipamientos, donde se sugieren los servicios asociados a Salud o Integración social, con el fin de complementar la calle con enfoque comercial, turístico y de cuidado sobre la Calle 53.

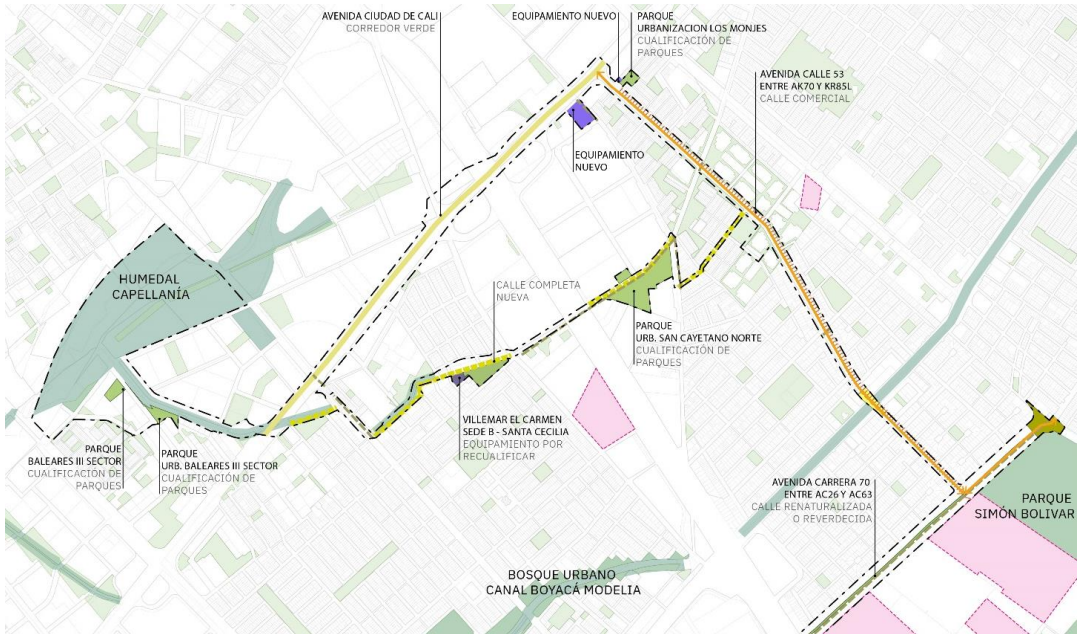


Imagen 80 Proyecto Integral Paseo Capellanía - 53
Fuente: Elaboración propia. SDP 2023.

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1,14 Km de calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 1 edificación existente que presta servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,54 Km ciclorrutas (0,06 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,59 Km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,10 Km de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,01 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(0 paralelas a calles completas).**	Calle comercial

Tabla 51 Acciones en el PIP Paseo Capellanía 53
Fuente: SDP, 2023

PARTE II

PUESTA EN MARCHA

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

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

1.1 Estrategia de Participación ciudadana para la planeación participativa

Antecedentes

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

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

Marco normativo

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

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

Objetivo General

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

Objetivos específicos

- Aportar a la caracterización de las estructuras del ordenamiento a escala local desde la perspectiva ciudadana: reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible, territorios inteligentes, y patrimonio e identidad.[18]
- Identificar oportunidades de desarrollo local en clave de proximidad y vitalidad en articulación con las Actuaciones Estratégicas.
- Generar apuestas colectivas y acuerdos para motivar el sentido de pertenencia y el compromiso de los diferentes actores con los programas y proyectos que impulsarán las transformaciones en los territorios desde la escala local, con enfoque territorial que reconozca las particularidades de las UPL urbanas y rurales de Bogotá.

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

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

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

Ruta de la Participación UPL

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

- Implementar actividades basadas en el diálogo y la permanencia en el territorio que permitan construir relaciones y confianza con las comunidades interesadas en hacer parte de la planeación de sus territorios a escala humana y local.
- Generar espacios de diálogo y co-creación que dignifiquen la historia, las experiencias y los saberes existentes en los territorios cómo punto de partida para la construcción de aspiraciones colectivas sobre el futuro.
- Potenciar y ampliar la perspectiva de la participación de las ruralidades en Bogotá.

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

- Identificar herramientas de co-creación y colaboración que potencien la generación de acuerdos y la corresponsabilidad en el cumplimiento de estos entre las comunidades y la administración.

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

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

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

Actividades y herramientas implementadas

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

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

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

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

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

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

Talleres de co-creación: estos espacios se desarrollaron de manera amplia y abierta entre noviembre de 2022 y abril de 2023, como mecanismo de pedagogía, diálogo y co-creación multiactor a través del aprendizaje colectivo sobre el concepto de "proximidad", desde la perspectiva de territorios de 15 y 30 minutos, con el fin de identificar oportunidades para mejorar la calidad de vida en los barrios desde la planeación a escala local, a partir de la generación y priorización de acuerdos y aspiraciones comunes para la formulación de proyectos integrales de proximidad.

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

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

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

Estas actividades fueron complementadas en diferentes momentos entre mayo del 2022 y abril del 2023 a través de otros ejercicios de acuerdo con los procesos de participación en algunas de las UPL de manera diferenciada como recorridos de reconocimiento,

ejercicios previos a las derivas, días de campo con las Alcaldías Locales, talleres o mesas de articulación con actores de los territorios, actividades con los Cabildos Indígenas Muiscas de Suba y Bosa, que hicieron parte del acercamiento y diálogo con actores, del intercambio de ideas y posturas para concertar los espacios de participación y de identificación de elementos para la caracterización de los territorios y de oportunidades para la proximidad en las UPL urbanas y rurales.

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

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

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

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

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

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

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

Actividades de pedagogía, información y retroalimentación – *LegalBog Participa*: En el marco de la publicación de los proyectos de decretos y sus anexos en el portal

LegalBog Participa, para conocimiento y recepción de opiniones, observaciones, sugerencias o propuestas de la ciudadanía o grupos de interés, se implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.

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

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

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

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

territorios; problemas de seguridad y convivencia; y dificultades de atención al usuario en los servicios públicos y privados.

Resultados de la participación ciudadana para el sector occidente

Las voces de las diferentes ciudadanías, comunidades y actores de los territorios que conforman las UPL del Occidente de Bogotá fueron incorporadas en la caracterización de las condiciones de la proximidad y vitalidad de las UPL del sector, así como en las oportunidades identificadas, la visión y los proyectos integrales de proximidad de las UPL Engativá, Tabora, Fontibón y Salitre.

Las actividades de diálogo y co-creación para la formulación de las UPL del sector Occidente de Bogotá le permitieron a la Secretaría Distrital de Planeación construir relaciones con actores estratégicos de los territorios y reconocer a través de las vivencias de sus habitantes las realidades sociales y necesidades; identificar oportunidades en clave de las estructuras del ordenamiento local; generar diálogo entre diferentes actores del territorio, sus visiones e intereses; obtener propuestas para la formulación de Proyectos Integrales de Proximidad y generar acuerdos entre actores participantes en las actividades y la Secretaría de Planeación.

Estos resultados se obtuvieron gracias a la participación y el compromiso de diferentes ciudadanos de los territorios, que a nivel individual y/o como representantes de intereses colectivos, aceptaron la invitación para acercarse a construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos, haciendo parte de diferentes actividades que permitieron hacer realidad la ruta de la participación para la construcción de cada una de las UPL. Para el sector Occidente, los actores que participaron de manera activa en todo el proceso representan a grupos poblacionales de mujeres, personas en condición de discapacidad, jóvenes y personas mayores. También acompañaron los ejercicios de participación organizaciones sociales, ambientales, juntas de acción comunal, y actores privados como Maloka, Terminal Salitre, Universidades y empresas.

Agradecemos a la instancia que representa a la comunidad palenquera y a los representantes de la comunidad por su participación en el espacio de diálogo sectorial, el cual permitió a la SDP conocer más acerca de la perspectiva de la comunidad sobre los territorios del sector, las maneras de habitarlos conservando sus tradiciones y costumbres, y sus aportes a la construcción del patrimonio e identidad local pluriétnica. Adicionalmente, valoramos de manera especial, la maravillosa contribución de las 1.153 voces de niñas, niños, adolescentes, entre los 5 y 16 años, que a nivel distrital se sumaron a la ruta de participación y enriquecieron con sus ideas, propuestas y sueños la visión de las UPL y los proyectos que a futuro podrán disfrutar y colaborar para que en sus territorios se hagan realidad. Para occidente, los temas de mayor importancia para los 17 niños, niñas y adolescentes que participaron en el taller de co-creación del sector fueron, el mantenimiento y cuidado del espacio público relacionado con limpieza de calles, y el tratamiento adecuado de desechos y residuos aprovechables.

1.2 UPL Engativá



Imagen 81 Plaza Fundacional Engativá, Deriva 2.0 UPL Engativá, 2022
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

Para los habitantes que han participado en la formulación de la UPL, este es un territorio de vital importancia en materia ambiental y de adaptación al cambio climático. Los humedales Juan Amarillo y Jaboque, junto con sus canales adyacentes, son algunos de los elementos que hacen de esta UPL un territorio con vocación ambiental.

Las ciudadanías de la UPL Engativá reconocen el cuidado y la movilidad de sus habitantes como dos elementos de vital importancia en el territorio. En ese sentido se destacan los hospitales de Engativá y Emaus, debido a que tienen una vocación, presente y futura, de prestación de servicios a la ciudadanía. Adicionalmente, la UPL cuenta con una serie de corredores, como las calles 63, 72 y 80, y la ALO, que juegan un rol importante en el mejoramiento de la movilidad sostenible.

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

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Engativá (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 70 actores y georreferenciar 88 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

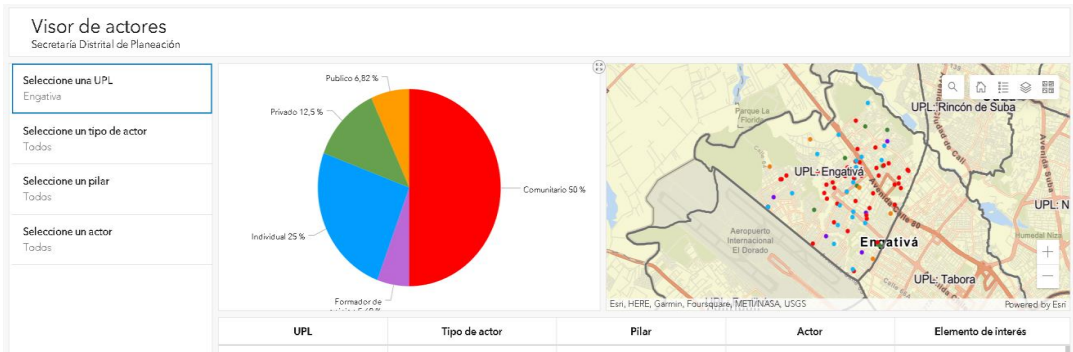


Imagen 82 visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento Cuidado Reactivación Económica Movilidad sostenible Patrimonio Territorios inteligentes	-Cuidado. Equipamientos educativos. Casas de la Mujer. Unidades sanitarias. Mejorar la seguridad y bodegas de reciclaje regulando los usos del suelo. -Movilidad sostenible. Ampliar la Calle 72. Mejoramiento del espacio público y de la malla vial. Nuevas alternativas de transporte. -Reverdecimiento. Protección de los Humedales y la EEP. Implementación de corredores verdes. Activar la economía.
Privado	Reverdecimiento Territorios inteligentes Reactivación Económica Cuidado	-Reverdecimiento. Regular las huertas urbanas y potenciar el turismo ambiental. Mejoras en los servicios públicos. Construcción de una estación de clasificación (ECA). Aprovechamiento para material reciclado.
Públicos	Reverdecimiento Movilidad Sostenible Reactivación Económica Territorios inteligentes	-Movilidad Sostenible. Requieren transporte efectivo y de calidad. -Reactivación económica, en términos de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario (AEDA). Protección a moradores y comunidad. Vinculación laboral de los habitantes. -Reverdecimiento de parques. Uso del espacio público.
Individual	Reverdecimiento Cuidado Reactivación Económica Movilidad sostenible Territorios Inteligentes.	-Movilidad Sostenible. Regular y mejorar el transporte, la malla y los perfiles viales de la calle 72. Protección del espacio público y la seguridad. -Reverdecimiento. Senderos ecológicos. Protección de la EEP para el territorio. -Cuidado. Mayor cubrimiento de colegios públicos. Equipamientos educativos y multiusos.

Formador de opinión	Reverdecimiento Cuidado Reactivación Económica Movilidad sostenible	-Reverdecimiento. Violaciones de las determinantes ambientales. Cuidado y protección de los humedales y del espacio público, sobre todo de parques. -Reactivación Económica. Con la AEDA existe interés en lograr un acceso al trabajo en el mismo territorio. -Movilidad Sostenible. Mejorar y planear el transporte.

Tabla 52 mapeo de actores de la participación 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

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

La deriva realizada el 6 de octubre de 2022, con alcance a insumos para la formulación, permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor de educación, desarrollo comunitario, sostenibilidad, reactivación económica, entre otros. También se reconoce que la UPL tiene déficit en diferentes aspectos, ya que, casi en su totalidad, los servicios están volcados hacia el sector donde se encuentra la Alcaldía Local y la Calle 26. Adicionalmente, el recorrido resultó útil para identificar la oportunidad de potenciar el reconocimiento por parte de las comunidades de la historia ancestral de este territorio y enaltecer mediante acciones urbanísticas el patrimonio local, como lo son los humedales Jaboque y Juan Amarillo y la plaza fundacional de Engativá Pueblo.

El recorrido se llevó a cabo con habitantes, líderes y representantes de organizaciones sociales con quienes se concertaron seis puntos a visitar con la participación de 36 habitantes. El primer punto se ubicó en la Plaza Fundacional Engativá Pueblo (cl 64 # 121-55). En este punto se identificaron predios de oportunidad para cubrir el déficit de equipamientos culturales y desarrollo comunitario. En el siguiente punto, Barrio Laureles (cl 63 F # 113 A -16), la comunidad resalta que existe un déficit de zonas verdes y que es necesario prestar atención frente a asentamientos informales. En el punto 3, JAC Álamos (cl. 66A # 97-64), la comunidad evidencia dificultades de movilidad y falta de zonas verdes y espacio público.

Por otro lado, en el punto 4 se visita el Puente de Guadua, en donde se encuentran áreas de oportunidad para uso de espacio público con el objetivo de incentivar el turismo y el aprovechamiento medio ambiental que ofrece el borde del río Bogotá. En el quinto y sexto punto se visita la JAC Bolivia y el Portal 80 con adecuado espacio público, pero con déficit de equipamientos culturales. En este sentido, se plantea una manzana cuidado, con equipamientos ancla como el hospital de Engativá y el Portal 80, siendo un eje de movilidad importante.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, el cual se visibilizan

la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de las y los actores del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las salidas gráficas fueron validadas con las y los participantes a través de correo electrónico el 27 de abril de 2023 de manera digital.

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

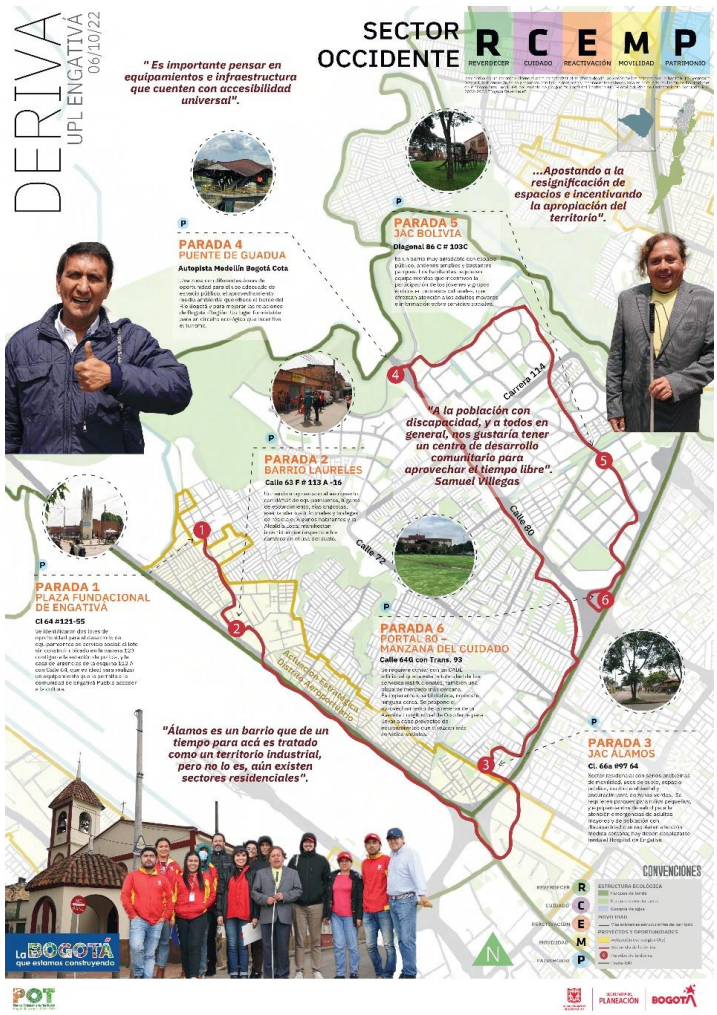


Imagen 83 Salida gráfica deriva UPL Engativá, 6 de octubre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

Los talleres de co-creación desarrollados el 19 de noviembre de 2022 y 14 de marzo de 2023, con la participación de 19 y 66 habitantes respectivamente, motivaron un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 84 Taller Co-xreación UPL Engativá, 14 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de las siguientes oportunidades:

Reverdecimiento:

- Conservación y mantenimiento de los Humedales Jaboque, Tibabuyes - Juan Amarillo y Cortijo, de este último se solicita reconocimiento.
- Construcción de espacio deportivo y mejoramiento de la plaza fundacional.
- Reconfiguración de la franja de transición y renaturalización del borde de estos cuerpos de agua, y la renaturalización de los canales y de algunas de las principales vías.
- Establecer un corredor turístico que conecte con el Parque La Florida y el barrio Unir por la av. carrera 114, hasta el Circuito perimetral del Humedal Jaboque, para generar actividades con el cuerpo de agua y se propone como destino turístico de la UPL.

Movilidad Sostenible:

- Ampliación y construcción de malla vial.
- Ampliación de la av. calle 72 y la construcción de una ciclorruta por este corredor.
- Construcción de infraestructura como deprimidos o puentes a la altura del Puente de Guadua para descongestionar la av. calle 80.
- Mejoramiento del parque del Barrio Villa del Mar.
- Desarrollar la av. carrera 114 o av. El Cortijo, hacer una avenida de varios carriles de tráfico mixto o realizar un corredor verde que priorice los medios de transporte sostenibles.
- Mejorar la conectividad de los barrios aledaños a la avenida Mutis y al humedal Jaboque y proponen una serie de puentes y de intervenciones para el mejoramiento vial del sector.

Cuidado:

- Intervenir equipamientos de salud que no cumplen con los requerimientos según la comunidad y precisan una ampliación para subir de nivel. Específicamente Hospitales Emaús y Engativá.
- Centro Cultural en la Plaza Fundacional de Engativá Pueblo que según información suministrada hay planos y aprobados desde el 1998.
- Construir una Universidad Pública dentro de la AE (carrera 93 con la calle 63).
- Recuperación del espacio público por invasión de comerciantes informales alrededor de Carulla del Cortijo, Iglesia del Cortijo, parque San Andrés y av. calle 72 con carrera 106).

Reactivación económica:

- Establecer un corredor o un circuito turístico por ambos bordes del humedal Jaboque.
- Fomentar el ecoturismo en el Humedal Tibabuyes.
- Reubicación de vendedores informales en una plazoleta de comidas.
- Centros de transformación de residuos sólidos dentro de la UPL.
- Consolidar los corredores comerciales sobre las calles 72, 80 y av. José Celestino Mutis.

Patrimonio:

- Fortalecer la cultura ambiental, atraer turismo y ser reconocidos como un territorio que comprende su historia ancestral, que defiende sus cuerpos de agua y los bienes inmuebles que caracterizan a esta UPL y la hacen diferente a las demás.
- Recuperar y rediseñar la estructura del Parque Fundacional de Engativá.



Imagen 85 Mapa de acuerdos, Taller co-creación UPL Engativá, 14 de marzo de 2023, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

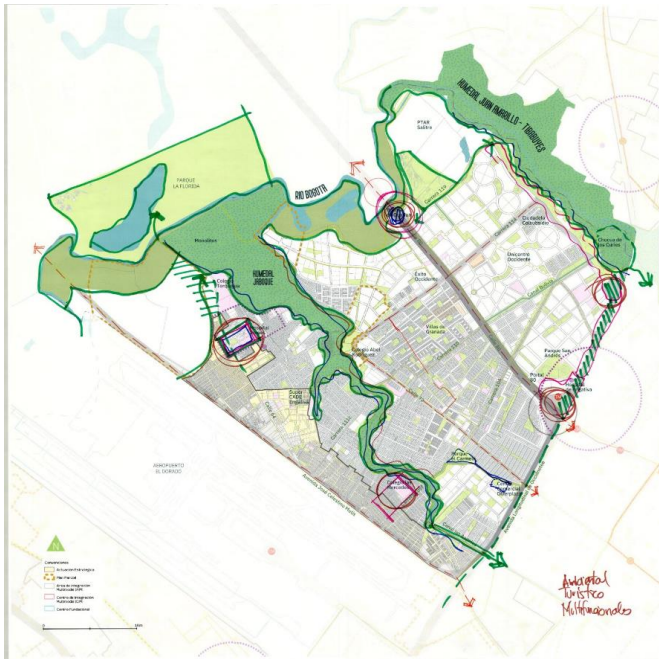


Imagen 86 Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Engativá, 19 de noviembre de 2022, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De otra parte, además de los temas tratados y reconocidos en los espacios de participación, es clave resaltar que para las comunidades del sector es importante prestar atención al barrio Unir II, puesto que hay viviendas ubicadas sobre el humedal Jaboque y se presentan problemáticas de inseguridad. Del mismo modo, solicitan establecer estaciones de reciclaje debido a que es una zona en la que habitan, en su gran mayoría, personas dedicadas a esta labor y en algunas ocasiones la disposición de residuos no es adecuada. Otro tema relevante para la comunidad son los asentamientos informales en el sector conocido como “el Hueco”, conformado por diferentes barrios que albergan familias en condiciones de vulnerabilidad. También se encuentran problemáticas asociadas a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales – Salitre que, según la comunidad vecina, no ha dado cumplimiento al parque establecido, a su vez que no perciben mejoras en la mitigación de su impacto.

Para algunos actores, como los habitantes del área de influencia de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario, persisten dudas sobre las afectaciones que podrán sufrir los residentes de las nuevas viviendas del desarrollo del Plan Parcial Porta, por lo tanto, es un asunto de importancia que consideran debe ser atendido. De igual manera, para los ediles y edilesas de la JAL de Engativá los límites viales definidos para el territorio de la UPL Engativá dividen las relaciones existentes entre las comunidades y su sentido de pertenencia con la Avenida Ciudad de Cali que ha sido de gran importancia en términos de movilidad, a diferencia de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) la

cual no ha sido desarrollada. Si bien son asuntos que no tienen alcance en la formulación de la UPL, es de relevancia para esta Corporación.

Agradecemos a las comunidades y actores que a través del diálogo permanente con la SDP se comprometen con la protección de su territorio y participan activamente para exigir la garantía de los derechos de sus habitantes.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Engativá

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Engativá continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril a 27 de abril de 2023) aplicado bajo la modalidad de "retos" en la plataforma Bogotá Abierta, y permitió ampliar la participación para la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con los participantes.



Imagen 87 Pieza gráfica sondeos UPL Tabora, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Engativá

Las respuestas de las 374 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la construcción de espacios para ofrecer servicios de seguridad como Centros de Atención Inmediata (CAI); la consolidación de espacios para la recreación como centros deportivos o coliseos; la priorización de proyectos como el mejoramiento del Hospital de Engativá Emaus; la construcción de un corredor ecoturístico que conecte el río Bogotá con la estructura ecológica de la UPL; la consolidación de la franja de transición en los bordes del humedal Jaboque; el mejoramiento del acceso vial de la calle 80 en el Puente de Guadua, y la construcción del acceso vial al barrio Gran Granada por la calle 80.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[19], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la

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

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

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

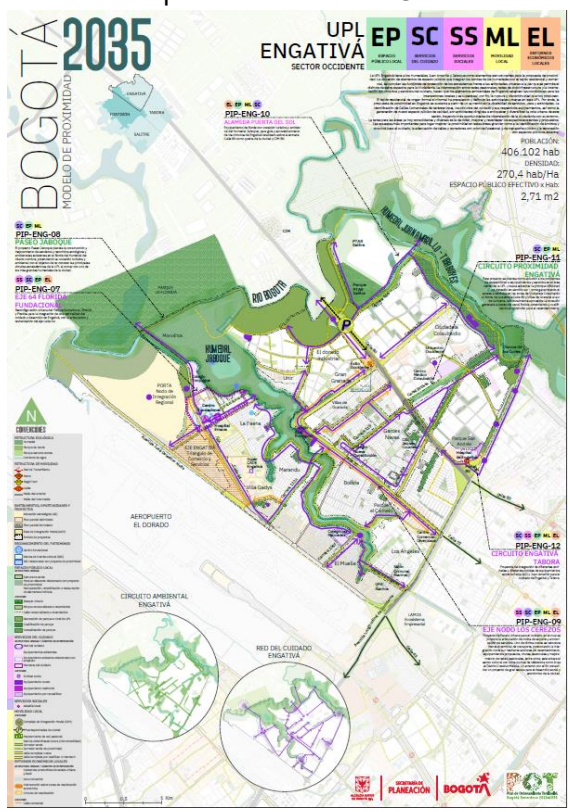
Mapa de acuerdos de Co-creación	Mapa de Formulación UPL
	

Tabla 53 Comparativo mapa de cocreación y formulación UPL Engativá

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

Nombre del PIP	**EJE 64 FLORIDA FUNDACIONAL**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen las siguientes acciones: Intervención en el principal eje vial de acceso al casco fundacional - Calle 64 con arborización y mejoramiento de andenes y la habilitación de espacios para cicloinfraestructura facilitando el acceso al Parque Regional La Florida. Aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por nuevos equipamientos propuestos complementando el sistema de cuidado y diversificando la oferta de los equipamientos existentes, garantizando el acceso y proximidad a los mismos. Disminución del déficit de equipamientos con el aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por cualificación de algunos equipamientos existentes y equipamientos propuestos garantizando el acceso y proximidad a los mismos. Intervención y mejoramiento del casco fundacional y las vías aledañas al mismo, reconocido como elemento característico dentro del componente patrimonial resaltando los elementos arquitectónicos e históricos del lugar.

Nombre del PIP	**PASEO JABOQUE**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que buscan proteger y fortalecer las condiciones de espacio público y ambientales del Humedal Jaboque como elemento característico de la UPL en procura de su conservación recuperando sus bordes y parques aledaños, consolidando y dinamizando las actividades amigables con el entorno. Adicionalmente se incluyen en el proyecto la propuesta de generación de equipamientos para mejorar la atención a la población residente, los cuales aportan en la disminución del déficit y mejora el acceso a servicios de la población aledaña.

Nombre del PIP	**EJE NODO CEREZOS**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se plantea el mejoramiento del perfil vial de la Calle 72 como eje estructurador en ese sector lo cual facilita el acceso a servicios y equipamientos nuevos que se consolidan en el sector de los Cerezos. Se propone adicionalmente el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en el barrio UNIR II y la reconfiguración del eje vial de la avenida El Cortijo (carrera 114) en el sentido transversal para mejorar las condiciones de proximidad y acceso a servicios en el sector.

Nombre del PIP	ALAMEDA PUERTA DEL SOL
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se proponen incluyen acciones que promueven la protección de los referentes ambientales del Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes consolidando intervenciones en el borde sur del mismo. Se plantea adicionalmente la configuración de equipamientos en la zona del puente de guadua como referente de acceso a la ciudad mejorando la oferta de servicios en la zona, así como en la zona norte de ciudadela Colsubsidio y el borde nor-oriental de la UPL en zonas cercanas a la Chucua de los Curies para su protección y conservación

Nombre del PIP	CIRCUITO PROXIMIDAD ENGATIVÁ
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	La comunidad expresa en diferentes espacios de participación la necesidad de incluir mejores condiciones de movilidad peatonal, vehicular y de cicloinfraestructura en la zona los cuales se plantean a partir de la acción de calles completas donde se mejoren los perfiles viales con cualificación de andenes y mejores espacios para la circulación. Estas acciones anteriores se complementan con la conexión y cualificación de parques aledaños requeridos por la comunidad y la inclusión de nuevos equipamientos y servicios para la disminución del déficit en la atención integral de sus habitantes.

Tabla 54 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) Día de campo con la Alcaldía Local de Engativá realizado el día 24 de marzo del 2022 con la participación de 19 personas, y un (1) recorrido por la UPL Engativá realizado el día 20 de octubre de 2022 con la participación de 5 personas.

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

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 523 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.3 UPL Tabora



Imagen 88 Borde del Humedal Juan Amarillo, Deriva 2.0 UPL Tabora, 2023
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

Para los habitantes que han participado en la formulación de la UPL, este es un territorio de vital importancia en materia ambiental y de adaptación al cambio climático. Los humedales Juan Amarillo, Santa María del Lago y el río el Salitre son algunos de los elementos que hacen de esta UPL un territorio que favorece la migración de flora y fauna silvestre.

Para los habitantes, la UPL Tabora reconoce el cuidado y la movilidad sostenible como dos elementos de vital importancia en el territorio. En ese sentido, las plazas de mercado y las casas culturales son espacios de encuentro que contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía. Adicionalmente, la UPL cuenta con una serie de corredores como la carrera 68, la calle 72 y la avenida José Celestino Mutis, que juegan un rol importante en la consolidación de la movilidad sostenible.

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

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Torca (marzo - agosto de 2022) nos permitió identificar 77 actores y georreferenciar 88 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

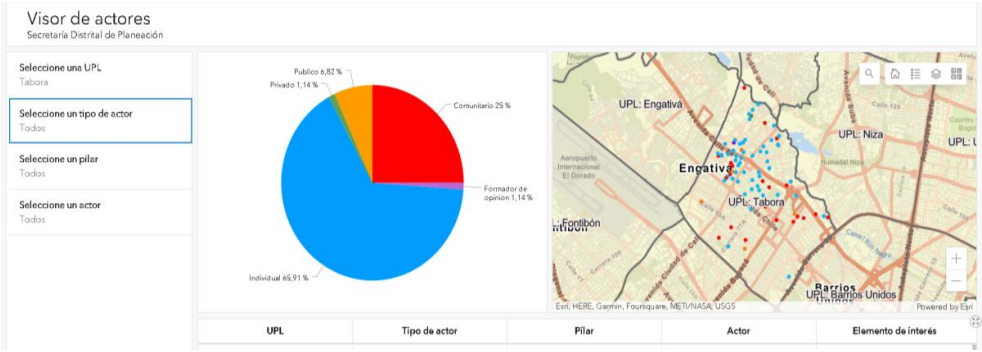


Imagen 89 visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento Cuidado Movilidad Patrimonio Reactivación	-Cuidado. Recuperación y reconocimiento de los cuerpos de agua y áreas verdes que conforman la UPL. Diseño de corredores verdes. Huertas comunitarias. -Desde el cuidado. Se propusieron zonas más seguras. Construcción de Vivienda De Interés Social. -En cuanto a movilidad sostenible. Se busca que este sea eléctrico -Arraigo al territorio y conciben el valor del patrimonio ambiental.
Públicos	Cuidado Movilidad Sostenible Reverdecimiento	-Cuidado. Mejores oportunidades de trabajo en la zona con la AE Distrito Aeroportuario. -Movilidad Sostenible. Los corredores verdes toman importancia para el cuidado del medio ambiente. Cuidado de los humedales.
Formadores de opinión	Reactivación	-Reactivación. Mejoramiento de actividades económicas en el sector.
Individual	Reverdecimiento Movilidad Sostenible Cuidado	-Reverdecimiento. Estructura ecológica principal EEP y corredores verdes. -Movilidad Sostenible. Mejoramiento de la malla vial y la infraestructura de la ciclorruta. -Cuidado. Los equipamientos de salud y educación son requeridos para las personas en condición de discapacidad y niños, niñas y adolescentes. Prevención de asentamientos informales. Regulación de usos de suelo, con una ocupación armónica del territorio.

Tabla 55 Mapeo de actores de la participación 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

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

La deriva realizada el 23 de febrero de 2023, con alcance de insumos para la formulación, con la participación de 41 personas, permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor de servicios sociales tales como equipamientos de casas de cultura, educación, jardines infantiles y estaciones de reciclaje. En busca de una reactivación económica, se propuso tener en cuenta el potencial ambiental que tiene el territorio, con el fin de incentivar el turismo y traer reconocimiento a ecosistemas como los humedales con la posibilidad de establecer corredores verdes.

En los predios de reserva de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), los habitantes aledaños tienen interés en desarrollar mejoras de espacio público y encadenar servicios teniendo presente la cercanía de la manzana del cuidado Portal 80 que corresponde a la UPL Engativá. La comunidad le dio atención a la malla vial arterial, a los problemas de tráfico, y a las zonas de estacionamiento que permitan descongestionar las calles, además del mejoramiento de las ciclorrutas del sector.

El recorrido se llevó a cabo con habitantes, líderes y representantes de organizaciones ambientales y sociales, con los cuales se concertó la visita de cinco puntos. En el primero, el Humedal Juan Amarillo, se abordaron temas de revitalización del espacio público, cuidado de la ronda del humedal. En el punto 2, Barrio Bachué, se cuenta con la zona de reserva vial de la ALO, una oportunidad para establecer proyectos que se puedan engranar con la Manzana del Cuidado de la UPL Engativá tales como equipamientos de cultura, educación y recreación. Para el tercer punto, los participantes, entre estos estudiantes y líderes comunales, comentaron problemáticas asociadas al espacio público como presencia de vendedores informales que ocupan los andenes. La comunidad propuso reductores de velocidad para evitar accidentes y los estudiantes de la universidad, una red de ciclorrutas conectadas que les permita llegar de manera rápida y segura.

El recorrido continuó en el Punto 4, Alcaldía Local de Engativá, espacio en el que la ciudadanía identifica un predio de oportunidad en el que se podría recuperar y consolidar la Plaza de Mercado del Boyacá. Para el quinto y último punto, se visita el Parque Villa Luz. Espacio en el que proponen realizar una estrategia de reverdecimiento para sus parques, así como la construcción de algunos jardines infantiles y de una biblioteca que subsanen los déficits de equipamientos que evidencian.

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

los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las salidas gráficas fueron validadas con las y los participantes a través de correo electrónico el 11 de abril de 2023 y fueron entregadas de manera digital.

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



Imagen 90 Salida gráfica deriva UPL Tabora, 23 de febrero de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 11 de marzo de 2023, con la participación de 50 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 91 Taller Co-Creación UPL Tabora, 11 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de las siguientes oportunidades:

Reverdecimiento:

- Renaturalización y uso eficiente de los parques, priorizándolos y reforestándolos con especies nativas.
- Construcción de una ruta eco cultural de la calle 80, desde el parque Simón Bolívar hasta el Humedal Juan Amarillo, pasando por el humedal Santa María del Lago, Universidad Minuto de Dios y Parque Bonanza, para así, consolidar un nodo ambiental donde también se puedan adecuar actividades de agricultura urbana y compostaje.
- Reverdecimiento y embellecimiento de las avenidas 68 y Rojas, y las calles 72 y 80.
- Recuperación de los canales Los Ángeles y El Salitre y la construcción de un centro de acopio para los recicladores en el barrio Las Ferias.

Cuidado:

- Reactivar servicios sociales y del cuidado relacionados con salud, educación, cultura y servicios administrativos. Entre estos, reactivar el CAMI del barrio Las Ferias y reconstrucción del antiguo Hospital del barrio La Granja y la reactivación del CAMI del barrio Las Ferias
- Construir una Universidad Pública en el predio del Colegio Cooperativo del barrio La Palestina.
- Construir una Casa de Cultura en los predios de la ALO y la construcción de un CEFE en los predios de la antigua Plaza de Mercado del barrio Boyacá.
- Consolidar una manzana del cuidado cercana a la Alcaldía Local de Engativá generando un nodo del cuidado en relación con equipamientos como la CIOM (Casa de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres).
- Ampliación del CADE del barrio Santa Helenita. Reactivación del CAMI del barrio Las Ferias
- Reconstrucción del antiguo Hospital del barrio La Granja.

Reactivación:

- Recuperación y modernización de las plazas de mercado Ferias, Quirigua y Boyacá.
- Fortalecer la estructura de oficios tradicionales de la zona, incluyendo las actividades culturales y creativas.
- Adecuación de espacio público para acoger actividades itinerantes y usos múltiples

Movilidad Sostenible:

- Desarrollo de avenidas que generen una descongestión vehicular. En este sentido, priorizan el desarrollo de la Avenida El Salitre y la continuidad de la Av. Constitución o Rojas, también la restauración de la malla vial de la Calle 64 entre carreras 70 y Avenida 68.
- Consolidación de ciclorutas por la calle 72, la calle 75 y la Avenida 66 A, las cuales mejorarán la movilidad activa de toda la UPL. El mejoramiento de la ciclorruta aledaña al Río Salitre y la continuidad de la Calle 90 hasta la Avenida Boyacá son otros de los principales intereses de la comunidad.
- Generación de corredores verdes Avenida 68 que conecten los parques de Villaluz y Bonanza.

- Consolidación de barrios vitales en los alrededores de la Iglesia el señor de los milagros, la Plaza de Mercado Ferias y la Catedral de Engativá en el barrio La Estrada.

Patrimonio:

- Recuperación de las plazas de mercado de Las Ferias y Boyacá resaltando sus valores históricos, la restauración de la iglesia de La Estrada y la Ermita del Señor de los Milagros.
- Mantener las casas antiguas de Don Juan de Nepomuceno y casa de la familia Espitia, asimismo, la casona del barrio La Española la cual tiene una arquitectura histórica. También el teatro de la Consolación y el Museo contemporáneo de arte de la universidad Minuto de Dios, lugar donde también se hizo alusión a la obra tallada en piedra las cuales deberían estar abiertas al público.
- Cuidado del Instituto Francisco José de Caldas (primer instituto para niños huérfanos, donde es clave también mantener su espacio verde) y en el barrio La Granja se encuentra un lugar en donde se reúne el Cabildo Quichua el cual podría exaltarse este conocimiento ancestral y revisar temas de turismo cultural.
- Reconocimiento de identidad de cada uno de los barrios, donde es importante resaltar algo representativo de estos, ya sea por medios como murales, señales o símbolos que sirvan como identificación basados en la cultura ancestral o la importancia ambiental del territorio.
- Cuidado de los humedales Santa María del Lago y Juan Amarillo, se apuesta por la conservación de la flora y la fauna e incentivar el avistamiento de aves, para reconocimiento ambiental. Ante esto, también se tuvo en cuenta conservar el espacio público para temas recreativos como toda la red de parques.
- Crear un museo de la bicicleta en la Avenida Rojas con Calle 72 y la Gustavo Rojas Pinilla.

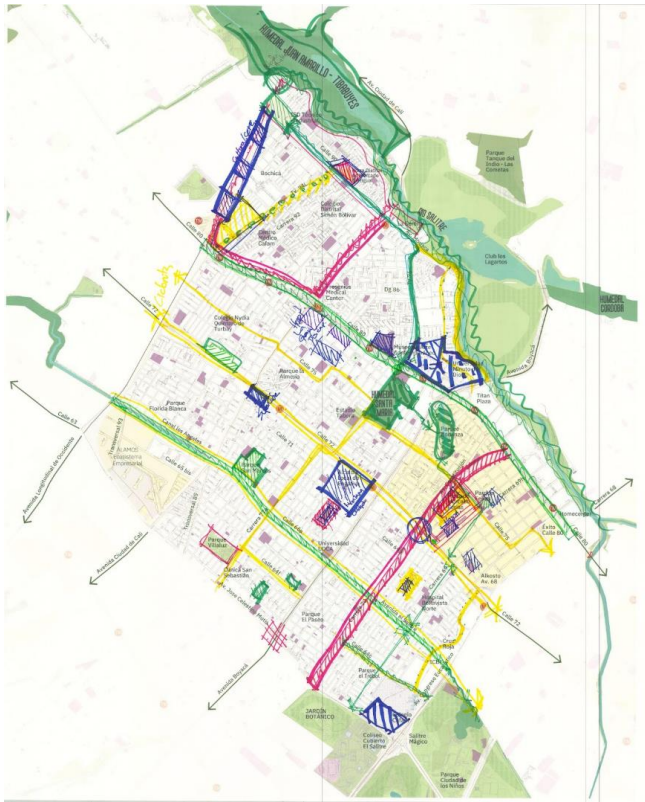


Imagen 92 Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Tabora, 11 de marzo de 2023, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

Para la comunidad del barrio Luis Carlos Galán es imperante la construcción de una Estación de Clasificación de residuos, en consonancia con la alta demanda de la ciudadanía frente al cuidado de los cuerpos de agua. También desde el barrio Boyacá y Minuto de Dios resaltan la importancia de consolidar el espacio público como tema fundamental en la solución de varios problemas de movilidad que enfrentan estos sectores.

Es importante tener en cuenta que varios ediles y edilesas de la Junta Administradora Local (JAL) han planteado reparos a los límites de la UPL Tabora, contemplados en el Decreto 555 de 2021. Desde su posición, dicen que no se tiene en cuenta el arraigo y la importancia de algunas vías principales como lo son la Avenida Ciudad de Cali y la Calle 26, las cuales históricamente han sido para la comunidad referentes de movilidad y nichos de comercio, con importancia de servicios administrativos. Si bien no tiene alcance dentro del proceso de formulación de las UPL, es de relevancia para la identidad de las comunidades.

Agradecemos a las comunidades y actores que a través del diálogo permanente con la SDP se comprometen con la protección de su territorio y participan activamente para exigir la garantía de los derechos de sus habitantes.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Tabora.

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Tabora continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (15 de abril a 1 de mayo) aplicado bajo la modalidad de "reto" en la plataforma **Bogotá Abierta**, y permitió ampliar la participación para la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con los participantes.



Imagen 93 Pieza gráfica sondeos UPL Tabora, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Tabora

Las respuestas de las 296 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la construcción de espacios para ofrecer servicios para mujeres como Casas de Igualdad de oportunidades (CIOM) y la consolidación de espacios educativos. También, la priorización de proyectos como la consolidación de una Manzana del Cuidado cerca de la Alcaldía Local; la construcción de un centro de salud en los predios de la ALO; la recuperación de la plaza de mercado Ferias; la consolidación de una ciclorruta en la calle 72 y el reverdecimiento de la avenida calle 80.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[20], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación

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

técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Tabora y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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

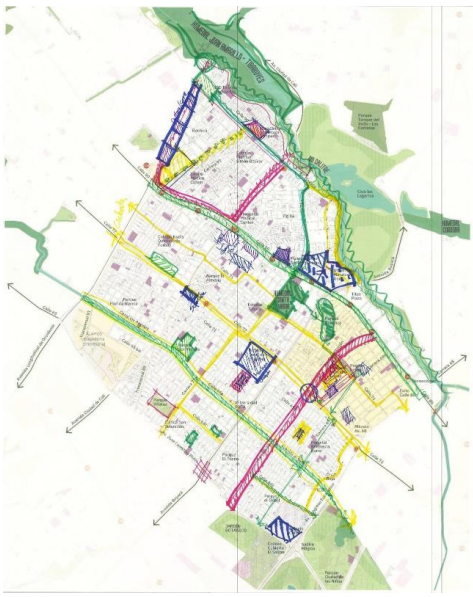
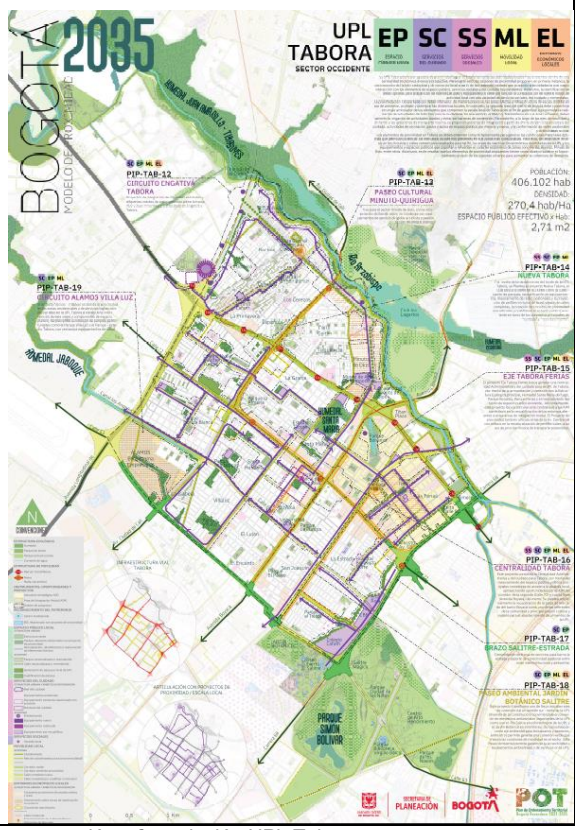
Mapa de acuerdos de Co-creación	Mapa de Formulación UPL
	

Tabla 56 Comparativo mapa de cocreación y formulación UPL Tabora

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

Nombre del PIP	CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que se acordaron con la comunidad referidas a la generación de nuevo espacio público y nuevos equipamientos los cuales permiten garantizar mejores condiciones de seguridad y acceso a servicios en la zona del proyecto y especialmente habilitando para la comunidad espacios no usados actualmente en la zona de reserva de la ALO, los cuales mejoran las condiciones de habitantes de barrios como Madrigal, Bochica y Bachué entre otros.

Nombre del PIP	PASEO CULTURAL MINUTO-QUIRIGUA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones derivadas de procesos con comunidad se plantean a través de generación de nuevos equipamientos y la cualificación de existentes, así como en sus entornos en cercanías a los barrios Quirigua y Luis Carlos Galán. Adicionalmente en la zona cultural y educativa del Minuto de Dios se incluyen acciones de mejoramiento del espacio público y se plantean conexiones peatonales y de cicloinfraestructura para mejorar la proximidad y acceso a servicios y equipamientos y finalmente se propone la recuperación y cualificación del borde sur del Humedal Juan Amarillo - Tibabuyes como parte de la recuperación de los entornos ambientales característicos de la zona

Nombre del PIP	NUEVA TABORA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se plantean acciones que mejoran las condiciones de acceso a los servicios y equipamientos existentes dado que se incluye su mejoramiento tanto en los entornos como en las vías de acceso a través de adecuación de andenes y cicloinfraestructuras. Adicionalmente se aprovechan las condiciones de accesibilidad que se generan por la localización de nuevas estaciones de la segunda línea del metro y se complementan con intervenciones de calles con mejores andenes, reverdecidas e intervenidas integralmente para garantizar acceso a los servicios, equipamientos y zonas recreativas.

Nombre del PIP	EJE TABORA FERIAS
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones de mejoramiento en espacio público y equipamientos acordados con la comunidad en la zona central de Ferias y se armoniza con la inclusión de acciones que intervienen y mejoran las zonas de parques como Bonanza o el mejoramiento del entorno al humedal Santa maría del Lago. Se incluyen finalmente acciones que mejoran los perfiles viales con mejores andenes y cicloinfraestructuras para el acceso a servicios parques y equipamientos nuevos y existentes cualificados.

Nombre del PIP	CENTRALIDAD TABORA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Para esta zona se plantean acciones de mejoramiento de perfiles viales y del espacio público existente que garantizan el acceso a la zona de la centralidad dónde se ubica actualmente la alcaldía local, lo cual se complementa con acciones de consolidación de una nueva manzana del cuidado con nuevos equipamientos para mejorar las condiciones de proximidad para los habitantes de barrios como Boyacá, Santa María, Palo blanco, Encanto, Real, entre otros.

Nombre del PIP	BRAZO SALITRE-ESTRADA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones para mejorar la accesibilidad a equipamientos existentes sobre el costado occidental de la Avenida Congreso Eucarístico (Cra. 68) dónde se localizan equipamientos como el ICBF, Cruz Roja y Colegios. Se incluye también el mejoramiento de las Calle 64C y Calle 66 con nuevos andenes y calles reverdecidas con cicloinfraestructura que mejoren las condiciones de las vías y faciliten la accesibilidad a los servicios y equipamientos.

Nombre del PIP	PASEO AMBIENTAL JARDÍN BOTÁNICO SALITRE
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones de mejoramiento vial que cualifican el principal corredor de la zona de Ferias entre la calle 80 y la avenida José Celestino Mutis (Calle 63) en cercanías al Jardín Botánico beneficiando a los habitantes de los barrios aledaños y garantizando condiciones de acceso a servicios como la plaza de mercado Ferias. Se incluyen acciones que mejoran los andenes y cicloinfraestructura.

Nombre del PIP	CIRCUITO ALAMOS VILLA LUZ
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones que se incorporan en este proyecto tienen que ver con el mejoramiento de espacios públicos existentes y de vías que facilitan e interconectan estos parques estructurantes como Villa Luz o de proximidad como el parque de Álamos, Normandía o Santa Cecilia. Se propone adicionalmente el mejoramiento de la Calle 66A por su condición de eje principal en este sector facilitando el acceso a núcleos recreativos de los barrios aledaños.

Tabla 57 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades

como: un (1) Día de campo con la Alcaldía Local de Engativá realizado el día 24 de marzo del 2022 con la participación de 19 personas.

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

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 406 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.4 UPL Fontibón



Imagen 94 Deriva 2.0 UPL Fontibón, 2022
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

Para los habitantes que han participado en la formulación de la UPL Fontibón, este es un territorio de vital importancia en materia ambiental y de adaptación al cambio climático. La declaración del nuevo humedal Hyntiba, el río Fucha y los humedales Capellanía y Meandro del Say son algunos de los elementos que hacen de esta UPL un territorio con vocación ambiental.

La ciudadanía de la UPL reconoce el patrimonio y la movilidad sostenible como dos elementos de vital importancia en el territorio. En ese sentido, el parque fundacional de Fontibón se destaca como un eje de gran dimensión en temas patrimoniales y comerciales. Adicionalmente, la UPL cuenta con una serie de corredores como la avenida ALO, la avenida Calle 13 y la avenida Calle 26, que juegan un rol importante en la conexión con otros medios de transporte proyectados.

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

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Fontibón (marzo - agosto de 2022) nos permitió identificar 97 actores y 162 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

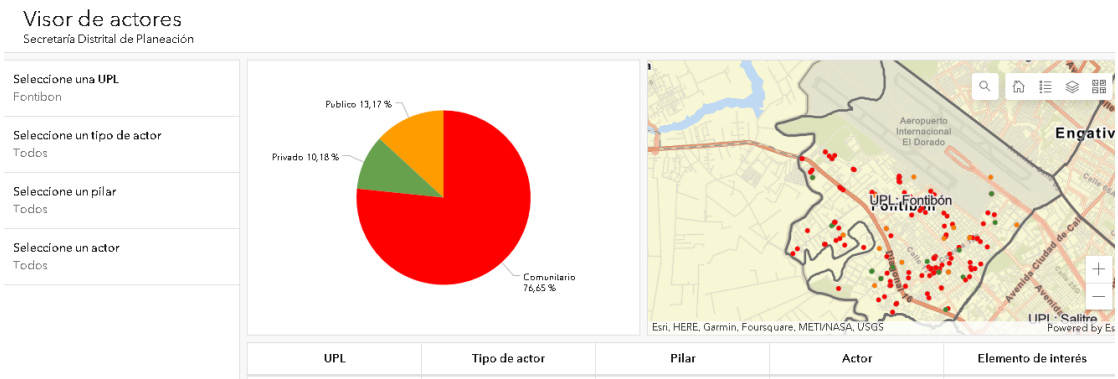


Imagen 95 Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado Patrimonio Reverdecimiento Reactivación económica	-Fortalecer la oferta de servicios para las mujeres y población con discapacidad. Realizar jornadas de esterilización y brigadas médico-veterinarias. Ampliar la actividad recreo-deportiva en los parques. Garantizar el acceso a la justicia. Construir mayor infraestructura del cuidado. -Promover el acceso a la cultura. Incrementar las actividades culturales. Recuperar las tradiciones artísticas y culturales de la UPL Fontibón. -Procesos de educación ambiental. Protección de los cuerpos de agua. Promover la agricultura urbana. -Generar empleo formal para vendedores informales. Realizar ferias de emprendimiento. Legalización de barrios. Recuperación del espacio público.
Privado	Cuidado Movilidad sostenible Patrimonio Reactivación económica	-Implementar servicios de atención en salud mental para población vulnerable. -Mejorar la movilidad sostenible. Generar mayor y mejor empleabilidad. -Promover el acceso a la cultura. -Realizar diversificación de procesos productivos. Generar empleo formal. Garantizar el acceso a la cultura.
Públicos	Cuidado Patrimonio	-Construir infraestructura para la seguridad y convivencia. Mitigación del trabajo infantil. Realizar conversatorios sobre intereses de niños y niñas. Atención a madres gestantes. Servicios de atención de salud mental para población vulnerable.

	Reactivación económica	-Promover el acceso a la cultura. Mantenimiento y recuperación de la infraestructura que constituye el patrimonio de la UPL. -Mayor empleabilidad en la zona aeroportuaria. -Plantación y mantenimiento de árboles urbanos. Restauración del humedal Meandro del Say.
Formadores de opinión	No se contó con la participación de formadores de opinión.	No se obtuvieron intereses de formadores de opinión.
Individual	No se contó con la participación de actores individuales.	No se obtuvieron intereses de actores individuales.

Tabla 58 Mapeo de actores de la participación 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

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

La deriva 2.0, con alcance de caracterización, realizada el 20 de septiembre de 2022 con la participación de 37 personas, permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor del desarrollo de equipamientos de servicios educativos para niños, niñas y adolescentes, mejoramiento de la infraestructura vial, aprovechamiento de la antigua estación del tren para construir infraestructura de servicios sociales, de salud, administrativos y una casa de la cultura.

También se propuso el aprovechamiento, recuperación, consolidación y disfrute del patrimonio cultural y arquitectónico como la plaza Fundacional de Fontibón y de los edificios patrimoniales; el mejoramiento de los parques para el disfrute de la comunidad y la construcción de una red de parques o senderos verdes interconectados que permitan cuidar, preservar y observar el paisaje y el medio ambiente.

El recorrido se llevó a cabo con habitantes, líderes comunales, comerciantes, representantes de organizaciones ambientales, de entidades privadas, de colegios y entidades públicas por los siguientes puntos concertados con los y las participantes: Sector Puerta de Teja, colegio Costa Rica, antigua Estación del Tren, plaza fundacional de Fontibón y, por último, parque zonal Zona Franca.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, el cual que visibiliza la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de los actores del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. Las salidas gráficas fueron validadas con las y los participantes a través de correo electrónico y entregadas de manera digital.

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



Imagen 96 Salida gráfica deriva UPL Fontibón, 20 de septiembre de 2022,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 15 de noviembre de 2022, con la participación de 65 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la

perspectiva de la ciudad 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 97 Taller Co-Creación UPL Fontibón
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de las siguientes oportunidades:

Reverdecimiento:

- Interconexión ambiental y física entre los elementos ambientales más jerárquicos de la UPL, mediante corredores verdes y calles arborizadas.
- Descontaminación del río Bogotá y su uso como medio de transporte fluvial articulador del territorio.
- Impulsar el paisaje natural para incentivar el turismo ecológico, patrimonio ambiental y generar espacios orientados más a la recreación pasiva y de contemplación.

Cuidado:

- Construcción de equipamientos de servicios de educación.
- Mayor infraestructura de servicios de salud y de educación en Zona Franca.
- Construcción de una segunda manzana del cuidado, posiblemente en la zona de San Pablo.

- Descongestionar la zona y que los habitantes puedan acceder más fácil a los servicios.

Reactivación Económica:

- Aprovechamiento del Aeropuerto, terminal y las empresas, para generar empleo para habitantes de la propia localidad.
- Concentrar las actividades económicas del territorio para evitar que genere impacto en zonas residenciales.
- Atender el tema de vendedores informales, que se encuentran concentrados en la carrera 99 y la carrera 100.
- Ecoturismo.

Movilidad Sostenible:

- Construcción del Regiotram y la ampliación de la calle 13, que son proyectos de alto impacto urbano, metropolitano y comunitario.
- Interconexión del occidente de la ciudad con la municipalidad vecina.
- Incentivo para la creación de nuevos comercios y proyectos en materia de movilidad sostenible.
- Construcción de un carril exclusivo para ciclistas urbanos por la calle 13.
- Posible desarrollo alrededor de las nuevas estaciones del Regiotram.

Patrimonio:

- Intervención del casco fundacional.
- Recuperación y restauración del puente de San Antonio.



Imagen 98 Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Fontibón, 15 de noviembre de 2022, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Fontibón

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



Imagen 99 Pieza gráfica sondeos Fontibón, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Fontibón

Las respuestas de las 429 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la construcción de espacios educativos como centros de primera infancia, preescolar, básica, media y superior y la consolidación de espacios culturales como museos, teatros o casas de cultura. También, indicó la priorización de proyectos como la rehabilitación de la carrera 97; la recuperación y el mejoramiento del Hospital de Fontibón y el reverdecimiento de la avenida Centenario.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[21], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Fontibón y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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

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

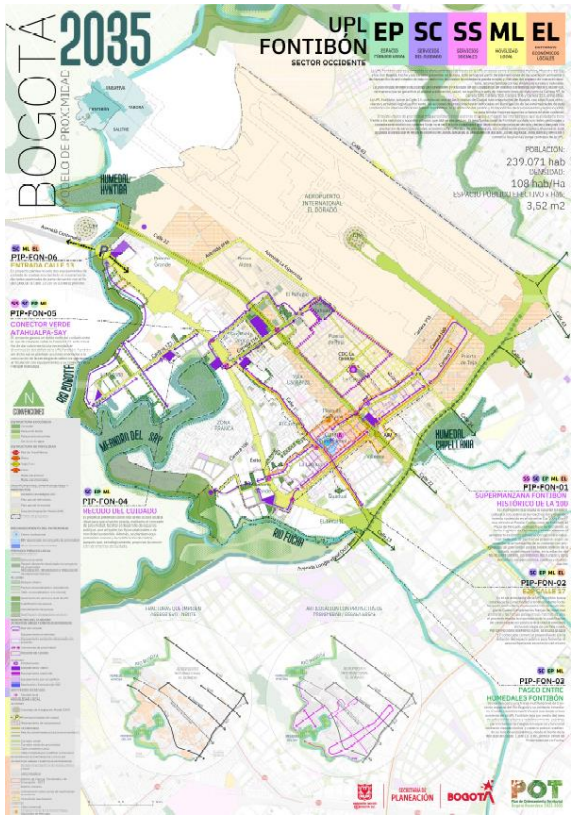
Mapa de acuerdos de Co-creación	Mapa de Formulación UPL
	

Tabla 59 Comparativo plano de cocreación y formulación UPL Fontibón
Fuente: SDP, 2023

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

Nombre del PIP	**SUPERMANZANA FONTIBÓN HISTÓRICO LA 100**
Incidencia de participación **Con la comunidad se acordó:**	Algunas de las acciones acordadas con la comunidad que se incluyen en este proyecto tienen que ver con la intervención de calles reverdecidas y mejoradas como la carrera 100 o carrera 97; la armonización de las actividades económicas del territorio para evitar que se genere impacto en zonas residenciales por usos logísticos o de influencia del Aeropuerto con la intervención de calles y mejoramiento en la movilidad y la intervención y recuperación del casco fundacional, entre otros.

Nombre del PIP	**EJE CALLE 17**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Con la comunidad se planteó la oportunidad de recuperar elementos históricos en la UPL y este proyecto en especial, al ser uno de los corredores por donde se comunicaba antiguamente el pueblo de Fontibón con la Capital, se convierte en referente de la recuperación patrimonial con mejoramiento de la red de cicloinfraestructura sobre un corredor reverdecido y cualificado en sus andenes priorizando la circulación peatonal y la incorporación de mobiliario.

Nombre del PIP	**PASEO ENTRE HUMEDALES FONTIBÓN**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	La comunidad propone en esta zona intervenciones de interconexión ambiental y física entre los elementos ambientales más jerárquicos de la UPL, articulados mediante parques cualificados y corredores reverdecidos donde el paisaje natural se fortalece y se incentiva por ende el turismo ecológico y se incluye la incorporación de servicios del cuidado en zonas deficitarias atendidas por el proyecto.

Nombre del PIP	**RECODO DEL CUIDADO**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Algunas acciones incluidas en este proyecto derivadas de las actividades con comunidad tienen que ver con la generación y oferta de espacio público nuevo y nuevos equipamientos en la zona del recodo para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Se intervienen adicionalmente algunos ejes viales para facilitar la movilidad en el sector garantizando condiciones de proximidad a servicios y espacios de recreación.

Nombre del PIP	**CONECTOR VERDE ATAHUALPA-SAY**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	A través de las acciones incluidas en este proyecto se atienden requerimientos que se asocian a la interconexión de los elementos ambientales importantes en la UPL como el Meandro del Say y el parque Atahualpa mediante corredores verdes y calles arborizadas y la recualificación de espacios públicos. Adicionalmente se incluyen acciones frente a la atención del déficit de equipamientos con mayor oferta de servicios para facilitar la accesibilidad a los mismos lo cual se complementa con el aprovechamiento de la localización de una estación futura de Regiotram.

Nombre del PIP	ENTRADA CALLE 13
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En este proyecto se incluyen acciones que tienen que ver con el aumento y mejor acceso a servicios ofrecidos por nuevos equipamientos propuestos garantizando el acceso y proximidad a los mismos, articulado con intervenciones necesarias sobre el eje arterial de la Avenida Centenario – (calle 13) y la cualificación y aprovechamiento de áreas ambientales en el borde del Río Bogotá como atractor de actividades y recuperación de este eje verde de la ciudad.

Tabla 60 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) Día de campo con la Alcaldía Local de Fontibón realizado el día 8 de marzo del 2022 con la participación de 12 personas.

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

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 543 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.5 UPL Salitre

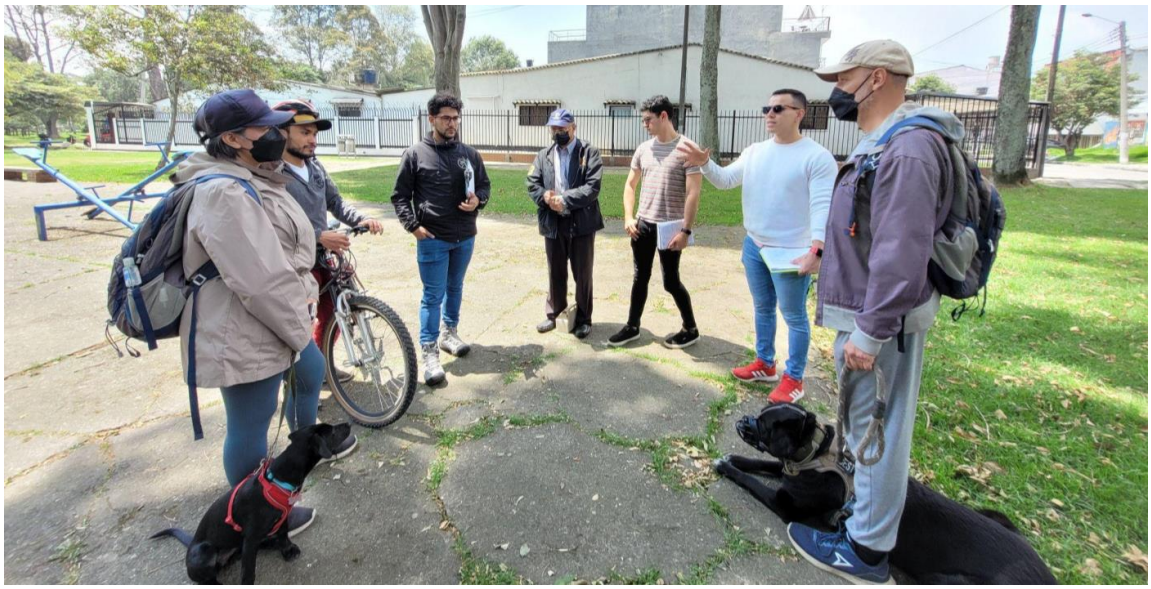


Imagen 100 Borde del Canal Boyacá, Deriva 2.0 UPL Salitre, 2023
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Comunicaciones

Para los habitantes que han participado en la formulación de la UPL, la UPL Salitre es un territorio de vital importancia en materia ambiental y de adaptación al cambio climático. El humedal Capellanía y los canales San Antonio, Boyacá y San Francisco son algunos de los elementos que hacen de esta UPL un territorio con vocación ambiental que se vincula con sus habitantes a través de la red de parques.

Para los habitantes, la UPL Salitre debe apostar, entre otros temas, por el cuidado y la movilidad sostenible. En ese sentido, la consolidación de nuevos espacios educativos, culturales y de atención a la ciudadanía son de vital importancia. La UPL cuenta con una serie de corredores como la calle 26, la avenida Ferrocarril de Occidente, avenida Boyacá y la futura ALO, que para la comunidad deben jugar un rol importante en la consolidación de la movilidad sostenible del sector.

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

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Salitre nos permitió identificar 110 actores y 102 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial, proporcionando información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

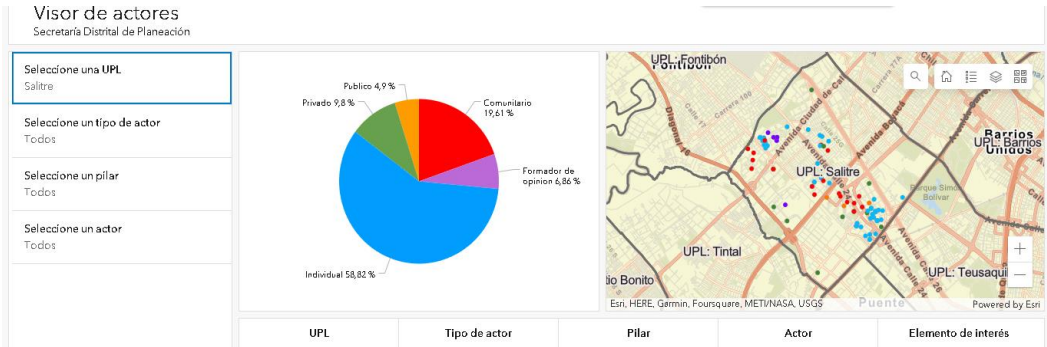


Imagen 101 visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento Cuidado Reactivación	-Promover procesos de educación ambiental en los sectores de Hayuelos y Ciudad Salitre. Fortalecer la agricultura urbana en los barrios de Modelia y La Felicidad. -Incrementar la cantidad de servicios sociales para personas mayores. Formalizar los escenarios de cultura como los "cuenteros" de la Plazoleta El Salitre. Ampliar el sistema del cuidado. -Definición de los usos del suelo. Mejoramiento de la diversificación de procesos productivos. Condiciones habitacionales. Ocupación en zonas de riesgo y tiempos de viaje.
Privado	Movilidad Sostenible Reactivación	-Mejora de la movilidad. Mayor atención en zonas de riesgo- Disminución en los tiempos de viaje. -Mayor oferta de empleabilidad. Atención a población migrante. Organización de vendedores informales. Definición de la mixtura del uso del suelo.
Formadores de opinión	Reverdecimiento	-Garantizar el acceso a la naturaleza, a la biodiversidad. Mejoramiento y protección de los corredores verdes y del espacio público. Potencializar el medio ambiente en zonas de alto riesgo.
Individual	Reactivación Cuidado	-Desconcentración administrativa. Incentivar procesos de veeduría ciudadana. Mejorar las condiciones habitacionales. Mitigar la ocupación en zonas de riesgo. -Generar programas en pro de la reactivación económica. Buscar soluciones a los conflictos por los usos indebidos del suelo. Mejorar la diversificación de procesos productivos.

Tabla 61 mapeo de actores de la participación 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

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

La deriva realizada el 27 de febrero de 2023 con la participación de 25 personas, y con alcance a insumos para la formulación, permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor de la amplitud de la calle 53 y su conexión con la avenida Ciudad de Cali, la construcción de una ciclorruta, un sendero ecológico y el mejoramiento de la infraestructura peatonal e iluminación en la Avenida Rojas; generación de escenarios culturales en Ciudad Salitre y aulas ambientales en el canal Boyacá y la consolidación de un bosque urbano en el canal San Francisco.

Otros proyectos de interés están asociados a la proyección de Maloka como un centro de ciencia y tecnología a nivel nacional, la construcción de infraestructura como ciclorutas, parqueaderos y servicios del cuidado, asociados a mejorar la calidad de vida de los trabajadores de la zona Industrial de Montevideo.

El recorrido se llevó a cabo con habitantes, líderes, empresarios, representantes de organizaciones sociales, ambientales, universidades y entidades privadas por los siguientes puntos concertados con los participantes: Avenida Ciudad de Cali con calle 53; Universidad Libre; humedal Capellanía; canal Boyacá; Terminal Salitre y parque Sauzalito y; por último, la zona Industrial de Montevideo.

Los principales hallazgos de la deriva se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, el cual visibiliza la voz, los lugares, las oportunidades y las propuestas de los actores del territorio que hicieron posible el ejercicio. De igual manera, es una pieza gráfica que permite enaltecer los patrimonios locales y elementos que generan identidad en los habitantes de los diferentes territorios de la ciudad, invitando a otros a acercarse a estos y conocerlos desde la perspectiva de otras ciudadanías. La salida gráfica fue validada con las personas que participaron a través de correo electrónico y entregada de manera digital.

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

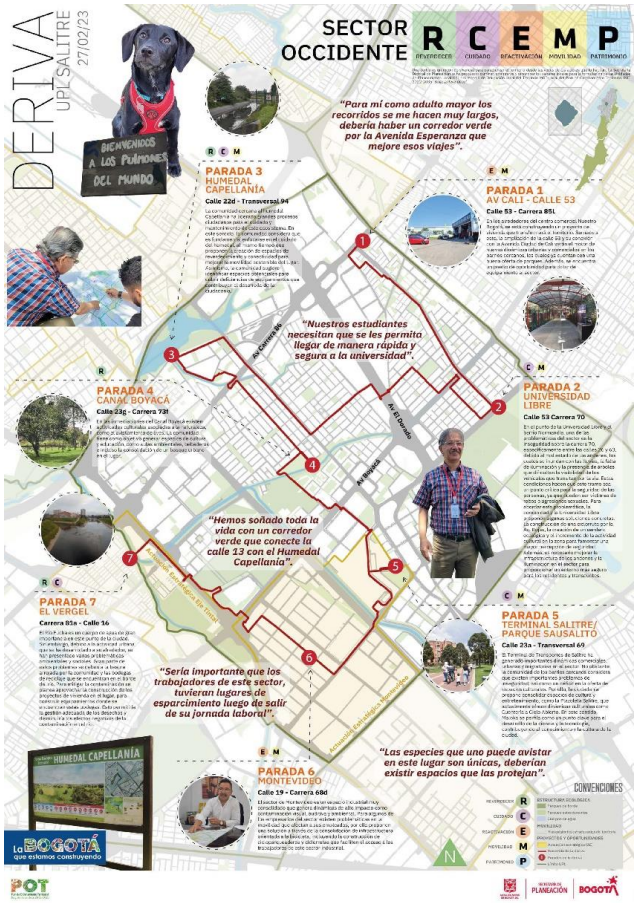


Imagen 102 Salida gráfica deriva UPL Salitre, 27 de febrero de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 21 de marzo de 2023 con la participación de 45 personas, motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL, y las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.



Imagen 103 Taller Co-Creación UPL Salitre, 21 de marzo de 2023
Fuente: SDP, 2023

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de las siguientes oportunidades:

Reverdecimiento:

- La adaptación de senderos ambientales.
- La recuperación del río Fucha.
- La preservación de los canales San Francisco, Boyacá y San Antonio.

Cuidado:

- Recuperación del espacio público en la avenida Ciudad de Cali con carrera 85.
- Consolidación de Maloka como laboratorio ciudadano.
- Mejoramiento de la infraestructura de los servicios de salud.
- Construcción de la casa de la cultura en Ciudad Salitre y un CAI en Modelia

Reactivación económica:

- La reubicación de vendedores informales.
- La creación de un centro de acopio para la industrialización y manejo de residuos.
- El fortalecimiento de las actividades económicas en la calle 63 desde la avenida Ciudad de Cali hasta la avenida Boyacá.
- La consolidación de ferias itinerantes.

Movilidad sostenible:

- La prolongación de la avenida calle 53 desde la avenida Rojas hasta la avenida carrera 68.
- La ampliación de la calle 63, la avenida carrera 68, la avenida Rojas, la carrera 68D, desde la avenida Esperanza hasta la calle 13.
- La modernización y conexión del Terminal Salitre con la avenida calle 22.
- La conexión de la ciclorruta por la avenida Parque desde la carrera 68 hasta la avenida Rojas
- La construcción de un puente peatonal en la avenida Boyacá con calle 55.

Patrimonio:

- La conservación y cuidado del Jardín Botánico, humedal Capellanía, parque San Ignacio, parque Ciudad de Bogotá y parque los Cerezos, por medio de una estrategia educativa que reconozca la importancia de su carácter de patrimonio natural.
- La creación de un circuito turístico que resalte el patrimonio histórico y conecte el parque Simón Bolívar, Maloka, el Jardín Botánico, la unidad deportiva y coliseo el Salitre con un énfasis ambiental y deportivo.

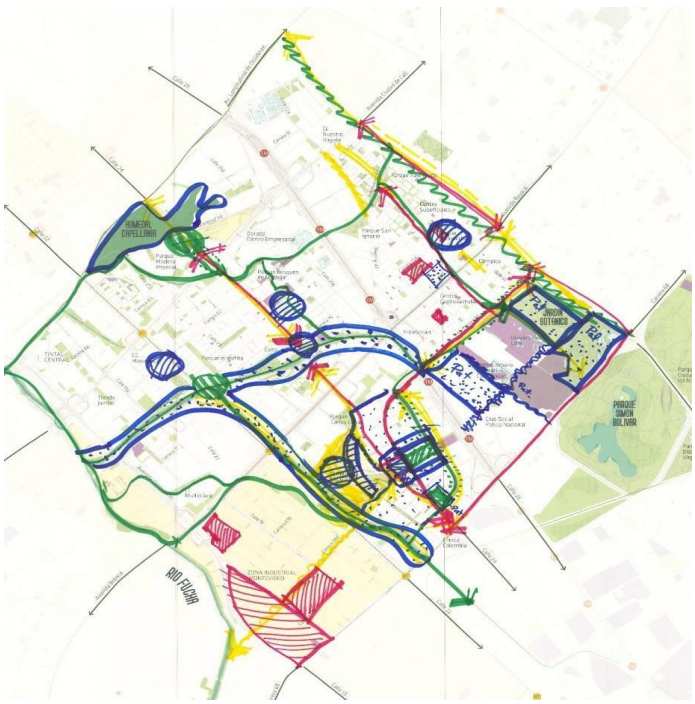


Imagen 104 Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Salitre, 21 de marzo de 2023, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De manera complementaria, se llevó a cabo una (1) mesa de trabajo con la comunidad palenquera el día 31 de marzo de 2023 con la participación de 3 representantes de la comunidad, con el objetivo de enriquecer el proceso de formulación de las UPL con enfoque diferencial étnico. Para el caso de la UPL Salitre se priorizó como oportunidad el reconocimiento de los aportes patrimoniales del pueblo palenquero a través de la obra Lambalú como patrimonio cultural del territorio.

Para algunas comunidades de Ciudad Salitre la reubicación del Terminal Salitre es un asunto de importancia que consideran debe ser atendido, si bien no tiene alcance dentro del proceso de formulación de las UPL, sí es de vital importancia para la los habitantes del sector en términos de seguridad y cuidado, puesto que los alrededores del Terminal Salitre se han convertido en un foco de inseguridad y ha transformado las dinámicas residenciales por el flujo de los vehículos de transporte intermunicipal, los vendedores informales y el asentamiento de migrantes en el sector.

Agradecemos a las comunidades y actores que a través del diálogo permanente con la SDP se comprometen con la protección de su territorio y participan activamente para exigir la garantía de los derechos de sus habitantes.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Salitre

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Salitre continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 4 de mayo) aplicado bajo la modalidad de “reto” en la plataforma **Bogotá Abierta**, y permitió ampliar la participación para la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con los participantes.



Imagen 105 Pieza gráfica sondeos UPL Salitre, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Salitre

Las respuestas de las 355 personas que participaron en la actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio

el desarrollo de acciones alrededor de la construcción de espacios para ofrecer servicios de seguridad como Centros de Atención Inmediata (CAI) y la consolidación de espacios educativos. También, la priorización de proyectos como la ampliación de la avenida Rojas; la conformación de una red de parques articulados con el humedal Capellanía y el reconocimiento de Maloka y el Terminal Salitre como espacios identitarios de la UPL.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[22], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad que permiten consolidar la estructura local de las UPL. Dichos insumos fueron incorporados luego de una evaluación técnica en la apuesta de la planeación local, y se ven reflejados en el conjunto de acciones que los componen. La visión de la UPL Salitre y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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

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

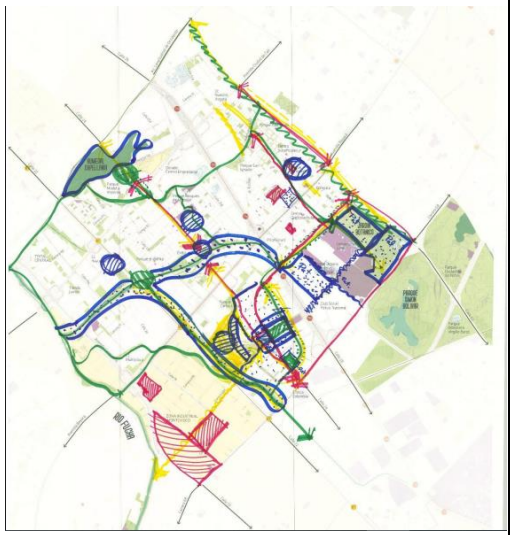
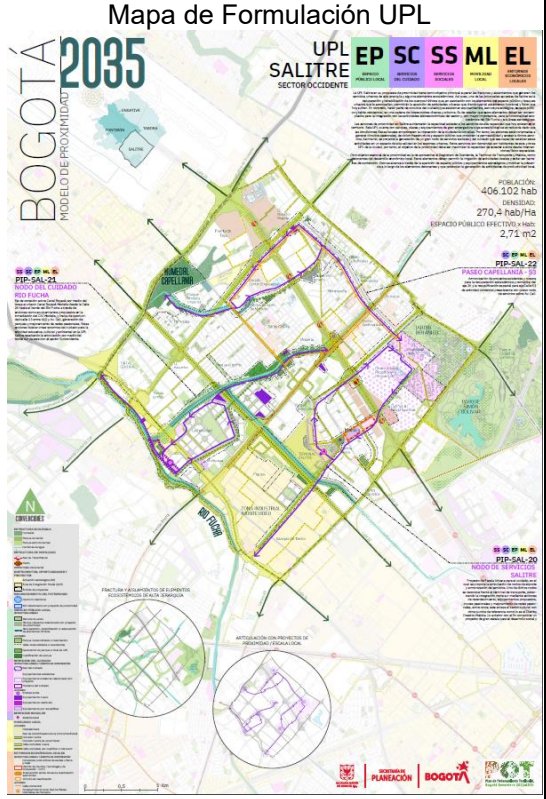
Mapa de acuerdos de Co-creación	Mapa de Formulación UPL
	

Tabla 62 Comparativo mapa de cocreación y formulación UPL Salitre

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

Nombre del PIP	**NODO DE SERVICIOS SALITRE**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	En el proyecto se incorporan acciones para mejorar la oferta de equipamientos y consolidar la nueva centralidad de la UPL, con acceso a servicios del cuidado, culturales y de innovación. Se mejoran las condiciones de movilidad sostenible con nuevas Cicloinfraestructuras y mejoramiento de circuitos peatonales en algunos perfiles mejorados de calles existentes.

Nombre del PIP	NODO DEL CUIDADO RIO FUCHA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Las acciones que se incorporan protegen las condiciones ambientales del sector por la presencia de los canales hídricos más importantes de la UPL (San Francisco, Boyacá) y el Río Fucha, garantizando su protección y recuperación. Se proponen acciones que mejoran la oferta de equipamientos en áreas deficitarias y consolidan una oferta educativa ambiental. Se incluye el mejoramiento de perfiles viales adecuando los espacios de circulación peatonal y reverdeciendo estos ejes.

Nombre del PIP	PASEO CAPELLANÍA – 53
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	Se plantean acciones que protegen y fortalecer el papel del Humedal Capellanía, el más importante de la UPL con la intervención y mejoramiento de bordes y de su entorno para la protección, cualificando los parques aledaños mejorando la oferta de estos espacios en barrios como Modelia. Se incluye el mejoramiento de perfiles viales adecuando los espacios de circulación peatonal con acciones de reverdecimiento e inclusión de cicloinfraestructura sobre el eje de la Avenida Rojas.

Tabla 63 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un (1) Día de campo con Alcaldía Local de Fontibón realizado el día 8 de marzo del 2022 con la participación de 12 personas, y un (1) Día de campo con Alcaldía Local de Engativá realizado el día 24 de marzo del 2023 con la participación de 19 personas.

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

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 459 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO

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

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

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

- Identificar y operar mecanismos de financiación e

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

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

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

Para lograr este propósito, se conformaron 7 sectores o zonas de programación y gestión y a cada una de ellas se le asigno un subdirector[23] que tiene la importante tarea de coordinar las diferentes escalas de planeación, gestión, financiación y seguimiento para garantizar una planificación integral y coherente. Tales sectores se muestran en el siguiente mapa.

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

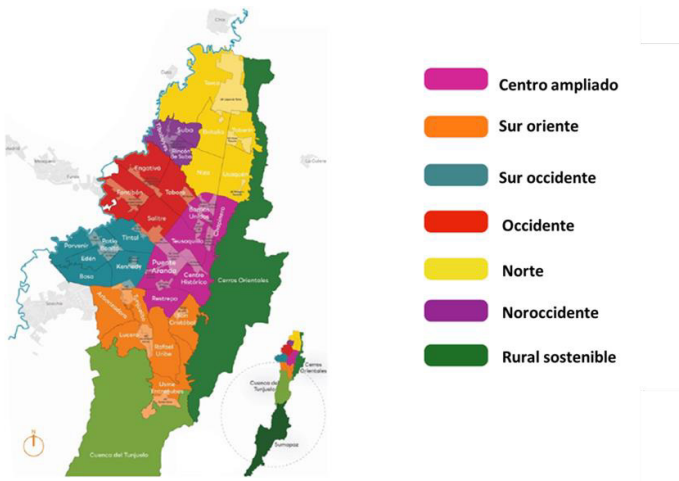


Imagen 106 Rediseño Institucional para el entendimiento de la escala intermedia
Fuente: SDP - Decreto Distrital 432 de 2022

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

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación

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

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

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

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

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

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

- Esquema de Convergencia interinstitucional

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

- Convergencia Multiescalar

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

- Convergencia para concretar la proximidad

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

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

La Gobernanza en la escala local

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

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

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

El modelo de gobernanza se concreta a través de la:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En este marco, se deberán adelantar acciones relacionadas con:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Presentación SSME

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

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

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

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

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

Descripción Metodológica

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

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

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

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

Indicadores de Proximidad

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

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

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

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

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

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

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

Espacio Público Local

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

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

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

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

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

Los indicadores de esta dimensión son:

- **Espacio Público Efectivo por Habitante (EPE)[24]:** Este indicador, exclusivo de esta dimensión, corresponde al resultado de dividir el espacio público efectivo (zonas verdes, parques y Plazas/Plazoletas) por el número de habitantes de la UPL.
- **Distancia a Espacio Público Efectivo:** Cálculo de la distancia (metros) del punto de origen (manzanas) al elemento (espacio público: Únicamente Parques y plazas/plazoletas) lo que arroja una distancia promedio.

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

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

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

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

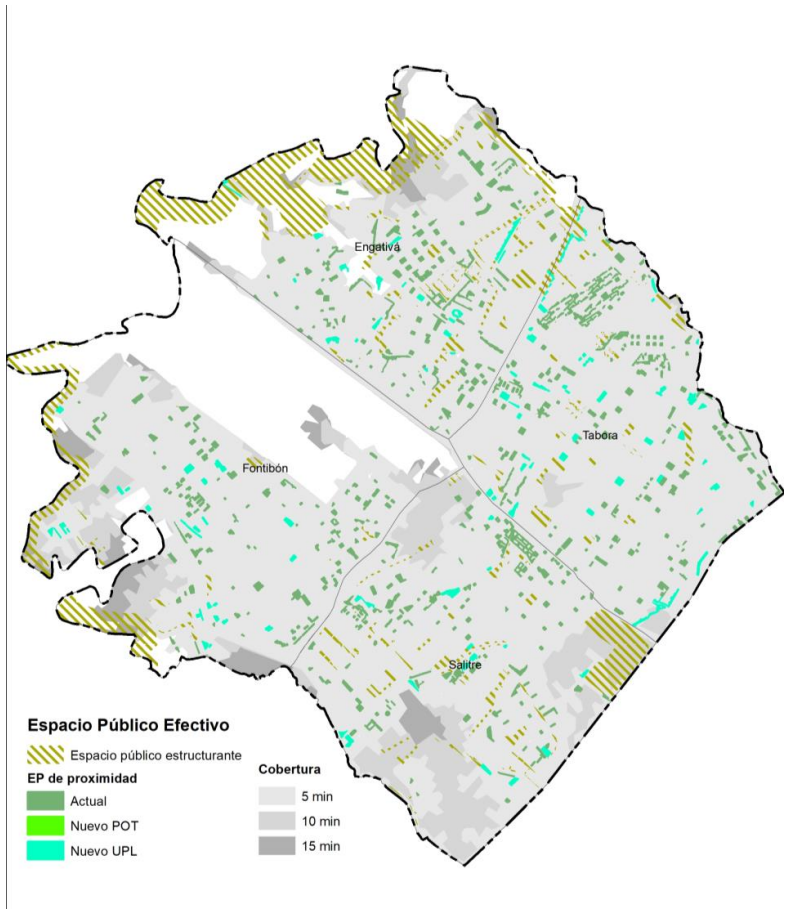


Imagen 107 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador			Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Espacio Público Efectivo por Habitante (m²)		EP Actual	**4,98**	5,98	3,60	9,52	2,72
		EP POT	**6,42**	8,54	7,25	8,84	2,63
		EP UPL	**7,80**	10,50	10,40	8,99	2,94
Distancia Promedio al Elemento (m)		EP Actual	**183,31**	149,85	216,58	185,26	193,19
		EP POT Futuro	**183,31**	149,85	216,58	185,26	193,19
		EP UPL Futuro	**149,02**	134,53	183,37	160,08	139,1
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	EP Actual	**89,6%**	92,4%	82,7%	92,5%	89,5%
		EP POT	**89,6%**	92,4%	82,7%	92,5%	89,5%
		EP UPL	**94,1%**	94,8%	86,6%	93,4%	98,3%
	A 10 min	EP Actual	**99,0%**	99,8%	95,3%	100,0%	100,0%
		EP POT	**99,0%**	99,8%	95,3%	100,0%	100,0%
		EP UPL	**99,6%**	99,8%	98,2%	100,0%	100,0%
	A 15 min	EP Actual	**99,7%**	100,0%	98,4%	100,0%	100,0%
		EP POT	**99,7%**	100,0%	98,4%	100,0%	100,0%
		EP UPL	**99,8%**	100,0%	98,9%	100,0%	100,0%

Tabla 64 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Servicios del Cuidado y Servicios sociales

Se entiende el cuidado en la proximidad como la territorialización del sistema del cuidado a través de equipamientos y servicios de cuidado y sociales articulados, próximos[25], accesibles, asequibles y equitativamente distribuidos en el territorio.

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

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

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

- **Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante:** Este indicador divide el área construida de los equipamientos por el número de habitantes. Para este se plantean 4 escenarios proyectados (reducción del déficit bajo, reducción del déficit medio, reducción del déficit alto y reducción total del déficit.) De acuerdo con el PMSCSS, los 4 escenarios responden a estrategias donde se aumentan los m² de equipamiento disponibles y donde se tienen en cuenta los crecimientos poblacionales[26], hasta poder llegar al valor ideal de disponibilidad, siendo este 3,17 m2c/hab.
- **Manzanas con Proximidad:** Este indicador establece la proximidad o cercanía entre las manzanas residenciales y los servicios existentes, a partir de consideraciones para desplazamientos óptimos, en términos de tiempo y distancia caminando, según el tipo de servicio. Para conocer el detalle del cálculo se debe remitir al Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales.

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

Escenario	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Disponibilidad actual m² por habitante	0,47	1,12	1,61	1,16
Escenario 1 Contención del déficit	0,56	1,32	1,91	1,38
Escenario 1 m² a construir	75.036	106.921	157.386	158.531
Escenario 2 Reducción déficit 10%	0,61	1,44	2,07	1,49
Escenario 2 m² a construir	121.119	172.587	254.044	255.893
Escenario 3 Reducción déficit 20%	0,66	1,55	2,23	1,61
Escenario 3 m² a construir	170.936	243.575	358.536	361.146
Escenario 4 Eliminación del déficit	3,17	3,17	3,17	3,17
Escenario 4 m² a construir	1.290.516	626.941	521.683	879.463

Tabla 65 Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante
Fuente: SDP, 2023

Tipo Equipamiento		Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Numero Manzana Totales		**6.017**	1.810	1.089	828	2.290
Primera Infancia y Preescolar	Manzanas con proximidad	**4.297**	1.310	769	446	1.772
	% manzanas con proximidad	**71,4%**	72,4%	70,6%	53,9%	77,4%
Educación Básica y Media	Manzanas con proximidad	**5.485**	1.673	991	565	2.256
	% manzanas	**91,2%**	92,4%	91,0%	68,2%	98,5%

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

Tipo Equipamiento		Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
	con proximidad					
Educación Superior	Manzanas con proximidad	**2.564**	-	769	370	1.425
	% manzanas con proximidad	**42,6%**	0,0%	70,6%	44,7%	62,2%
Salud	Manzanas con proximidad	**5.371**	1.678	975	461	2.257
	% manzanas con proximidad	**89,3%**	92,7%	89,5%	55,7%	98,6%
Integración Social	Manzanas con proximidad	**1.951**	741	528	70	612
	% manzanas con proximidad	**32,4%**	40,9%	48,5%	8,5%	26,7%
Igualdad y Oportunidades	Manzanas con proximidad	**2.394**	557	555	151	1.131
	% manzanas con proximidad	**39,8%**	30,8%	51,0%	18,2%	49,4%
Cultura	Manzanas con proximidad	**5.107**	1.317	917	620	2.253
	% manzanas con proximidad	**84,9%**	72,8%	84,2%	74,9%	98,4%
Recreación y Deportes	Manzanas con proximidad	**2.330**	207	490	101	1.532
	% manzanas con proximidad	**38,7%**	11,4%	45,0%	12,2%	66,9%
Culto	Manzanas con proximidad	**5.833**	1.765	1.027	768	2.273
	% manzanas con proximidad	**96,9%**	97,5%	94,3%	92,8%	99,3%
Seguridad Ciudadana, Justicia	Manzanas con proximidad	**3.093**	909	516	405	1.263
	% manzanas con proximidad	**51,4%**	50,2%	47,4%	48,9%	55,2%

Tipo Equipamiento		Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Participación Social Ciudadana	Manzanas con proximidad	**4.819**	1.561	963	214	2.081
	% manzanas con proximidad	**80,1%**	86,2%	88,4%	25,8%	90,9%
Administración Pública	Manzanas con proximidad	**3.039**	583	789	436	1.231
	% manzanas con proximidad	**50,5%**	32,2%	72,5%	52,7%	53,8%
Abastecimiento	Manzanas con proximidad	**2.263**	-	845	1	1.417
	% manzanas con proximidad	**37,6%**	0,0%	77,6%	0,1%	61,9%
Cementerio y servicios funerarios	Manzanas con proximidad	**1.578**	354	683	20	521
	% manzanas con proximidad	**26,2%**	19,6%	62,7%	2,4%	22,8%

Tabla 66 Manzanas con Proximidad
Fuente: SDP, 2023

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

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

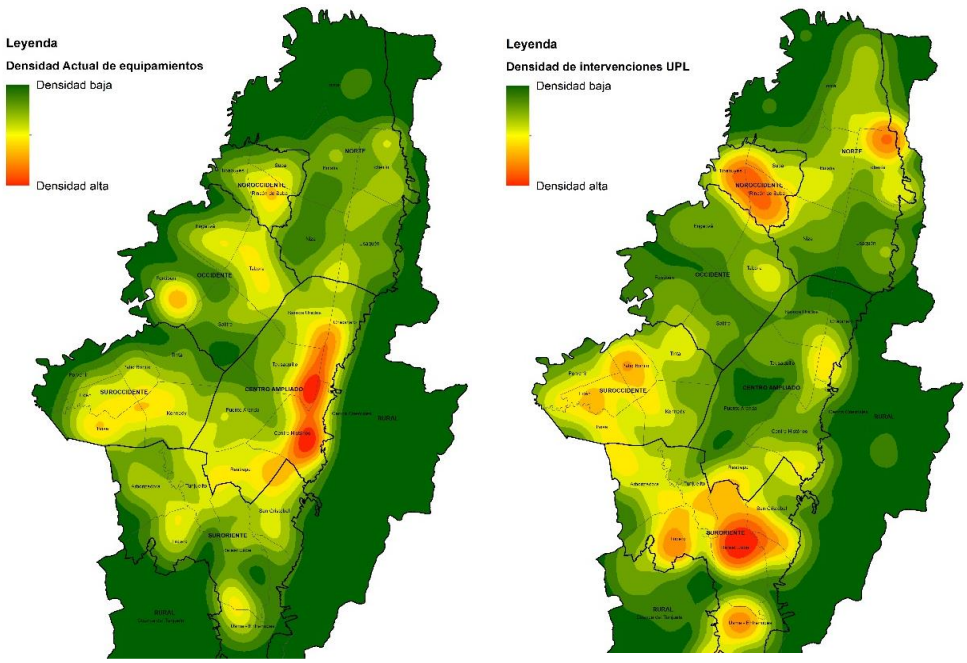


Imagen 108 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

La imagen de la izquierda muestra que las UPL del Occidente concentran dos nodos con densidad de equipamientos entre media y alta, el primero ubicado en la UPL Fontibón y el otro situado a lo largo de la UPL Tabora y en la parte oriental de la UPL Engativá. En la imagen de la derecha, que muestra la densidad de las acciones propuestas por UPL, se nota que este sector no cuenta con la misma densidad de propuestas que las otras zonas más deficitarias de la ciudad.

Lo anterior se explica por dos argumentos. El primero es la búsqueda de equilibrio territorial en el acceso a Servicios del Cuidado y Servicios Sociales. Dado que las UPL del Sector de Occidente, a pesar de ser UPL deficitarias, concentran una densidad media, mayor a otras zonas de la ciudad, la acción de Equipamientos Nuevos y Equipamientos por cualificar propuestos en el marco de la formulación de las UPL pretende precisamente atender en mayor medida aquellas zonas de la ciudad que son más deficitarias y que se encuentran ubicadas en otros sectores.

El segundo argumento tiene relación con el hecho de que en el Occidente las acciones de UPL dirigidas a nuevas infraestructuras de equipamientos no se concentran en una zona puntual, sino que se dispersan en el territorio. Además, otro número importante de acciones corresponde a la recualificación de las ya existentes. Esto genera que la calidad y capacidad de los equipamientos crezca a través del incremento en el área de ocupación, el área de construcción o la optimización del espacio existente, con el fin de acoger una mayor cantidad de servicios sociales y del cuidado.

Movilidad Local

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

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

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

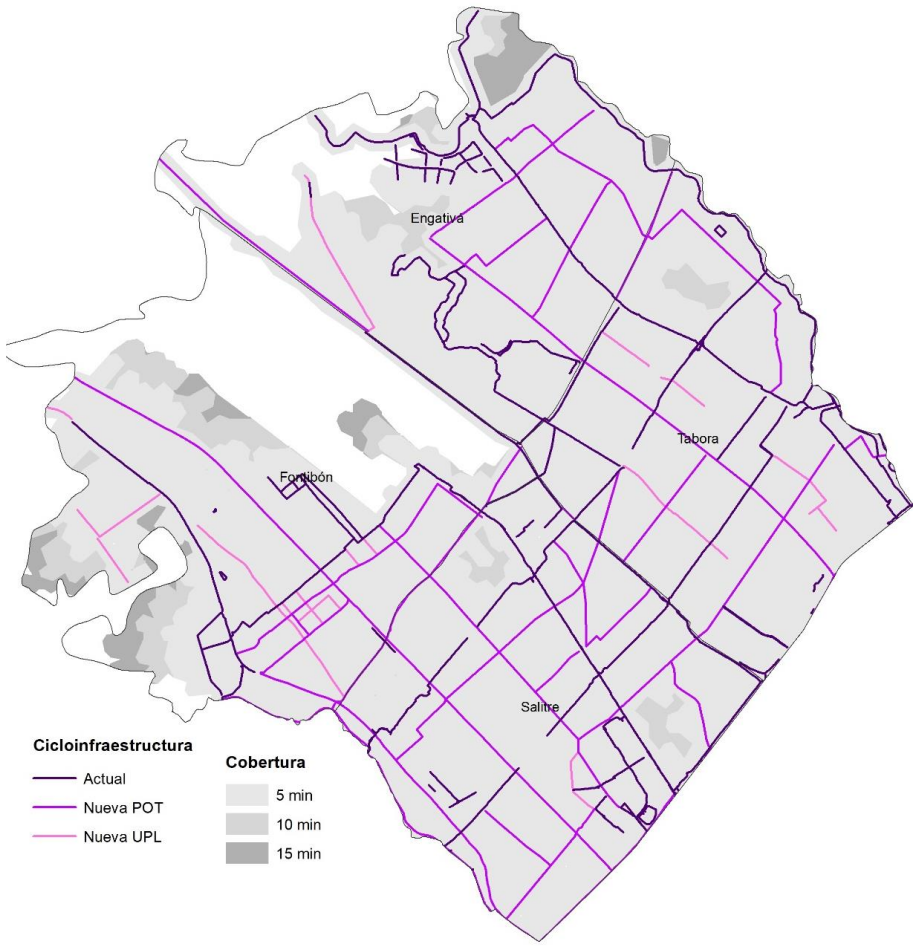


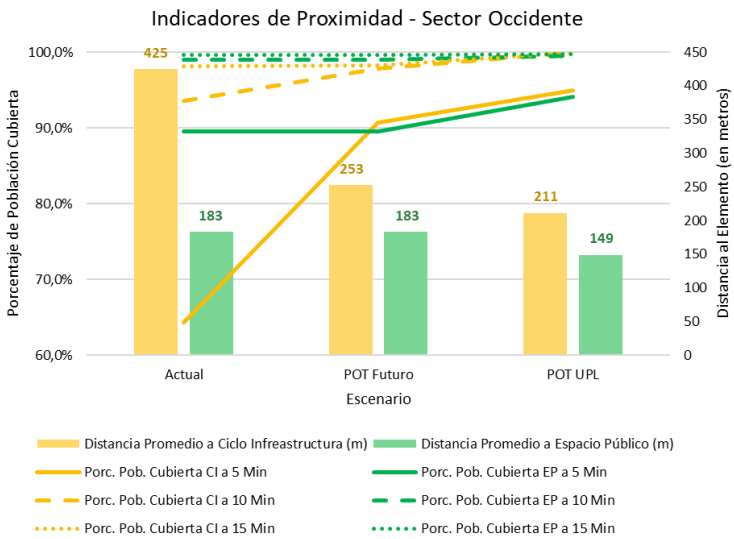
Imagen 109 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

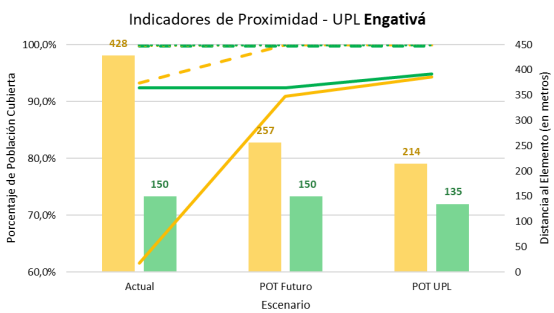
Indicador			Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Distancia Promedio al Elemento (m)		CI Actual	**425**	428	503	425	382
		CI POT Futuro	**253**	257	289	204	249
		CI UPL Futuro	**211**	214	226	184	212
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	CI Actual	**64,3%**	61,6%	55,8%	72,3%	68,6%
		CI POT Futuro	**90,7%**	90,9%	79,9%	95,7%	94,9%
		CI UPL Futuro	**94,9%**	94,3%	93,2%	96,4%	96,0%
		CI Actual	**93,5%**	93,3%	82,8%	99,5%	97,6%

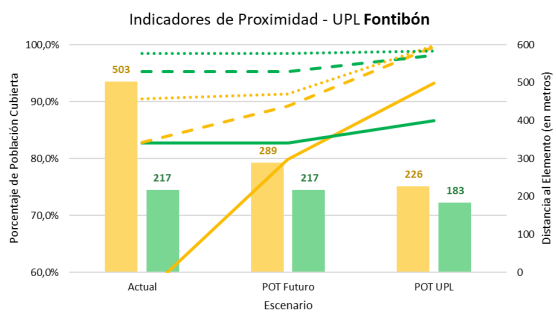
	A 10 min	CI POT Futuro	**97,9%**	100,0%	89,3%	100,0%	100,0%
		CI UPL Futuro	**99,9%**	100,0%	99,6%	100,0%	100,0%
	A 15 min	CI Actual	**98,1%**	100,0%	90,5%	100,0%	100,0%
		CI POT Futuro	**98,3%**	100,0%	91,3%	100,0%	100,0%
		CI UPL Futuro	**100,0%**	100,0%	99,9%	100,0%	100,0%

Tabla 67 Distancia y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

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







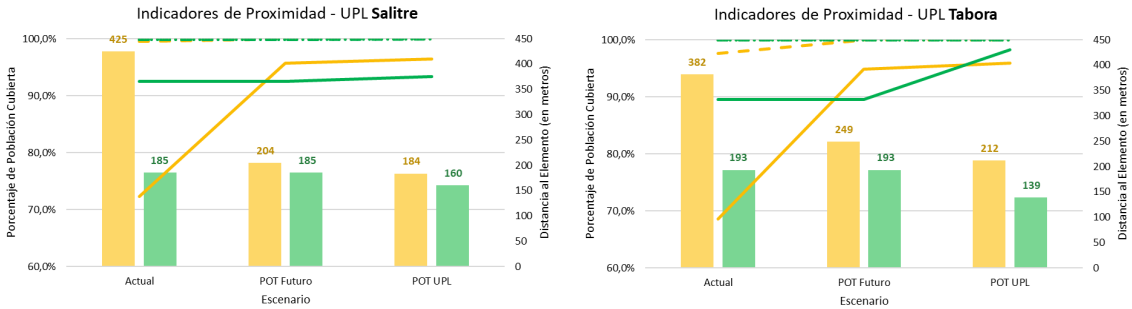


Imagen 110 Indicadores de proximidad sector
Fuente: SDP, 2023

Entornos Productivos Locales

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

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

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

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

Los elementos correspondientes a los indicadores de esta dimensión son:

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

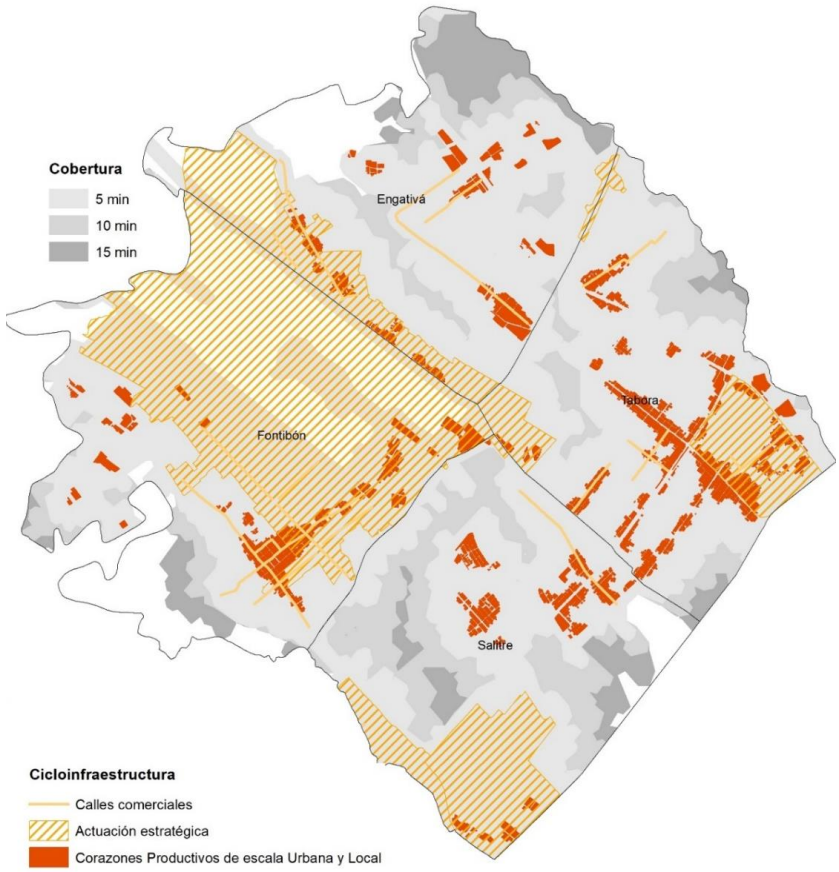


Imagen 111 Indicadores de Proximidad – Entornos Productivos Locales por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador	Occidente	Engativá	Fontibón	Salitre	Tabora
Distancia Promedio a Zonas generadoras de Empleo (ZGE) (m)	**284**	257	297	324	286

Porcentaje de Población Cubierta	**ZGE a 5 Min**	**69,0%**	76,5%	67,0%	45,7%	73,5%
	ZGE a 10 Min	**94,3%**	97,2%	88,8%	88,3%	97,3%
	ZGE a 15 Min	**97,8%**	98,5%	92,4%	98,9%	100,0%

Tabla 68 Distancia promedio y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

Indicadores de Impacto de las UPL en el contenido programático POT

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

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

DIMENSIÓN	CONTENIDO PROGRÁMATICO				ACCIÓN Y APORTE POR UPL						
	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	INDICADOR	META	ACCIÓN	MEDIDA	Total Sector	Engativá	Fontibón	Tabora	Salitre
ESPACIO PUBLICO LOCAL	1. Programa Conectividad ecosistémica, reverdecimiento y atención de la emergencia climática.	8. Subprograma de renaturalización y/o reverdecimiento de los espacios públicos peatonales y para el encuentro	Hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos	171,88 hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos	Parques Reverdecidos	Ha Cantidad	32,7814	7,125	3,311	7,267	15,091
					Calles Reverdecidas	Km	21,24 Km Totales , de los cuáles 5,21 están en calles completas	7,67 Km Totales , de los cuáles 1,79 están en calles completas	3,05 Km Totales , de los cuáles 0,42 están en calles completas	6,01 Km Totales , de los cuáles 1,78 están en calles completas	4,51 Km Totales , de los cuáles 1,22 están en calles completas
		9. Subprograma de Consolidación de bosques urbanos	Hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante	139,38 hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante	Bosque Urbano	Ha	33,10	2,31	23,78	0	7,01
	3. Programa Vitalidad y cuidado	1. Subprograma de cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales	No. de parques cualificados y ejecutados	18 parques cualificados y ejecutados	Cualificación de Parques	Ha Cantidad	91,57119	35,6925	10,9822	35,7457	9,1615
					Cualificación de plazoleta existente	Ha Cantidad	3,265	0,471	0,941	1,012	0,841

		2. Subprograma Consolidación de espacio público para el encuentro en suelo público no intervenido	Hectáreas de parques de la red estructurante consolidadas y mejoradas en su dotación mobiliaria	283,47 hectáreas de parques de la red estructurante consolidadas	Consolidación de parques	Ha Cantidad	4,621	0	0	4,621	0
		6. Subprograma de generación de nuevos parques estructurantes y de proximidad	Hectáreas de nuevos parques estructurantes	1.770 Ha de nuevos parques estructurantes	Generación de parque a nivel de UPL	Ha Cantidad	183,1632	88,4812	78,968	13,349	2,383
				x	Generación de plazoleta nueva	Ha Cantidad	0,192	0,131	0	0,061	0
SERVICIOS DEL CUIDADO	3. Programa Vitalidad y cuidado	4. Subprograma de promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado	Intervenciones para la promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado	16 nodos de equipamientos conformados 36 manzanas del cuidado (22 con ancla de SDIS) 16 centros administrativos locales conformados 20 equipamientos educativos nuevos, reforzados o restituidos durante la vigencia del POT 60 Equipamientos educativos nuevos,	Equipamiento nuevo	Ha (solo polígonos) Cantidad (Polígonos y Puntos)	24,147	3,5316	14,2313	0,074	6,3114
					Equipamiento por recualificar	Ha Cantidad	41,3445	3,645	2,966	33,0232	1,722

				durante la vigencia del POT 100 equipamientos educativos existentes proyectados para la articulación con educación superior Equipamientos multifuncionales para servicios del cuidado en UPL deficitarias 24 Hospitales nuevos en UPL deficitarias de acuerdo al análisis prospectivo de oferta y demanda del servicio para la vigencia del presente Plan 41 Centros de Salud nuevos de escala de proximidad en UPL deficitarias de acuerdo al análisis prospectivo de oferta y demanda del servicio para la vigencia del presente Plan. En desarrollo de la red pública distrital 16 Hospitales como proyectos estructurantes para la consolidación y fortalecimiento del sector	Restitución/ Intervención BIC	Ha Cantidad	1,30 11	0,05 1	1,25 10	0	0
					Manzana del cuidado	Cantidad	5	2	1	1	1
SERVICIOS SOCIALES					Equipamiento de administración, seguridad y justicia	Cantidad	4	1	1	1	1

				En desarrollo de la red pública distrital 18 Centros de salud de escala de proximidad para la consolidación del corto plazo 14 Unidades Operativas para operación SDIS 26 Equipamientos culturales 1 Cárcel Distrital							
MOVILIDAD LOCAL	2. Programa para descarbonizar la movilidad	4.Subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural	Kilómetros de infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos	416 km de red de ciclo infraestructura en las 33 UPL y 11 corredores verdes para la micromovilidad -cicloalameda (84 km)	Cicloalameda	Km	5,71	0	2,75	1,57	1,39
					Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Km	50,32	9,44	14,34	15,24	11,3
		5. Subprograma de Calles completas	Kilómetros de malla vial urbana consolidados	362 kilómetros de malla vial de la ciudad consolidados	Calle completa nueva	Km	83,62	19,56	26,70	29,20	8,16
					Calle completa por cualificar	Km	4,36	0	0,28	3,35	0,73
					Calle completa por intervenir	Km	3,94	0,65	1,54	0,11	1,64

	3. Programa Vitalidad y cuidado	7. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales	Kilómetros de redes peatonales mejoradas	33 barrios vitales (10 en corto plazo, 10 mediano plazo y 13 largo plazo) 44 Área de intercambio modal AIM conformadas 6 Complejos de Integración Modal CIM 221,5 kilómetros de red peatonal mejorados	Mejoramiento de redes peatonales	Km	21,53	3,73	17,8	0	0
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	5. Programa Territorios Productivos, Competitivos e innovadores	5. Subprograma de fortalecimiento del tejido económico local	Porcentaje de metros cuadrados construidos anuales con destino económico	10% del área construida en usos económicos en la proximidad (anuales)	Calle comercial	Km	24,12 Km Totales , de los cuáles 20,28 están en calles completas	7,12 Km Totales , de los cuáles 6,58 están en calles completas	10,58 Km Totales , de los cuáles 10,09 están en calles completas	4,41 Km Totales , de los cuáles 3,6 están en calles completas	2,01 Km Totales , de los cuáles 0 están en calles completas

Tabla 69 Relación contenido programático del POT
Fuente: SDP, 2023

Requerimientos institucionales para la ejecución de los proyectos integrales de proximidad

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

Este equipo coordinador tendrá como responsabilidades las siguientes:

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

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

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

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

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

Estos mecanismos son esencial para garantizar la coherencia y la eficacia en la implementación del esquema de convergencia, ya que aseguran que los esfuerzos se unan y que los proyectos y políticas sean coherentes con las necesidades y prioridades de la comunidad.

- Lugar y requerimientos físicos en las UPL.

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

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

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

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

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

i) *Esquemas de seguimiento,* que deberá incluir estudios y evaluaciones periódicas para analizar el desempeño de las acciones, proyectos y programas en relación con los objetivos establecidos. La información de seguimiento deberá contener como mínimo, la identificación del proyecto o acción, el estado de avance, los recursos del presupuesto comprometidos y su georreferenciación.

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

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

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

2.2 Financiación de los proyectos integrales de proximidad

Estimación del costo de los proyectos integrales de proximidad

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

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

- **Criterios utilizados**

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

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

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

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

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

- **Proceso de cálculo de Costos**

Cálculo de Costos Indirectos

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

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

Tabla 70 Conformación de costos directos
Fuente: Construcción Propia con base en proyectos IDU, IDRD, INVIAS y otros del portal Colombia Compra Eficiente

Cálculo de costos directos y totales

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

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

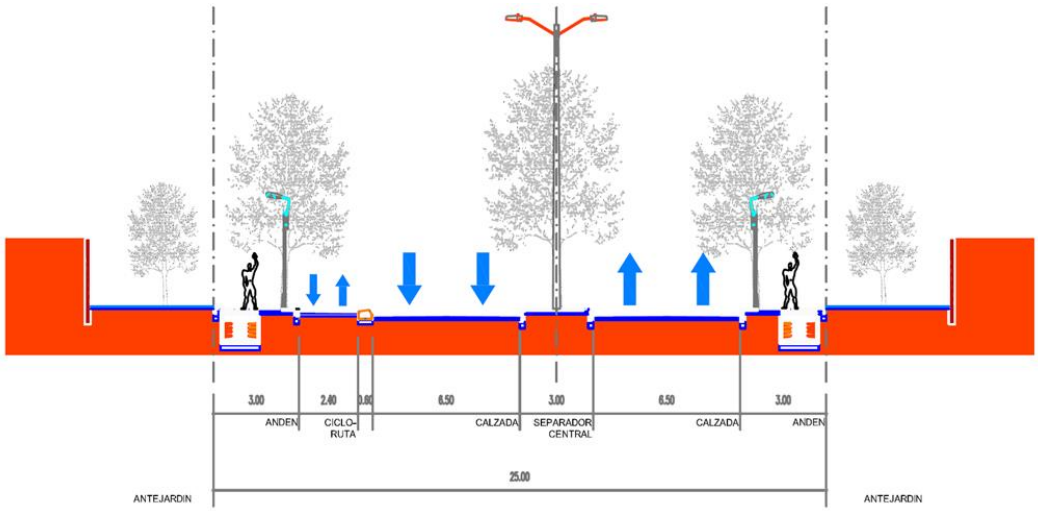


Imagen 112 Figura 1. Perfil vial I-4
Fuente: Decreto 555 de 2021

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

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

Tabla 71 Equivalencia perfiles viales POT vs Decreto 555 de 2021
Fuente: Decreto 555 de 2021

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

PERFIL VIAL COMPLETO	Valores Totales de Costos de Construcción de Vías IDU
	Valor x m
A-0	$78.206.534
A-1	$61.671.385
A-2	$ 43.605.179
A-3	$ 36.622.282
A-3E	$ 24.416.756
I-4	$ 25.728.690
I-5	$ 21.407.608
I-6	$ 17.984.413
L-7	$ 15.290.217
L-8	$ 14.025.036
L-9	$ 12.759.855
L-10	$11.494.675

Tabla 72 Costos totales de calles completas – Referencia IDU
Fuente: Valores estimados de referencia por Construcción – IDU

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

Se obtuvieron costos unitarios para cada tipo de parque:

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

Tabla 73 Costos totales de generación de parques por metro cuadrado
Fuente: Decreto 555 de 2021, Jardín Botánico y construcción propia.

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

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

- **Señalización:** en el cálculo de los costos se incluye una señal por cada 20 metros cuadrados.

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

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

Tabla 74 Características de Parques por tipología
Fuente: Decreto 555 de 2021 y construcción propia

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

Acciones Reverdecer		
Acción	**Unidad**	**Valor**
Generación de plazoleta nueva	m2	$1.190.832,00
Mejoramiento de redes peatonales	m	$2.722.791,00
Sendero propuesto	m	$146.725,00
Senderos recuperados y reactivados	m	$102.708,00
Cicloalameda	m	$4.314.413,00
Corredor verde	m	$5.855.746,00
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00
Bosque urbano	m2	$330.950,00
Calles renaturalizadas o reverdecidas	Km	$1.020.945.000,00
Parques renaturalizados o reverdecidos	m2	$442.941,00

Tabla 75 Costos de acciones de reverdecer
Fuente: Decreto 555 de 2021, Jardín Botánico y construcción propia.

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

Senderos propuestos: se tomó como fuente del valor del costo los datos del Sistema de Información de Precios de Referencia IDU para la actividad con código 4607 y como

criterio se tomó de referencia la construcción de caminos con sub-base granular asimilándolas a los senderos rurales.

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

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

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

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

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

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

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones: en el proceso de costeo, se realizaron verificaciones y análisis de costos de las diferentes características así:

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones		
Tipología de Área	**Unidad**	**Valor**
Mejoramiento de redes peatonales	m	$2.722.791,00
Cicloalameda	m	$4.314.413,00
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00
Restitución/Intervención BIC	m2	$ 10.926.695,00
Calle comercial	Km	$ 1.857.135.110,00
Corredores inteligentes de turismo	m	$ 6.349,00
Sistema de apoyo mecánico	m	$ 23.066.424,00

Tabla 76 Costos de acciones sobre vías y otras acciones
Fuentes: Sistema de Información de Precios de Referencia IDU, Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS, Listado de Precios de Referencia del Sistema de Avalúo e Infraestructura SAE y construcción propia.

Mejoramiento de redes peatonales: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la red peatonal de 3 metros de ancho.

Cicloalameda: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta y la alameda de 7 metros de ancho.

Red de ciclo infraestructura (micromovilidad): se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta de 2,5 metros de ancho.

Fortalecimiento de la Red de Plazas Distritales de Mercado: se tomaron los valores de equipamientos del Sistema Distrital del Cuidado SIDICU – Multicampus, los cuales incluyen los costos de construcción y dotación de cada uno de los equipamientos y como criterios se tomó que el fortalecimiento se tomó como el 45% del valor promedio de construcción y dotación.

Restitución/Intervención BIC: como referencia se tomaron promedios de Costos de proyectos de Intervenciones de Bienes de Interés Cultural anteriores tomados de la plataforma COLOMBIA COMPRA EFICIENTE, donde se incluyen estudios e intervención a los bienes.

Calle comercial: se tomaron como referencia los Contratos de Obra IDU-1564 – 2018 y IDU-SA-SGI-004-2018, que incluyeron Estudios, diseños y construcción de obras similares en las que se realizaron las actividades de ampliación del espacio público en andenes y se pacificaron los pasos peatonales. Estos valores no incluyen el cambio de calzada, ni de redes.

Circuitos de reactivación: se tomó como referencia el Contrato de Obra IDU-1564 – 2018, que incluye Estudios, Diseños y Construcción. Como criterios se tomaron los detallados en el contrato de la referencia que incluye ampliación del espacio público y andenes, cambió de la estructura de pavimento de la vía, pacificación de los pasos peatonales y mejoramiento de redes hidrosanitarias y eléctricas.

Corredores inteligentes de turismo: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU, tomando como referencia el perfil vial A-3E. Se tomaron como actividades la ejecución de redes, construcción de andenes y cruces viales.

Sistema de apoyo mecánico: se tomaron como referencia los valores de costos de Ascensores, escaleras eléctricas y Rampas de la revista Construdata Edición 206, página 61 y como criterio se tomó el promedio de los costos obtenidos.

Equipamientos: se tomaron los valores de equipamientos del Sistema Distrital del Cuidado SIDICU – Multicampus, los cuales incluyen los costos de construcción y dotación de cada uno de los equipamientos, de acuerdo con su tipo. Con estos valores se calcularon los costos totales, para obtener la siguiente tabla:

PRECIOS DE REFERENCIA - EQUIPAMIENTOS DEL SISTEMA DISTRITAL DEL CUIDADO - MULTICAMPUS 1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro; 2. Sistema de Movilidad, 3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales, 4. Sistemas de Servicios Públicos. Artículo 88 del Decreto Distrital 555 de 2021			
ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	VR CONSTRUCCION 2023
			(m2)
4.1	VR TOTAL EQUIPAMIENTO BIBLIOTECA	m2	**$ 12.456.557**
4.2	CASA DE LA MEMORIA	m2	**$ 12.456.557**
4.3	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS UNIVERSITARIO	m2	**$ 11.010.434**
4.4	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS PRIMERA INFANCIA	m2	**$ 11.010.434**
4.5	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS EDUCACIÓN BÁSICA MEDIA	m2	**$ 11.010.434**
4.6	VR TOTAL EQUIPAMIENTO ADULTO MAYOR	m2	**$12.456.557**
4.7	VR TOTAL HOSPITAL 250 CAMAS + CENTRO DE SALUD	m2	**$17.414.393**
4.8	VR TOTAL CENTRO DE SALUD	m2	**$ 17.414.393**
4.9	VR TOTAL ESTACIÓN DE BOMBEROS	m2	**$ 12.456.557**
4.10	VR TOTAL CAI POLICÍA 1	m2	**$ 12.456.557**
4.11	VR TOTAL CAI POLICÍA 2	m2	**$ 12.456.557**
4.12	VR TOTAL CENTRO LOCAL DE GOBIERNO	m2	**$ 12.456.557**
4.13	VR TOTAL URI	m2	**$12.456.557**
4.14	VR TOTAL SUPER CADE	m2	**$ 12.456.557**
Promedio			**$ 12.854.936**

Tabla 77 Costos totales de equipamientos nuevos por metro cuadrado
Fuente: Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS

En virtud de lo anteriormente expuesto, a continuación, se presentan los costos estimados por acción y proyecto en cada UPL calculados con valores del 2023.

UPL Engativá

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DISTRITO AEROPORTUARIO	Calle comercial	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 1.001.634.679
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
Total ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DISTRITO AEROPORTUARIO				**$ 8.227.106.859**
ALAMEDA PUERTA DEL SOL	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 41.590.563.193
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 14.157.395.333
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 95.919.289.620
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 341.857.325.838
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 14.450.944.360

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 296.275.437.256
Total ALAMEDA PUERTA DEL SOL				$ **804.250.955.600**
CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 14.450.944.360
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 47.749.086.798
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 85.621.058.259
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 91.024.079
Total CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA				$ **147.912.113.497**
CIRCUITO PROXIMIDAD ENGATIVÁ	Bosque urbano	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 7.638.552.943
	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 78.480.641.982
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 10.131.933.229
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 58.471.081.344
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.249.112.116
	Calles Reverdecidas	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.522.425.956
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 12.155.933.730
Total CIRCUITO PROXIMIDAD ENGATIVÁ				$ **182.875.153.531**
EJE 64 FLORIDA FUNDACIONAL	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 103.349.700.507
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.637.857.254
	Cualificación de plazoleta existente	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.928.933.779
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 76.253.431.187
	Equipamiento nuevo Punto	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 74.419.866.762
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 41.671.606.679
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 10.143.672.497
	Restitución/Intervención BIC	Corto Plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 5.500.277.861
	Calles Reverdecidas	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.488.441.841
Total EJE 64 FLORIDA FUNDACIONAL				$ **331.619.260.547**
EJE NODO CEREZOS	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 163.894.007.679
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 7.584.473.625
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.288.291.752
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 183.246.459.988
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 16.885.717.191
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 621.277.829
Total EJE NODO CEREZOS				$ **396.745.700.244**
PASEO JABOQUE	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 38.295.079.217
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 19.478.563.095
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 117.251.313.129
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 265.434.722.317
	Generación de plazoleta nueva	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.571.935.083
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 18.749.877.491
Total PASEO JABOQUE				$ **468.006.962.512**
Total UPL Engativá				$ **2.339.637.252.789**

UPL Fontibón

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DISTRITO AEROPORTUARIO	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 315.832.178.476
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Calles Reverdecidas	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.296.689.993
Total ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DISTRITO AEROPORTUARIO				$ **324.354.340.650**
CONECTOR VERDE ATAHUALPA-SAY	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 214.953.364.484
	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 4.985.203.517
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 19.070.541.045
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 15.319.480.953
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 810.976.494.579
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.655.022.517
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaria Distrital de Movilidad	$ 259.861.443
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 14.661.892.410
Total CONECTOR VERDE ATAHUALPA-SAY				$ **1.084.881.860.949**
EJE CALLE 17	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 41.393.776.154
	Cicloalameda	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 187.227.304
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 9.702.165.201

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaria Distrital de Movilidad	$ 3.082.190.702
Total EJE CALLE 17				$ **54.365.359.362**
ENTRADA CALLE 13	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 15.326.836.181
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 8.642.002.891
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 320.237.893.753
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 5.281.974.374
Total ENTRADA CALLE 13				$ **356.714.179.380**
PASEO ENTRE HUMEDALES FONTIBÓN	Bosque urbano	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 78.705.261.250
	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 1.647.264.648
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 8.660.955.593
	Cicloalameda	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 770.719.115
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 532.081.371.129
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.191.406.159
Total PASEO ENTRE HUMEDALES FONTIBÓN				**$ 632.282.450.074**
RECODO DEL CUIDADO	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 61.691.930.466
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 18.482.744.128
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 305.694.034.687
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 16.163.995.459
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.044.702.580
Total RECODO DEL CUIDADO				$ **403.077.407.320**
SUPER MANZANA FONTIBÓN HISTORICO DE LA 100	Calle comercial	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 909.500.349
	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 188.578.671.832
	Calle completa por intervenir	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 39.608.883.452
	Cicloalameda	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 10.895.813.925
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 30.359.172.845
	Cualificación de plazoleta existente	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.803.770.509
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 392.225.642.546
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 137.261.400.777
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.796.125.852

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 48.471.394.339
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.403.331.196
	Restitución/Intervención BIC	Corto Plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 136.126.659.054
	Calles Reverdecidas	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.391.799.187
Total SUPER MANZANA FONTIBÓN HISTORICO DE LA 100				**$ 1.001.832.165.864**
Total Fontibón				**$ 3.857.507.763.598**

UPL Salitre

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
NODO DE SERVICIOS SALITRE	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 138.794.194.634
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 7.588.708.093
	Cicloalameda	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.635.744.651
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 11.813.725.803
	Cualificación de plazoleta existente	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 6.979.359.091
	Equipamiento nuevo Punto	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 21.676.416.540
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 21.854.869.068
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.306.789.461
	Calles Reverdecidas	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 2.190.729.488
	Parques Reverdecidos	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 66.837.356.935
Total NODO DE SERVICIOS SALITRE				**$ 287.677.893.764**
NODO DEL CUIDADO RIO FUCHA	Bosque urbano	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 23.184.391.929
	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 69.068.682.000
	Calle completa por cualificar	Mediano Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 22.194.627.929
	Calle completa por intervenir	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 75.968.550.979
	Cicloalameda	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.356.145.706
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 25.368.563.807
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 601.072.460.170
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 21.676.416.540
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 150.497.046.631
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.275.902.468

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.487.201.568
Total NODO DEL CUIDADO RIO FUCHA				$ **997.149.989.727**
PASEO CAPELLANIA 53	Calle comercial	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 3.727.870.020
	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 22.352.494.349
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 2.996.661.245
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 26.698.991.513
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 79.677.915.506
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 8.725.973.945
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.080.598.747
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.122.264.109
	Calles Reverdecidas	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.166.609.349
Total PASEO CAPELLANIA 53				**$ 156.549.378.784**
Total Salitre				**$ 1.441.377.262.275**

UPL Tabora

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
BRAZO SALITRE-ESTRADA	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 119.706.526.541
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 20.781.014.322
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 262.284.215.602
Total BRAZO SALITRE-ESTRADA				**$ 402.771.756.465**
CENTRALIDAD TABORA	Calle comercial	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 1.506.272.145
	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 73.108.391.862
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 8.599.394.397
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 19.453.792.380
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 8.871.429.401
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 47.718.872.367
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 6.394.580.986
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 899.086.412
	Parques Reverdecidos	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.973.365.851
Total CENTRALIDAD TABORA				**$ 168.525.185.800**
CIRCUITO ALAMOS VILLA LUZ	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 115.578.844.115
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 121.797.846.634

	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 57.224.365.147
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.579.190.528
Total CIRCUITO ALAMOS VILLA LUZ				$ **296.180.246.424**
CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 47.956.554.052
	Cicloalameda	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.779.640.148
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 24.859.779.934
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 14.450.944.360
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 68.899.675.021
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 96.733.790.078
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.099.443.914
	Calles Reverdecidas	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.118.559.593
Total CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA				**$ 264.898.387.100**
EJE TABORA FERIAS	Calle completa nueva	Corto Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 227.168.229.025
	Calle completa por cualificar	Corto Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 5.388.939.822
	Consolidación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 42.237.860.879
	Cualificación de parques	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 15.889.152.664
	Cualificación de plazoleta existente	Corto Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 5.509.480.975
	Equipamiento nuevo Punto	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 197.736.444.804
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.502.653.972
	Calles Reverdecidas	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 776.814.590
	Parques Reverdecidos	Corto Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 8.182.396.238
Total EJE TABORA FERIAS				**$ 511.617.445.149**
NUEVA TABORA	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 93.238.413.039
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 41.201.013.604
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 125.458.386.816
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 2.444.083.588
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.081.320.244
	Calles Reverdecidas	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 231.005.141
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 8.217.267.402
Total NUEVA TABORA				**$ 275.871.489.834**

PASEO AMBIENTAL JARDÍN BOTÁNICO SALITRE	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 54.905.251.129
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 3.135.106.335
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 304.244.312
Total PASEO AMBIENTAL JARDÍN BOTÁNICO SALITRE				$ **58.334.601.776**
PASEO CULTURAL MINUTO-QUIRIGUA	Calle completa nueva	Mediano Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 9.132.079.096
	Cualificación de parques	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.722.619.270
	Cualificación de plazoleta existente	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 2.935.834.139
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.225.472.180
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 192.057.473.543
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 37.935.495.331
	Generación de plazoleta nueva	Mediano Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 738.433.475
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.148.972.407
	Calles Reverdecidas	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 2.186.252.644
	Parques Reverdecidos	Mediano Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 13.801.848.714
Total PASEO CULTURAL MINUTO-QUIRIGUA				**$ 284.884.480.800**
Total Tabora				**$ 2.263.093.593.347**

Fuentes de financiación priorización y gestión de los recursos

La estrategia de financiación de los proyectos integrales de proximidad se realizará a través de la combinación de recursos, dinerarios o en especie, provenientes de varias fuentes como ingresos distritales que deberán ser priorizados y articulados en la escala local, la cofinanciación y del Sistema Nacional de Regalías provenientes del gobierno nacional, con instrumentos de financiación para el desarrollo territorial y entre otras fuentes que sirvan para el propósito como cooperación internacional, según corresponda y sea viable para cada proyecto .

En relación con los ingresos distritales (ingresos corrientes, las transferencias y los recursos de capital) es necesario que en la elaboración del Plan Distrital de Desarrollo y específicamente en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, incluirá y señalará cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad que se deberán ejecutar en la vigencia de éste. La apuesta más importante será la de lograr priorizar y focalizar la inversión pública distrital (sectorial y local) en cada uno de los ámbitos de los PIP de tal forma que sea posible mejorar las condiciones urbanísticas, sociales y ambientales de los territorios, generar sinergias y economías de escala intersectoriales, apalancar y favorecer la consolidación de los entornos económicos locales y fomentar nuevas actividades productivas en cada zona donde se intervenga.

La programación de los recursos correspondientes a la ejecución de los proyectos deberá incorporarse en el plan plurianual de inversiones de cada plan de desarrollo. Así mismo, anualmente, las entidades del orden distrital y los Fondos de Desarrollo Local deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluidos en el programa de ejecución del POT del plan de desarrollo vigente, para lo cual deberán incluir en el POAI los proyectos de proximidad a ejecutar, previo al proceso de aprobación de los anteproyectos de presupuesto.

De igual forma, en cada vigencia fiscal, las entidades distritales deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los proyectos y/o acciones requeridas para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen, así como los planes de acción de las políticas públicas, de conformidad con el Plan Distrital de Desarrollo vigente. Para ello, deberán incluir en el Plan Operativo Anual de Inversiones- POAI, los proyectos a ejecutar durante la vigencia, previo al proceso.

En línea con la normativa de sostenibilidad fiscal, la priorización de las inversiones responderá a la disponibilidad de recursos dinerarios, de acuerdo con las proyecciones de ingresos previstos por la Administración Distrital y el correspondiente Marco Fiscal de Mediano Plazo, igualmente al avance y resultado de la estructuración integral cada programa, proyecto o actuación.

En relación con los recursos que pueden obtenerse de diversos instrumentos de financiación para el desarrollo territorial vinculados directamente con las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias a la Administración Distrital y que se relacionan con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo, podrán ser utilizados para la de financiación de los proyectos integrales de proximidad la contribución por valorización por beneficio local, los recursos recaudados por la participación en plusvalía por obra y la cofinanciación con la comunidad de la que trata el Artículo 126 de la Ley 388 de 1997, entre otros.

Cabe señalar que la financiación de los Proyecto Integral de Proximidad podrá ser objeto de contribución por valorización por beneficio local. La definición del ámbito de distribución del costo deberá tener en cuenta tanto el ámbito del proyecto como el límite de la UPL al que pertenece. Así como, los recursos recaudados por la participación en las plusvalías generadas por obras públicas deberán destinarse prioritariamente para financiar los proyectos integrales de proximidad definidos en las Unidades de Planeamiento Local, bajo las condiciones definidas por el Comité para la Planeación e Implementación de la Participación en Plusvalía por Obra Pública.

2.3 Instrumentos de Planeación

El POT y las entidades distritales ofrecen un paquete de planes, programas, estrategias y proyectos que viabilizan la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad. En los siguientes apartados se describen los instrumentos que aplican en las Unidades de Planeamiento Local.

Planes de superior jerarquía

En el ordenamiento territorial a nivel nacional (Ley 388 de 1997) se establece que en la elaboración de POT, y sus decretos reglamentarios, se deben tener en cuenta algunas determinantes que constituyen como normas de superior jerarquía en sus ámbitos de competencia, por lo que deben ser tenidas en cuenta, incluidas y respetadas en cada uno de los instrumentos territoriales. Algunas de estas determinantes están relacionadas con: 1. La conservación, la protección del ambiente y los ecosistemas, a través de Planes de Manejo Ambiental, 2. Las áreas de especial interés para proteger el derecho humano a la alimentación, 3. La conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural, a través de Planes Especiales de Manejo y Protección, 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas, 5. Los planes integrales de desarrollo metropolitano y 5. Los Proyectos Turísticos Especiales e infraestructura asociada. (Art 10, Ley 388/1997).

En ese sentido, los planes de superior jerarquía, que pueden venir del orden nacional, departamental o municipal, y desde las entidades que tengan su competencia respectiva, se convierten en la base sobre la cual se formulan los Proyectos Integrales de Proximidad de cada una de las Unidades de Planeamiento Local, en el caso que les aplique.

Planes Maestros

En el POT se adoptan tres instrumentos que buscan articular las políticas, objetivos, estrategias, metas y proyectos de la planeación sectorial con la estrategia de ordenamiento territorial. Estos se denominan planes maestros y buscan la cualificación del hábitat y de las infraestructuras, el mejoramiento de la cobertura de los servicios públicos, del cuidado y sociales, así como también, el cumplimiento de los principios de vitalidad, proximidad y disminución de los desequilibrios y desigualdades sociales, por medio de la orientación y programación de la inversión pública intersectorial. Los instrumentos en mención son los siguientes:

- El plan maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS
- El plan maestro de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS
- El plan maestro de Hábitat y Servicios Públicos – PMHSP

En el marco de los planes maestros se establecen criterios para la definición de los componentes respectivos. Por ejemplo, el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales establece la actualización del déficit y necesidades de oferta de servicios del cuidado y servicios sociales como base para la toma de decisiones, la definición de criterios para la priorización de proyectos e intervenciones, criterios y estrategias para la optimización de los equipamientos existentes y la adquisición de suelo para la prestación de servicios, la posibilidad de determinar nodos de equipamientos adicionales, así como también, estrategias como la hibridación de programas, entre otras. Con lo anterior, los Proyectos Integrales de Proximidad adquieren una hoja de ruta clara sobre la cual orientar su accionar y articularse a la estrategia territorial del cuidado.

Por su parte, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura, al adoptar la política de movilidad de Bogotá y los lineamientos para su adecuada gestión, establece directrices

sobre la planificación, gestión, construcción, operación y conservación del espacio público para la movilidad, los sistemas y la infraestructura de transporte. Esto incluye, por ejemplo, lineamientos sobre los Ámbitos de Integración Multimodal que, en un trabajo coordinado, se integran a la escala de la planeación de la Unidad de Planeamiento Local.

Finalmente, el Plan Maestro del Hábitat y Servicio Públicos, concreta las políticas en materia de hábitat urbano y rural, gestión integral territorial, sostenibilidad de servicios públicos y generación de soluciones habitacionales del ordenamiento territorial. En ese sentido, para las UPL se convierte en el soporte para asegurar la cualificación oportuna del hábitat – urbano y rural y asegurar el equilibrio entre la producción de viviendas, la producción de empleos y calidad en la prestación de los servicios públicos, del cuidado y sociales.

Instrumentos de planeación intermedia con articulación en la escala local

Además de los anteriores, el Plan de Ordenamiento Territorial definió otros planes que se convierten en instrumentos de planeación intermedia, o local, y que se articulan con las Unidades de Planeamiento Local:

i. Plan para los Patrimonios Vitales. Con este se concreta la gestión, diseño, promoción, desarrollo y ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito capital, con base en las fichas de valoración que se efectúen para los sectores. Dado que uno de los pilares del POT, y por lo tanto de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, está directamente relacionado con el patrimonio y su conservación, su articulación es fundamental para la gestión y puesta en marcha de los Proyectos Integrales de Proximidad o de los mismos lineamientos adoptados en el Plan para los Patrimonios Vitales.

ii. Unidad de Planificación Rural -UPR. Como instrumento de planeación del suelo rural puede desarrollar y precisar las condiciones de ordenamiento de áreas delimitadas en porciones del territorio asociadas a unidades geográficas de cuenca, cerro o planicie, así como incorporar el detalle de los usos previstos en el suelo rural conforme a las categorías previstas para la ruralidad. Así como en el caso anterior, su articulación y coherencia con las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad permitirá adelantar las acciones que materialicen la proximidad en la ruralidad bogotana.

iii. Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat PIMI-Hábitat. Este aplica a asentamientos humanos informales que hayan sido o no objeto de legalización urbanística, indistintamente del tratamiento en que se clasifiquen, mediante el cual se concretan las políticas, estratégicas y metas del programa de hábitat y vivienda popular, a través de la coordinación de las acciones y actuaciones institucionales para el mejoramiento integral del hábitat, en términos de plazos, actores, recursos y estrategias. La formulación de las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad incluyen acciones específicas para los sectores deficitarios identificados en el Plan de Ordenamiento Territorial, y por lo tanto, se convierten en sustento para

concretar las intervenciones que permitan reducir el déficit y las brechas urbanas, ambientales y sociales, que deberán ser tenidas en cuenta en el PIMI.

iv. Planes Parciales. Con este se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial en el suelo de expansión urbana y en las áreas del suelo urbano, que según las disposiciones de los tratamientos urbanísticos de desarrollo o de renovación urbana en la modalidad de revitalización deban desarrollarse bajo este instrumento. Articula los objetivos de ordenamiento con los de gestión de suelo, mediante la definición de condiciones técnicas, jurídicas, económicas, financieras y de reparto equitativo de cargas y beneficios para su ámbito de aplicación. Al estar incluidos dentro de las Unidades de Planeamiento Local y, en algunos casos, dentro de los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad, sus lineamientos deben corresponder con las estrategias de planeación local, especialmente con las cargas derivadas de su ejecución y que, a través de nuevos desarrollos, sea posible consolidar la proximidad en los territorios.

Actuaciones Estratégicas – AE

Una de las estrategias de intervención que plantea el POT son las Actuaciones Estratégicas – AE. Estas, son intervenciones urbanas integrales donde confluye la inversión privada y pública. En algunos casos, las directrices para la definición de lo público, establecidas en el artículo 483 del POT, se han realizado de forma paralela y articulada con la formulación de las UPL. En el caso de las que no han sido adoptadas, además de las determinantes de escala distrital que influyen sobre la Actuación Estratégica, desde la escala local se han identificado requerimientos para el desarrollo de las actuaciones que inciden en el reparto de cargas que aportan a requerimientos de espacio público y equipamientos y, por lo tanto, cuando existan iniciativas sobre nuevas actuaciones, estas deberán ser tenidas en cuenta en las directrices para la definición de lo público, así como también, en la ejecución de los proyectos específicos que de ellas se deriven.

Estrategias, Programas y proyectos

Dentro de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se adoptaron diferentes líneas de trabajo, a modo de estrategias, programas o proyectos que han sido tenidas en cuenta para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local:

i. Ecobarrios. Promueven el desarrollo de prácticas constructivas y asociativas, coordinadas con la ciudadanía, que promuevan la economía de agua y energía, el uso de fuentes de energía renovables no convencionales, la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible, el manejo sostenible de los residuos domiciliarios y la economía circular en los territorios con proximidad de la Estructura Ecológica Principal y en los bordes urbano-rurales que, por lo mismo, tienen la aptitud de consolidar su protección y disminuir su vulnerabilidad.

ii. Barrios Vitales. Es una estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados de la ciudad, en la que convergen decisiones administrativas en materia de planeación y movilidad urbana para realizar intervenciones

integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá; aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

iv. Red de Urbanismos Tácticos Sociales – RUTAS. Promueven la construcción de espacio público en los territorios priorizados para el mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana. Buscan la articulación de las redes del cuidado en cada UPL, priorizando al peatón en el diseño de las intervenciones y de acuerdo con los lineamientos de la Visión Cero (DD 813/2017).

Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos

Con base en el documento remitido por la Secretaría Distrital de Hábitat[27] el Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos se estructura a partir de las disposiciones previstas en el parágrafo 3 del artículo 192, el parágrafo del artículo 452.

En ese sentido, teniendo como antecedente las continuas demandas comunitarias de la población asentada en las Veredas Mochuelo Bajo y Mochuelo Alto, ante los impactos ambientales y sociales del Parque de Innovación Doña Juana se define como instrumento de gestión para el territorio conformado por dichas veredas. La formulación de este instrumento parte de una metodología de co-creación con la comunidad y sus distintas organizaciones sociales por medio de un ejercicio participativo que contribuyera también a promover el liderazgo y el empoderamiento sobre el territorio desde un enfoque de corresponsabilidad entre todos los actores que inciden en su gestión.

Esta metodología participativa se enmarco en diálogos y talleres con múltiples actores tanto sociales como de la administración distrital, propiciando una mirada más incluyente en los procesos que determinan la toma de decisiones, la implementación de los acuerdos y el aseguramiento de la integralidad en el accionar institucional. Como resultado de este proceso se definió un plan de acción que, a su vez, es insumo y elemento de articulación entre el Instrumento de gestión de las veredas Mochuelo Alto y Mochuelo Bajo y la UPL Cuenca del Tunjuelo, lo anterior por medio de la identificación de acciones y proyectos que reflejan las respuestas a necesidades y sentimientos más apremiantes de la comunidad.

Dentro del proceso de construcción del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos se definieron unos ámbitos de gestión con base a las características del territorio: i) Presión urbanística en suelo urbano y de expansión, ii) Transición Parque de Innovación Doña Juana - PIDJ, iii) Productividad del suelo rural y, iv) Conservación del suelo de protección, que a su vez se complementan con las necesidades presentes del territorio, la articulación institucional, la armonización con las distintas políticas públicas, y el diálogo social con la comunidad con base a las mesas de trabajo priorizando los aspectos

[27] Radicado SDHT 2-2023-46798 del 23/06/2023 y radicado SDP 1-2023-52553 del 27/06/2023

ambientales, sociales, económicos y del hábitat. En la siguiente imagen se puede observar los ámbitos de gestión del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos.

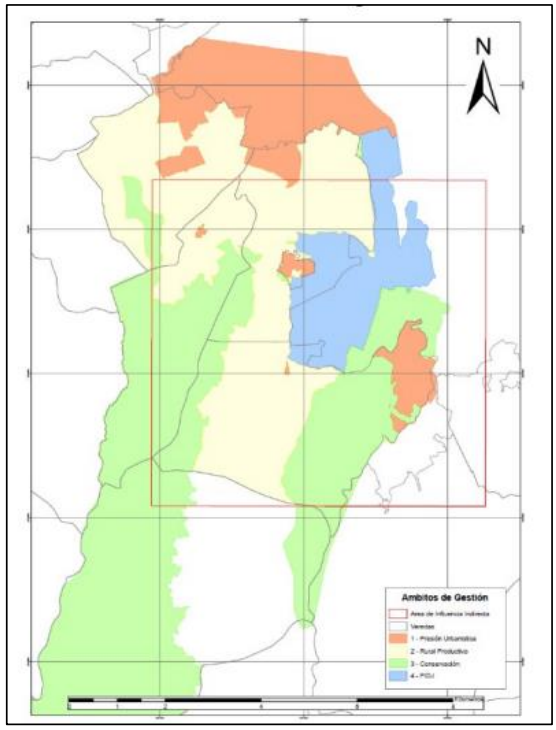


Imagen 113. Ámbitos de gestión Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos
Fuente: SDHT 2023

Otras consideraciones

Si bien las Unidades de Planeamiento Local buscan una articulación integral de los diferentes instrumentos dados por el Plan de Ordenamiento Territorial, en algunos territorios existen unas condiciones preexistentes a las cuales se les debe dar respuesta para poder implementar las acciones de los Proyectos Integrales de Proximidad. Las UPL están dispuestas a trabajar con las entidades para dar cumplimiento a lo dispuesto en el POT sobre las siguientes situaciones:

- Legalización Urbanística

Es el instrumento mediante el cual se reconoce, si a ello hubiere lugar, la existencia de un asentamiento humano con condiciones de precariedad urbanística y de origen informal, conformado por viviendas de interés social y usos complementarios que la soportan y que se ha constituido sin licencia de urbanización o que aun cuando la obtuvo no se ejecutó. La legalización aprueba los planos urbanísticos y expide la reglamentación urbanística sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles y administrativas de los comprometidos en su desarrollo. En ese sentido, si bien los proyectos establecidos en

las UPL buscan generar condiciones de proximidad para toda la UPL no está dentro de su alcance la legalización urbanística.

- Formalización Urbanística

Es un instrumento que aplica por una sola vez en desarrollos legalizados con anterioridad al año 2004 que presentan una alteración permanente del espacio público originalmente aprobado y se definen las acciones para garantizar la consolidación de un espacio público seguro, accesible y dotado. En el mismo sentido del anterior, el alcance de las UPL no llega a la formalización urbanística.

- Estudios detallados de riesgo

En las acciones de los proyectos integrales de proximidad no se han incluido las acciones relacionadas con los estudios detallados de riesgo, dado que estos dependen de los términos de referencia establecidos por el Instituto Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático – IDIGER. En esa medida, dado que se requiere un estudio previo para la mitigación del riesgo, en los casos que aplique, dentro de los Proyectos Integrales de Proximidad se incluyen acciones en la intención del proyecto o su vocación, especialmente relacionadas con el reverdecimiento. Para eso, se han identificado de manera preliminar las zonas afectadas por amenaza y se consideran intervenciones para su mitigación que deben ser integradas al proyecto. Las zonas afectadas por amenazas que se tuvieron en cuenta fueron las siguientes:

- Amenaza por movimientos en masa suelo urbano y de expansión
- Amenaza por inundación en Suelo Urbano y de Expansión Urbana
- Amenaza por inundación por encharcamiento
- Amenaza por avenidas torrenciales y/o crecientes súbitas

- Proyectos de conexión sobre rondas hídricas

En las acciones de los proyectos integrales de proximidad no se han incluido acciones de conexión como puentes o senderos sobre ronda hídrica debido a que se requiere un acotamiento. El artículo 65 del POT estipula las autoridades competentes para el acotamiento de rondas hídricas.

- Manual de Espacio Público

Para dar cumplimiento a los lineamientos y parámetros de diseño técnico específicos de los elementos del Sistema de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro, el Manual del Espacio Público define los requerimientos técnicos de diseño para las intervenciones, que deberán cumplir los agentes públicos y privados, incorporando la perspectiva de género, los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas y los estudios y diseños de los elementos del espacio público. En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad plantean una vocación preliminar para su consideración, pero la ejecución de estos debe contener los requerimientos establecidos en el Manual de Espacio Público.

- Señalamiento de espacios públicos por uso notorio.

Como parte de la tarea de precisión de la estructura urbana local que se hace mediante las Unidades de Planeamiento Local, se adelanta la labor de señalar aquellos espacios públicos que existen en los territorios locales y son disfrutados por la ciudadanía, pero no se encuentran reconocidos urbanísticamente.

En Bogotá existen suelos que funcionan como calles, peatonales o vehiculares, en diferentes niveles de consolidación, trochas, carreteables o con algún grado de pavimento, por donde transitan personas y vehículos y se accede a los predios de diferentes usos. También se encuentran parques y zonas verdes donde la comunidad se reúne, los niños juegan y las personas sacan a pasear a sus mascotas; parques y zonas verdes ajardinados y con arbolado y mobiliario, a veces producto de la gestión de las mismas comunidades, otras veces por inversiones públicas hechas en algún momento.

Muchas de estas situaciones son de vieja data. A pesar del uso manifiesto, no han hecho parte de ningún proceso de urbanización o legalización que las identifique y categorice como espacios públicos, lo cual las invisibiliza de inversiones y mantenimiento. De cualquier manera, estos suelos evidencian un uso notorio de espacio público o vocación de uso público, como quiera que se denomine, porque funcionan como calles, parques y zonas verdes de uso público, libre tránsito y acceso que son disfrutados por la ciudadanía en general.

Desde la Ley 9 de 1989 en el artículo 5 se dispone que *"(…) todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo (…)"* constituyen el espacio público de la ciudad. Estos espacios públicos *de facto* satisfacen necesidades urbanas colectivas que transcienden los límites de los intereses individuales de los habitantes, puesto que se trata de vías, parques, zonas verdes, plazas y plazoletas que se consolidaron en el espacio producto del desarrollo y ocupación misma de los territorios con el único fin de soportar las necesidades básicas de circulación y recreación de las personas en cualquier proceso de habitar el asentamiento.

Con este fundamento, el Plan de Ordenamiento Territorial contempló en su artículo 140 el señalamiento de espacios públicos por el cual: *"Las zonas definidas como de uso público en los instrumentos de planificación y en los proyectos urbanísticos o parcelaciones aprobados por las autoridades competentes y respaldados por la correspondiente licencia de urbanización, cuando aplique, quedarán afectas a este fin específico, aun cuando permanezcan dentro del dominio privado, con el solo señalamiento que de ellas se haga en los instrumentos de planificación o en las licencias urbanísticas."*

A través de este ejercicio también se reconocen las situaciones en las cuales se evidencia un uso notorio de espacio público diferente al señalado en algunas cesiones urbanísticas de espacio público. Es el caso de los suelos públicos de cesión recibidos por el distrito capital con uso de bahía o parqueadero y que se han consolidado de una manera diferente, evidenciando usos de parque, zona verde, plaza, vía, alameda o andén, y los cuales conviene ajustar de acuerdo al uso manifiesto. En aplicación del numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, el cambio en el uso que se realiza a través

de las Unidades de Planeamiento Local como instrumento de planeación, reconoce el uso público que la ciudadanía da a estos espacios y permite que se ajuste la manera como estos suelos se encuentran registrados en los sistemas de información del distrito.

Al respecto, es necesario tener en cuenta que en el Decreto Distrital 072 de 2023, se reglamentaron las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial, entre otros, los mecanismos, instrumentos y procesos relacionados con la generación y transformación del espacio público para la totalidad del Distrito, que incluye los trámites de recepción, incorporación, titulación y gestión de los bienes destinados al uso público, declaratoria de espacio público, modificación de planos urbanísticos, sustitución y cambio de uso de zonas de uso público y delimitaciones de cesiones señaladas como zonas verdes o comunales.

Toda vez que las Unidades de Planeamiento Local son instrumentos de planeación, en el marco de la formulación y de la precisión de la estructura urbana local se realiza el señalamiento de espacios públicos que evidencian vocación de uso público o un uso notorio de espacio público y el cambio de uso de espacios públicos de cesiones urbanísticas que evidencian un uso actual diferente al señalado en los planos urbanísticos con que fueron aprobadas. Con este señalamiento se avanza en el reconocimiento urbanístico de esos suelos de espacio público que prestan servicios a la ciudadanía en general, se alimenta y consolida el inventario de espacios públicos del distrito capital y se respalda la labor de las entidades en la inversión de recursos para el mantenimiento de estos espacios; lo cual permitirá que mediante este señalamiento, se puedan aplicar las disposiciones del Decreto 072 de 2021, para ser incorporado o actualizado el inventario de bienes públicos de la ciudad y optimizando la gestión del espacio público en beneficio de las comunidades.

2.4 Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo

Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidado.

Dentro de los instrumentos que ofrece el Plan de Ordenamiento Territorial para la gestión del suelo, se incluyen las Zonas de Reserva que son una demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio Distrital, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio. Las zonas de reservas y sus modificaciones serán adoptadas mediante acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Planeación, entidad que tendrá la información oficial de las mismas.

Las Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidad con destinación para vías, equipamientos, espacios y servicios públicos desempeñan un papel esencial en el reverdecimiento del territorio al garantizar una planificación urbana sostenible que integre áreas verdes y espacios naturales en el entorno construido. Estas reservas proporcionan oportunidades para la creación de corredores verdes y la conservación de áreas naturales, lo que contribuye a la mejora de la calidad del aire, la mitigación del efecto de isla de calor y la protección de la biodiversidad en entornos urbanos densamente poblados. Al considerar estas zonas de reserva como componentes fundamentales de la infraestructura verde de la ciudad, los urbanistas pueden promover

la conexión entre diferentes áreas verdes y facilitar la creación de espacios públicos que fomenten la interacción con la naturaleza y la recreación al aire libre.

Además, al integrar estas reservas en la planificación urbana, se asegura la provisión adecuada de servicios públicos y equipamientos para la comunidad, lo que mejora la calidad de vida de los ciudadanos y favorece la equidad en el acceso a servicios esenciales. Por ejemplo, al reservar áreas para parques, centros comunitarios o instalaciones deportivas, se promueve un estilo de vida más activo y saludable, y se crea un ambiente propicio para la cohesión social y la interacción entre vecinos. Asimismo, las zonas de reserva destinadas a infraestructuras viales y servicios públicos pueden diseñarse de manera que minimicen el impacto ambiental y promuevan la eficiencia en el transporte y la distribución de recursos.

En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad formulados para cada una de las Unidades de planeamiento Local contendrán dentro de su formulación los suelos de reserva identificados en el ejercicio de diagnóstico territorial realizado. Ahora, frente a los equipamientos que se ubicarán en dichas reservas, la priorización se realizará de acuerdo con las necesidades territoriales identificadas en el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS.

Definición de zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

Como parte de los contenidos mínimos que deben tener las Unidades de Planeamiento Local, se incluyeron zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, que están asociadas con ámbitos integrales del cuidado. En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad definieron las zonas receptoras de obligaciones urbanísticas, en articulación con los otros instrumentos de planeación, especialmente para las UPL deficitarias.

Zona de Reserva Campesina (ZRC)

Las Zonas de Reserva Campesina (ZRC), según ANZORC – Asociación Nacional de Zonas de Reserva Campesina –, son áreas geográficas delimitadas por las organizaciones campesinas que las habitan y que las reconocen como su territorio por ser el lugar en el que ejercen todas sus actividades políticas, económicas, sociales, ambientales, productivas y culturales.

El artículo 2.14.13.1. del Decreto 1777 de 1996 define que las zonas de Reserva Campesina tienen por objeto fomentar y estabilizar la economía campesina, superar las causas de los conflictos sociales que las afecten y, en general, crear las condiciones para el logro de la paz y la justicia social en las áreas respectivas.

Bogotá cuenta con dos ZRC localizadas en la UPL Sumapaz, definida y delimitada por la Agencia Nacional de Tierras -ANT- bajo el Acuerdo 252 de 2022.

Estas Zona de Reserva Campesina Sumapaz ZRC, tiene cobertura en las veredas del corregimiento de San Juan y en las veredas de Las Ánimas y Sopas del Corregimiento de Nazareth, ambos ubicados en la Localidad de Sumapaz al sur del Distrito Capital sobre la Cordillera Oriental.

El polígono limita al norte con la Localidad de Usme del Distrito Capital de Bogotá y con las veredas de Nazareth, Las Auras, Las Palmas y Taquecitos de la Localidad de Sumapaz; al oriente con las veredas de Las Palmas y Los Ríos de la Localidad de Sumapaz y con área del PNN Sumapaz en el municipio de Cubarral (Meta); al sur limita con estas mismas áreas en el departamento del Meta; y al occidente limita con los municipios de Cabrera, Venecia y San Bernardo (Cundinamarca). El área total estimada de los dos globos de terreno que conforman la pretensión territorial de la Zona de Reserva Campesina es de 22.765 ha + 3.445 m2. A continuación, se presenta el polígono de la aspiración de Zona de Reserva Campesina (Acuerdo 252 de 2022):

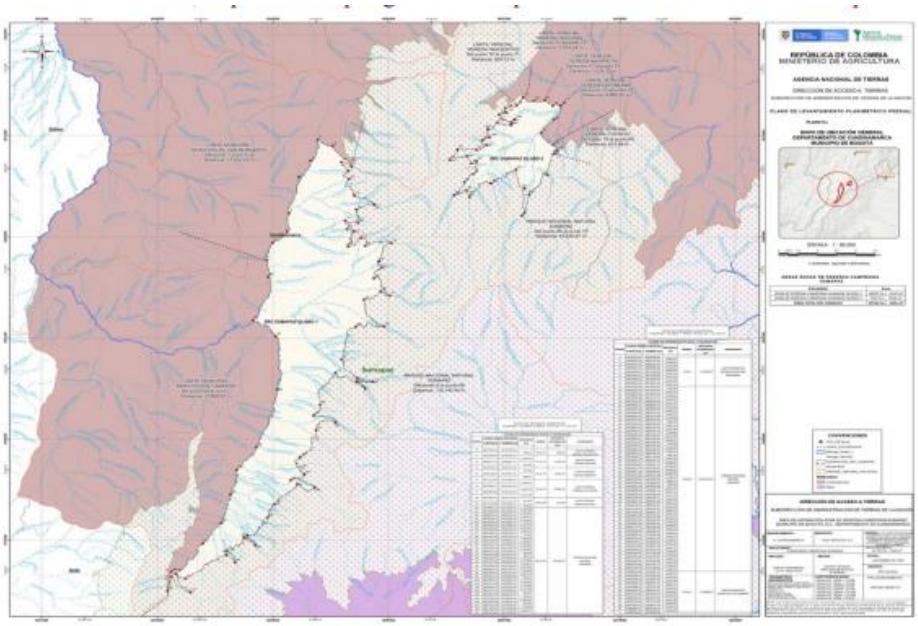


Imagen 114 Zonas de Reserva Campesina - Acuerdo 252 de 2022 - ANT

Programas de Enfoque Territorial (PDET)

Según la Alta Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación de Bogotá, los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial Bogotá - Región (PDET Bogotá Rural), son la apuesta del Distrito Capital a diez (10) años para transformar los territorios priorizados en el artículo 53 del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y que coadyuban al propósito de convertir a Bogotá en epicentro de paz y reconciliación.

Estos programas se formularon de manera participativa, amplia y plural, teniendo en cuenta las condiciones históricas, culturales y sociales en los territorios. Adicionalmente, los PDET B-R cuentan con un enfoque reparador que permite posicionar a Bogotá como epicentro de paz y reconciliación.

Actualmente, y como resultado de la fase de la ruta de planeación participativa que finalizó en junio de 2022 y que duró más de 6 meses en el territorio de Sumapaz, la administración distrital cuenta con el Plan Estratégico del PDET Rural, que condensa las

iniciativas de desarrollo territorial que construyeron las comunidades con el acompañamiento técnico y jurídico de las entidades distritales y el aporte técnico de entidades nacionales que participaron en la fase de formulación del instrumento a saber:

- Parque Nacional Natural Sumapaz
- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas
- Agencia para la Reincorporación y la Normalización
- Universidad Nacional de Colombia

Acuerdos de conservación

Los Acuerdos de Conservación según el Decreto 555 de 2021, son acuerdos de buena voluntad que se pueden implementar entre personas naturales, entidades u organizaciones públicas, privadas o comunitarias, con el fin de alcanzar objetivos comunes de conservación y restauración en terrenos de propiedad privada. La Secretaría Distrital de Ambiente podrá participar en estos a cuerdos y asignar recursos para restauración, en terrenos localizados en la estructura ecológica distrital urbana o rural o en terrenos rurales que desarrollen actividades de agricultura campesina familiar y comunitaria.

Aplica en predios o áreas localizadas parcial o totalmente en la EEP, que cuenten o no con un Plan de Manejo Ambiental PMA, así como en determinados predios rurales donde se desarrollen actividades relacionadas con la Agricultura Campesina, Familiar y Comunitaria.

Pagos por Servicios Ambientales -PSA-

Los Pagos por Servicios Ambientales – PSA-, según el Decreto 555 de 2021, son incentivo económico en dinero o en especie que se otorga a los propietarios, poseedores u ocupantes de buena fe exenta de culpa por las acciones de preservación, conservación de la biodiversidad y restauración en áreas y ecosistemas estratégicos, mediante la celebración de acuerdos voluntarios entre los interesados y beneficiarios de los servicios ecosistémicos.

Se podrán incluir otras modalidades en servicios de regulación climática, regulación de la calidad del aire, mantenimiento de la fertilidad de los suelos, moderación de fenómenos naturales, prevención de la erosión, entre otros.

2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad

La Política Pública de Ruralidad es un proceso de planeación que define una visión de largo plazo para los territorios rurales de Bogotá. Este instrumento de planeación está orientado al cumplimiento del objetivo de generar condiciones de bienestar para la población rural promoviendo la sostenibilidad de los territorios rurales de Bogotá, en una temporalidad de 16 años, esto es, de 2023 a 2038, siendo corresponsables 17 entidades en total. Para tal fin, la Política Publica de Ruralidad plantea un objetivo general ***"Garantizar la sostenibilidad y el desarrollo integral de las ruralidades bogotanas"*** *y* se plantea tres objetivos específicos (transversalizados por los enfoques territorial,

poblacional diferencial, de género y de derechos humanos), 1). Asegurar condiciones de bienestar integral y de cuidado en las ruralidades, 2). Generar nuevos relacionamientos funcionales para el desarrollo integral y sostenible de las ruralidades con la Bogotá urbana, la Región y el país, 3). Fortalecer la gobernanza y participación social como mecanismos de gestión adecuada y corresponsable de las ruralidades. Dichos objetivos responden a cinco líneas o factores estratégicos: 1). El bienestar y el cuidado; 2). Las actividades productivas y económicas; 3). los relacionamientos ecológicos; 4). La cultura, los patrimonios y las identidades; 5) La gobernanza y la participación. Este instrumento se construyó mediante un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participaron la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, la academia, entre otros.

La Política cuenta con un plan de acción, que consiste en un conjunto de productos de las diferentes entidades del Distrito que apuntan a dar cumplimiento al objetivo general y sus objetivos específicos. Este plan de acción presenta 64 productos de los cuales se logran articular con los Proyectos Integrales de Proximidad - PIP 34 productos. Esta articulación se relaciona con las intervenciones físico-espaciales que proyecta accionar las UPL en el marco de la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial – POT-, las principales acciones que aportan al cumplimiento de los productos de la Política son: nuevos equipamientos, la recualificación de los equipamientos para lograr la hibridación de la oferta de servicios sociales y del cuidado rural, las intervenciones en la malla vial rural, y en la generación de espacio público de calidad.

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL)

La Malla Vial Intermedia es ese conjunto de vías resultante de la relación que debe existir entre las calles del barrio o vías locales, con las avenidas de la ciudad, clasificadas como malla vial arterial (que el Plan de Ordenamiento Territorial asigna un papel desde su contenido, las clasifica por función y por ancho); pero el POT en relación con la malla vial intermedia, aunque la define desde la escala general, establece la posibilidad de adelantar ajustes a la caracterización, razón por la cual es la oportunidad de definir esta red vial pero de manera que se constituya no solo en una clasificación por sus características físicas sino por el papel estratégico para concretar la proximidad y el estímulo a la movilidad no motorizada, la articulación con los soportes de ciudad en sus diferentes escalas y la garantía de que se desarrollen con las franjas para la movilidad peatonal, la bicicleta, la arborización, el transporte público y el transporte mixto. La integración con el entorno, los usos y servicios cerca de las vías y la relación con el espacio público, son retos para que la MVI no solo sea la red complementaria de la vialidad de la ciudad sino un componente de planificación urbana en las escalas zonal y local.

A partir de las normas de mayor jerarquía y de la definición de una estrategia metodológica, se lleva a cabo la caracterización y definición de la malla vial intermedia, que se desarrolla en el presente documento el cual, junto con el acto administrativo que se proyecte, se constituye en la adopción y reglamentación de la Malla Vial Intermedia - MVI para Bogotá, Distrito Capital.

3.1 Objetivos

Teniendo en consideración la política del POT y la actualización del Plan Maestro de Movilidad en proceso de formulación luego de la expedición del Decreto 555 de 2021, y considerando que la Malla Vial Intermedia es una herramienta no solo de la red vial sino también para la planeación urbana y para la gestión de proyectos, se determinan los siguientes objetivos estratégicos para la implementación de la Malla Vial Intermedia para el Distrito Capital:

Objetivos implementación MVI

- Definir la malla vial intermedia como un componente de la planeación urbana además del desarrollo del subsistema vial que hace parte del sistema de movilidad del POT
- Jerarquizar y priorizar la MVI acorde con la estrategia de ordenamiento del POT, específicamente la red de centralidades, los ámbitos de equipamientos y los ejes de comercio local
- Definir la caracterización de la MVI a partir del concepto de calles completas para incluir franja para circulación peatonal, franja de ciclo infraestructura, franja ambiental arborizada y/o verde, franja de transporte público y franja de transporte mixto

- Mejorar las condiciones de accesibilidad a los sectores de difícil acceso a partir de la consolidación de corredores de movilidad local asociados al transporte público flexible
- Integrar la MVI al a red vial del Distrito Capital como una malla vial complementaria a la arterial que funcione como alternativa de conexión entre las diferentes zonas de la ciudad y al interior de éstas
- Propender porque la MVI sea una red vial que facilite la articulación de los diferentes modos de transporte y contribuya a la implementación del subsistema de regulación y control de tráfico
- Incentivar en la definición e implementación de la MVI el papel de corredores de articulación de parques, zonas verdes y elementos de la estructura ecológica principal, con el fin de contribuir a la mejora de las condiciones ambientales al interior de los sectores y su articulación con la ciudad
- Incentivar el desarrollo de modos limpios de transporte como la bicicleta dando prelación a esta modalidad de cero emisiones a partir de la jerarquización de la franja de ciclo infraestructura y a su articulación con la red de ciclorrutas y ciclo alamedas de la ciudad

3.2 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad

Desde la Secretaría de Movilidad, se ha venido realizando un proceso de identificación de MVI para el mejoramiento de la accesibilidad al medio físico y al transporte en cada una de las UPL establecidas en el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de la validación de las necesidades de caminabilidad, conectividad ciclista, de micromovilidad, y transporte público. Para lograr este propósito se deben mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad, específicamente en los parámetros establecidos a continuación.

● **Red de Infraestructura Peatonal:** Determinar los tramos de la Red de Infraestructura Peatonal (RIP) que deben ser mejorados en cada Unidad de Planeamiento Local (UPL), proporcionando condiciones adecuadas de caminata y acceso a pie a equipamientos, servicios sociales y manzanas del cuidado.

● **Red de Cicloinfraestructura:** Determinar los tramos de la Red de Cicloinfraestructura (RCI) que deben ser construidos, mejorados o intervenidos por Unidad de Planeamiento Local (UPL), a escala urbana y a nivel regional.

● **Malla Vial Intermedia:** determinar con base en una evaluación física los tramos o segmentos viales únicos de la malla vial local e intermedia que requieren intervención de la estructura de pavimento para mejorar sus condiciones de circulación vehicular.

● **Infraestructura de Corredores de Transporte Público zonales:** Establecer los tramos viales donde circulan rutas de transporte público zonal que requieren mejoramiento de calzada permitiendo una circulación adecuada de los buses zonales SITP u otros medios de transporte público, optimizando los tiempos de recorrido.

1. Metodología para el desarrollo del diagnóstico

Se ha definido un proceso de análisis territorial para identificar desde la malla vial intermedia las áreas de servicios a las cuales se debe poder llegar a pie, en bicicleta y en micromovilidad, de forma que los viajes del cuidado se puedan realizar de manera sostenible en la proximidad. Para determinar estás áreas se identifican los usos del suelo y sistemas que prestan estos servicios y se convierten en atractores o destinos de viajes. Al tener estas áreas identificadas se localizan los tramos de RIP y de RCi dentro de la malla vial intermedia que deben ser mejorados o que permanezcan en condiciones adecuadas.

Para su evaluación, se establecen las siguientes características de análisis territorial:

- **Sectores de la ciudad en donde más se realizan viajes en modos activos.**

  A partir de la Encuesta de Movilidad se identifican los sectores en Bogotá en dónde más se realizan viajes en modos activos y se definen las áreas que deben ser atendidas por estos modos.

- **Proximidad al Sistema de Transporte Público.**

  La propuesta de desarrollo de Bogotá se plantea en torno a mejorar las condiciones de los viajes del cuidado y avanzar hacia una mejoría de la calidad de vida. En este proyecto de ciudad el transporte público juega el rol de engranaje para garantizar el acceso a los servicios para quienes vienen en modos activos. Se tienen en cuenta las estaciones de Transporte Masivo, Estaciones de Cable, Paraderos del componente zonal SITP, zonas amarillas.

- **Proximidad al Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales (Art 94)**

  Es el conjunto de equipamientos, espacios, edificaciones, instalaciones o construcciones temporales, infraestructura o unidades móviles, donde se prestan los diferentes servicios del cuidado y servicios sociales que responden a las necesidades de la población de manera diferencial, con el fin de permitir su inclusión y participación social en condiciones de igualdad en Bogotá.

  - **Servicios del cuidado:** Educación, Salud, Integración social, cultura, recreación y deportes.
  - **Servicios sociales:** Seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia, Servicios ambientales, Bienestar y cuidado animal, servicios de apoyo a la producción y al desarrollo rural.

- **Proximidad a la Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación (Art 100)**

  Esta estructura reconoce la coexistencia de actividades productivas y residenciales, y las ventajas competitivas de la economía bogotana, buscando

potenciarlas. A esta estructura se debe poder acceder caminando o montando bicicleta entre otros modos activos.

- **Oferta de espacio público para la movilidad**

  Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia, conexión, para el encuentro y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad.

- **Seguridad vial.**

  La infraestructura, como componente fundamental dentro de la seguridad vial, busca entre otros aspectos transformar los espacios en lugares seguros para todos sus usuarios.

- **Proyectos asociados al Objetivo 4 del actual POT Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad e integrados en la Estructura Funcional y del Cuidado. (Art 5):**

  Red de corredores de cable aéreo, Red de corredores verdes de proximidad, proyecto de calles completas, Cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales, Consolidación de espacio público para el encuentro, Manzanas del cuidado, Barrios Vitales, Bogotá Turista, Red de urbanismos tácticos sociales-RUTAS, Áreas de intercambio modal – AIM, Complejo de Integración Modal – CIM.

- **Estado de la Malla Vial Intermedia**

  Se evalúa la infraestructura de acuerdo con las condiciones actuales de la estructura de pavimento y capa de rodadura de la malla vial intermedia.

- **Corredores de Transporte Público zonal**

  Se tienen en cuenta los corredores, de la malla vial intermedia donde transitan las rutas del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como instrumento que garantizará mejor calidad de vida de los ciudadanos.

- **Actuaciones Estratégicas**

  Se tiene en cuenta la malla vial intermedia que se encuentra al interior de los polígonos donde se tiene referenciadas las Actuaciones Estratégicas.

Una vez identificadas las zonas para definir los destinos o lugares de interés en los viajes del cuidado, se evalúa la infraestructura existente para poder determinar los tramos que pueden ser intervenidos. La propuesta está enfocada en la construcción de circuitos que

sean coherentes, que enlacen y permitan acceder a esos destinos identificados, a la vez que promueven la integración modal. Deben ser seguros, al reducir el número de conflictos entre los diferentes actores viales, protegiendo a los peatones, ciclistas y usuarios de la micromovilidad con diseños adecuados que los priorice. Lo anterior tomando en cuenta el estado actual de la infraestructura, la proximidad de circulación de rutas de transporte público y en función de propuestas de intervención específicas, tales como las Actuaciones Estratégicas.

Con base en el diagnóstico de características de análisis territorial se establecen los aspectos de evaluación sobre los cuales se procedió a aplicar el ejercicio de identificación de principales segmentos viales de la MVI.

Red de Infraestructura Peatonal

Los viajes peatonales óptimos son de corta duración y distancia, 1 kilómetro en 15 minutos. Para especificar los tramos que se deben intervenir, se ha definido un área de influencia alrededor de los servicios que permita que sus usuarios puedan llegar a pie. Con el fin de determinar cuáles tramos se deben revisar para posible intervención se cuenta con dos fuentes de información: el nivel de conectividad de la malla vial y el estado de la superficie de circulación peatonal por andenes.

En la figura a continuación se observan las áreas de mayor atracción de viajes peatonales.

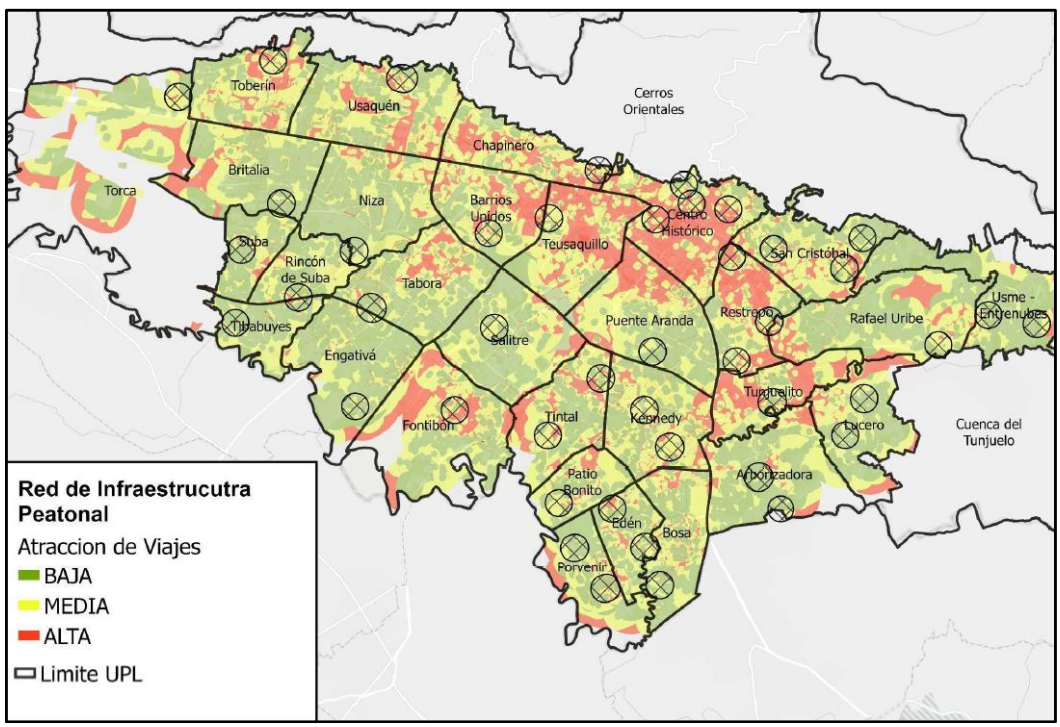


Imagen 115 Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL

Fuente: SDM

Definidas las áreas de influencia con base en lo expuesto anteriormente se eligió un criterio de evaluación de acuerdo a la necesidad de mejora de la red de infraestructura peatonal de la malla vial intermedia, el cual califica de acuerdo a la proximidad.

Para esto se define un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella, como se observa en la figura a continuación:

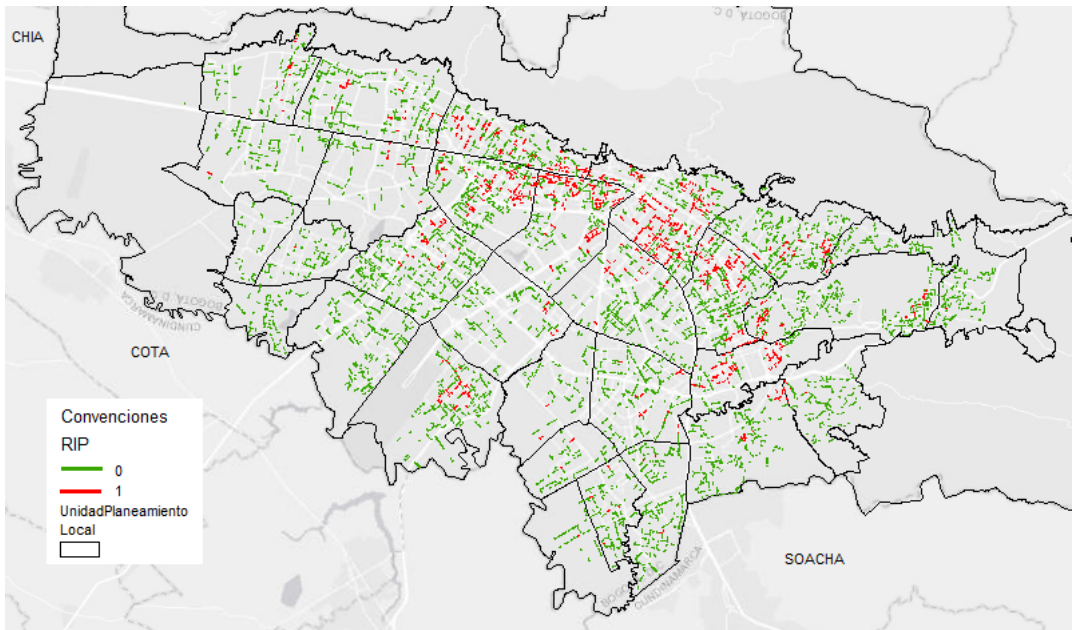


Imagen 116 Segmentos viales identificados de acuerdo a la RIP por UPL
Fuente: SDM

Red de Cicloinfraestructura

Con la bicicleta y los vehículos de la micromovilidad se logran dos tipos de viajes: travesía (pendulares) y proximidad (flotantes), diferenciados entre ellos por las distancias y tiempo de recorrido, cada uno con diferentes características y por lo tanto necesidades de configuración de los recorridos. Los viajes de proximidad son aquellos viajes entre 0 y 3 km de distancia, los cuales se efectúan en un tiempo promedio de 15 minutos y, los viajes de travesía son aquellos cuyas longitudes se encuentran entre 3 y 8 km, con tiempos promedio de viaje entre 45 minutos a 1 hora.

Así pues, como este ejercicio busca la identificación de principales segmentos viales con tramos de cicloinfraestructura considerados en el actual Plan de Ordenamiento Territorial - "Bogotá Reverdece 2022 - 2035" - por Unidades de Planeamiento Local, dando relevancia a la idea de tener ciudades compactas, respondiendo a las necesidades contemporáneas de viajes y aprovechamiento del espacio público de todos las personas que habita un territorio, impactando de manera positiva en las externalidades del transporte motorizado como congestión, siniestralidad y contaminación atmosférica.

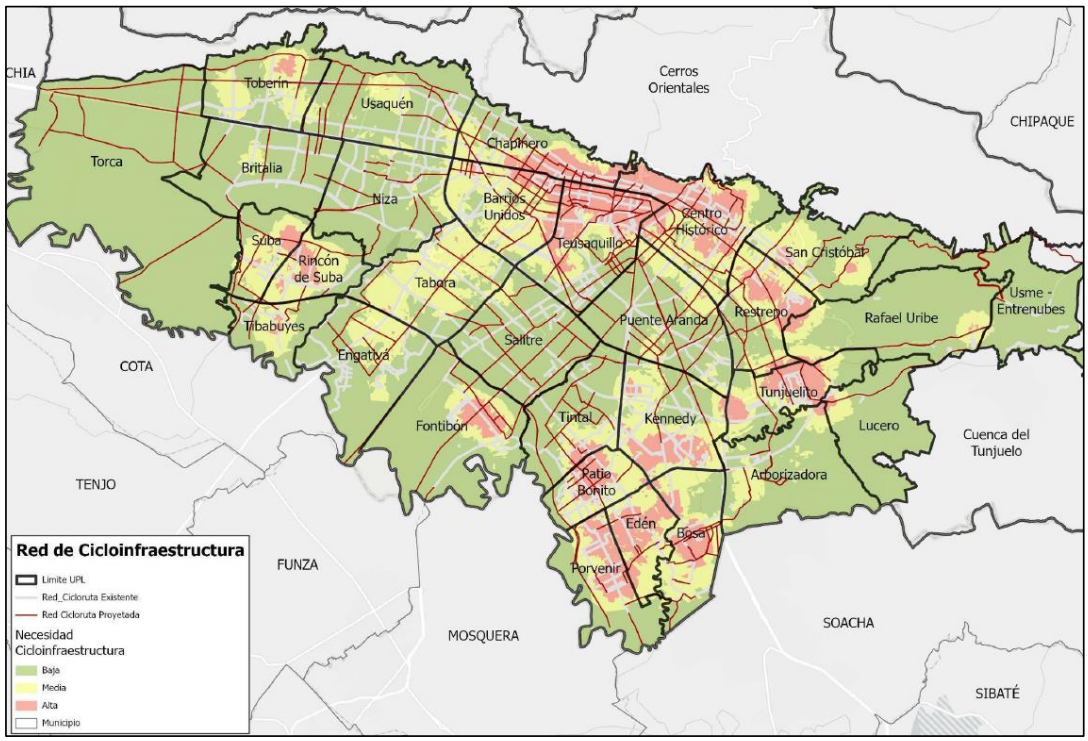


Imagen 117 Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL

Fuente: SDM

Definidas las áreas de influencia se escogió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de la red de ciclo infraestructura de la malla vial intermedia.

Para esto se asigna un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada que requiere mejora o implementación y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella.

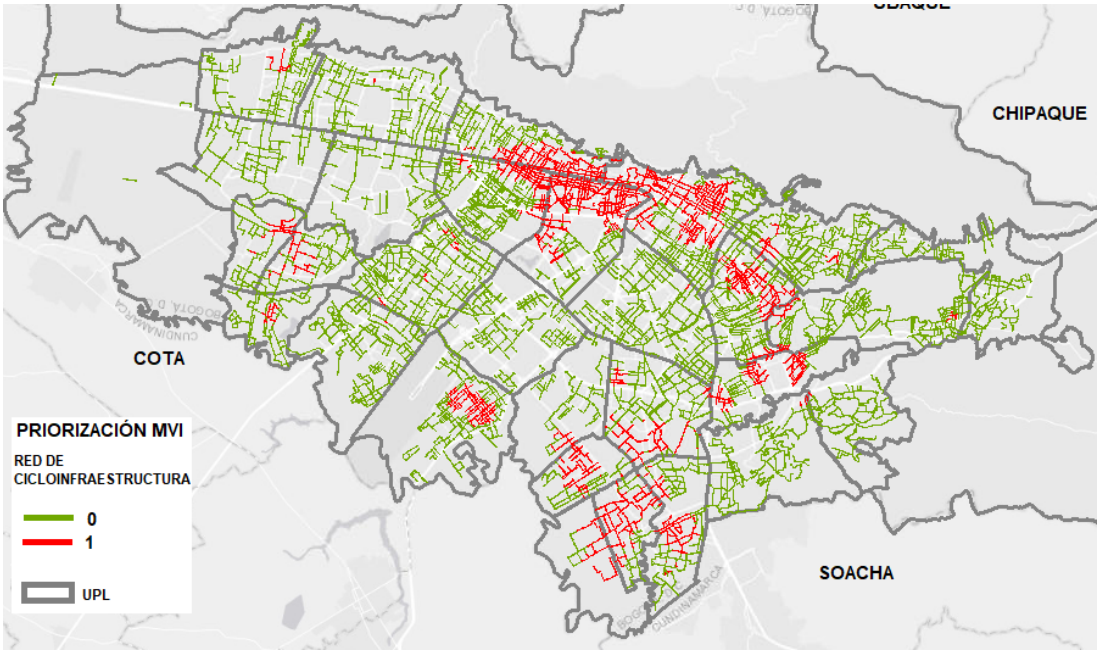


Imagen 118 Segmentos viales identificados de acuerdo a la RCI por UPL
Fuente: SDM

Estado de la malla vial

El estado de los segmentos viales resulta fundamental para priorizar y enfocar los esfuerzos de reparación y mantenimiento en la ciudad, por lo cual se utilizó el diagnóstico del Instituto de Desarrollo Urbano con corte a junio del 2021.

Acorde a la escala de calificación de la malla vial establecida por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU en el cual se indica el estado del pavimento que va desde bueno hasta fallado, se estableció un orden en la identificación reagrupando dichas condiciones de acuerdo a su estado para determinar el nivel de importancia:

- Puntaje 0: Bueno, justo, satisfactorio. (No prioritario)
- Puntaje 1: Pobre, muy pobre, grave y fallado. (Prioritario)

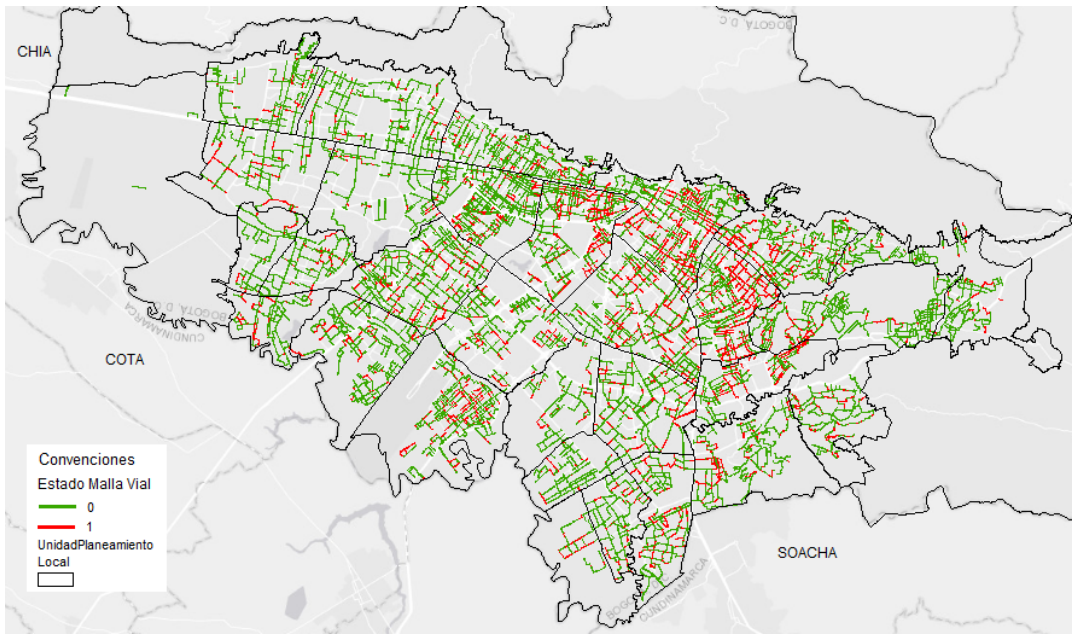


Imagen 119 Estado de malla vial Intermedia
Fuente: SDM

Corredores de Transporte Público y Circuitos de Movilidad

Los tramos viales por donde circulan las rutas de transporte público del componente zonal de SITP son de especial importancia, dado que son un factor para mejorar la calidad de los viajes, optimizar y favorecer los tiempos de recorrido y de espera de los usuarios para viajes de mayor distancia. En tal sentido para el ejercicio de identificación de principales segmentos viales se procede a validar la presencia o ausencia de estas rutas dentro de la malla vial intermedia, donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que pasan rutas por el segmento identificado y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estas rutas.

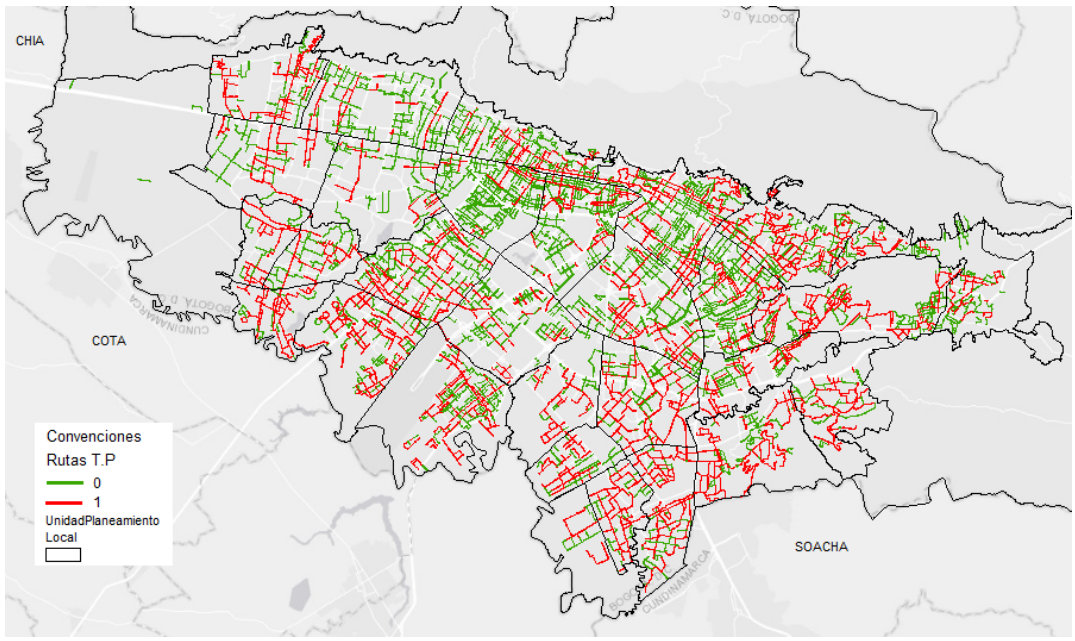


Imagen 120 Presencia de Rutas de Transporte Público
Fuente: SDM

Actuaciones Estratégicas

Las Actuaciones Estratégicas concretan las apuestas POT mediante la generación de incentivos que permitan consolidar zonas económicas y sectores adecuados para el desarrollo de viviendas dignas, definiendo las condiciones normativas que generen los servicios de salud, educación y del cuidado. En este sentido se considera que parte de esta consolidación se generaría con una adecuada malla vial.

En consecuencia, se procede a validar la presencia o ausencia de la MVI dentro de las AE, calificada donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que hay presencia de segmentos viales dentro de la AE y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estos segmentos.

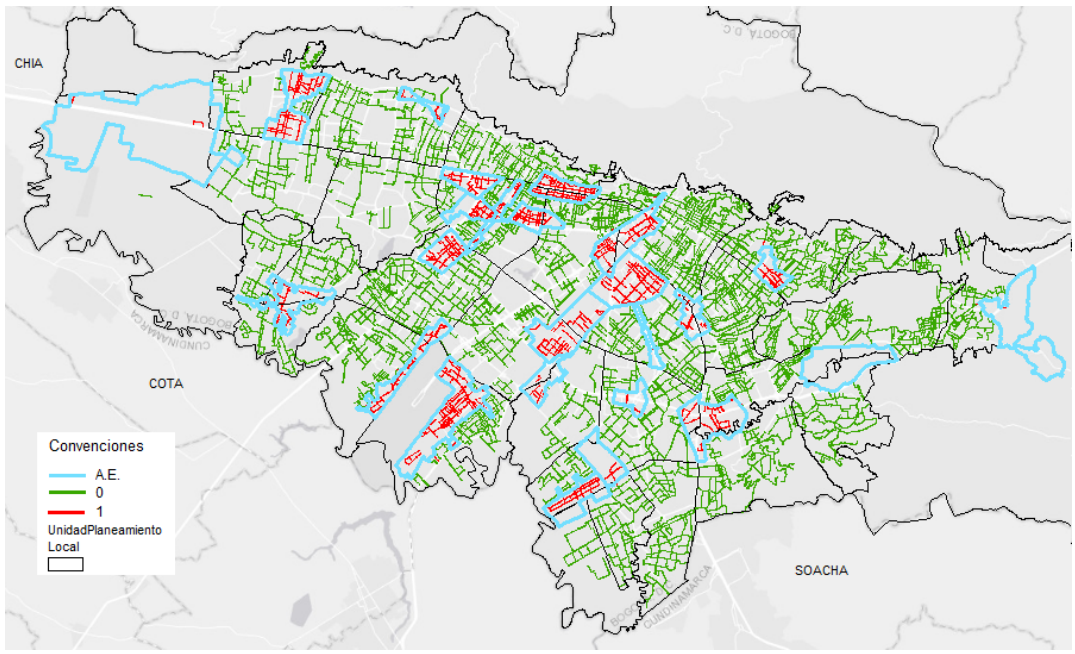


Imagen 121 Actuaciones estratégicas
Fuente: SDM

Como metodología de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia, de acuerdo a cada criterio evaluado se les indicó un orden de prioridad, asignando un puntaje por cada criterio, ilustrado a continuación:

Criterio	Calificación Puntaje asignado
Red peatonal	1
Red de Cicloinfraestructura	1
Rutas de del componente zonal de SITP	1
Estado de la Malla Vial	1
Actuaciones estratégicas	1

Tabla 78: Atributos de evaluación
Fuente: SDM

Al final de la evaluación, todos los parámetros se suman, identificando su intervención el que acumule mayor resultado. Esta información se podrá visualizar con el montaje de cada capa (shape) por parámetro y así establecer la malla vial intermedia resultante. Se agruparon los resultados de la evaluación en 3 rangos para establecer la necesidad de intervención en el corto, mediano y largo plazo.

Los rangos de prioridad se establecieron de la siguiente manera:

Prioridad	Nivel de intervención
1 A	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 5 puntos.
1 B	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 4 puntos.
2	Necesaria; corresponde a la sumatoria de 3 puntos.
3	No Prioritaria; corresponde a la sumatoria inferior a 3 puntos.

Tabla 79: Rangos de prioridad de acuerdo al nivel de intervención para MVI
Fuente: SDM

Del análisis de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia de acuerdo con los rangos establecidos, se visualiza las zonas de intervención en cada UPL de acuerdo a su necesidad de intervención.

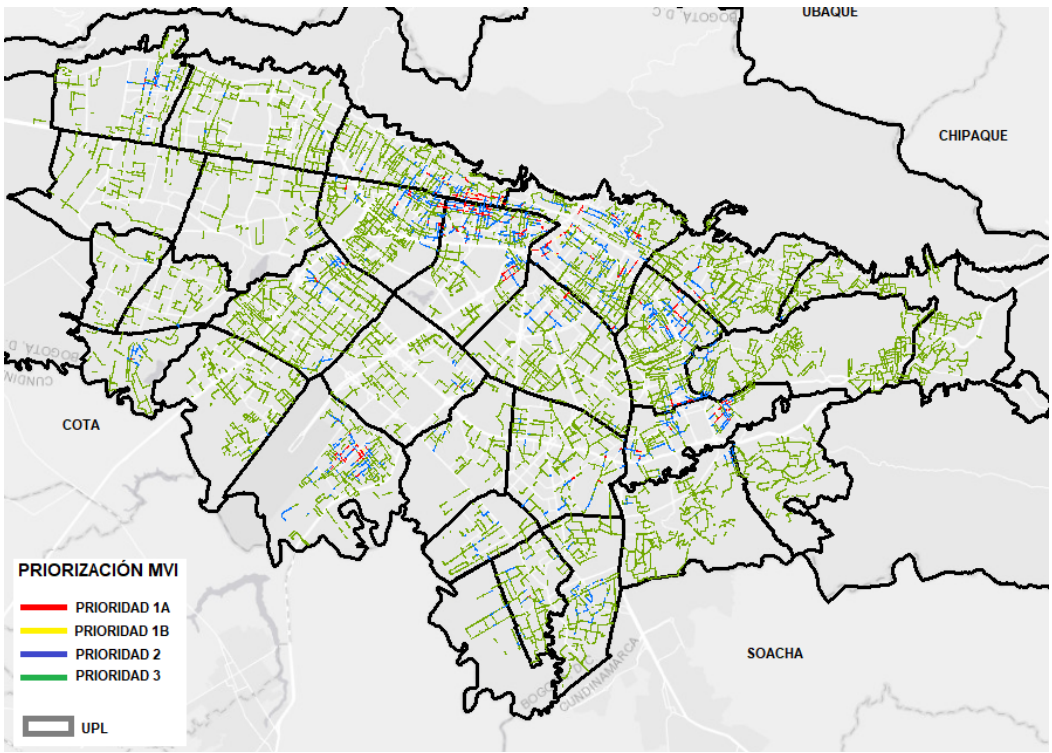


Imagen 122 Malla vial intermedia identificada de acuerdo a su nivel de intervención
Fuente: SDM

2. Análisis de identificación de principales segmentos viales

Dando alcance en lo descrito por el artículo 151 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial para la malla vial intermedia *"…La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este…"*

A partir de los corredores de Malla Vial Intermedia identificadas como resultado de la consolidación de los corredores viales de UPL y POT (Imagen 12) y los corredores viales de intervención inmediata 1A y 1B, es decir, de intervención de corto plazo, se genera una única malla vial intermedia a la cual se le dio una condición de continuidad hacia los corredores viales de la malla arterial, principalmente con segmentos de prioridad 2 o de prioridad 3.

Con esta metodología las condiciones de identificación de principales segmentos viales buscan un mejoramiento o mantenimiento de la infraestructura vial basada en condiciones físicas y de conectividad para una movilidad sostenible, agrega circuitos de transporte público, se tienen en cuenta las actuaciones estratégicas y finalmente se involucra la participación ciudadana de acuerdo con sus necesidades.

Como resultado del análisis se observan los tramos viales identificados de malla vial intermedia en las UPL de la ciudad.

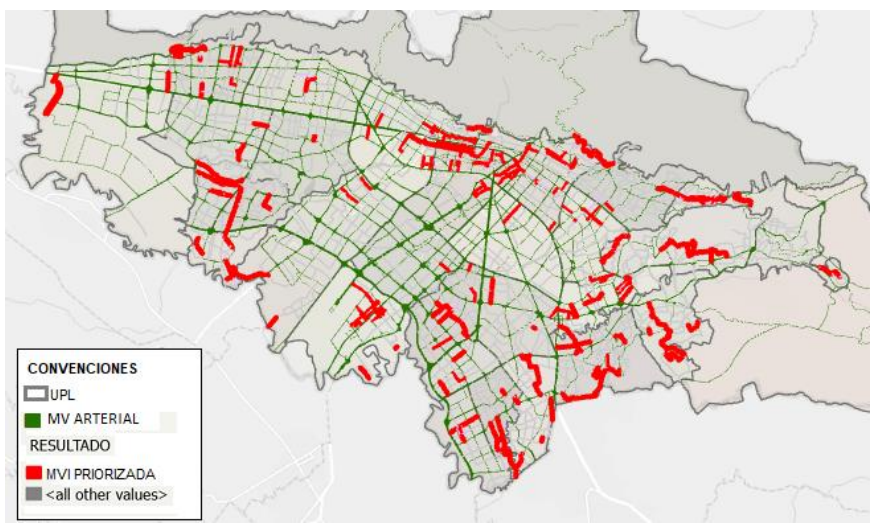


Imagen 123 Malla vial intermedia identificada por SDM.
Fuente: SDM

Luego de un proceso de concertación entre la SDM y la SDP, se ajustaron los segmentos viales identificados al localizarse en zonas que presentaban alguna restricción normativa, por ejemplo, estar en suelo de conservación, estar en zonas del PEMP o estar al interior de ámbitos de proyectos establecidos por formuladores de UPL, donde ya se han definido propuestas propias al interior de cada ámbito. Finalmente, de este resultado se presentan los tramos viales de Malla Vial Intermedia identificada.

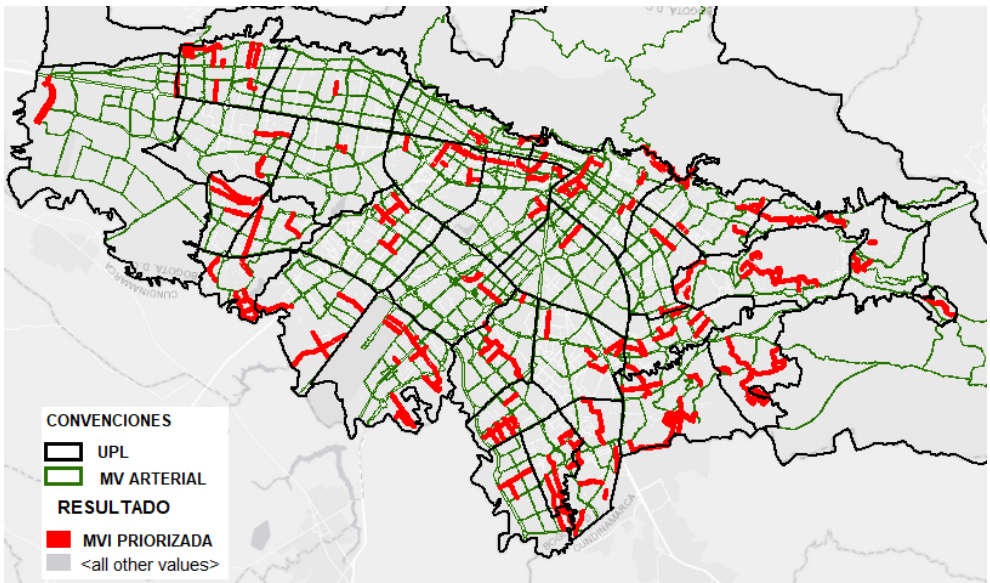


Imagen 124 Malla vial intermedia identificada.
Fuente: SDM

3.3 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia

Considerando que la Malla Vial Intermedia MVI hace parte de la Estructura Funcional y del Cuidado, pero a su vez se articula con las demás estructuras de Plan de Ordenamiento Territorial POT, es decir con la Estructura Ecológica Principal EEP como estructuradora del territorio articulando y brindando accesibilidad a los elementos ambientales, la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación mediante la consideración de los aspectos normativos de cada sector referidos a las áreas de actividad y tratamientos urbanísticos que se ven impactados al momento de definir la MVI, la Estructura Integradora de Patrimonios teniendo en cuenta principalmente los Sectores de Interés Cultural y/o hitos urbanos como Bienes de Interés Cultural que sean posibles articular mediante la MVI.

A partir del marco general anteriormente descrito se procede a aterrizar los conceptos principales de la definición incluida en el artículo 152 del POT sobre la Malla Vial Intermedia - MVI mencionada en otros apartes de presente documento y que se resume en que dicha malla se conforma por 3 aspectos:

i) Calles por las que circula el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local,

ii) Dar soporte a la vida local y de proximidad,

iii) Complementar la operación de las mallas arterial y de integración regional.

Estos aspectos son la base para establecer las determinantes principales de la MVI considerando que ésta funciona, en primera instancia, como estructuradora urbana, mediante la cual es posible articular diferentes elementos e infraestructuras, y en segunda instancia, porque permite materializar el concepto principal de la proximidad a desarrollar en las Unidades de Planeamiento Local UPL que es la conformación de supermanzanas.

Las anteriores determinantes a su vez son transversales y de allí se derivan los criterios urbanísticos para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que se relacionan con las estructuras POT y consideran los aspectos que se deben articular y considerar en la consolidación de la MVI: i) Conectividad de espacio público y equipamientos, ii) continuidad vial y forma urbana, iii) condiciones normativas, y iv) accesibilidad a elementos ambientales.



Imagen 125 Esquema metodológico para la definición de la Malla Vial Intermedia
Fuente: SDP, 2023

3. Determinantes urbanas de la Malla Vial Intermedia

De acuerdo con la metodología descrita anteriormente se establecen dos determinantes urbanas que se conciben como transversales a los criterios urbanísticos definidos más adelante y que contienen los aspectos de la definición de POT sobre la Malla Vial Intermedia MVI, las determinantes se refieren a: i) MVI como estructuradora urbana y ii) Conformación de supermanzanas mediante la MVI.

Malla vial intermedia como estructuradora urbana de proximidad

La malla vial intermedia, como elemento de infraestructura vial incluida dentro del componente de Espacio Público para la Movilidad del Sistema de Movilidad del POT, se establece como soporte del componente flexible del Sistema de Transporte Público, y complemento a la operación de la malla vial arterial permitiendo así la conexión física entre estas tipologías de mayor jerarquía y las vías locales. Esta condición convierte a la malla vial intermedia como un elemento del Sistema de Movilidad que permite la accesibilidad desde lo local hacia las dinámicas de carácter urbano ofrecidas por el componente arterial y sus redes de transporte público urbano de pasajeros de alta y media capacidad. Asimismo, la malla vial intermedia en sí misma sustenta las necesidades de desplazamiento para la escala de proximidad.

Bajo una nueva concepción de la Malla vial intermedia es importante aclarar su función en el ordenamiento del Distrito por su relevancia como eje de encuentro peatonal, como eje concentrador de actividades económicas de soporte a sus áreas aferentes, como vía de entrada y salida de barrios o como eje de conectividad entre elementos funcionales. La MVI cumple un papel de soporte zonas residenciales concentrando actividades económicas y funcionales de un territorio específico que conecta la malla vial arterial con una función más urbana- metropolitana con la malla vial local que cumple la función de tránsito y circulación de los residentes de un barrio donde se establecen redes más de carácter comunitario y de vecindad.

En algunos casos la MVI es el principal eje de actividad económica donde se localizan supermercados, farmacias, ferreterías, misceláneas, sedes bancarias, concentración de servicios como restaurantes, bares, es decir actividades de soporte y proximidad. En otros casos la MVI se concibe como el principal eje de movilidad de una zona, por donde pasa el transporte público y que da acceso o salida a las demás zonas de la ciudad. En muchos casos la MVI conecta elementos funcionales como colegios, escuelas, parques locales, centros culturales, y demás equipamientos relacionados con el sistema de cuidado. Bajo estas características la red de la malla vial intermedia se puede considerar como un elemento estructurador urbano de la escala local.

Conformación de Supermanzanas

De acuerdo con la teoría de Salvador Rueda en la que se destacan las ventajas de la conformación de supermanzanas para la implementación de un urbanismo ecosistémico, lo cual se articula con los criterios para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que de soporte a los proyectos integrales propuestos desde las Unidades de Planeamiento Local UPL del POT de Bogotá y que a su vez debe ir en línea con la organización de la movilidad y el transporte conforme a la pirámide invertida de movilidad, en donde se prioricen los modos sostenibles y se define la accesibilidad necesaria en términos de transporte público y mixto, se considera importante destacar lo siguiente, considerando éste criterio como el principal para la definición de la MVI:

"Las Supermanzanas urbanísticas, como uno de los instrumentos del urbanismo ecosistémico, permiten la aplicación del conjunto de principios que propone este urbanismo. Cada superbloque se configura como una pequeña "ciudad" y busca:

- *Que la densidad de población y actividades den una masa crítica determinada que genere espacio público; (…)*
- *Que la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público. A tal efecto, se construirán las infraestructuras adecuadas para lograr este objetivo.*
- *La rehabilitación de edificios en las supermanzanas es básica para incorporar los objetivos del Urbanismo Ecosistémico. (…)*
- *La provisión de equipos que garanticen una mejor habitabilidad colocada a una distancia que pueda cubrirse a pie con tiempos entre 5 y 10 minutos, dependiendo del equipo.*
- *El mapa urbano actual, con dos dimensiones, no puede incluir el conjunto de variables que incorporan los principios / objetivos establecidos. El urbanismo ecosistémico dibuja tres mapas: en altura, en superficie y en subsuelo, (…).*
- *La implementación del Urbanismo Ecosistémico en cada supermanzana genera, a escala urbana, un modelo para una ciudad más sostenible y, al mismo tiempo, un modelo de ciudad del conocimiento. (…)*[28]

La problemática que se pretende abordar con la conformación de supermanzanas busca cambiar la destinación del espacio vial, ya que una parte importante del espacio público de la ciudad está dedicada a flujos de alta ocupación y baja densidad de usuarios. Para eso se consideran como insumos en el presente criterio: i) Tránsito promedio diario en ejes de la red vial, ii) Dimensiones de secciones transversales viales (especialmente anchos de calzada), iii) Revisión de población por manzanas o sectores censales y densidades de población, iv) Configuración de barrios, v) Análisis de rentas.

[28] Rueda S. (2019). "Supermanzanas" como nuevo modelo urbano. ArchDaily, consultado en abril de 2023. Tomado de https://www.archdaily.co/co/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda

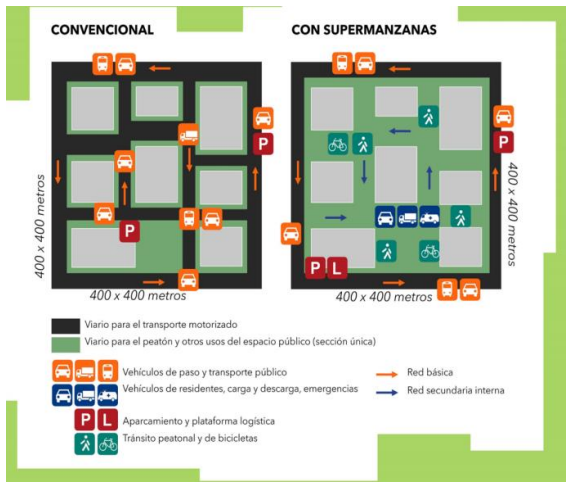


Imagen 126 Esquema de conformación de Supermanzanas
Fuente: Mastercas[29]

La metodología para establecer las supermanzanas y las características a considerar debe contemplarse en el siguiente orden: i) Definir principales canales de transporte (público), ii) considerar la red de transporte público principalmente con carriles exclusivos (condición mínima carriles preferenciales controlados), iii) la red proyectada con características de ortogonalidad dada su eficiencia, iv) la frecuencia del transporte público en la red definida de 5 minutos, v) definición de secciones viales con actores principales – Transporte público y ciclo usuarios adicional al EP peatonal, vi) las Supermanzanas no se consideran una célula sino una red gobernada por una ecuación de eficiencia donde se movilizará un mayor número de usuarios, vii) configuración de red perimetral de transporte público y sentidos viales alrededor de supermanzanas.

Barrios vitales

Dentro del componente urbano de POT se establecen las estrategias para la implementación del Ecourbanismo y la construcción sostenible. El artículo 118 establece las estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, que en relación con la definición de la Malla Vial Intermedia MVI se encuentra relevante la estrategia de barrios vitales y su relación con el criterio urbanístico principal de la MVI que es la conformación de supermanzanas, en donde el borde de las mismas se conforme como MVI y procure dar marco al espacio público y equipamientos que hagan parte de los proyectos integrales de las UPL y que potencialmente conformen barrios vitales.

[29] Tomado de https://mastercas.net/2013/06/07/conferencia-de-salvador-rueda-supermanzanas-movilidad-y-espacio-publico/

4. Definición de los criterios generales en el marco del POT

En concordancia con lo descrito en la metodología para la caracterización, definición y estructuración de la MVI, se definieron los criterios de análisis urbanístico según las determinantes, que permitan establecer las necesidades que a nivel territorial debe suplir la Malla Vial Intermedia y que se abordan desde los aspectos funcionales y normativos del POT, para los cuales se desarrolla el análisis por cada uno de los sectores y UPL para así establecer la clasificación y priorización, de la siguiente manera:

Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado

- Conectividad de espacios públicos y equipamiento
- Continuidad vial y forma urbana

Criterios en función de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

- Condiciones normativas: áreas de actividad y tratamientos urbanísticos POT

Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

- Accesibilidad de elementos ambientales

Criterios en función de la Estructura ecológica principal

Accesibilidad a elementos ambientales.

Algunos de los elementos ambientales como las rondas, cuerpos de agua e incluso canales artificiales presentan conflictos con su entorno urbano inmediato, generalmente están enmarcados por desarrollos no planificados con ausencia de servicios públicos, carencias de espacios de permanencia, y gran deficiencia en conectividad y accesibilidad a servicios básicos sociales; es así como estos elementos ambientales cobran importancia y se convierten en una de las determinantes para el desarrollo del ejercicio de identificación y priorización de malla vial intermedia-MVI, ofreciéndose como herramienta que permita la generación de acciones para la reactivación y resignificación de estos sectores.

El deterioro del territorio adyacente a lo largo de elementos como bordes de río y en general rondas hídricas, por lo regular son el resultado de asentamientos informales que ven como espacios de oportunidad aquellas áreas que se han definido desde la planeación y la norma urbana de la ciudad como suelos de conservación ambiental con restricciones de intervención. Como consecuencia de esta situación se han generado condiciones de riesgo para la población residente al ocupar las rondas y áreas de protección de cuerpos de agua naturales, y a su vez se han originado espacios de ciudad con carencia de estructuras de soporte para las relaciones funcionales de escala urbana y de proximidad.

Por otro lado, la definición de la red vial existente en estos sectores, en muchos casos corresponden a áreas sobrantes de predios que se han consolidado y que en su momento el mayor interés fue separar los predios privados de lo público, generando una

configuración y trazado discontinuo con anchos de vía variables de una manzana a otra, careciendo de criterios de conectividad, directividad y continuidad.

Ahora bien, la red vial como componente esencial en la definición de la morfología urbana, juega un papel importante al precisar las relaciones funcionales entre los espacios específicos que constituyen el ámbito de ciudad. Es así como la ubicación de los lugares/espacios sobre la red vial agrega valor a estos de acuerdo con el grado de accesibilidad y conectividad que ésta provee a dichos espacios para las escalas urbanas (Frick , 2014).

En razón de lo anterior, uno de los principios establecidos en la metodología para la identificación de la MVI, fue considerar el planteamiento de corredores existentes o proyectados de esta tipología vial que ofrecieran dar cara a los elementos ambientales, como una apuesta para la reactivación y la agregación de valor a estos sectores mediante el mejoramiento de su accesibilidad y mediante corredores de una jerarquía media que ofrecieran criterios de conectividad, continuidad y directividad.

Asimismo, la cualificación de estos corredores de MVI busca fomentar el disfrute en el entorno inmediato de dichos elementos ambientales, a través del mejoramiento y ampliación del espacio público para la movilidad que generen impactos positivos en barrios próximos e inviten a múltiples usuarios a aprovechar los espacios ofrecidos (National Association of City Transport Officials, 2020).

De acuerdo con lo anterior es importante considerar las *condiciones de espacio público relacionadas con elementos ambientales* en relación con el criterio de conectividad ambiental establecido desde el POT en los criterios de diseño para el sistema de espacio público peatonal y para el encuentro considerados del artículo 122, en donde se establece como se debe dar el manejo de la red vial frente a los elementos de la Estructura Ecológica Principal así: *"…v) El diseño de las calles localizadas perimetralmente a la Estructura Ecológica Principal debe reconfigurar su perfil vial para garantizar la prioridad de la franja de circulación peatonal, de la franja de calidad ambiental y la localización de mobiliario para el disfrute efectivo de la calle.*

Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado EFC

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

Articulación con el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales

El Sistema del Cuidado y Servicios Sociales es, junto con el Sistema de Movilidad, un componente de la Estructura Funcional y del Cuidado y claramente el POT se refiere a la interdependencia de los soportes del Modelo, que constituyen esta Estructura (EFC), que son los relacionados con espacio público, movilidad, equipamientos y servicios públicos.

Es así como el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales (específicamente las redes del Cuidado y su estrategia de articulación acorde con el artículo 171), está directamente relacionado con la determinación de la Malla Vial Intermedia y su papel de integración de los soportes de ciudad en la escala de proximidad.

Como estrategia y condiciones relevantes que organizan las redes del cuidado en relación con la malla vial intermedia, se resaltan estas dos:

- Proximidad, caminabilidad y accesibilidad, considerando las condiciones físicas de las personas sujetas de cuidado y de las cuidadoras, y la forma en que se desplazan, empleando entre 10 y 15 minutos caminando o haciendo uso de rutas de transporte público circular.
- Rutas de transporte público circulares o facilidades de transporte zonal y alternativas de micromovilidad al interior de una UPL o entre UPL cercanas.

En cuanto a la articulación entre espacio público y equipamientos en ámbitos integrales de cuidado, en cumplimiento del artículo 232 Ámbitos Integrales del Cuidado, es necesario tener en cuenta los siguientes criterios para lo cual la MVI es un componente estratégico:

- Aportar a complementar Áreas de Integración Multimodal integrando espacios públicos y servicios sociales y del cuidado.
- Conectar manzanas del cuidado y centralidades de proximidad - tejido económico local en calles comerciales con elementos del sistema de transporte.
- Aportar a la constitución de barrios vitales y facilitar la implementación de calles completas.
- Mejorar, ampliar o desarrollar espacio público de proximidad, realizando cualificación de parques de proximidad existentes y nuevos.
- Facilitar la articulación con parques proyectados en instrumentos planes parciales y otros instrumentos – actuaciones estratégicas y actuaciones urbanísticas en desarrollo y redesarrollo.
- Facilitar la articulación entre proyectos estructurantes del POT con otras estrategias o actuaciones.

Por otra parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 131 Proyectos priorizados del Sistema Urbano de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, es importante en las UPL más deficitarias en términos cuantitativos de espacio público considerar la conectividad de suelo priorizado para la generación de espacio público en UPL deficitarias al igual que los espacios públicos demarcados como “desarrollo de espacio público para el encuentro en suelo no intervenido”, que se encuentran delimitados en el mapa *Mapa No. CU-4.1 “Sistema de Espacio Público peatonal y para el Encuentro”.*

Así mismo, éste criterio propende por la conectividad de hitos urbanos que en muchas ocasiones están representados en los mismos elementos de espacio público de valor patrimonial o en su mobiliario, en la representatividad de algunos equipamientos de acuerdo a su clasificación como Bienes de Interés Cultural y los sectores urbanos icónicos declarados como Sectores de Interés Cultural que contienen una serie de elementos característicos de los diferentes sectores y por tanto representativos y de reconocimiento a nivel de ciudad.

En este contexto la Malla Vial Intermedia busca dar esa conectividad requerida entre los soportes urbanos de espacio público, equipamientos y los hitos urbanos descritos para facilitar la accesibilidad y propender por la generación de condiciones de proximidad que busca el modelo del POT.

Continuidad vial y forma urbana

Con objeto de configurar el entramado de la malla vial intermedia, a partir de la identificación y precisión de la MVI definida en el Decreto 555 de 2021 se han definido un balance de tres etiquetas características que aportan a la optimización de la red.

Conectividad: Su elemento objetivo de la red son los nodos y el principio base corresponde a facilitar un amplio enlace de orígenes y destinos (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016) o bien la unión de una o varias líneas de deseo de viaje (CAF, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, & IDU), esto es el grado en que una vía está conectada a las demás en el sistema, por consiguiente, la conectividad de un elemento será mayor cuanto mayor sea la cantidad de elementos del sistema a los que está vinculado directamente (Tagliari, 2022).

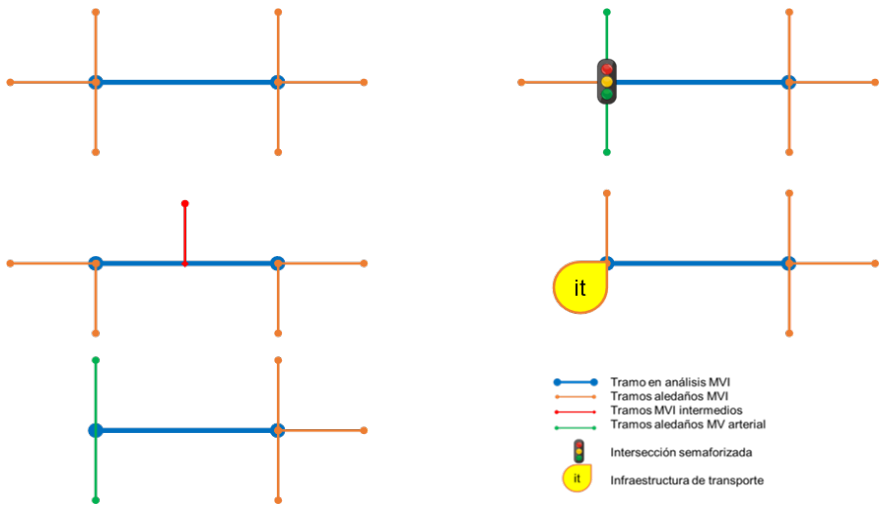


Imagen 127 Esquema de alternativas de conectividad de la MVI

En el nivel de escala de la malla vial intermedia (MVI), es preciso referenciar la posibilidad bivalente con que cuenta esta malla en materia de movilidad versus accesibilidad (CAF, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, & IDU), no obstante la conectividad de primera instancia y en la que se concentra la identificación, caracterización y precisión de la MVI en el marco de la formulación de las UPL se da en la articulación con la malla vial arterial definida en el Decreto Distrital 555 del 2021 y en las intersecciones con la propia MVI, o bien con las diferentes infraestructuras de soporte de la red de transporte público de pasajeros.

Es importante señalar que como producto de los proyectos de las UPL y de los estudios que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad es posible que en cuanto al componente de conectividad se generen controles de acceso a modos de transporte desde la malla vial arterial hacia la MVI y desde la MVI hacia la malla vial local.

Continuidad: Cuyo elemento objetivo son los tramos viales y su determinante lógica es dar secuencia a unos segmentos viales con otros (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016) para el ensamblaje de corredores o circuitos. Este componente en el proceso de análisis de la red vial, valida la unión y/o prolongación de la malla vial intermedia, a partir de la identificación de nodos semaforizados o a partir de infraestructuras (puentes, etc.).

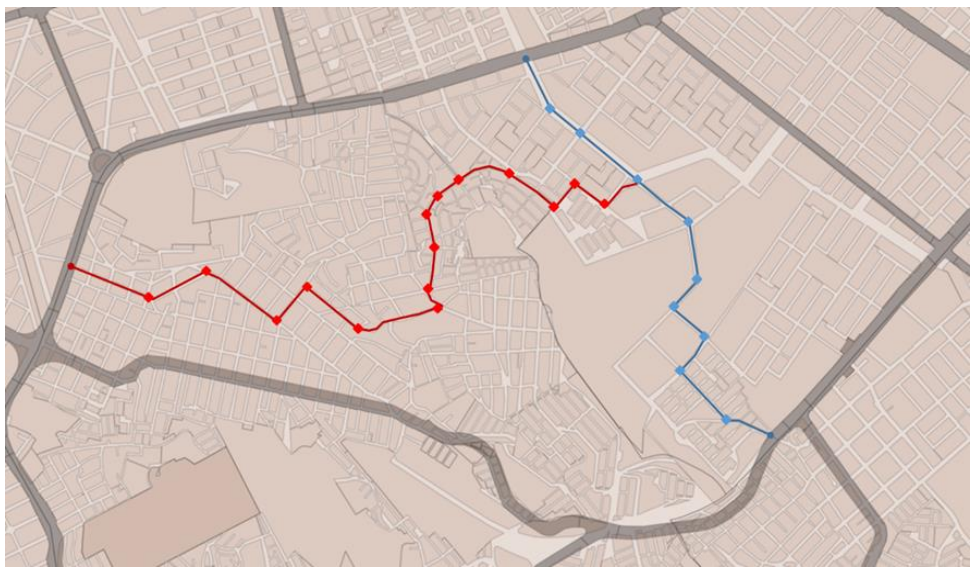


Imagen 128 Representación de trazados de MVI mediante la continuidad de tramos viales
Fuente: SDP, 2023

Morfología urbana: El tejido urbano y su evolución histórica, el origen del planeamiento de sectores y la topografía son determinantes para poder definir la continuidad de la malla vial intermedia y en general todo tipo de continuidad en la malla vial, en donde hay dos aspectos determinantes en la morfología resultante de un territorio que son la presencia de elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y la topografía. La morfología urbana como producto del proceso de urbanización del cual deviene el actual entramado viario, predial y de infraestructuras alojadas en la ciudad, que marcan la huella y memoria urbana de la ciudad. Se tipifica en las siguientes 3 características:

- Trazados de ejes curvos e irregulares, con numerosos cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados reticulares con configuraciones más o menos regulares en la trama interna de cada aglomerado (polígonos delimitados por la malla vial arterial) con un bajo número de cambios de dirección (Boccolini, 2020).

- Trazados lineales no ortogonales que interceptan diferentes vías de la malla vial en ángulos de aproximación particulares.

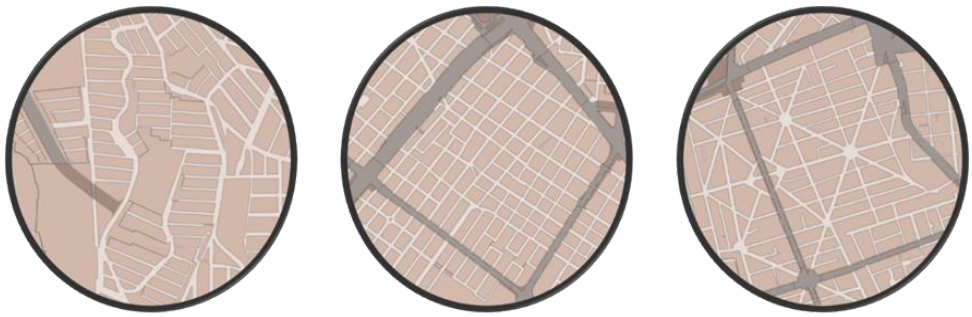


Imagen 129 Casos de morfología vial urbana
Fuente: SDP, 2023

El balance de los anteriores aspectos propenderá por conseguir una MVI con oportunidad de trazado para servir a los orígenes y destinos de las dinámicas de movilidad de proximidad actuales y proyectadas, sin discontinuidades y por la ruta más franca (con menor número de desvíos).

Criterios en función de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

Condiciones Normativas

Áreas de Actividad en el POT

El Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 555 de 2021 definió como áreas de actividad en primer lugar la Estructurante compuesta por zonas receptoras de vivienda de interés social y zonas receptoras de actividades económicas, considerando la localización en zonas conectadas con corredores de alta y media capacidad en donde se permite una mayor intensidad de mezcla de usos.

En segundo lugar se encuentra el área de actividad de Proximidad compuesta por las zonas generadoras de soportes urbanos y zonas receptoras de soportes urbanos de acuerdo al déficit de soportes urbanos que se presente, como lo establece el artículo 240 en esta área de actividad el "…uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman.…".

En tercer lugar, se encuentra el área de actividad de grandes servicios metropolitanos que de acuerdo con. El mismo artículo "Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el

funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos."

De acuerdo con lo anterior y con la clasificación de usos establecida en el artículo 243 Usos de suelo permitidos por área de actividad, se relacionan las condiciones de localización de usos de comercio y servicios e industrial, respecto a la Malla Vial Intermedia de la siguiente manera:

	Comercio y servicios básicos
3	*Hasta 100 m2 se permite sin restricción.* ***De más de 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. Adicionalmente, se permite en edificaciones diseñadas y construidas para el uso en predios sujetos a los tratamientos de Desarrollo y Renovación Urbana, y en Mejoramiento Integral en "Actuación de manzana" o "Plan Vecinos".*
	Servicios de oficinas y servicios de hospedaje
7	*Hasta 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico y del grupo Urbano;* ***también se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida y de la malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico, así como en predios con frente a la malla vial arterial construida.*
	Servicios logísticos e industria
12	***Hasta 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 100 m2, se permite en predios con frente a vías de la malla vial construida, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.*

Tabla 80: Localización usos artículo 243 POT en Malla Vial Intermedia

En este contexto, al definir o establecer una vía en la categoría de Malla Vial Intermedia se activan las condiciones de localización de usos señaladas anteriormente y que en cierta medida permiten una mayor intensidad que lo que se permite en las vías de la malla vial local, por lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos su definición como intermedia.

Tratamientos urbanísticos POT

El Decreto 555 de 2021 Plan de Ordenamiento Territorial estableció los tratamientos de Desarrollo, Renovación Urbana, Consolidación, Conservación y Mejoramiento Integral, a los que se asignaron normas comunes y normas específicas en cuanto a edificabilidad se refiere, teniendo como premisa la edificabilidad base determinada en el POT. Para la definición de Malla Vial Intermedia es importante considerar estas condiciones normativas, específicamente en el caso del tratamiento de consolidación, ya que al definir una MVI sobre áreas con esta condición, se cambian principalmente las posibilidades de usos que se pueden desarrollar en zonas que son en su mayoría residenciales.

3.4 Desarrollo de los criterios urbanísticos en el marco de POT

En este apartado se desarrolla cada uno de los criterios definidos en la metodología para la caracterización de la Malla Vial Intermedia MVI para el sector Occidente y las UPL que lo conforman, análisis a partir del cual es posible priorizar y realizar los ajustes a la clasificación de la Malla Vial Intermedia MVI.

1. Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

En el sector Occidente, se presenta de manera particular la localización del Aeropuerto El Dorado, que establece una barrera para la conectividad entre las dos UPL de Fontibón y Engativá, en las que se presenta un importante déficit de soportes urbanos con baja localización de equipamientos de gran escala, sin embargo, cuentan con el potencial de colindar con el parque de Borde de Río Bogotá para la mitigación de déficit.

En cuanto a las UPL de Tabora y Salitre cuentan con una mejor conectividad en términos viales ya que cuentan con importantes vías de la MVA y MVI del POT que permite la articulación con la ciudad y se encuentra una mayor localización de equipamientos como el CUR aunque presenta baja localización de equipamientos de servicios del cuidado en la escala de proximidad, si bien colinda con el Parque Simón Bolívar adicional a este no hay espacios públicos de escala estructurante.

Para la conectividad de espacios públicos y equipamientos el sector presenta como características, baja concentración de equipamientos en especial en las UPL Engativá y Fontibón, con localización de equipamientos dispersos en las UPL Tabora y Salitre, así como 4 manzanas de cuidado desde el POT.

En cuanto a espacio público hay dos sectores que presentan potencial para su desarrollo en Fontibón y Tabora. Además de esto no cuenta con parques estructurantes, exceptuando el potencial desde el parque de borde el Río Bogotá, se identifican algunos conectores de la MVI como se observa en el gráfico. La precisión de los elementos presentes en el sector se referencia en el capítulo de caracterización, soportes urbanos, en el de Elementos Estructurantes, Estructura Funcional y de Cuidado y en el de precisión de la estructura, Sistema de Cuidado.

Situación actual

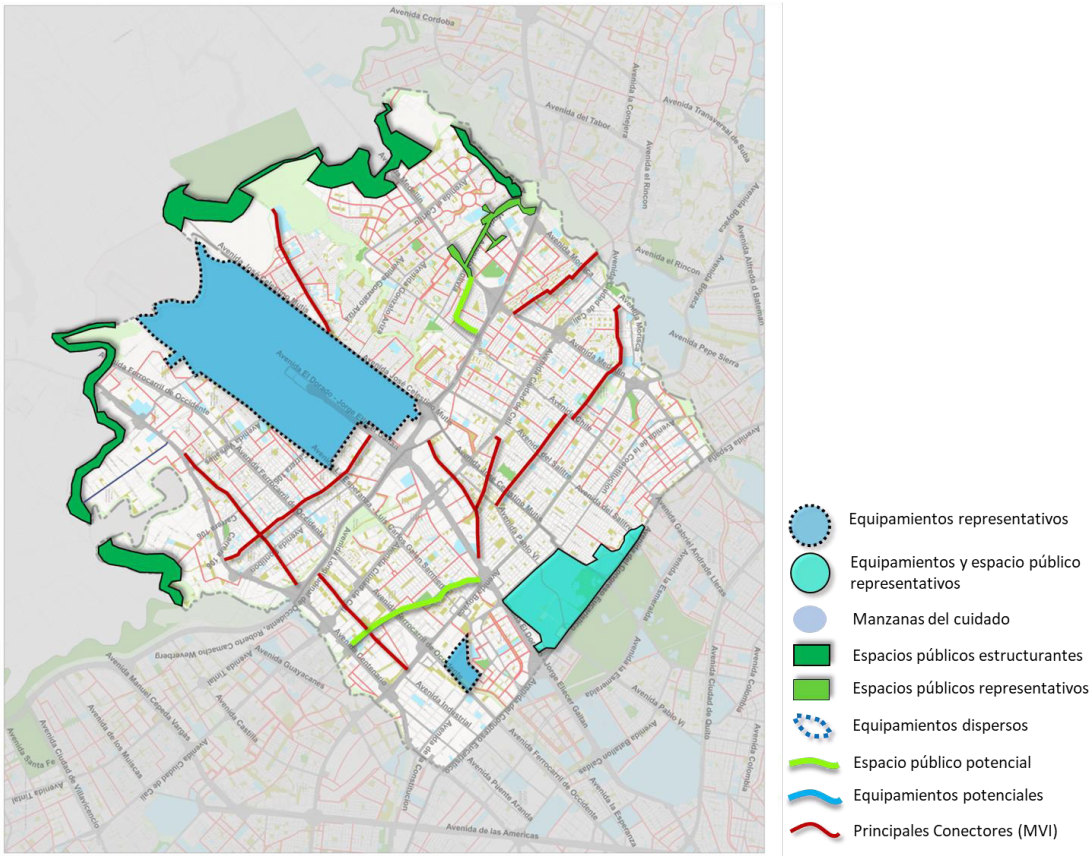


Imagen 130 Conectividad espacio público, equipamientos e hitos existentes.
MVI DD 555 de 2021

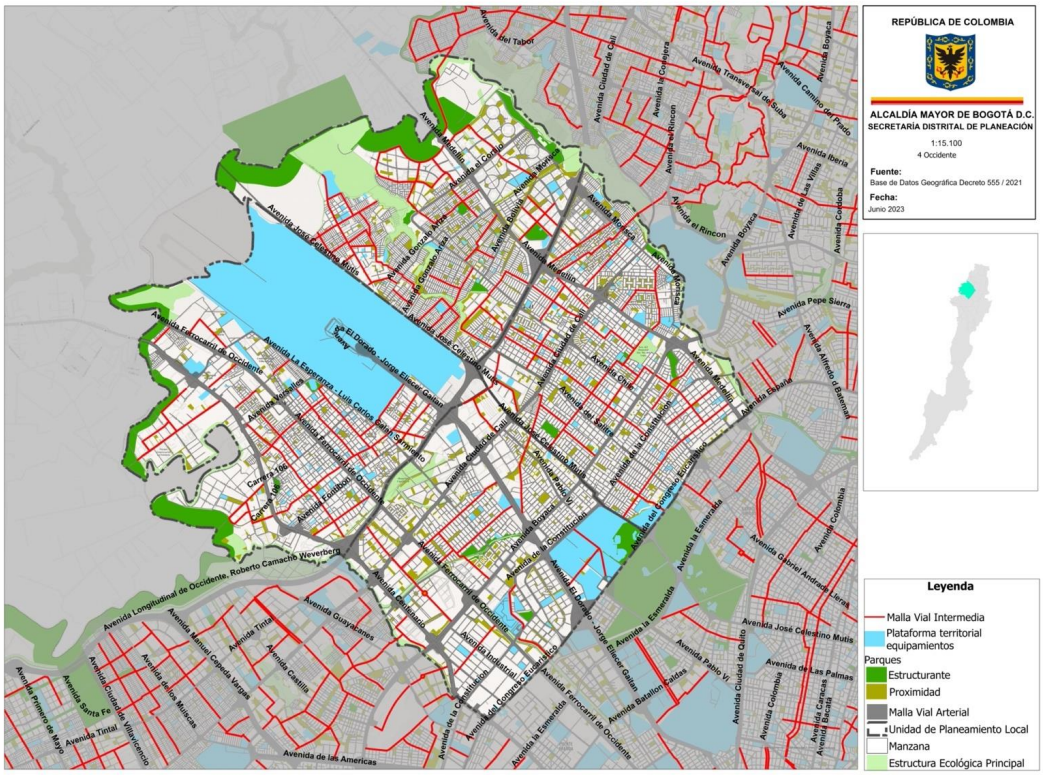


Imagen 131 Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta
Fuente: SDP, 2023

Continuidad vial y morfología urbana

De acuerdo con el criterio definido en la metodología para la caracterización de la MVI, en el análisis de continuidad vial y forma urbana se desarrolla para el sector Occidente, la identificación de tramos viales continuos que se articulen entre sí en áreas delimitadas por la Malla Vial Arterial, así mismo se desarrolla el análisis de morfología urbana por cada una de las UPL de sector.

Análisis de continuidad vial

En el sector occidente las características de la MVI en conjunto con el manzaneo, permiten observar dos zonas con mayor asociación. La primera conformada por las UPL de Engativá y Tabora al norte de la Avenida José Celestino Mutis donde la MVI complementa la malla vial arterial en especial al interior de polígonos delimitados por los ejes arteriales con un enfoque hacia la proximidad y a su vez facilitando continuidades paralelas en sentido sur-norte u occidente-oriente que sirven de vías alternas a la malla vial arterial. Es importante resaltar que la malla vial arterial en la UPL Engativá está limitada hasta la Avenida El Cortijo hacia el occidente y por la Avenida Chile, condición que sumada a la presencia del Humedal Jaboque representa que la MVI supla con su capacidad gran parte de la demanda de los viajes de origen que se dan entre la Avenida Chile y la Avenida José Celestino Mutis desde el límite del distrito al occidente hasta la

ALO en una franja conformada por una alta densidad de desarrollos legalizados. En cuanto a la forma urbana esta zona se caracteriza por una configuración reticular con algunas formas lineales no ortogonales, la directividad de los trazados contiene cambios de dirección para conservar la continuidad vial. Caso particular en la forma urbana tienen los barrios El Cortijo, Ciudadela Colsubsidio y Gran Granada donde se identifican morfologías curvas en la malla vial.

La zona al sur de la Avenida José Celestino Mutis en las UPL Salitre y Fontibón, dada la distribución de la malla vial arterial, se tiene una baja densidad de la MVI para conexiones particulares y estratégicas de sur-norte y occidente-oriente que complementan la malla arterial y configuran supermanzanas. Se presentan continuidades relacionadas espacialmente con el territorio y la malla vial arterial en formas reticulares y con algunas lineales no ortogonales.

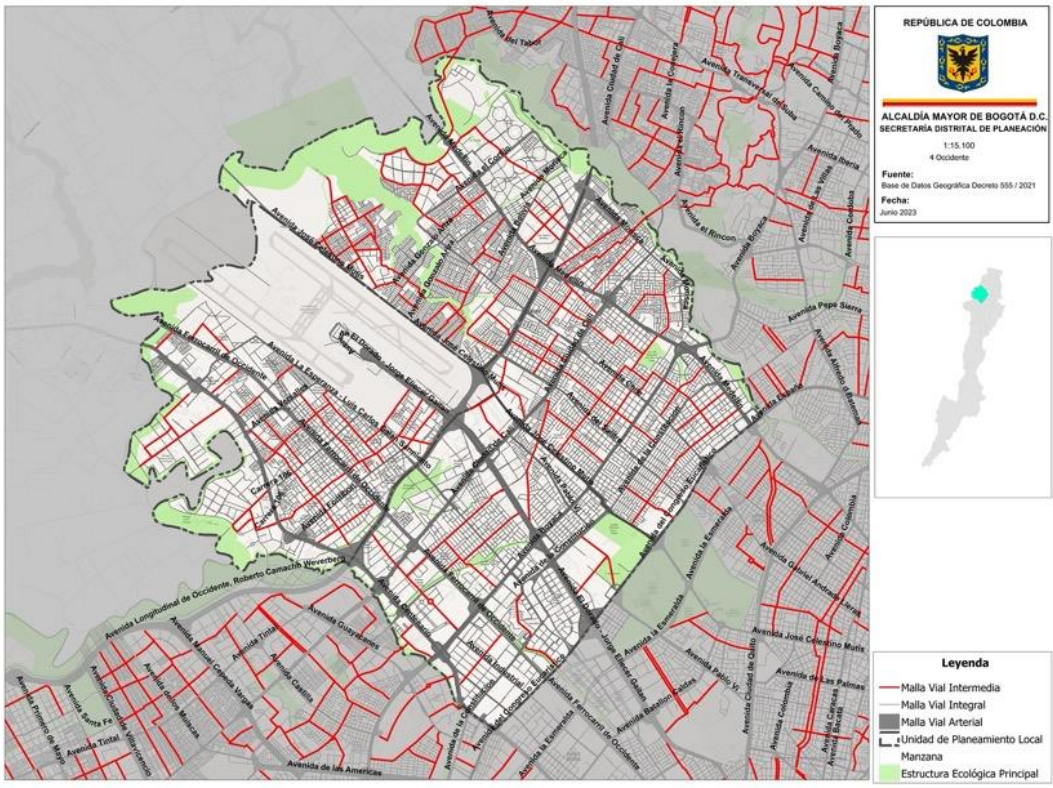


Imagen 132 Identificación de tramos con continuidad de la MVI propuesta
Fuente: SDP, 2023

Análisis de morfología urbana

En el análisis de morfología se identifican las zonas o tramos viales característicos de cada UPL en las categorías de: i) Vías continuas, ii) trazados discontinuos, iii) malla ortogonal, iv) vías continuas. Dicha caracterización por UPL es uno de los insumos, además de los demás criterios acá analizados que permite concretar y definir por donde se consolida la Malla Vial Intermedia.

UPL Fontibón



Imagen 133 Morfología Urbana UPL Fontibón
Fuente: SDP, 2023

UPL Engativá

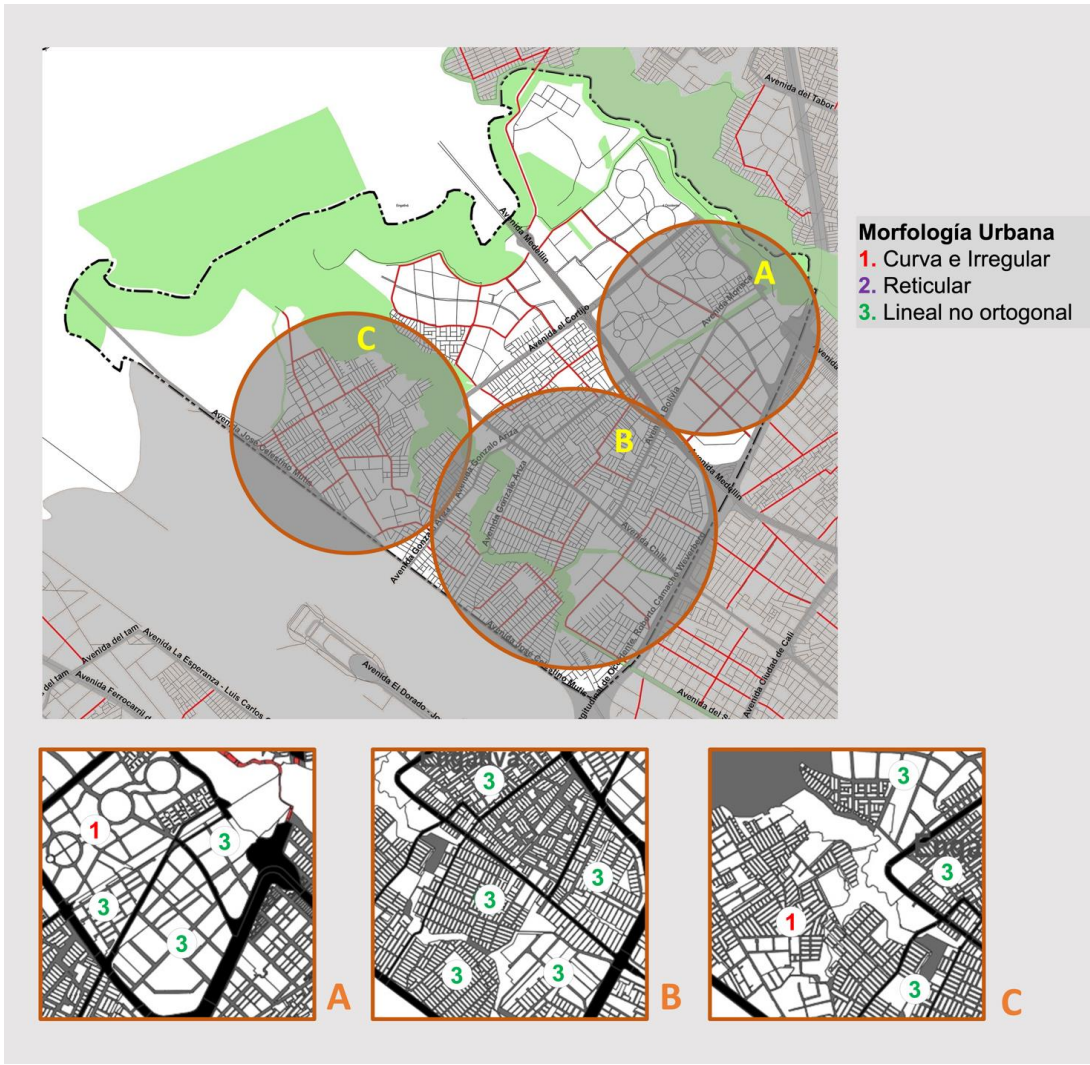


Imagen 134 Morfología Urbana UPL Engativá
Fuente: SDP, 2023

UPL Tabora

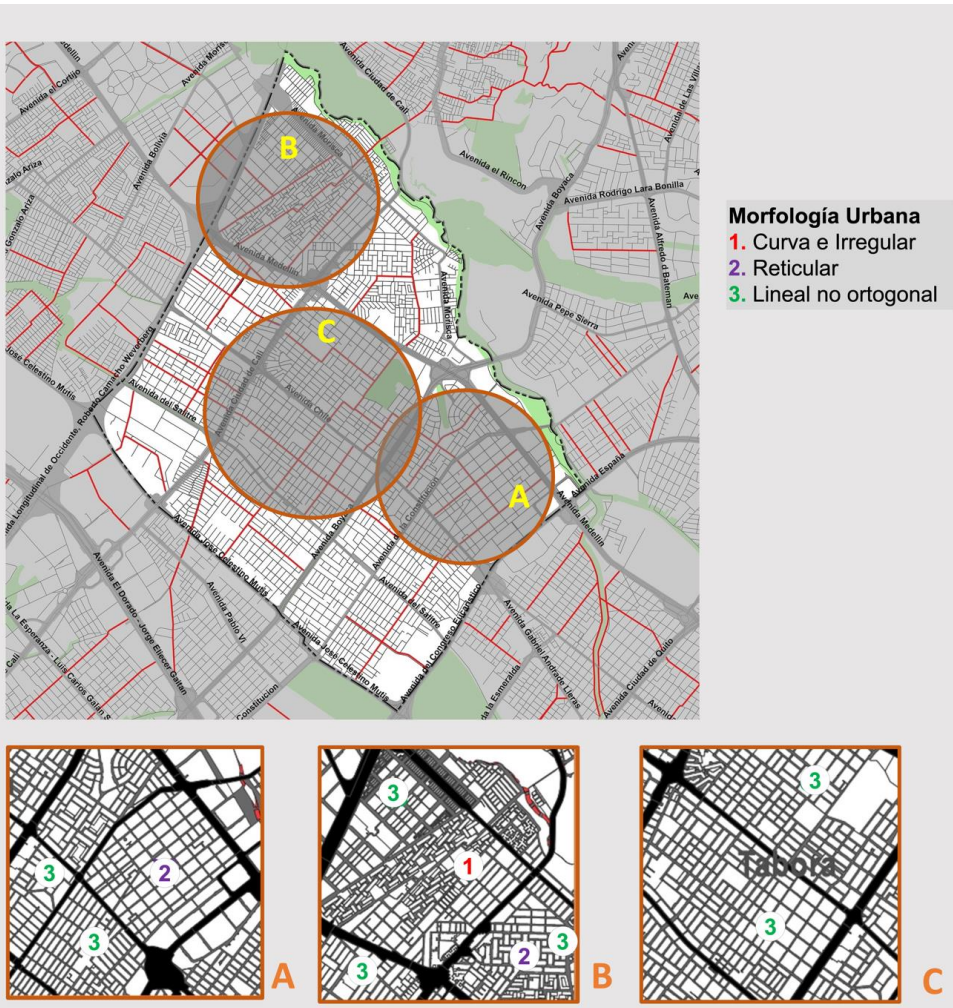


Imagen 135 Morfología Urbana UPL Tabora
Fuente: SDP, 2023

UPL Salitre

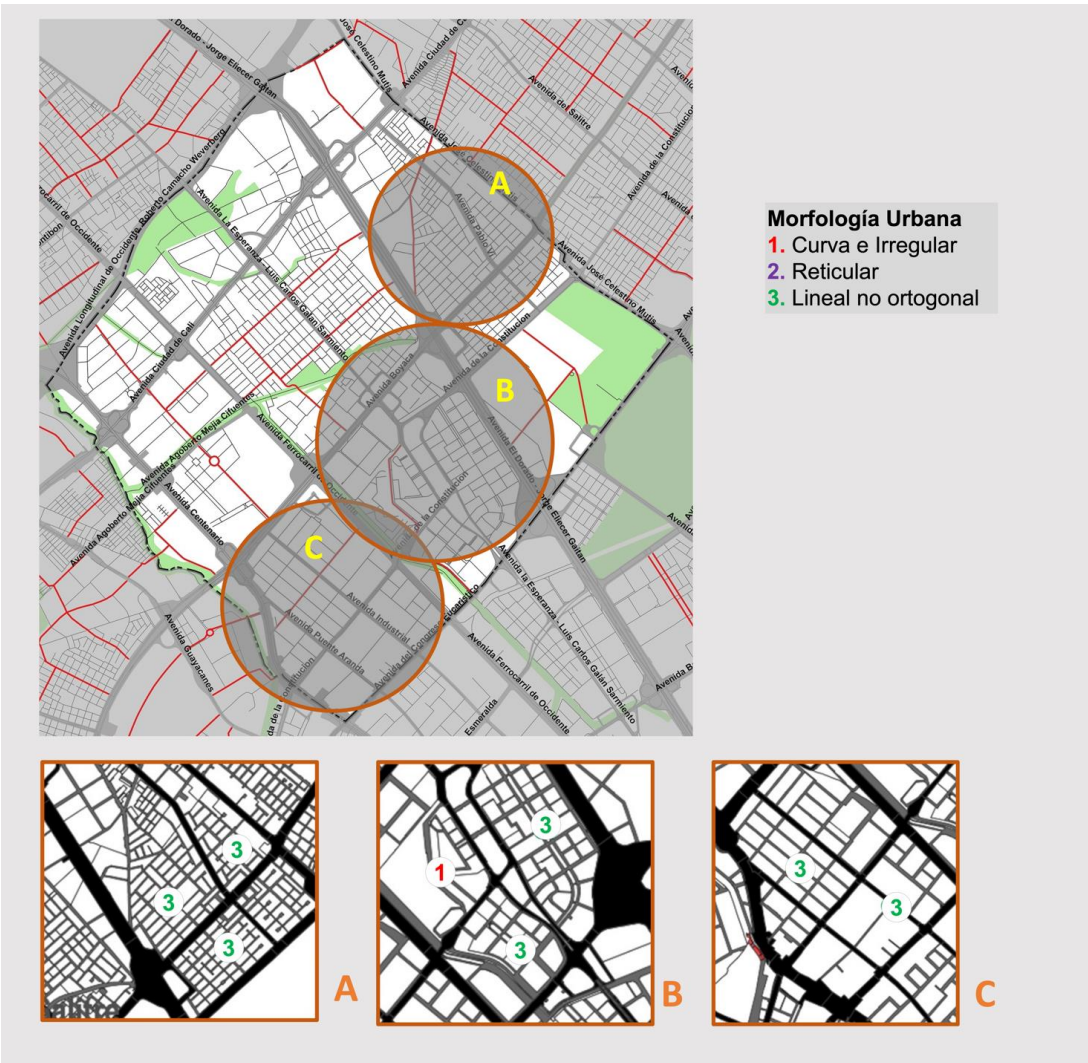


Imagen 136 Morfología Urbana UPL Salitre
Fuente: SDP, 2023

2. Criterios en función de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

Condiciones normativas

Áreas de Actividad y Tratamientos urbanísticos en el POT

En cuanto a las áreas de actividad en la gran mayoría de los corredores por donde se define la Malla Vial Intermedia MVI se presentan dos contrastes teniendo hacia el occidente de la ALO el Área de Actividad de Proximidad receptora de soportes urbanos y al oriente de dicha vía Área de Actividad de Proximidad generadora de soportes urbanos por las condiciones urbanas a un lado y otro de la AL. Es este caso esa intensidad de usos mencionada por la definición de la MVI impactaría en todos estos corredores que se encuentran en general en Área de Actividad de Proximidad, es decir se tendría una mayor intensidad de algunos usos en dichos corredores.

Respecto a los tratamientos urbanísticos, en la mayoría de los corredores por donde se define la Malla Vial Intermedia MVI se encuentran en tratamiento de consolidación, con sectores aislados en las 4 UPL en tratamiento de renovación urbana, con los centros históricos de Fontibón y Engativá en tratamiento de conservación, cuenta con algunos suelos colindantes con el parque de borde del Río Bogotá y al sur oriente en tratamiento de Desarrollo dado los planes parciales definidos.

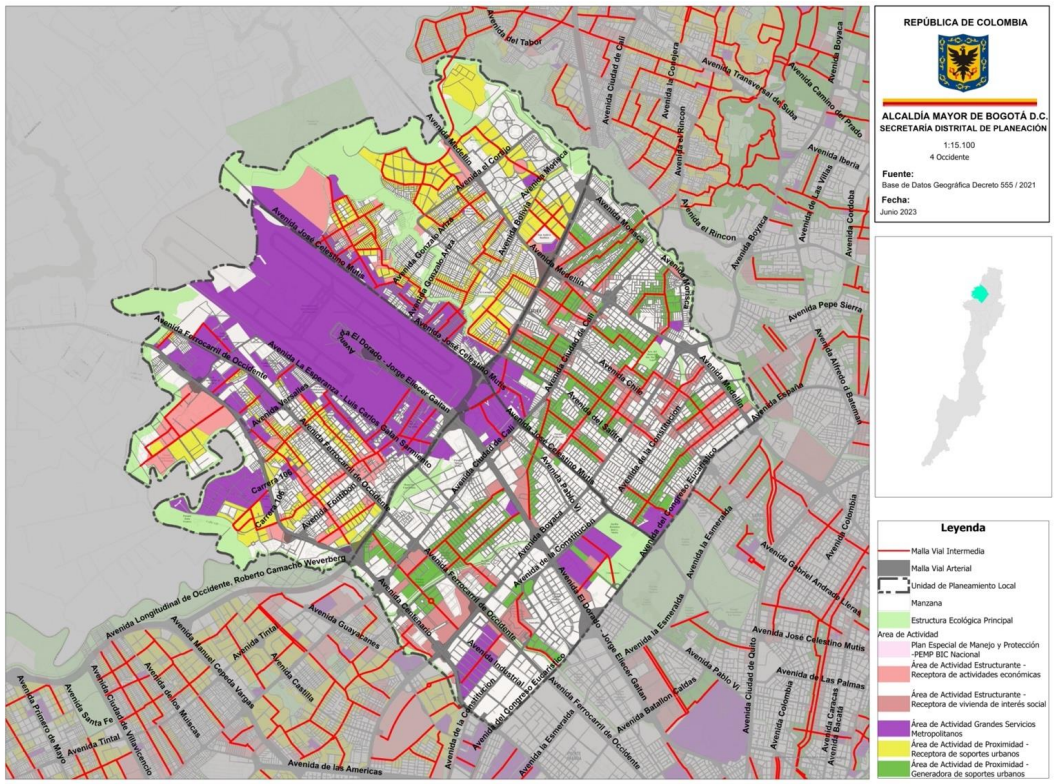


Imagen 137 Conectividad áreas de actividad mediante MVI propuesta- sector Occidente
Fuente: SDP, 2023

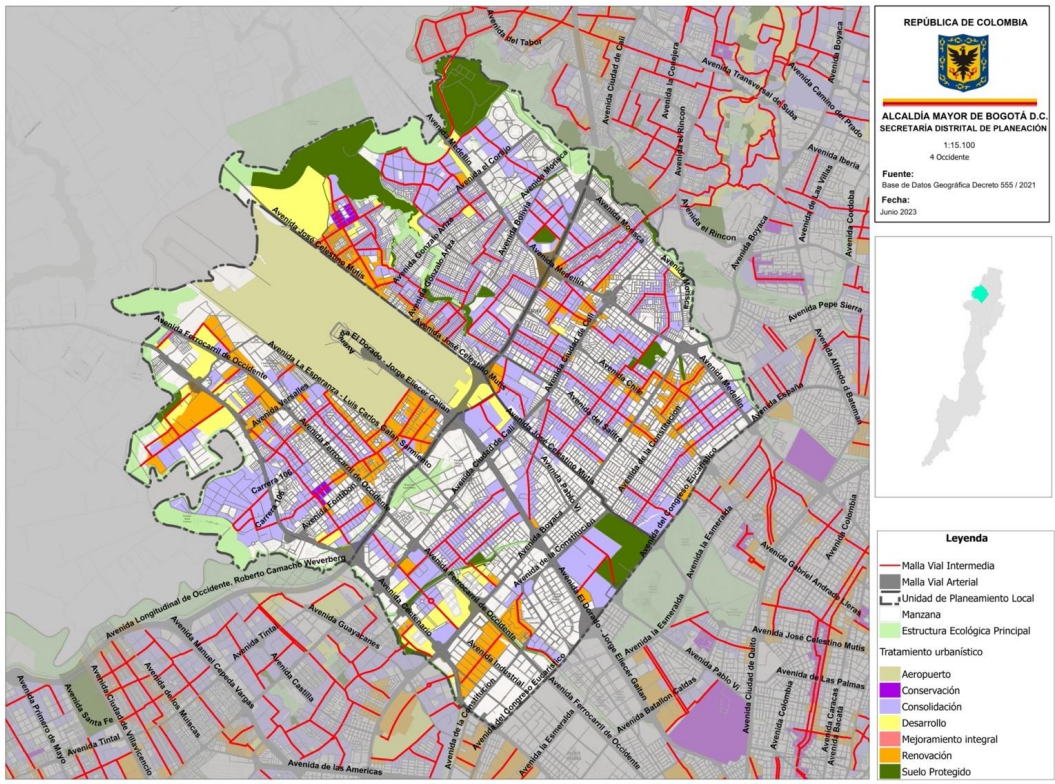


Imagen 138 Conectividad tratamientos urbanísticos mediante MVI propuesta- sector Occidente
Fuente: SDP, 2023

Elementos económicos

En la caracterización de elementos económicos se encuentran de manera más localizada en el sector Occidente. Allí existe concentración de actividades económicas sobre corredores como la calle 72 con avenida Boyacá, ALO y calle 80, y la carrera 100 al sur de la calle 22. En concordancia con las áreas de actividad definidas en el POT, así como los Corazones Productivos como elementos que generan dinámica económica en la escala de proximidad al norte y oriente de aeropuerto, así como las zonas industriales alrededor del mismo, hacia Fontibón y en Puente Aranda, se resaltan los principales comercios de gran escala de manera dispersa, y la localización de dichos elementos en relación con la MVI de POT.

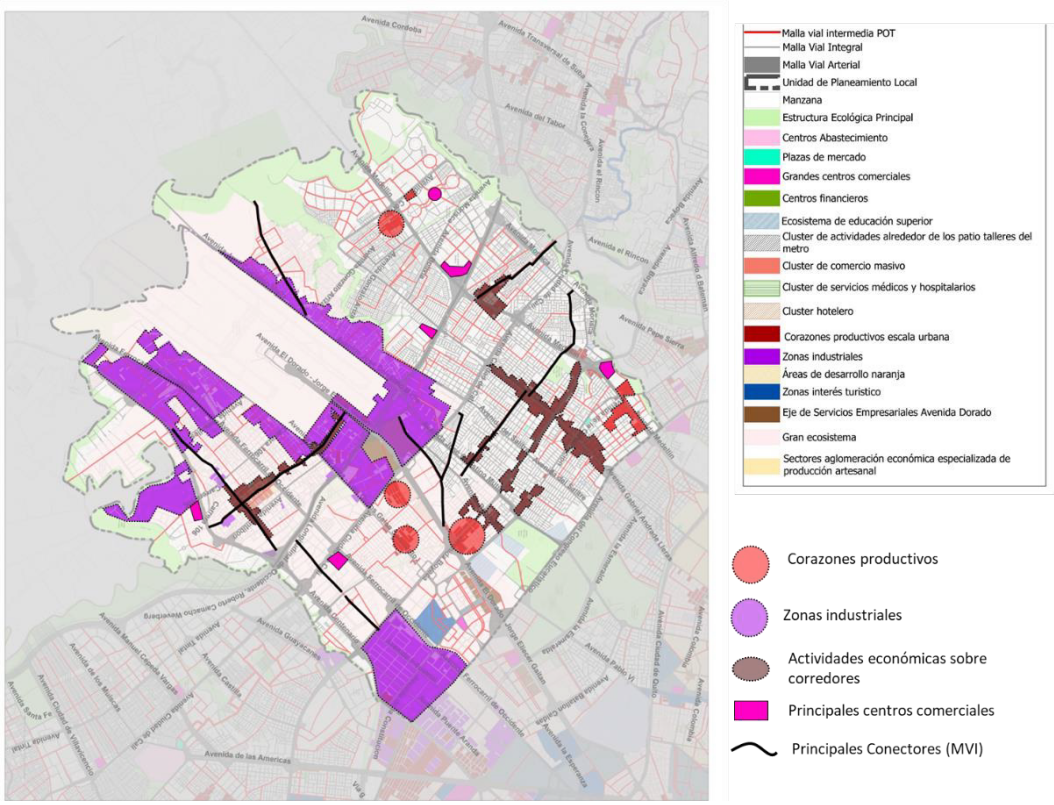


Imagen 139 Concentración actividades económicas sector Occidente
Fuente: SDP, 2023

3. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

Accesibilidad de Elementos Ambientales

En el sector occidente que incluye la infraestructura del Aeropuerto El Dorado, se encuentra bordeado por la red de parques de borde de Río Bogotá qué a su vez hace parte de la EEP, así como las Reservas Distritales de Humedal Jaboque, en su interior se encuentra igualmente el Humedal Capellanía, el Humedal de Santa María del Lago, así como parte del Parque Simón Bolívar. Este sector tiene un gran potencial para dar cara y articular dichos elementos ambientales a las intervenciones de recuperación de borde, principalmente a los cuerpos de agua que se vinculan a los proyectos integrales a definirse en el marco de las Unidades de Planeamiento Local UPL y, por consiguiente, los elementos de espacio público de escala estructurante se vinculan mediante la MVI a los proyectos integrales definidos en UPL.

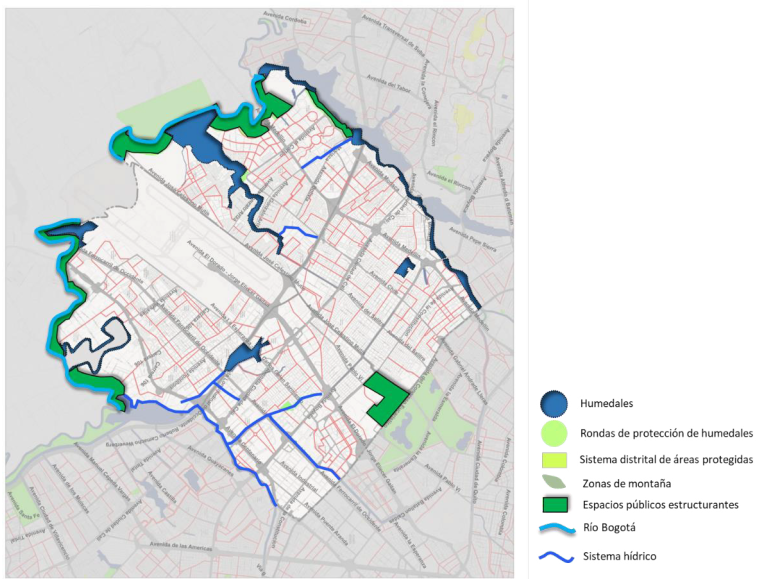


Imagen 140 Accesibilidad de elementos ambientales.
Fuente: MVI DD 555 de 2021

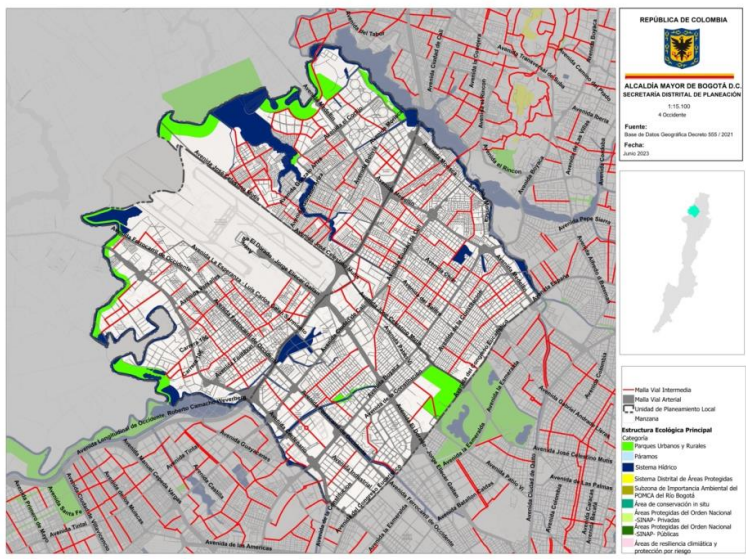


Imagen 141 Conectividad de elementos ambientales con MVI Propuesta
Fuente: SDP, 2023

3.5 Articulación con proyectos UPL

Adicional a lo antes expuesto y teniendo en cuenta el concepto de Supermanzanas, es muy importante el papel de la MVI en la propuesta de proyectos y ámbitos de proyectos

definidos en las Unidades de Planeamiento Local. Lo anterior puesto que complementa y estructura las diferentes iniciativas y propuestas que desde la proximidad se plantea para los territorios de las UPL. Como principio general la malla vial intermedia “envuelve” los proyectos definidos. Excepcionalmente los ejes identificados de la MVI atraviesan los proyectos. La siguiente imagen ilustra la articulación entre la MVI y los ámbitos y proyectos definidos para el Sector Occidente.

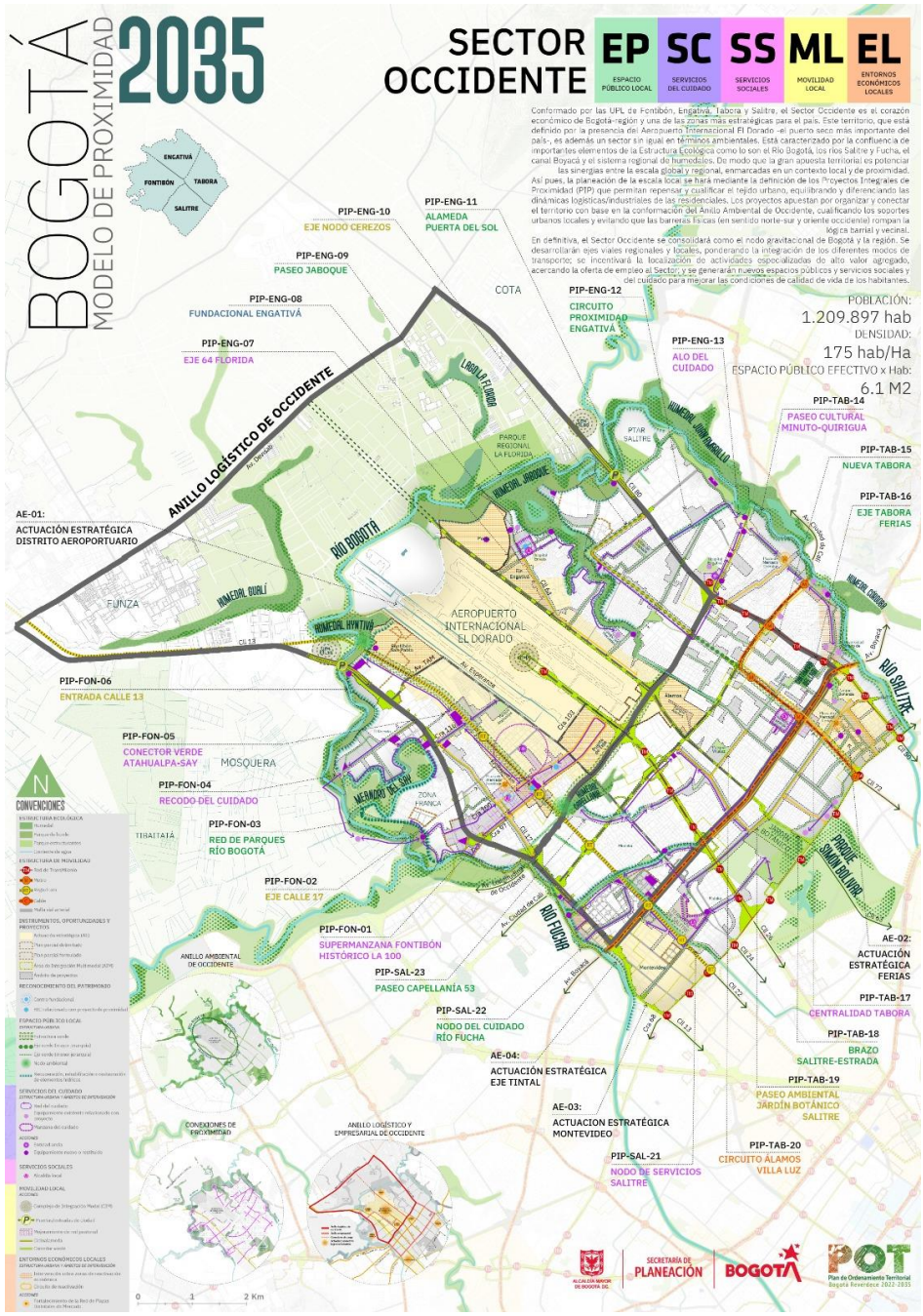


Imagen 142 Proyectos Sector Occidente y Malla Vial Intermedia
Fuente: SDP, 2023

Rutas circulares del cuidado del Sector Occidente

Las rutas circulares del cuidado están conformadas por vías de la malla vial intermedia principalmente, en la malla vial arterial y la malla vial local, que, a manera de calles completas, pretenden conectar eficientemente y de forma segura y accesible a la comunidad con los equipamientos del sistema de cuidado a nivel local (UPL), en un tiempo no mayor a 30 minutos. Estas plantean un sistema sostenible de transporte interno dentro de las UPL acercando a sus residentes a modos de transporte masivo para conectarse con otros servicios metropolitanos

El trazado de estas rutas circulares está sujeto a precisión técnica por parte de las entidades competentes. Su operación deberá ser articulada y coordinada con las entidades que administran los equipamientos del sistema de cuidado.

En la ejecución de las UPL se podrán identificar las rutas circulares del cuidado propendiendo que se conformen sobre los corredores de la Malla Vial Intermedia identificada en el Sector

3.6 Priorización y validación de tramos de la Malla Vial Intermedia

La priorización de tramos de la malla vial intermedia se realizó para circuitos continuos en los cuales se identificó alguna necesidad de intervención. Estas intervenciones fueron asociadas principalmente a la construcción de calles nuevas o recualificación de sus franjas funcionales bajo la estrategia de calles completas definida en el POT para el Sistema de Movilidad.

La priorización se realizó en términos de tiempo, respondiendo a un horizonte de intervención a corto plazo, y en términos de inversión de manera que se aseguren los recursos para la ejecución de estos proyectos en dicha temporalidad, en ese sentido, los circuitos priorizados corresponden de manera general a proyectos viales concretos de gran impacto que permitan fortalecer o generar la adecuada conexión y accesibilidad dentro y fuera de los sectores, así como aquellos enmarcados en los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) dado el soporte que ofrecen a los desplazamientos en el ámbito local.

Para tal fin, se establecieron 5 pilares asociados a cada uno de los circuitos priorizados del sector, que describen la justificación de su intervención y la función objetivo que aportan en el territorio:

1. **Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público**.
   Segmentos viales que posibilitan la conexión de cierto tipo de equipamientos y espacios públicos localizados dentro de las UPL. Así también se hace referencia a los segmentos que de forma perimetral o de borde contribuyen a la accesibilidad a los elementos ambientales que hacen parte de la EEP (elementos hídricos principalmente). Desde la priorización se pretende aportar a mejorar la accesibilidad a este tipo de elementos para la mejora de la calidad urbana.

2. **Soporte dinámicas de proximidad UPL**
   Segmentos priorizados a partir de la formulación de los proyectos integrales de proximidad (PIP) y subproyectos, así como el ámbito de estos en donde se pretende complementar las intenciones de conformar manzanas del cuidado, supermanzanas y demás acciones encaminadas a cumplir el objetivo de cada uno de los PIP. Corresponden a segmentos viales que se integran como estructura de soporte en materia de movilidad esenciales para los PIP.

3. S**oporte escala urbana conexión UPL**
   Segmentos que facilitan la conexión entre dos o más UPL y que facilitan la movilidad zonal, son segmentos necesarios para la escala urbana y que con la priorización complementan la función de la malla vial arterial de todo el circuito.

4. **Solución de movilidad para conexión local**
   Segmentos enfocados a facilitar conexiones puntuales y locales que solucionan problemas de movilidad zonal y local, así como solucionar conexiones específicas que le den continuidad a la malla vial intermedia y que aproximan territorios en materia de conexiones hacia la malla vial intermedia y/o arterial. En algunos casos brindan solución a requerimientos propuestos por la comunidad.

5. **Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial**
   Segmentos que en algún momento estuvieron marcados como reserva vial de la malla vial arterial en normatividades anteriores pero que por el desarrollo constructivo de edificaciones sobre esas antiguas reservas ya no existen, pero es necesario dar solución a través de identificación de tramos desde la malla vial intermedia. Ejemplo Av. La Conejera, la Av. Agoberto Mejía, Av. Las Mercedes, entre otros.

Como parte de la priorización se identificaron factores del entorno urbanístico inmediato de algunos circuitos priorizados, determinantes en el desarrollo de los estudios técnicos que se adelanten para su implementación. Estos factores son casos excepcionales que sugieren restricciones de intervención dadas las características del territorio que impiden cumplir a cabalidad con las disposiciones para la malla vial intermedia de la tabla contenida en el artículo 155 *"Anchos de referencia para las franjas funcionales de las Calles del espacio público para la movilidad"* del POT. Para el ejercicio se han definido 5 casos excepcionales:

1. **CORREDORES EN SECTORES DE CONSERVACIÓN** Cuando son sectores en tratamiento de conservación se mantiene la dimensión existente por la misma condición urbana de los sectores de interés cultural. Su condición normativa impide ampliar perfiles.
2. **CORREDORES EN SECTORES DE ORIGEN INFORMAL** Cuando son sectores de origen informal se propende por reconocer las condiciones de su origen y su encaje como integrada de la ciudad. Su condición constructiva limita en muchos casos ampliar perfiles y puede contener restricciones topográficas que limitan el trazado de rutas alternas.

3. **CORREDORES CON DESARROLLOS CONSOLIDADOS** Cuando existen sectores o calles con edificaciones consolidadas en propiedad horizontal y que los procesos de gestión predial para su ampliación son muy difíciles de lograr.
4. **CORREDORES CON CONDICIONES AMBIENTAL PARTICULARES** Cuando existen condiciones ambientales y de cruce de la EEP que limitan su ampliación y donde se permite en algunos casos solo el reconocimiento del perfil existente.
5. **CORREDORES CON PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS REPRESENTATIVOS**. Cuando existe la presencia de equipamientos representativos e icónicos para el sector que restringe la ampliación de secciones transversales.

Como resultado del ejercicio desarrollado se identificaron 97 Km de malla vial intermedia para el sector Occidente de la ciudad, de los cuales el 21% (20 Km) fueron priorizados mediante 13 circuitos viales funcionales con el propósito que tengan una proyección para su intervención en las diferentes modalidades o acciones planteadas, estos se presentan a continuación:

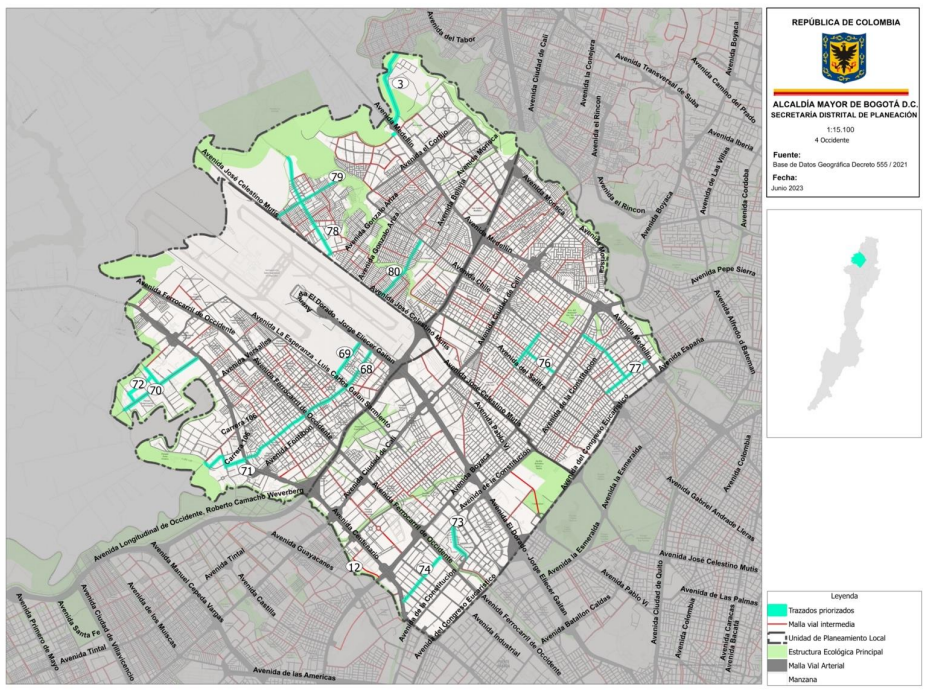


Imagen 143 Circuitos priorizados MVI- sector Occidente
Fuente: SDP, 2023

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE **	CASOS EXCEPCIONALES
68	FONTIBÓN	Circuito Fontibón Histórico	Soporte dinámicas de	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de conservación

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE **	CASOS EXCEPCIONALES
			proximidad UPL			
69	FONTIBÓN	Circuito 1 Fontibón	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
70	FONTIBÓN	Circuito Sector Recodo	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-5	
71	FONTIBÓN	Circuito 2 Fontibón	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa nueva	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
72	FONTIBÓN	Circuito 3 Fontibón	Solución de movilidad para conexión local	Calle completa nueva	I-6	
73	SALITRE	Circuito Terminal Salitre	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6**	Corredores con presencia de equipamientos representativos
74	SALITRE	Circuito 1 Salitre	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
75	SALITRE	Puente Procables	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Cruce Vial	I-6	
76	TABORA	Circuito 1 Tabora	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
77	TABORA	Circuito Tabora-Ferias	Soporte dinámicas de proximidad UPL	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
78	ENGATIVA	Circuito 1 Engativá	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de conservación
79	ENGATIVA	Circuito Engativá Histórico	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de conservación
80	ENGATIVA	Circuito 2 Engativá	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa nueva	I-6	Corredores en sectores de origen informal

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE **	CASOS EXCEPCIONALES
	** I6: Cuando la dimensión del perfil es menor a 18 metros. I5: Cuando la dimensión del perfil esta entre 18 metros y 22 metros. I4: Cuando la dimensión del perfil es mayor a 22 metros.					

Tabla 81. Circuitos priorizados de Malla Vial Intermedia- sector Occidente

Finalmente, la armonización de la propuesta de identificación de malla vial intermedia se realizó mediante un proceso conjunto y paralelo con la Secretaria Distrital de Movilidad, siendo este el resultado de la articulación de las dos metodologías planteadas por parte de cada entidad. Por una parte, se desarrolló un análisis de movilidad con criterios operacionales y funcionales de la infraestructura vial en los segmentos de malla vial intermedia. Consecuentemente se conjugó con el análisis urbanístico que desarrolló la SDP fundamentado en el papel de la malla vial intermedia como eje estructurador urbano del territorio, conformador y consolidador de los procesos de reestructuración urbana conocidos como supermanzanas. Así las cosas, el resultado del ejercicio conjunto de las dos entidades se resume en la propuesta de malla vial intermedia expuesta en la imagen anterior.

4. BIBLIOGRAFÍA

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

Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de 12 de 2021). Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021. Bogotá D.C.

Biblioteca Luis Ángel Arango. (13 de febrero de 2006). Exposición Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana. Obtenido de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/menu.htm

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

Decreto Distrital 555 de 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."

GEHL, Jan. (2010). Cities for people. Island Press, Washington, DC. (GEHL Jan. 2010. Ciudades para la gente. Por un mejor futuro urbano. Organización de las Naciones Unidas - hábitat).

IDPC, A pie por Engativá y Barrios Unidos. Patrimonios locales. 2019.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1941). Vuelo-235-160 y 163. Bogotá.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1950). Plancha 246-II-4 y 246-II-2. Bogotá, Colombia.

Jacobs, Jane. (2011). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Capitán Swing Libros, Madrid.

Moreno, Carlos, "La revolución de la proximidad en tiempos de cambio climático y COVD 19" en Revista Semestral de Humanidades y Ciencias Sociales, Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, Madrid, Octubre de 2021.

MORENO Carlos. (2003). La revolución de la proximidad. Alianza editorial. España.

ONU. (2021). Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ciudades y Comunidades Sostenibles. Obtenido de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Romero, Diego Felipe. Procesos comunitarios en la Localidad de Engativá en la segunda mitad del siglo XX. Universidad de los Andes, pág. 18, 2009.

Rueda, Salvador. 2018. El urbanismo ecológico: Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual. Agencia de ecología urbana de Barcelona.

Rueda, Salvador "El urbanismo ecosistémico" en Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, Vol. LI, Nº 202, invierno 2019.

Secretaria Distrital de Desarrollo Económico Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización agropecuaria de la localidad de Ciudad Bolívar. Bogotá.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico-Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización productiva de la localidad de Usme (Vol. Usme). Bogotá.

Secretaría Distrital del Hábitat. Modelo de ocupación territorio borde sur. 2014

Secretaria Distrital de Planeación. Documento de Diagnóstico y Factores Estratégicos. Política Pública de Ruralidad del Distrito Capital. 2023

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Documento Técnico de Soporte Decreto Distrital 555 de 2021”, Bogotá, 2021.

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Anexo 6 del POT – delimitación de las UPLs”, Bogotá, 2021.

SDP. (2023). Manual del Espacio Público. Bogotá

SDP. (2023). Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales. Bogotá.

SDA. (2023). Resolución 05531 - Implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital.

Torres M.E. Ayuntamiento de Barcelona “Supermanzanas de Barcelona: el exitoso plan anticoches que arrancó con la oposición vecinal” en El País, 08 oct 2019

ANEXOS

ANEXO DEL SECTOR OCCIDENTE

1. Caracterización del Sector Occidente
2. Caracterización de la UPL Fontibón
3. Caracterización de la UPL Engativá
4. Caracterización de la UPL Tabora
5. Caracterización de la UPL Salitre

ANEXOS

1. CARACTERIZACION DEL SECTOR

En el siguiente apartado se describe el contexto del sector en su conjunto y como se articula con las cuatro estructuras territoriales del Modelo de Ordenamiento Territorial-MOT (la Estructura Ecológica Principal, la Estructura Funcional y del Cuidado, la Estructura Integradora de Patrimonios, y la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación).

1.1. Elementos Estructurantes

El MOT se traduce en cuatro (4) estructuras territoriales: Ecológica Principal, Integradora de Patrimonios, Funcional y del Cuidado y Socioeconómica, Creativa y de Innovación. A partir de estas estructuras se desarrolla tanto la comprensión integral del territorio como la definición de apuestas específicas, siempre con el objetivo de atender desafíos específicos de la ciudad y de cada sector. Esta distribución por estructuras permite definir mecanismos para garantizar el aprovechamiento del suelo y lograr un equilibrio territorial en las diferentes escalas, atendiendo a las deficiencias en cuanto a conectividad y armonización entre los elementos estructurales.

1.1.1 Estructura Ecológica Principal – EEP

El Sector Occidente se caracteriza por estar en una planicie sobre la orilla oriental del Río Bogotá. El sector cuenta con 6 humedales y 3 ríos que hacen parte de la cuenca del Río Bogotá, específicamente en las subcuencas hidrográficas de los ríos Fucha y Salitre, los cuales hacen parte de la EEP bajo las figuras de Zonas de Conservación, Áreas de Especial Importancia Ecosistémica y Áreas Complementarias para la Conservación. A continuación, se presentan elementos relevantes de los sistemas que conforman la EEP.

El Sistema Hídrico del Sector Occidente está compuesto por ríos, humedales, pantanos y canales. Las aguas que corren desde los Cerros Orientales, y que han sido restringidas y canalizadas en su curso, resurgen en el sector expandiéndose sobre el valle del río Bogotá.

- En el humedal Juan Amarillo y el humedal Jaboque resurgen los cuerpos de agua más extensos y visibles de la ciudad (370,76 ha), los cuales se entremeten al tejido urbano aportando diversidad de flora y fauna.

- Estos dos grandes humedales están conectados a través del río Bogotá con los humedales Meandro del Say e Hyntiba (en el sector), y con los humedales La Florida y el Gualí (en el municipio de Mosquera).
- Al sur del Sector Occidente están el humedal Capellanía y el río Fucha el cual desemboca en el río Bogotá;
- al norte, el río Salitre cursa paralelo al humedal Juan Amarillo y se encuentra el humedal Santa María del Lago.

Este conjunto de ríos y humedales conforma un sistema hídrico que se articula y sostiene con los demás elementos del Sistema Ambiental de la ciudad. Esto implica que la conservación y cuidado de los cuerpos hídricos del Sector Occidente tienen la capacidad de aportar a la regulación del ciclo hídrico, la preservación de la flora y fauna y la mitigación de los efectos del cambio climático, a escala tanto local como distrital. Asimismo, es importante resaltar que es en el Sector Occidente donde los ríos y quebradas que vienen desde los Cerros Orientales, se explayan y forman grandes cuerpos de agua, lo cual los convierte en Ecosistemas estratégicos por su tamaño y complejidad.



Imagen 1 Vista hacia Humedal Jaboque y el río Arzobispo
Fuente Modificación propia (SDP, 2023)

Ahora bien, sobre estos elementos de la EEP existen conflictos y tensiones que hacen mella en su calidad ambiental y, por tanto, de los servicios ecosistémicos que prestan. Principalmente, la relación entre las actividades urbanas y los elementos ambientales propician la aparición de prácticas y usos nocivos sobre la EEP. Por tanto, desde la planeación local se debe ayudar a mejorar dicha relación a partir de intervenciones concretas en el territorio.

2 I UPL FONTIBÓN – ENGATIVÁ – TABORA – SALITRE

En el caso de los Humedales Jaboque, Juan Amarrillo y Capellanía, ha sido evidente la tensión provocada entre la ampliación de la mancha urbana con la aparición de actividades de alta intensidad en detrimento de las áreas de los humedales. Esto causa una disminución de las áreas verdes de la ciudad, la afectación en las especies nativas y migratorias que hacen uso de dichos elementos ambientales y un desmejoramiento en las funciones naturales de los ecosistemas como el manejo de las aguas de lluvia.



Imagen 2 Humedal Santa María del Lago
Fuente: Toma propia

A los elementos naturales que componen la EEP, los acompañan y complementan infraestructura desde el espacio público, como redes de alcantarillado, Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, Franjas Verdes y Parque. Los parques estructurantes, por su gran tamaño, ayudan a cumplir funciones complementarias a los elementos de la EEP al permitir la articulación y transición entre elementos, como los del sistema hídrico (humedales y canales. De manera que, las acciones en el espacio público como la generación de nuevas áreas de parques y plazas, como el reacondicionamiento y recuperación de parques existentes, buscan conectar funcional y físicamente a la EEP con el tejido urbano de la ciudad.

Adicionalmente, en las UPL Engativá y Fontibón, sobre el borde occidental del sector, se localiza una red de parques de borde sobre la ronda del Río Bogotá, el cuál será un espacio de transición y articulación entre áreas urbanas, elementos de la estructura ecológica principal y áreas rurales de los municipios aledaños. Esta Red de Parques, cumplirá un rol de mitigación al cambio climático y protección del Río Bogotá, al tiempo que ofrecerá espacios para el reencuentro y uso pasivo de la ciudadanía.

La presencia de estos elementos de la EEP exige la implementación de acciones orientadas a preservar y aumentar los servicios ecosistémicos del sector. Esto debe ser integrado en los ejercicios de planeación local del occidente, en articulación con las

demás escalas e instrumentos (POMCA del río Bogotá, por ejemplo). Por lo tanto, como mínimo, los proyectos y acciones propuestos deberán:

- Brindar condiciones para desincentivar la ocupación de las áreas protegidas con especial énfasis en humedales y parques de borde;
- Garantizar el acercamiento, goce y disfrute de la ciudadanía a los elementos de la EEP a partir de adecuaciones de bajo impacto ecosistémico para la permanencia temporal;
- Concretar acciones orientadas a la mitigación de riesgos asociados al cambio climático, principalmente en la gestión de las lluvias;
- Preservar elementos de borde urbano para la promoción de la unidad territorial desde dinámicas rurales con los municipios de la sabana occidente.

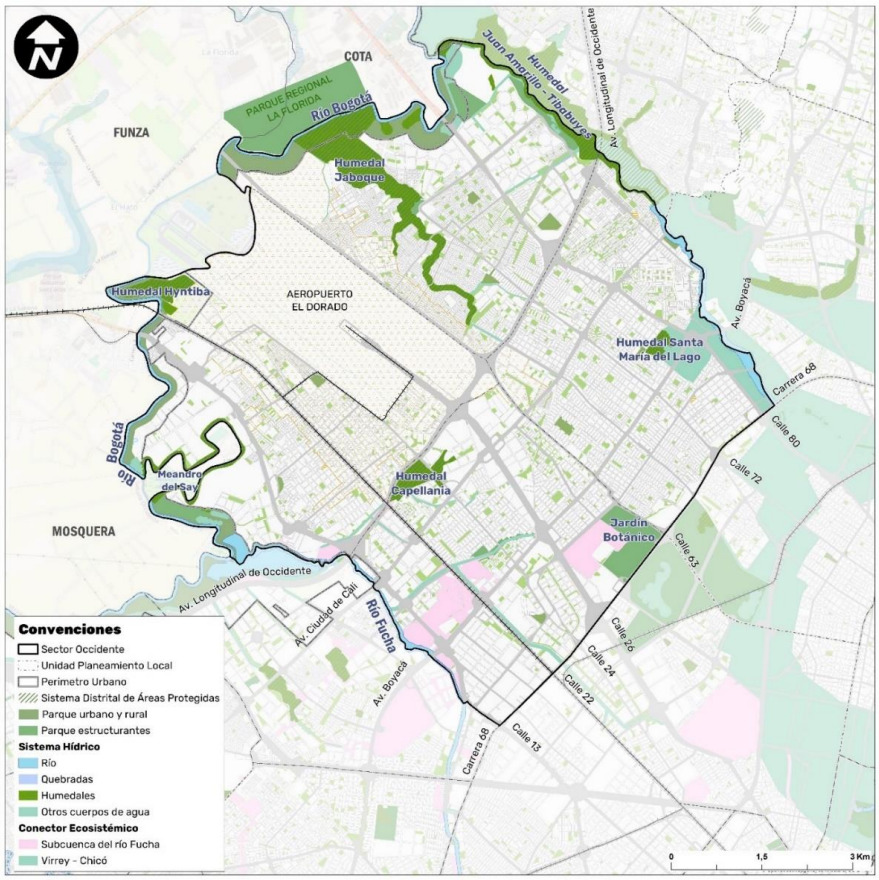


Imagen 3 Estructura ecológica principal Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia con base en Decreto 555 de 2021.

1.1.2 Estructura Integradora de Patrimonios – EIP

El Sector Occidente cuenta con dos centros fundacionales de municipios anexados en la década de los 50 al Distrito Capital de Bogotá: Engativá y Fontibón. Estos dos centros fundacionales, junto con patrimonio natural descrito en el subcapítulo anterior de la EEP, representan los principales elementos patrimoniales del Sector Occidente.

Los municipios de Engativá y Fontibón fueron fundados en el año 1537 y 1594 respectivamente, y fueron anexados en 1954. Tienen antecedentes prehispánicos en los asentamientos muiscas de la Sabana de Bogotá, heredando prácticas y manifestaciones artísticas en torno a sectores de interés como plazas y plazoletas, y manifestaciones colectivas que han sido transmitidas entre generaciones en las plazas de mercado, siendo la base del patrimonio inmaterial del sector. El patrimonio inmaterial encuentra cabida a prácticas como la celebración de las fiestas de San Juan, las fiestas patronales de la Virgen del Carmen, la celebración de la Semana Santa, Carnaval de fin de Año, la posesión de las autoridades en la población Misak y un campeonato de fútbol Kichwa, con más de 30 años de existencia, entre otras.

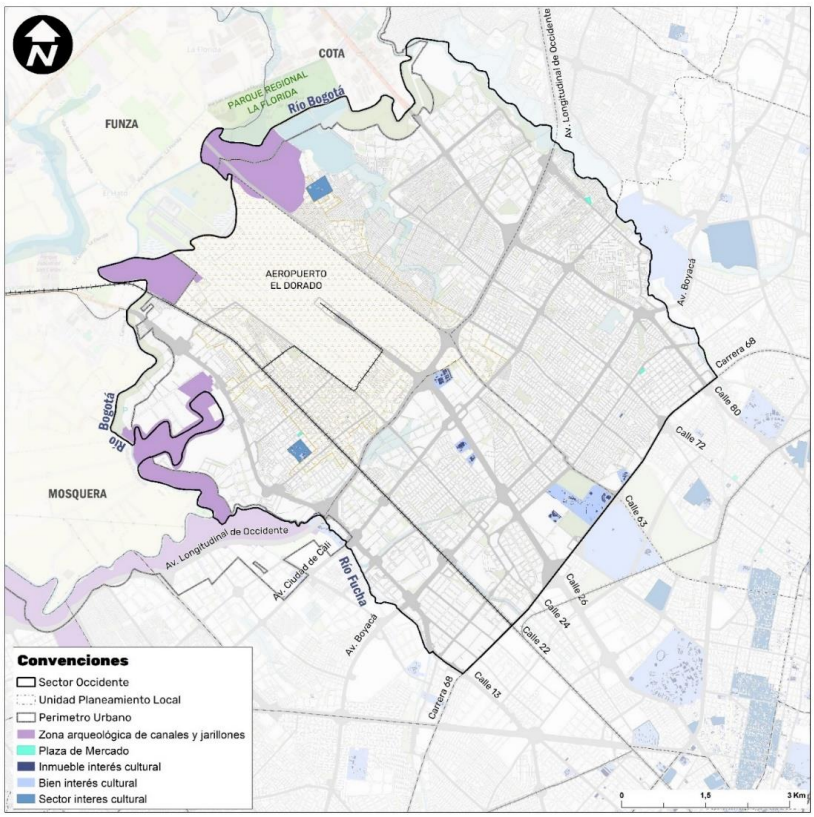


Imagen 4 Estructura integradora de Patrimonio Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia con base en Decreto 555 de 2021

Como en el resto de la ciudad, los elementos patrimoniales del Sector Occidente deben ser puestos en valor constantemente para garantizar su preservación. En un contexto donde las dinámicas de alta jerarquía y escala, así como la intensidad de las relaciones de interdependencia metropolitana aumentan, los elementos y prácticas patrimoniales de Fontibón y Engativá deben potenciarse en los ámbitos locales, proyectándose como elementos integrados a las dinámicas de la ciudad-región. El gran reto del sector occidente es poner en valor el patrimonio local en un contexto de ciudad-región. Para esto, desde la planeación local se debe:

- Hacer intervenciones para exaltar, potenciar y promover las prácticas tradicionales locales.
- Adecuar en términos físico-espaciales los Bienes de Interés cultural y espacios públicos como plazas y parques para la concreción de actividades tradicionales, garantizando su recuperación y apropiación.
- Diseñar esquemas de gobernanza local que protejan, promuevan y difundan las actividades tradicionales y el surgimiento de nuevas territorialidades. actividades.

1.1.3 Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

La Estructura Funcional y del Cuidado está conformada por los sistemas que soportan el funcionamiento de la ciudad. Esto incluye los sistemas de transporte y movilidad, servicios públicos, espacio público y de servicios sociales y del cuidado. El Sector Occidente cuenta con redes consolidadas en cada uno de estos sistemas, pero que deben modernizarse y aumentar para atender las nuevas demandas a través de una disposición planificada de nuevas infraestructuras y el mejoramiento de las existentes.

Frente al sistema de transporte y movilidad, el Sector Occidente cuenta con vías de importancia nacional, como la Avenida Centenario (Calle 13) y la Calle 80. Además, está la Calle 26 (Avenida El Dorado) que es estratégica por ser el único ingreso y salida del Aeropuerto Internacional El Dorado. Otras vías muy importantes a nivel urbano son las siguientes:

- Para conectar oriente-occidente: Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), Avenida Chile (Calle 72), y la Autopista a Medellín (Calle 80).
- Para conectar de Norte-sur: Avenida Carrera 68, Av. Boyacá, Av. Rojas, Av. Ciudad de Cali, y la futura Avenida Longitudinal de Occidente – ALO.

En términos de transporte público, el Sector Occidente cuenta con dos troncales del Sistema Integrado de Transporte Público - Transmilenio: La Troncal Calle 80 de la Fase I y Troncal Avenida el Dorado de la Fase III. Actualmente se está construyendo el RegioTram de Occidente, proyecto de transporte público de escala regional para la movilidad de pasajeros que conectará a los municipios de Sabana Occidente desde Facatativá hasta el centro de Bogotá, y se construirá una troncal adicional de Transmilenio en la Avenida Centenario – Calle 13. Adicionalmente, el POT incluyó los

trazados de dos Líneas del Metro de Bogotá: la segunda línea sobre la Calle 72 tomando la Av. Ciudad de Cali hacia el norte donde entra al Sector Noroccidente y la cuarta que atraviesa Bogotá siguiendo el trazado de la Avenida Boyacá.

En cuanto al sistema del cuidado y servicios sociales, el POT incluyó cuatro manzanas del cuidado (una por cada UPL) como parte de su contenido programático. Estas Manzanas del Cuidado son proyectos que ya cuentan con equipamientos ancla en el Hospital Emaús, el AIM del Portal 80, el AIM de la Carrera 72 con 26 y el CDC La Giralda.

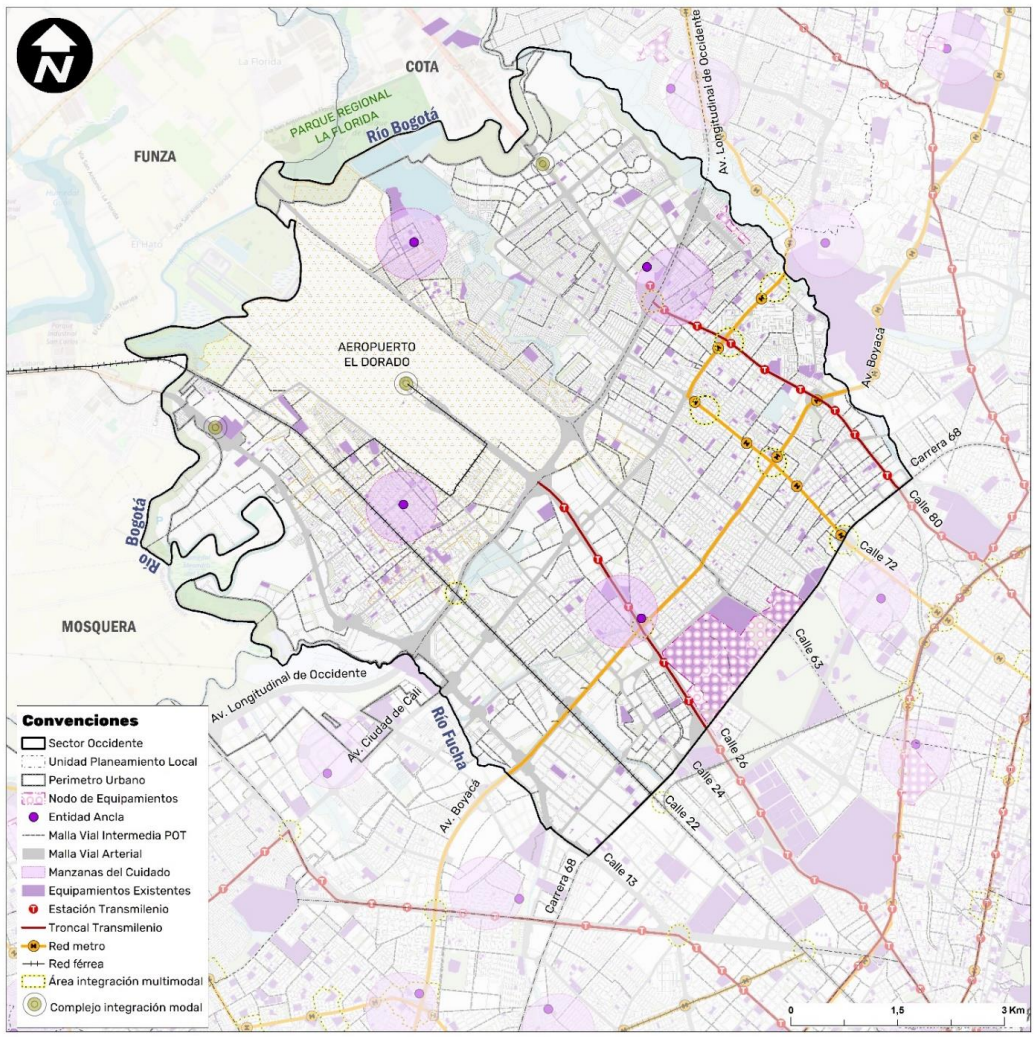


Imagen 5 Estructura funcional y del cuidado Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia con base en Decreto 555 de 2021.

7 I UPL FONTIBÓN – ENGATIVÁ – TABORA – SALITRE

Actualmente hay deficiencias en la prestación de servicios sociales y del cuidado, principalmente en las UPL Fontibón y Engativá, debido a la suboferta de equipamientos donde se puedan ofertar los servicios. La situación para atender estos déficits es compleja por las dificultades para gestionar suelo en estas UPL donde, históricamente, se ha presentado un desarrollo urbano informal que no ha incorporado suelo para lo público en sus procesos de ocupación.

En la UPL Salitre existe una oferta considerable de equipamientos de gran escala. Sin embargo, cuenta con una accesibilidad baja que restringe el acceso a los servicios por condiciones urbanísticas. El desafío en esta UPL pasa por mejorar la relación de los equipamientos con los sistemas de espacio público y de movilidad para que sean más próximos y accesibles a la población del sector.

Estas condiciones a nivel sector hace necesario restructurar el sistema del cuidado y servicios sociales a partir de la distribución de los nuevos equipamientos y consolidando las manzanas de cuidado para suplir la demanda existente y futura como estrategias principales, cumpliendo condiciones de articulación idóneas con los sistemas de espacio público y de movilidad que garanticen la accesibilidad.

Desde el Sector Occidente, el planeamiento local de la EFC debe:

- Garantizar la producción de nuevos espacios públicos y equipamientos orientados a mejorar la proximidad, disponibilidad y variedad de servicios sociales y del cuidado.
- Articular las infraestructuras de transporte de las escalas regional y metropolitana (como Metro, Transmilenio y Regiotram) al tejido local como elementos estructurantes y potenciadores de las dinámicas locales en función de la integración con el resto de la ciudad y la región.

1.1.4 Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación – ESECI

El Sector Occidente es uno de los centros económicos de Bogotá-Región, así como un puente que se articula con su entorno metropolitano y facilita el desarrollo de actividades productiva y logísticas. Esta vocación se articula, además, con la presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado y la Terminal de Transporte de Salitre, así como el denominado *Anillo Logístico de Occidente* que lo conectan con la región y otras Avenidas fundamentales para conectar a Bogotá de norte a sur. Así mismo, concentra grandes áreas industriales y logísticas en cada UPL que aprovechan esta vocación urbano-regional del sector. Para aprovechar esta vocación urbano-regional y concretar las apuestas del MOT, el POT definió varias Actuaciones Estratégicas como instrumento de planeación:

- La Actuación Estratégica Distrito Aeropuerto (AEDA) busca “Promover la conformación de plataformas de servicios especializados de alta jerarquía, logísticos y empresariales, vinculadas a la operación aeroportuaria, a partir de la

consolidación del circuito logístico Aeroportuario" sobre corredores de movilidad regional y distrital,

- La Actuación Estratégica Las Ferias busca la "Consolidación del clúster de servicios automotrices e industriales", con relación a corredores comerciales de escala local.
- La Actuación Estratégica Montevideo, entre sus objetivos incluye la recuperación física del entorno para garantizar la transformación productiva de las áreas industriales garantizando su sostenibilidad, así como articular el sector con las Áreas de Desarrollo Naranja (ADN) y el Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación (DCTI)

Es importante resaltar que la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario cuenta con directrices para la definición de lo público que deberán orientar su proceso de formulación y que son consideradas de forma transversal en la formulación de las UPL del Sector Occidente, incorporando la puesta en valor que da de elementos estratégicos a nivel distrital, metropolitano y regional.

En las escalas distrital y local, el Sector Occidente alberga un corazón productivo en cada UPL y sectores comerciales de alta demanda cómo:

- las calles 64, 72 y la vía paralela al Parque Villas de Granada, en Engativá;
- sobre el Eje de la Carrera 100 y Carrera 97, en Fontibón;
- sobre la Calle 72, Avenida Rojas, Sector Quiriguá, Carrera 50, Calle 77ª en cercanías del parque Villa Luz, sector ferias y calle 80, en Tabora;
- y finalmente sobre la Avenida La Esperanza, la Av. Boyacá, la Avenida Cali y el eje comercial de la Calle 53, en Salitre.

Esta gama de espacios comerciales y productivos distritales y locales da cuenta de la fuerte actividad comercial que su misma vocación genera, aumentando la oferta de empleo y de servicios en cada UPL.

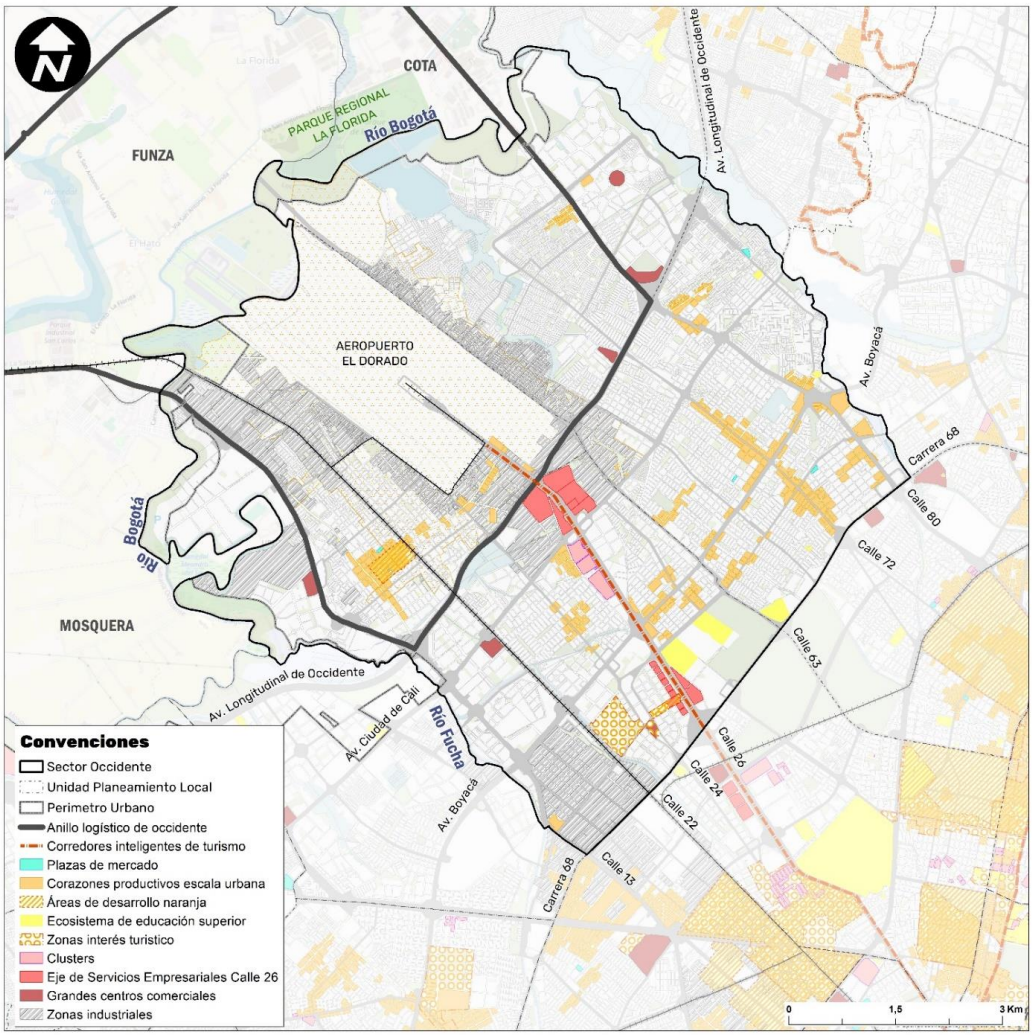


Imagen 6 Estructura socioeconómica, creativa y de innovación Sector Occidente
Fuente: Elaboración propia con base en Decreto 555 de 2021.

En resumen, el sector Occidente tiene dinámicas económicas y culturales en diferentes escalas:

- En la escala urbano-regional: Hay actividades económicas y de servicios de soporte de ciudad como la presencia del Aeropuerto, el Eje de servicios de la Calle 26, la Zona Franca de Bogotá, Maloka, entre otros,
- En la escala local: Hay una presencia constante de economías barriales que atienden a cada barrio en cada UPL del sector.

La coexistencia de ambas dinámicas y escalas terminan por producir conflictos al no estar organizadas de forma adecuada. Los usuarios de las zonas industriales y logísticas (de la escala regional) y los de la escala local (barrios y áreas residenciales) perciben en el otro una fuente de conflictos para desarrollar sus actividades. Por ejemplo, las actividades logísticas utilizan las redes de soportes de los barrios que son insuficientes para sus necesidades (las calles no tienen el ancho o están diseñadas para soportar el paso de camiones). El gran reto del Sector Occidente en términos de estructura socioeconómica es brindar condiciones que armonicen y potencien las actividades de cada escala resolviendo las fuentes de conflicto.

Los Proyectos integrales de proximidad deben buscar:

- Adecuar las condiciones urbanas y espaciales para que cada las actividades de cada escala se engranen entre sí, generando relaciones de gana-gana.
- Concretarse ventajas adicionalmente a través de la formulación e implementación de acciones en el territorio derivadas de las Actuaciones estratégicas.

1.2. Condiciones espaciales y demográficas

El Sector Occidente cuenta con las tres clasificaciones del suelo: urbano, de expansión y rural. El suelo urbano del sector tiene una superficie de 6.461 hectáreas, siendo el 18,6% del suelo urbano de Bogotá.

Sector UPL	Área total (Ha)	Área urbana (Ha)	Área expansión (Ha)	Área rural (Ha)
Centro Ampliado	8.025,87	8.025,47	-	0,41
Noroccidente	2.083,94	2.038,84	-	45,1
Norte	11.695,86	7.142,61	723,84	3.829,40
Occidente	6.916,19	6.461,17	172,65	282,37
Rural	119.607,66	40,27	0,59	119.566,80
Suroccidente	6.249,64	5.428,13	487,99	333,53
Suroriente	9.057,77	7.938,79	945,83	173,14

Tabla 1 Áreas de suelo por sectores
Fuente: Indicadores Datos UPL Sector, Secretaría Distrital de Planeación 2023.

El Sector Occidente alberga una población de 1.248.634 habitantes, de acuerdo con las proyecciones DANE para el año 2021 en un área total de 6.916,19 hectáreas y este dato es equiparable a la población del censo DANE 2018 para la ciudad de Barranquilla el cual registra 1.115.490 habitantes, sin embargo, para este caso la superficie dónde se alberga esta población corresponde a más del doble del sector occidente (15.443 hectáreas).

Así mismo, el sector cuenta con una densidad de 175 habitantes por hectárea, siendo el cuarto sector con mayor densidad poblacional. Dichos habitantes se distribuyen de la siguiente manera:

Nombre UPL	No. UPL	Pob Total 2021*	Densidad Poblacional 2021 (Pob/Ha)*	Área Ha**	Área urbana (Ha)**	Área expansión (Ha) **	Área rural (Ha)**
Engativá	11	419.882	255,9	1.641,08	1.442,70	30,31	168,07
Fontibón	12	239.071	108,9	2.195,20	1.947,58	133,32	114,3
Salitre	30	183.579	116,3	1.578,49	1.569,47	9,02	0
Tabora	29	406.102	270,5	1.501,42	1.501,42	0	0
TOTAL OCCIDENTE		1.248.634		6.916,19	6.461,17	172,65	282,37

Tabla 2 Distribución de habitantes por UPL en Sector Occidente
*SDP-DIE Proyecciones DANE **POT Decreto 55 de 2021
Fuente: Indicadores Datos UPL Sector, Secretaría Distrital de Planeación 2023.

De acuerdo con las proyecciones de Cifras Vivienda, Hogares y Personas para Localidad 2005 – 2035 del Visor de Población de la Secretaría Distrital de Planeación, se puede observar que el crecimiento de la población de las dos localidades, que conforman las cuatro UPL, presentan una tendencia decreciente; sin embargo, estas dos zonas crecen a tasas similares a la registrada para el total de Bogotá.

Mientras la población total de Bogotá pasa de una tasa de crecimiento de 0.3% en 2015 a 0.6% para 2035, en el territorio del Sector Occidente pasa de 0.6% y -0.1% en 2015 a 0.6% y 0.1% para 2035. Por lo anterior, Bogotá presentaría una variación de 0.3 puntos porcentuales entre 2015 y 2035, mientras que las localidades que conforman las cuatro UPL del sector occidente registran una variación de 0 y 0.2 puntos porcentuales para este mismo periodo.

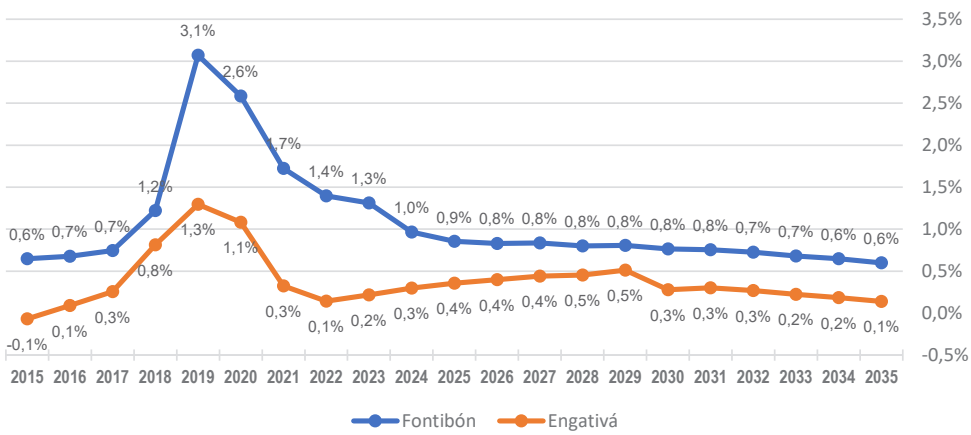


Imagen 7 Tasa de crecimiento poblacional 2015 – 2035
Fuente: Cifras Vivienda, Hogares y Personas para Localidad 2005 - 2035, Visor de Población, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Desde la Dirección de Planes Maestros y Complementarios se realizó la clusterización sociodemográfica que agrupa los sectores Occidente y Noroccidente, en donde se identificó que la población presenta tendencias de acuerdo con su distribución espacial de la siguiente manera:

- **Clúster 1:** identificado en el mapa con el color azul. Se caracteriza por tener una presencia moderada de menores de 14 años, una leve sobrerrepresentación de población de 60 y más años, un aumento de población mayor un poco más intenso que en el conjunto de la ciudad y un porcentaje de hogares con IPM (Índice de Pobreza Multidimensional), ligeramente menor. Estas áreas presentan tendencias de crecimiento baja o negativa.
- **Clúster 2:** identificado en el mapa con el color verde. Presenta una importante sobrerrepresentación de población menor de 14 años, menor cantidad de población de 60 y más años, con respecto a la ciudad, y un aumento más leve de este tipo de población. Presenta una media de hogares con IPM mayor al conjunto urbano, y un crecimiento poblacional bastante bajo. En suma, son zonas con bajo nivel social y alta fecundidad, con poco aumento en la cantidad de personas.
- **Clúster 3:** identificado en el mapa con el color amarillo. Se caracterizan por tener la presencia más baja de población menor de 14 años de todas las agrupaciones, y la mayor sobrerrepresentación de población mayor, que además presenta un crecimiento más acelerado que en el conjunto urbano. Presenta el menor porcentaje promedio de IPM y un crecimiento poblacional similar al del conjunto de la ciudad. En suma, son las zonas más acomodadas de la ciudad, con un rápido proceso de envejecimiento poblacional.
- **Clúster 4:** identificado en el mapa con el color naranja. Presenta menos población menor de 14 años que el conjunto de la ciudad, y también menos población de 60 y más años, con un ritmo de crecimiento bajo de este grupo. Esto muestra que son zonas principalmente habitadas por población en edad adulta, de nivel social medio (el porcentaje de hogares con IPM es 3,4), pero un ritmo de crecimiento poblacional acelerado, que en promedio presenta tasas de 60,9%.

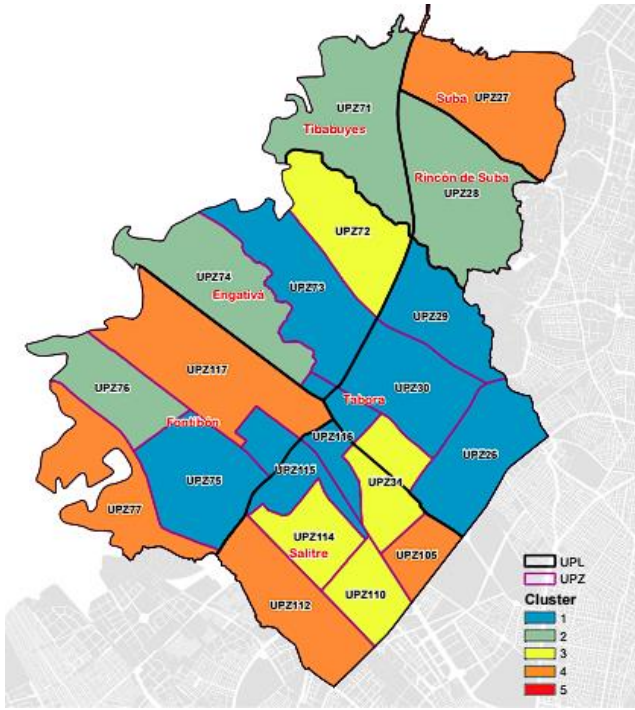


Imagen 8 Clusterización sociodemográfica
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

1.2.1 Equipamientos

La oferta de equipamientos y cobertura en el Sector Occidente tiene el indicador de 1,02 m2 por habitante, siendo el cuarto sector con mayor disponibilidad, estando por debajo del indicador de 3,7m2 por habitante propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Sector UPL	Disponibilidad equipamiento actual 2022 (m2/hab)	Oferta actual m2	Déficit GENERAL (estándar 3,17)
Centro Ampliado	7,00	8.066.400,38	-3,83
Noroccidente	0,61	466.939,17	2,56
Norte	2,02	2.141.296,35	1,15
Occidente	1,02	1.238.937,07	2,15
Rural	0,27	17.720,50	2,9
Suroccidente	0,88	1.546.407,63	2,29
Suroriente	1,04	1.924.529,48	2,13

Tabla 3 Indicador de Equipamientos por sector
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

A nivel de UPL se presenta una variación que supera el indicador por sector. La UPL Salitre cuenta con 2,13 m2 de equipamientos disponible por habitante, siendo la séptima UPL con mayor disponibilidad de equipamientos. Por otro lado, la UPL Engativá cuenta con 0,44m2 por habitante, siendo la tercera UPL con mayor déficit en la ciudad.

Nombre UPL	Disponibilidad equipamiento actual 2022 (m2/hab)	Oferta actual m2	Déficit GENERAL (estándar 3,17)
Engativá	0,44	186.722,58	2,73
Fontibón	1,11	266.069,07	2,06
Salitre	2,13	391.647,44	1,04
Tabora	0,97	394.497,98	2,2

Tabla 4 Indicador de Equipamientos por UPL en Sector Occidente
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

En cuanto al déficit de servicios sociales y del cuidado, se identifica que en el sector predomina el servicio de Educación, destacando la presencia de 37 equipamientos, haciendo falta la existencia del servicio de recreación.

Tipo de servicio	Tipo de equipamiento	Capacidad	¿Cuántos equipamientos existen?
Salud	Hospitales-Clínicas (III-IV)	3 equipamientos	14 equipamientos
Educación	Universidades	0	37 equipamientos
Seguridad	URI	2 equipamientos	1 equipamiento
Administración pública	SuperCADE	1 equipamiento	1 equipamiento
Recreación	CEFE	2 equipamientos	0
Cultura	Centro cultural	1 equipamiento	1 equipamiento

Tabla 5 Diagnóstico servicios sociales y del cuidado en el sector.
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Por lo anterior, de acuerdo con las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en el Sector Occidente se requieren 39 servicios distribuidos en 7 nodos y 5 equipamientos estructurantes, en 4 redes del cuidado. Así mismo, el Plan propone la consolidación de cuatro (4) manzanas del cuidado, las cuales están relacionadas directamente con las propuestas en la Estructura Funcional y del Cuidado – EFC del Plan de Ordenamiento Territorial. En la siguiente tabla se relaciona el tipo de servicio requerido de acuerdo con la meta por UP:

Metas de servicios por UPL

Zona de programación y gestión Territorial	UPL	Cultura	Educación	Mujer	Integración Social	Estación de Bomberos	Salud	Administración Pública	Recreación y Deporte	Educación superior (hibridación en	Total por UPL	Total por zona
Occidente	**Engativá**	2	5	1	1	-	1	-	1	-	11	39
	Fontibón	2	3	1	5	-	1	-	-	-	12	
	Salitre	-	1	-	4	-	-	-	-	-	5	
	Tabora	2	5	1	2	-	1	-	-	-	11	

Tabla 6 Metas por servicios UPL en Sector Occidente
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023.

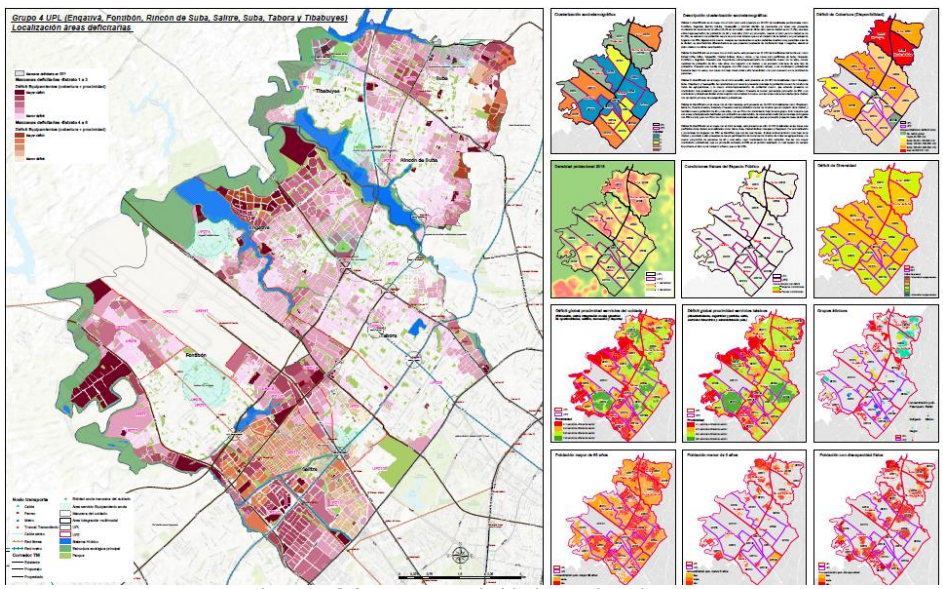


Imagen 9 Acceso y proximidad a equipamientos
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

1.2.3 Espacio Público

Para el Sector Occidente, el indicador de Espacio Público Efectivo – EPE es de 5,67m2 por habitante, siendo el segundo sector con mejores condiciones, pero por debajo de la meta establecida por Plan de Ordenamiento Territorial de 6m2 de EPE por habitante. No obstante, este indicador incluye el Parque La Florida, por lo que sin este parque el indicador bajaría a 4,23 m2 de EPE por habitante.

Sector UPL	Espacio público efectivo (m2)	M2 EPE/Hab	Déficit EPE (estándar 6m2/hab POT)	Número de Arboles	Árboles por cada 3 habitantes	Déficit (estándar 1 árbol por cada 3 hab)
Centro Ampliado	7.619.143	6,52	-0,61	299.095	0,78	0,22
Noroccidente	1.769.689	2,32	3,69	91.729	0,36	0,64
Norte	5.642.926	5,20	0,66	337.123	0,96	0,04
Occidente	6.221.915	5,45	-0,55	167.720	0,42	0,58
Rural	568.994	13,37	-2,61	7.167	0,33	0,67
Suroccidente	4.994.686	2,76	3,16	170.296	0,29	0,71
Suroriente	7.134.420	3,67	2,13	289.602	0,47	0,53

Tabla 7 Indicador de Espacio Público por sector
Fuente: Taller del Espacio Público, Secretaría Distrital de Planeación 2022. Jardín Botánico de Bogotá, 2022.

En cuanto a arborización, el sector presenta un indicador de 0,42 árboles por cada tres habitantes, por debajo del estándar de 1 propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial, requiriendo un aproximado de 235.579 nuevos árboles para alcanzar la meta.

A nivel de UPL, el indicador de Espacio Público Efectivo – EPE por habitante se presenta en superávit en dos UPL, Salitre y Engativá, y en las otras dos en déficit, Tabora y Fontibón. Así mismo, ninguna UPL alcanza el estándar de 1 árbol por cada 3 habitantes, siendo la UPL Salitre con el indicador más cercano.

Sector UPL	Espacio público efectivo (m2)	M2 EPE/Hab	Déficit EPE (estándar 6m2/hab POT)	Número de Arboles	Árboles por cada 3 habitantes	Déficit (estándar 1 árbol por cada 3 hab)
Engativá	2.509.553	5,98	0,02	58.662	0,42	0,58
Fontibón	861.518	3,60	2,40	18.621	0,23	0,77
Salitre	1.746.975	9,52	-3,52	52.541	0,86	0,14
Tabora	1.103.868	2,72	3,28	37.203	0,27	0,73

Tabla 8 Indicador de Espacio Público por UPL en Sector Occidente
Fuente: Taller del Espacio Público, Secretaría Distrital de Planeación 2022. Jardín Botánico de Bogotá, 2022.

1.2.4 Hábitat

El Sector Occidente cuenta con un total de 444.050 hogares en 440.517 viviendas. Estas condiciones se analizan en dos indicadores: déficit cuantitativo y cualitativo, es decir, requieren de una vivienda nueva o el mejoramiento - ampliación de la unidad habitacional en la cual habitan.

Sector UPL	Número de Viviendas 2021	Número de Hogares 2021	Déficit Cuantitativo	Déficit Cualitativo
Centro Ampliado	452.002	454.652	3.864	25.062

Noroccidente	252.686	255.342	1.899	23.364
Norte	416.897	418.457	1.569	14.618
Occidente	440.517	444.050	3.139	22.984
Rural	20.754	21.042	1.622	5.846
Suroccidente	595.621	598.764	4.522	50.678
Suroriente	612.135	618.036	13.159	80.582

Tabla 9 Déficit cualitativo y cuantitativo por Sector
Fuente: Encuesta Multipropósito 2021.

De acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, el sector presenta un déficit cuantitativo de 3.139 viviendas, siendo el 10.5% del total de Bogotá, donde las UPL de Engativá y Tabora son las de mayor necesidad. Por otro lado, el sector presenta un déficit cualitativo de 22.984 viviendas, siendo el 10.3% del total de Bogotá, donde la UPL Salitre cuenta con el menor indicador.

Nombre UPL	Número de Viviendas 2021	Número de Hogares 2021	Déficit Cuantitativo	Déficit Cualitativo
Engativá	139.603	140.518	1.183	8.864
Fontibón	86.508	87.233	717	6.005
Salitre	76.902	76.965	15	940
Tabora	137.503	139.334	1.224	7.175

Tabla 10 Déficit cualitativo y cuantitativo por UPL en Sector Occidente
Fuente: Encuesta Multipropósito 2021.

1.2.5 Carácter Socioeconómico

El Sector Occidente alberga varias infraestructuras y empresas que aportan a las actividades económicas y la generación de empleo. Cuenta con la infraestructura aeroportuaria más importante del País, el Aeropuerto El Dorado, así como la zona franca de Bogotá, zona industrial de Montevideo; de Puerta de Teja y del barrio Jericó, zona empresarial de la calle 26; el terminal de transporte terrestre y grandes superficies comerciales.

De acuerdo con las cifras del Censo Económico 2022 en el sector se encuentran más de 47.000 empresas con una Población Económica Activa – PEA de más de 650.000 personas, es decir más del 50% de la población total del sector, logrando un indicador de 1 empleo formal por cada 1,2 PEA.

Cuenta con una densidad de 79 empleos por hectárea, donde el Aeropuerto El Dorado es el primer aeropuerto en carga y el tercero en pasajeros de todo Latinoamérica (46% del tráfico total en Colombia) lo que evidencia su rol estratégico en la región y nación.



Imagen 10 Aeropuerto El Dorado - Ranking
Fuente: https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/PublishingImages/Executive%20Summary%20Dorado%20DC.pdf

Ahora bien, al desagregar esa información con los datos para cada una de las UPL que componen el sector se tiene lo siguiente:

	Población 2021 EMP	Empleos según PILA 2022 por Ha	Fuerza Laboral - PEA (EMP)	Ocupados (EMP)	Empresas (Censo Económico 2021)
Engativá	396.530	29.556	215.411	191.679	11.688
Fontibón	245.846	104.644	134.433	117.123	10.978
Salitre	190.369	314.267	102.701	95.866	7.729
Tabora	377.152	114.745	199.501	175.230	17.461
Sector	1.209.897	563.212	652.046	579.897	47.856

Tabla 11 Carácter socioeconómico por UPL del Sector Occidente
Fuente: Fuente: Indicadores Datos UPL Sector, Secretaría Distrital de Planeación 2023

2. CARACTERIZACIÓN UPL FONTIBÓN

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Fontibón tiene como núcleo la plaza fundacional del antiguo municipio Fontibón, fundado en el año 1594. Está localizada entre la futura Avenida Longitudinal de Occidente al oriente; UPL Tintal, el Río Fucha, el Humedal meandro del Say y el municipio de Mosquera al sur; el Río Bogotá y el municipio de Funza al occidente y la Avenida José Celestino Mutis o Calle 63 al norte.

Tiene una extensión aproximada de 2.195 hectáreas y contiene las 3 clasificaciones del suelo según el POT: suelo urbano (88,7%), suelo de expansión (6,1%) y suelo rural (5,2%). Se caracteriza por contar con la mayor superficie de su suelo urbano para Zonas Industriales en el Sector Occidente, estrechamente relacionado con la localización de la red férrea para el Regiotram de Occidente y el Aeropuerto El Dorado.

2.1. Caracterización Demográfica UPL Fontibón

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda, la UPL Fontibón cuenta con 239.071 habitantes, de los cuales el 99% se encuentran en suelo urbano y el 1% restante en suelo de expansión y rural. Alcanza una densidad urbana de 109 habitantes por hectárea, siendo la tercera UPL más densa del Sector Occidente.

De acuerdo con el ejercicio de Clusterización sociodemográfica de la Distribución Espacial del Sector Occidente, en la proximidad a la Plaza fundacional de Fontibón, con respecto de la ciudad, se caracteriza por tener *"una presencia moderada de menores de 14 años, una* leve sobrerrepresentación de población de 60 y más años, un aumento de población mayor un poco más intenso que en el conjunto de la ciudad y un porcentaje de hogares con IPM, ligeramente menor"; como población sujeta de cuidado y con una tendencia de crecimiento baja o negativa. Dicha población de 60 y más años se concentra mayoritariamente en los barrios de El Carmen, Belén, Versalles, La Cabana, San José y Ferrocaja.

Dentro de la caracterización se encontró que existe una concentración de población de diferentes grupos étnicos como Indígena por Puente Grande y Kasandra; Negros en Sabana Grande; Raizal entre Belén, Versalles y La Giralda; y Palenqueros en San José.

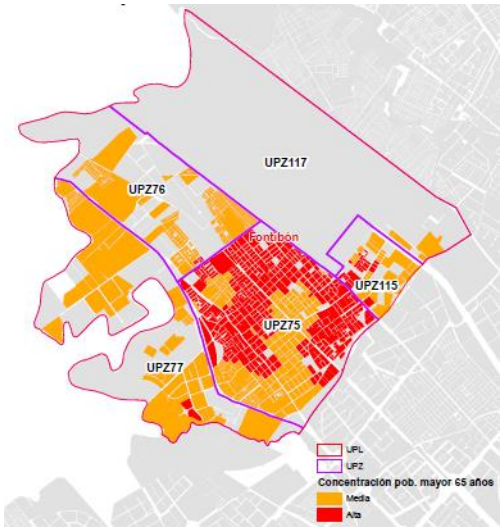


Imagen 11 Población mayor de 65 en UPL Fontibón

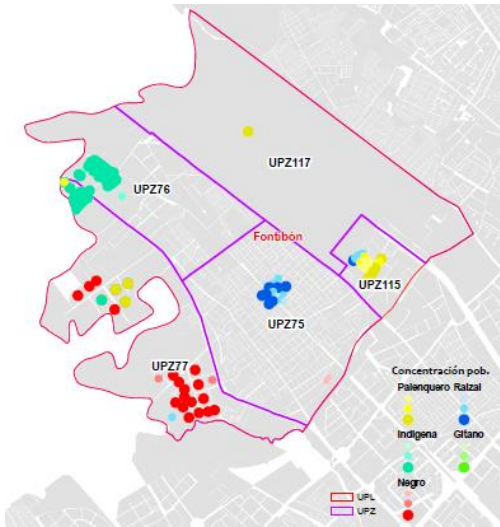


Imagen 12 Grupos étnicos de la UPL Fontibón

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

2.2. Espacio Público Local en UPL Fontibón

El espacio público en la UPL Fontibón cuenta con tres condiciones a ser resueltas en su generalidad: aumentar la proximidad, generación de nuevo espacio público y mejoramiento de los espacios públicos existentes. Estas condiciones requieren, necesariamente, la construcción de acciones desde la planeación local que atiendan los conflictos y tensiones que derivan del mal uso del espacio público o la ausencia de este.

En primer lugar, se debe mencionar que la UPL Fontibón cuenta con 29 hectáreas de parques estructurantes y 50,5 hectáreas de parques de proximidad, alcanzando un indicador de espacio público efectivo de 3,52 m2 por habitante, lo cual la ubica en déficit bajo el estándar de 6m2 por habitante propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial. Los parqués más destacados de la UPL son el Parque Atahualpa y el parque Carmen de la Laguna.

Así mismo, cuenta con cuerpos de agua naturales como el Río Fucha, el Humedal de Hyntiba, el Humedal Meandro del Say y los Parques de Borde del Río Bogotá, al occidente y suroccidente del territorio. Adicionalmente, se encuentran los cuerpos de agua artificiales como el Canal de San Antonio o Central de Fontibón y Canal Hayuelos.

La planeación del espacio público existente se orienta al mejoramiento de las condiciones actuales para aumentar su funcionalidad para que sobre él se desarrollen actividades recreativas y contemplativas con mayor eficiencia, así como la renaturalización de espacios que soporten las funciones ecosistémicas en su relación con la EEP. Por ejemplo, registra la menor cantidad de árboles del Sector Occidente, con un indicador de 0,23 árboles por cada 3 habitantes, evidenciando la necesidad de compensación de siembra de 61.069 nuevos árboles.

Categoría	Fontibón	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	3,60 m2/hab.	*POT*
Zonas Verdes	36.491 m2	*DADEP 2022*
Parques Estructurantes existentes	290.257 m2	*POT*
Parques de Proximidad existentes	505.117 m2	*POT*
Plazas y Plazoletas existentes	9.362 m2	*POT*
Numero de árboles	18.621 und	*JBB 2021*
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,23 árboles/ 3hab.	*JBB 2022*

Tabla 12 Indicadores de Espacio Público en UPL Fontibón
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Dentro de las apuestas POT que aporta a esta dimensión se encuentran: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización de los humedales del Distrito Capellanía o Cofradía, Meandro del Say, Hyntiba- El Escritorio, (ii) la conformación del Conector ecosistémico Río Fucha, (iii) la restauración y recuperación de coberturas vegetales en la red de parques del Río Bogotá, y (iv) la consolidación del bosque urbano de ZONA FRANCA (PM-16).

Asimismo, los espacios ambientales y su recuperación se erigen como una oportunidad para fomentar el turismo ecológico y su aprovechamiento a partir de actividades de recreación pasiva y de contemplación.

También es importante resaltar las tensiones que se generan sobre el espacio público en clave de la presencia de actividades y usos no compatibles con su vocación. Por ejemplo, se cuenta con un en espacio público representativo como la plaza fundacional pero de bajos niveles de apropiación ciudadana que se suma a los bajos niveles de identificación y referencia ciudadana de parques de gran escala como el parque zona franca con baja presencia de usuarios a pesar de estar dotado y tener condiciones adecuadas para su uso; alta ocupación del espacio público (andenes y calzadas) por actividades informales en cercanías a la plaza de mercado; zonas de contaminación en las áreas de borde de ríos y canales especialmente el Río Fucha y el Río Bogotá y ausencia de andenes y espacios adecuados para la circulación peatonal en vías de orden arterial, intermedia y local.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de realizar intervenciones dirigidas a la interconexión ambiental, física y funcional entre los elementos ambientales. Lo anterior, por medio de corredores verdes, calles arborizadas u otras acciones que procuren la continuidad de la EEP. Del mismo modo, se resaltó la importancia del Sistema Hídrico en el sector y la necesidad de descontaminar y recuperar los ríos del sector con el Río Bogotá como eje estructurante de esta red hídrica.

2.3. Servicios del Cuidado y Servicios Sociales en la UPL Fontibón

En el Modelo de Ocupación Territorial – MOT, Fontibón es una de las UPL priorizadas para la localización de equipamientos, esto debido a su vocación industrial y usos de

logística. Las manzanas más afectadas en términos de cobertura y proximidad con respecto a equipamientos se localizan hacia el occidente de la Carrera 116 y al sur de la Av. Centenario o Calle 13, es decir, aquellos que se encuentran fuera del área del casco antiguo o plaza fundacional.

El Sistema Distrital del Cuidado y Servicios Sociales en Fontibón tiene un indicador de 1,11 m2 de equipamiento por habitante, siendo la segunda UPL con mayor déficit en el Sector Occidente, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se concentra en servicios Educativos y de Integración Social.

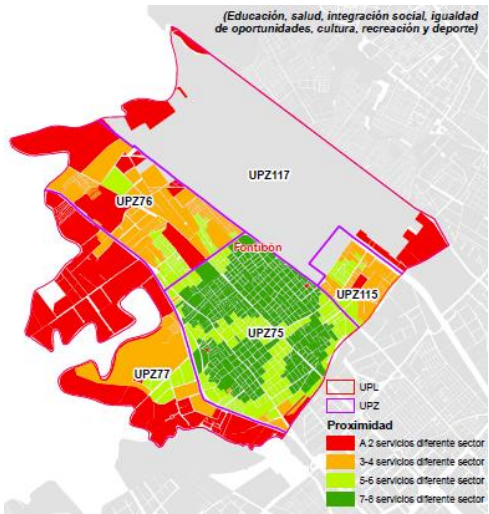


Imagen 13 Déficit global proximidad servicios del cuidado en UPL Fontibón

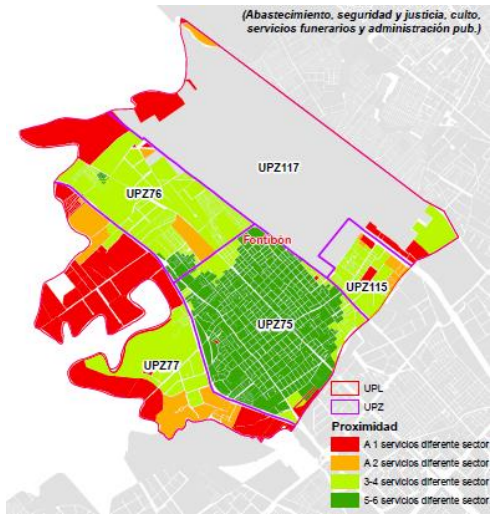


Imagen 14 Déficit global proximidad servicios básicos en UPL Fontibón

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Categoría	Fontibón	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar POT 3,17 m2/habitante)	1,11 m2 construido/hab.	*PMCSS*
Déficit General (Estándar 3,17) 2022	2,06 m2 construido/hab.	*PMCSS*

Tabla 13 Indicadores del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Fontibón

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

De acuerdo con la caracterización demográfica, los nuevos servicios sociales y equipamientos deben estar orientados a atender los rangos etarios de menores de 14 años y de mayores de 60 años. Así pues, servicios como Educación e Integración Social deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Cultura. Los sectores prioritarios para la localización de equipamientos son El Chanco I, El Refugio y Ferrocaja Fontibón. En la tabla a continuación se indica las necesidades de la UPL Fontibón en tipos de servicios y ejemplos de equipamientos:

Servicios del Cuidado	Equipamiento	Déficit en Fontibón
Educación básica	*Jardines y Colegios*	14
Educación superior	*Técnicos y tecnológicos*	0
Salud	*CAPS*	4
	UHMES	3
Integración Social	*Centros de infancia y de adulto mayor*	42
Cultura	*Galerías, cines, teatros*	20
Recreación y Deporte	*Canchas y escenarios*	2
Mujer	*CIOM*	1
Servicios Sociales	**Equipamiento**	**Déficit en Fontibón**
Culto		0
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	*CAI*	1
	Estación de Policía	0
	Estación de Bomberos	1
Participación Social	*Salones comunales*	6
Administración Pública	*Centro Local de Gobierno*	0
Abastecimiento	*Plazas de mercado*	0

Tabla 14 Déficit por tipo de servicio en UPL Fontibón
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad de la UPL Fontibón manifestó la carencia que servicios sociales y del cuidado en la zona del Recodo, con énfasis en los equipamientos educativos. Asimismo, en la Zona Franca también se identifica un déficit importante en servicios de salud y educativos. Del mismo modo, la comunidad identificó la necesidad de construir una segunda manzana del cuidado en el sector ubicado entre la calle 116 y el límite con el Río Bogotá.

Adicionalmente, de acuerdo con las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Fontibón se requiere de los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	UPL	Cultura	Educación	Mujer	Integración Social	Estación de Bomberos	Salud	Administración Pública	Recreación y Deporte	Educación superior (hibridación en	Total
Occidente	**Fontibón**	2	3	1	5	-	1	-	-	-	12

Tabla 15 Metas por servicios UPL Fontibón
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023.

Por otra parte, el territorio de la UPL Fontibón tiene sus cimientos en la época precolombina, cuando la región estaba habitada por los muiscas, una cultura indígena que desarrolló una importante civilización en la región andina de Colombia. El nombre de la UPL proviene del vocablo indígena Huntia que significa, "poderoso capitán", luego se llamó Hontibón, Ontibón y finalmente Fontibón.

Durante la época colonial, Fontibón se convirtió en una importante zona agrícola y ganadera y fue conocida por sus grandes haciendas y fincas productoras de alimentos y materias primas. Cuenta con la plaza fundacional del antiguo municipio de Fontibón, fundada en 1594 y posteriormente anexada al Distrito de Bogotá en 1954. En el siglo XX, Fontibón experimentó un importante crecimiento demográfico y económico, convirtiéndose en una de las zonas más importantes de la ciudad en términos de comercio, industria y servicios.

Actualmente, la UPL cuenta con los siguientes Bienes de Interés Cultural:

Nombre	Categoría	Distrital	Nacional
Puente de San Antonio (Puente Grande)	Conservación monumental		Dec. Nacional 1584 del 11 de agosto de 1975
Colegio San Pedro Claver	Conservación tipológica	Resolución SDP 1118 de septiembre 15 de 2014	
Estación del Ferrocarril Fontibón - Carrera 99 No. 21 -82	Conservación integral	Decreto 606 de 2001 incorporado al Decreto 560 de 2018	Decreto 746 de abril 24 de 1996
Estación del Ferrocarril Engativá - Carrera 129 No. 17 F-97	Conservación integral	Decreto 606 de 2001 incorporado al Decreto 560 de 2018	Decreto 746 de abril 24 de 1996
KR 99 18 40	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 17 A 100 13	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 17 A 100 76	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 100 17 A 79	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 102 17 A 22	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 100 17 52	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 17 A 100 46	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 18 100 9	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 18 99 54	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 102 17 A 24	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 99 18 20	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 17 A 100 38	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	

CL 17 A 98 7	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 102 17 A 28	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
KR 100 17 A 69	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 22 H BIS 98 A 75	Conservación integral	Decreto 606 de 2001	
KR 100 23 46	Conservación integral	Decreto 606 de 2001	
CL 18 99 56	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 18 99 2	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	
CL 17 A 99 53	Conservación tipológica	Decreto 606 de 2001	

Tabla 16 Inventario de Bienes y Atractores en UPL Fontibón
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.



Imagen 15 Puente San Antonio de la Zanja Fontibón archivo histórico e imagen actual



Imagen 16 Antigua estación de Tren Fontibón, sobre Avenida Calle 22

Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

En los distintos espacios de participación, la comunidad de la UPL Fontibón manifestó la necesidad de intervenir el casco fundacional y el puente de San Antonio con acciones de recuperación y restauración integral. Asimismo, mencionaron la existencia de bienes de propiedad privada que, eventualmente, podrían hacer parte de bienes patrimoniales públicos.

2.4. Movilidad Local en UPL Fontibón

La UPL Fontibón cuenta con cuatro vías importantes para la ciudad; una de escala regional: la Avenida Centenario o Calle 13 y tres de escala distrital: la Calle 22, Calle 26 y Avenida Longitudinal de Occidente – ALO. Por lo anterior, cada una de estas se caracteriza de la siguiente manera:

- La Avenida Centenario y ALO hacen parte del Anillo Logístico de Occidente, infraestructura que consolida los usos asociados a las Zonas Industriales y, a su vez, procura la articulación regional.
- La Calle 22, cuenta con el proyecto de Regiotram de Occidente, el cual conectará el transporte de pasajeros de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con el Distrito, llegando al centro de la ciudad sobre la Calle 26 y Avenida Caracas.
- La Calle 26, es la vía de acceso a los servicios del Aeropuerto Internacional El Dorado que, a su vez, conecta con el centro internacional e histórico de la ciudad. Adicionalmente, en relación con el Sistema Transporte público de pasajeros urbanos, la UPL Fontibón cuenta con la troncal de Transmilenio sobre la Calle 26.

La UPL Fontibón tiene 17,19 Km de cicloinfraestructura, siendo la UPL del Sector Occidente con menos kilómetros construidos para la micro movilidad. Dicha cicloinfraestructura se concentra en los ejes viales como la Calle 26, Avenida Carrera 103, Avenida Centenario, Calle 23D, Calle 23G, vías locales del sector catastral Sabana Grande y la ciclo alameda El Porvenir, este último continúa hasta la UPL Tintal.

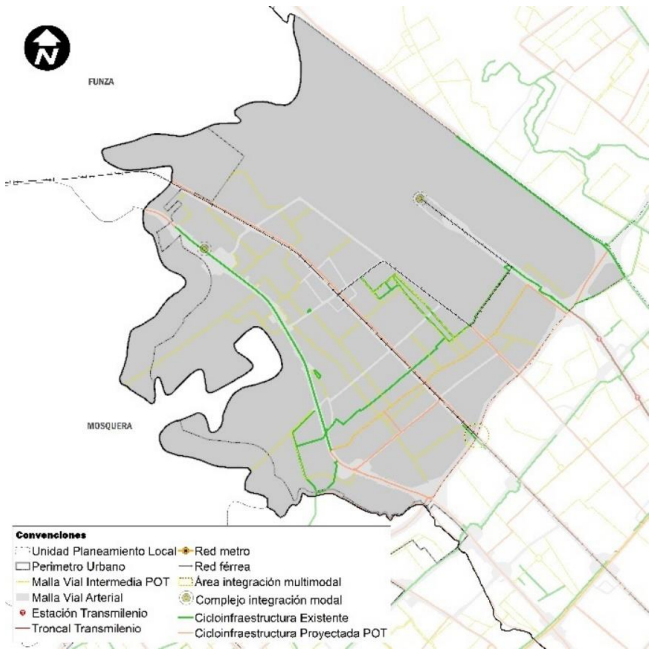


Imagen 17 Sistema de Movilidad UPL Fontibón
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad de la UPL Fontibón identificó al Registran de Occidente y la ampliación de la Calle 13 como los proyectos de mayor potencial para el desarrollo metropolitano, urbano y comunitario. Lo anterior, debido a las conexiones interurbanas e intraurbanas que generarán, aumentando los

flujos poblacionales que incentivan la creación de nuevos comercios. Así mismo, se señala la oportunidad de generar desarrollos sobre los entornos inmediatos a las estaciones, mejorando sus condiciones urbanísticas y acoplando proyectos de movilidad sostenible como el carril exclusivo para ciclistas sobre la Calle 13.

2.5. Entornos Productivos Locales en UPL Fontibón

Las actividades y usos del suelo más consolidados de la UPL Fontibón están asociados a las Zonas Industriales y Grandes Servicios Metropolitanos. De acuerdo con el Censo Económico 2021 en la UPL Fontibón se encuentran más de 10.900 empresas y una Población Económica Activa – PEA de más de 134.000 personas, lo cual equivale alrededor del 50% de la población total de la UPL, logrando un indicador de 1 empleo formal por cada 1,3 PEA y una densidad de 5 empresas por hectárea.

Lo anterior, ha representado el crecimiento poblacional de la UPL que por medio de Planes Parciales de desarrollo inmobiliario como “Pedro Tolima y San Pedro”, “Sabana Grande Lote Etapa 2” y “El Chanco”; actuaciones y acciones urbanísticas, impulsaron la respuesta a la necesidad de vivienda próxima frente a la oferta de empleo. Este crecimiento ha permitido que en la UPL Fontibón existan un total de 86.508 viviendas y 87.233 hogares, de acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, los cuales tienen un déficit cuantitativo de 717 unidades y un déficit cualitativo de 6.005 unidades. Alterno a ello, se han consolidado sectores de vivienda como Centro Fontibón, El Carmen Fontibón, La Giralda, La Cabaña Fontibón y San José de Fontibón en donde hoy se identifican los corazones productivos; siendo el núcleo de estos la Plaza Fundacional de Fontibón, la Carrera 100 y el área aferente a la red férrea de occidente.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad residente de la UPL Fontibón puso en consideración los siguientes temas centrales: (i) Aprovechamiento del aeropuerto, terminal de transporte y las empresas, como fuente generadora de empleo para los habitantes de la UPL, (ii) Concentración de áreas para actividades económicas de alto impacto, para evitar externalidades en las zonas residenciales, (iii) Plantear una estrategia de atención a los vendedores informales de las carreras 99 y 100, y (iv) Incentivar el ecoturismo como fuente de desarrollo económico.

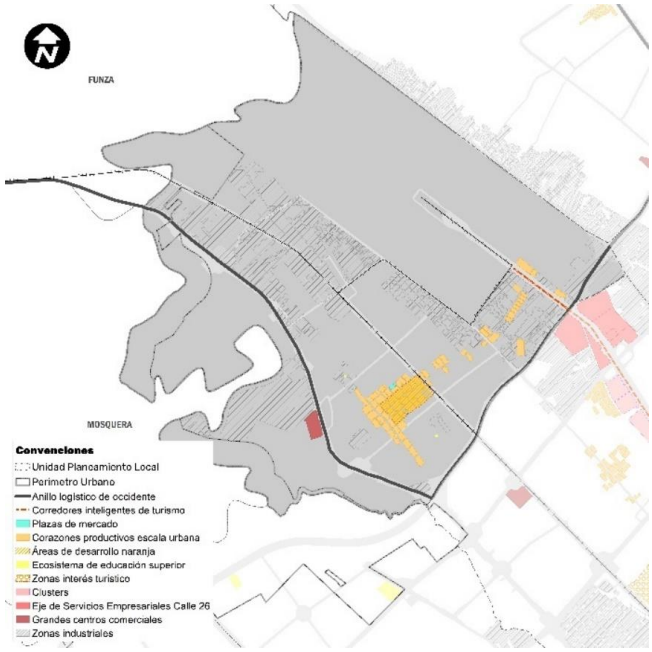


Imagen 18 Entornos económicos y productivos en UPL Fontibón
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

3. CARACTERIZACIÓN UPL ENGATIVÁ

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Engativá tiene una extensión aproximada de 1.641 hectáreas y contiene las tres clasificaciones del suelo según el POT: suelo urbano (87,9%), suelo de expansión (1,8%) y suelo rural (10,2%). Está localizada entre la futura Avenida Longitudinal de Occidente al oriente; la UPL Fontibón, Avenida José Celestino Mutis y el Aeropuerto Internacional El Dorado al sur; el Río Bogotá, el Parque Regional La Florida y los municipios de Funza y Cota al occidente; y el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes al norte, y el núcleo de su área urbana es la plaza fundacional del antiguo municipio Engativá, fundado en el año 1537. Así mismo, se caracteriza por contar con dos de los cuerpos de agua más extensos y visibles de la ciudad, el Humedal Jaboque y Juan Amarillo – Tibabuyes.

3.1. Caracterización Demográfica UPL Engativá

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda, la UPL Engativá cuenta con 419.882 habitantes, de los cuales el 100% se encuentran en suelo urbano, alcanzando una densidad urbana de 255 habitantes por hectárea, siendo la segunda UPL más densa del Sector Occidente. Además, con el ejercicio de *Clusterización sociodemográfica* de la Distribución Espacial del Sector Occidente, en la proximidad a la Plaza fundacional de Engativá, con respecto de la ciudad, se caracteriza por tener una "*sobrerrepresentación de población menor de 14 años, menor cantidad de población de 60 y más años y un aumento más leve de este tipo de población.",* además de *"una media de hogares con IPM mayor al conjunto urbano, y un crecimiento poblacional bastante bajo. En suma, son zonas con bajo nivel social y alta fecundidad, con poco aumento en la cantidad de personas".* Dicha población de 60 y más años se concentra mayoritariamente en los barrios de El Cortijo, Ciudadela Colsubsidio, Bochica II, Garces Navas y Garces Navas Oriental.

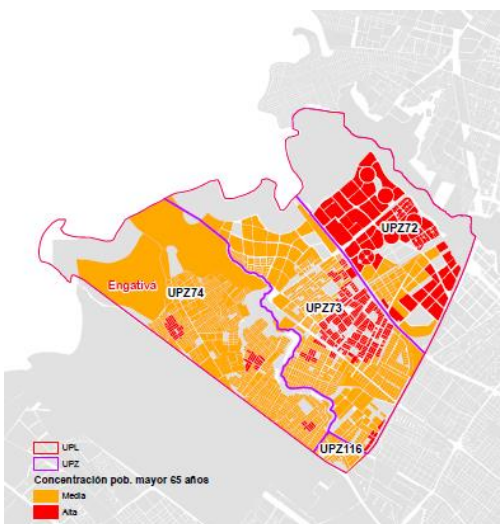


Imagen 19 Población mayor de 65 en UPL Engativá

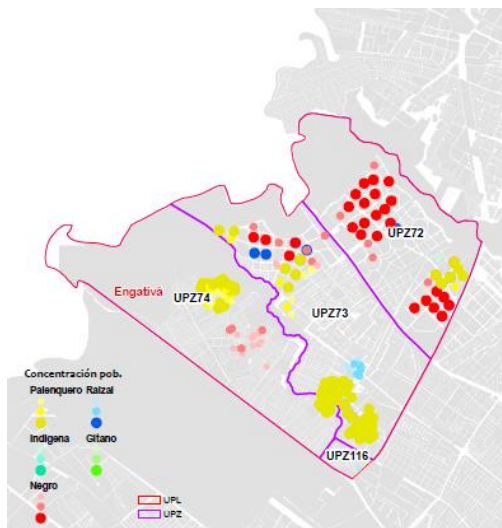


Imagen 20 Grupos étnicos de la UPL Engativá

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

3.2. Espacio Público Local en UPL Engativá

Las condiciones del territorio de la UPL Engativá están relacionados directamente con los humedales Jaboque y Juan Amarillo – Tibabuyes, y en menor medida con los usos de industria y logística por la presencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, las Zonas Industriales y el corredor de la Avenida José Celestino Mutis.

La UPL Engativá cuenta con cuerpos de agua naturales como el Humedal de Jaboque, el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes, el Humedal Tibaguya, los Parques de Borde del Río Bogotá, al occidente y noroccidente del territorio, el Río Salitre y los Canales Bolivia, Carmelo, Cortijo, Los Ángeles y Maranta. Adicionalmente, cuenta con el cuerpo de agua artificial del Canal de Aguas de la PTAR Salitre.

Tiene una extensión de 232,4 hectáreas de parques estructurantes, donde 179,3 hectáreas son del Parque La Florida y 53,1 hectáreas en suelo urbano. Además, se encuentra 96,4 hectáreas de parques de proximidad, alcanzando un indicador de espacio público efectivo de 8,12 m2 por habitante, estando en superávit con el estándar de 6m2 por habitante propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial, donde destacan los Parques La Florida, Juan Amarillo, Los Cerezos, El Carmelo, San Andrés y Villa de Granada, pero sin el Parque La Florida su indicador baja a 3,85 m2 por habitante. Es la UPL con mayores hectáreas de parques estructurantes y de proximidad, pero el segundo en mejor indicador de Espacio Público Efectivo en el Sector Occidente.

La UPL Engativá registra la mayor cantidad de árboles del Sector Occidente, con un indicador de 0,42 árboles por cada 3 habitantes, indicando la necesidad de compensación de siembra 81.298 nuevos aboles.

Categoría	Engativá	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	5,98 m2/hab.	*POT*
Espacio público efectivo (EPE) sin parque La Florida	3,85 m2/hab.	*POT*
Zonas Verdes	115.392 m2	*DADEP 2022*
Parques Estructurantes	2.324.713 m2 *1.793.425,17 m2 del Parque La Florida*	*POT*
Parques de Proximidad	964.795 m2	*POT*
Plazas y Plazoletas	5.657 m2	*POT*
Numero de árboles	58.662 und	*JBB 2021*
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,42 árboles/ 3hab.	*JBB 2022*

Tabla 17 Indicadores de Espacio Público en UPL Engativá
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Dentro de las apuestas POT que aportan a esta dimensión se encuentran: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización de los humedales del Distrito Jaboque y Juan Amarillo o Tibabuyes, (ii) la conformación Conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque, (iii) la restauración y recuperación de coberturas vegetales en la red de parques del Río Bogotá, (iv) Re naturalizar y/o reverdecer el parque El Carmelo y Villas de Granada, y (v) la consolidación del bosque urbano de la PTAR Salitre

También se resaltan en esta materia, diferencias entre 3 sectores claramente identificados; un primer sector con buenas condiciones de espacio público entre la calle 80 y el humedal Juan Amarillo Tibabuyes; un sector de condiciones intermedias entre la calle 80 y el humedal Jaboque y un tercer sector más deficitario con menores condiciones favorables en materia de espacio público localizado entre el humedal Jaboque y la venida José Celestino Mutis.

El sector 1 tiene grandes zonas verdes con parques y espacios públicos bien conservados y mantenidos con uso frecuente de los mismos llamados comúnmente “siete canchas” y con algunas excepciones de ocupaciones en zonas residenciales por comercio informal en zonas de andenes. El sector 2 presenta algunos grandes parques como Villas de Granada de alto uso por parte de los ciudadanos y una red complementaria de parques de menor escala que aportan en las actividades de recreación de sus habitantes. Finalmente, el sector 3, carece de mejores infraestructuras de espacio público pues no se tienen grandes zonas recreativas de mayor escala y los parques de proximidad son insuficientes en el territorio. Se presenta adicionalmente ocupación de vías y andenes en zonas de usos comerciales o bodegas e industrias. Este mismo sector tiene la zona de la antigua plaza fundacional de Engativá que a hoy viene perdiendo apropiación por parte de la comunidad y es usado frecuentemente como zona recreativa de algunos colegios del sector.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó que se debe orientar las oportunidades a los bordes naturales de la UPL como lo son el Humedal Jaboque y lo que sucede alrededor del mismo, Re naturalizando y reforestando los parques aledaños y potenciar su apropiación a través de equipamientos, mobiliario público y huertas urbanas. Así mismo, se habló de la importancia de renaturalizar y reverdecer diferentes corredores viales como la Calle 80,

3.3. Servicios Sociales y Servicios del Cuidado en UPL Engativá

En el Modelo de Ocupación Territorial – MOT, Engativá es una de las UPL priorizadas para la localización de equipamientos, esto debido a la densidad de habitantes en su territorio y su demanda. Las manzanas más afectadas en términos de cobertura y proximidad con respecto a equipamientos se localizan hacia el occidente sobre el Parque de Borde del Río Bogotá, entre el Humedal Jaboque y la Calle 80, y al noroccidente de El Cortijo, es decir, aquellos que se encuentran fuera del área del casco antiguo o plaza fundacional y sobre la periferia del sector o ciudad.

El Sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Engativá tiene un indicador de 0,47 m2 de equipamiento por habitante, siendo la UPL con mayor déficit del Sector

Occidente, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a los servicios del cuidado de Educación e Integración Social, seguido de Culto, esto en concordancia con la caracterización demográfica.

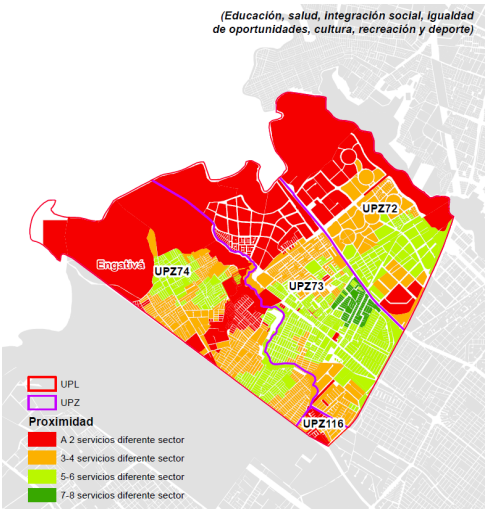


Imagen 21 Déficit global proximidad servicios del cuidado en UPL Engativá

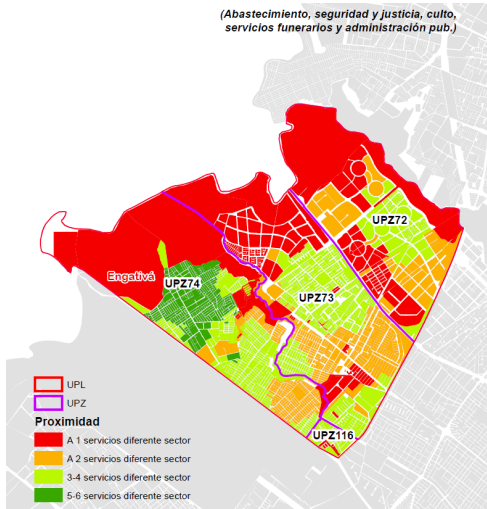


Imagen 22 Déficit global proximidad servicios básicos en UPL Engativa

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Categoría	Engativá	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar POT 3,17 m2/habitante)	0,47 m2 construido/hab.	*PMCSS*
Déficit General (Estándar 3,17) 2022	2,06 m2 construido/hab.	*PMCSS*

Tabla 18 Indicadores del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Engativá

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Por lo anterior, los equipamientos deben estar orientados a atender la población de 14 años y de 60 y más años de acuerdo con la caracterización demográfica, por esta razón servicios como Educación básica e Integración Social son aquellos que deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Participación Social y Cultura. Los sectores prioritarios para la localización de equipamientos son El Cortijo, Bochica II y Ciudadela Colsubsidio. En la tabla a continuación se indica las necesidades de la UPL Engativá en tipos de servicios y ejemplos de equipamientos:

Servicios del Cuidado	Equipamiento	Déficit en Fontibón
Educación básica	*Jardines y Colegios*	34
Educación superior	*Técnicos y tecnológicos*	1
Salud	*CAPS*	7
	UHMES	6
Integración Social	*Centros de infancia y de adulto mayor*	82
Cultura	*Galerías, cines, teatros*	19

Recreación y Deporte	*Canchas y escenarios*	2
Mujer	*CIOM*	0
Servicios Sociales	**Equipamiento**	**Déficit en Fontibón**
Culto		0
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	*CAI*	1
	Estación de Policía	1
	Estación de Bomberos	2
Participación Social	*Salones comunales*	29
Administración Pública	*Centro Local de Gobierno*	0
Abastecimiento	*Plazas de mercado*	8

Tabla 19 Déficit por tipo de servicio en UPL Engativá
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad ha hecho énfasis en que los equipamientos de salud no cumplen con los requerimientos y precisan una ampliación para subir de nivel. Adicionalmente, proponen un Centro Cultural en la Plaza Fundacional de Engativá Pueblo y una Universidad Pública dentro de la AE Distrito Aeroportuario (Carrera 93 con la Calle 63). Finalmente, solicitan la recuperación del espacio público por invasión de comerciantes informales alrededor de Carulla del Cortijo, Iglesia del Cortijo, Parque San Andrés y Av. Calle 72.

Adicionalmente, de acuerdo con las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Engativá se requiere de los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en	**Total**
Occidente	**Engativá**	2	5	1	1	-	1	-	1	-	11

Tabla 20 Metas por servicios UPL Engativá
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023.

Al igual que Fontibón, la UPL de Engativá, se remonta a la época precolombina, cuando la región estaba habitada por los muiscas, una cultura indígena que desarrolló una importante civilización en la región andina de Colombia. Deriva su nombre del vocablo indígena chibcha "inga-tiva" el cual es una palabra compuesta, que significa según algunos "tierra del sol" y para otros "señor de lo ameno o sabroso". Cuenta con la plaza fundacional del antiguo municipio de Engativá, lugar de duros enfrentamientos entre nativos y conquistadores. Fundada en 1537 con una población que se dedicaba a la agricultura y ganadería, y posteriormente anexada al Distrito de Bogotá en 1954.

Entre los años 70 y 80, Engativá experimentó un rápido crecimiento urbano, con la construcción de varios conjuntos residenciales, centros comerciales y vías de acceso.

Actualmente, la UPL cuenta con los siguientes Bienes de Interés Cultural:

Nombre	Categoría	Distrital
CL 64 C 123 2	Conservación tipológica	
KR 123 64 65	Conservación tipológica	
Cementerio	Conservación integral	
Parroquia de San Lorenzo Diácono y Mártir	Conservación tipológica	Resolución 656 de diciembre 2 de 2019

Tabla 21 Inventario de Bienes y Atractores en UPL Engativá
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

Así mismo, dentro del legado histórico en Engativá, se encuentran los monolitos del Humedal Jaboque, las cuales fueron elaboradas en el periodo colonial, y han sido reportados un total de 19. De acuerdo con algunos investigadores estos elementos eran referentes para la observación de los astros con distintos fines, por otro lado, otros consideran que son producto de una delimitación entre los años 1594 y 1758 con el objetivo de observar el amojonamiento del resguardo por medio de los agujeros.



Imagen 23 Monolitos en Engativá
Fuente: A pie por Engativá y Barrios Unidos. Patrimonios locales. 2019. IDPC

La comunidad expresa mucho aprecio por el patrimonio natural, destacando su importancia con el paisaje urbano. Además, lo relacionan como una oportunidad para

ejercer cultura ambiental y atraer turismo, como un territorio que comprende su historia ancestral, defiende sus cuerpos de agua y los bienes inmuebles que caracterizan a esta UPL.

3.4. Movilidad Local en UPL Engativá

La UPL Engativá cuenta con tres vías importantes para la ciudad, una de escala regional como la Calle 80 y una de escala distrital como la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO y la Calle 72. Por lo anterior, cada una de estas se caracteriza de la siguiente manera:

- La Calle 80 y ALO hacen parte del Anillo Logístico de Occidente, infraestructura que consolida los usos asociados a las Zonas Industriales y, a su vez, procura la articulación regional.
- La Calle 80 es una de las salidas de Bogotá hacia Cota y Funza, además de contar con el Portal de Transmilenio de la 80 y el puente de guaduas.
- La Calle 72, hace parte de la malla vial arterial de la ciudad, y en su dirección oriente en la UPL Tabora contará con la segunda línea del metro de Bogotá.

En relación con el Sistema Transporte público de pasajeros urbanos, la UPL cuenta con el Portal de la 80 y su troncal de Transmilenio sobre la Calle 80. Adicionalmente, cuenta con 22,86 Km de ciclo infraestructura existente.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó la ampliación de malla vial sobre Av. Calle 72 y la construcción de una ciclorruta por este corredor, además de construir deprimidos o puentes en el Puente de Guadua para generar un descongestionamiento de la Calle 80. Por otro lado, expuso dos visiones para desarrollar la Av. Carrera 114 o Av. El Cortijo: (i) hacer una avenida de varios carriles de tráfico mixto y/o (ii) realizar un corredor verde que priorice los medios de transporte sostenibles.

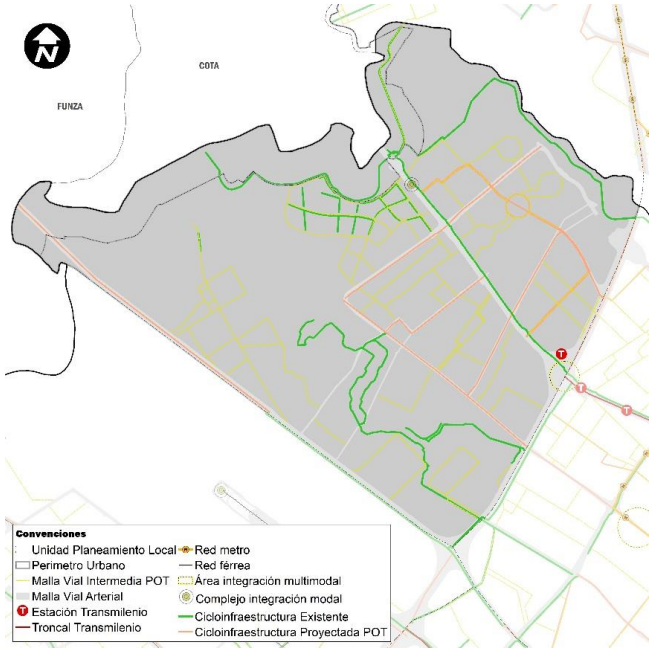


Imagen 24 Sistema de Movilidad UPL Engativá
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

3.5. Entornos Productivos Locales en UPL Engativá

De acuerdo con las cifras del Censo Económico 2021 en la UPL Engativá se encuentran más de 11.600 empresas con una Población Económica Activa – PEA de más de 215.000 personas, es decir más del 50% de la población total de la UPL, logrando un indicador de 1 empleo formal por cada 7,4 PEA y una densidad de 7,1 empresas por hectárea.

Adicionalmente, cuenta con corazones productivos en los barrios de Villas de Granda I y Ciudadela Colsubsidio, en proximidad de la Calle 80.

Por otro lado, ha presentado desarrollos inmobiliarios como los Planes Parciales “El Porvenir Engativá” y “Los Cerezos”, proyectos y acciones urbanísticas que impulsaron en su momento la oferta de empleo y de vivienda sumado a la legalización de barrios. Esto ha permitido que en la UPL Engativá existan un total de 139.603 viviendas y 140.518 hogares, de acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, los cuales tienen un déficit cuantitativo de 1.183 unidades y un déficit cualitativo de 8.864 unidades, siendo la UPL con mayores unidades de vivienda del Sector Occidente.

Actualmente, existen un plan parcial predelimitado y la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario-Engativá, los cuales son potenciales de desarrollo e impulso para la generación de empleos.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó priorizar propuestas de corredor y circuito turístico por ambos bordes del humedal Jaboque,

además de consolidar los corredores comerciales sobre la Calle 72, Calle 80 y Avenida José Celestino Mutis. Igualmente, concentrar y reubicar vendedores informales en plazoletas de comidas y las actividades asociadas a residuos sólidos en centros de transformación.

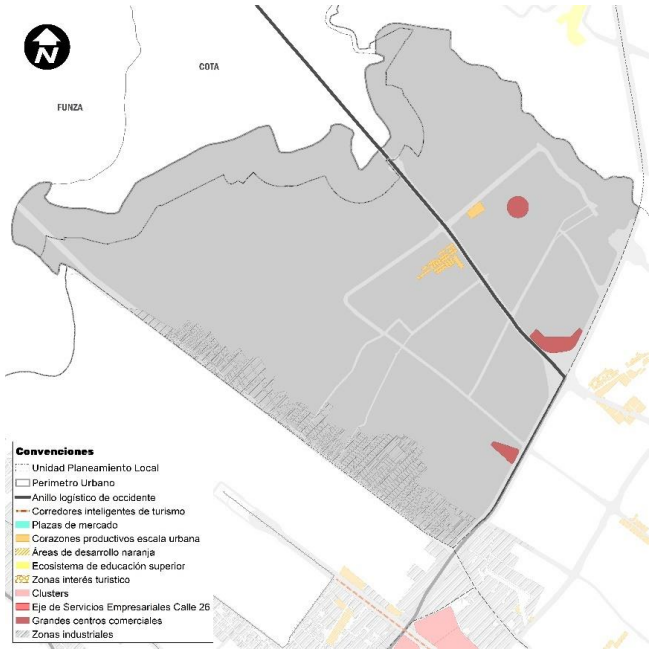


Imagen 25 Entornos económicos y productivos en UPL Engativá
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

4. 4 CARACTERIZACIÓN UPL TABORA

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Tabora tiene una extensión aproximada de 1.501 hectáreas y contiene solamente una clasificación de suelo: urbano (100%). Está localizada entre la Carrera 68 al oriente; la UPL Salitre, Avenida Calle 63, Jardín Botánico de Bogotá y el Complejo Deportiva Salitre al sur; la futura Avenida Longitudinal de Occidente al occidente; y el Río Salitre y Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes al norte. Así mismo, se caracteriza por estar en proximidad del Río Salitre y del Parque Central Simón Bolívar, el más extenso en la ciudad localizado en la UPL Barrios Unidos.

4.1. Caracterización Demográfica UPL Tabora

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda, la UPL Tabora cuenta con 406.102 habitantes. Alcanza una densidad urbana de 271 habitantes por hectárea, siendo la UPL más densa del Sector Occidente.

De acuerdo con la imagen de Clusterización sociodemográfica de la Distribución Espacial del Sector Occidente, mayoritariamente la UPL se caracteriza por tener *"una presencia moderada de menores de 14 años, una leve sobrerrepresentación de población de 60 y más años, un aumento de población mayor un poco más intenso que en el conjunto de la ciudad y un porcentaje de hogares con IPM, ligeramente menor"*, similares a las condiciones de la UPL Fontibón. Así mismo, este territorio presenta una tendencia de crecimiento baja o negativa. Dicha población de 60 y más años se concentra mayoritariamente en los barrios de los cerezos, Florida Blanca Bochica, Ciudad Bachué I Etapa, Bonanza, Paris Gaitán, Florencia Boyacá, Tabora, la Estrada, Villa Luz, Santa Rosa, los Álamos, París y Santa Helenita.

Así mismo, dentro de la caracterización se encontró que existe una concentración de población de diferentes grupos étnicos como Negro por Los Cerezos, París Gaitán y Luis Carlos Galán; Indígena en las Ferias; Palenquera entre Quirigua Oriental y París; y, de manera dispersa, Raizal en Palo Blanco, Quirigua Oriental, El Encanto y Boyacá.

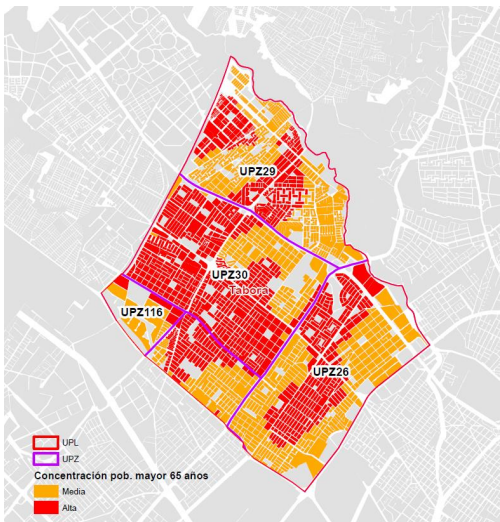


Imagen 26 Población mayor de 65 en UPL Tabora

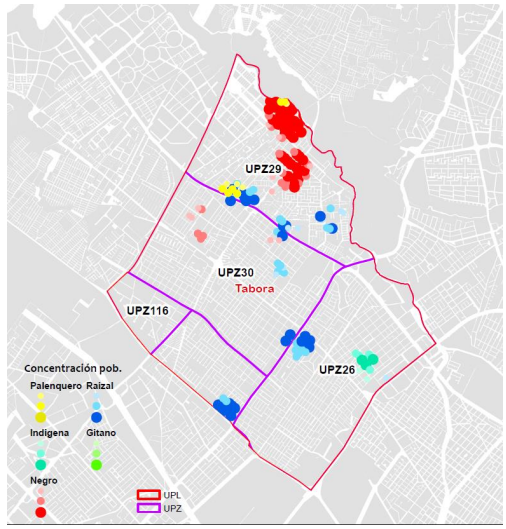


Imagen 27 Grupos étnicos de la UPL Tabora

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

4.2. Espacio Público Local en UPL Tabora

La UPL Tabora cuenta únicamente con un cuerpo de agua natural como el Humedal de Santa María del Lago. No obstante, dentro de su límite, comparte el Río Salitre y su ronda al norte con la UPL Niza. Adicionalmente, cuenta con cuerpos de agua artificiales como los canales Bonanza y Boyacá.

Es la UPL con menos hectáreas en parques estructurantes, con una extensión de 9,5 hectáreas, además de 90 hectáreas de parques de proximidad. Alcanza un indicador de espacio público efectivo de 2,71 m2 por habitante, siendo la más deficitaria del Sector Occidente con respecto al estándar de 6m2 por habitante propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial, donde destacan los Parques Bonanza, Villa Luz y Tabora y, por otro lado, sus 17.830 m2 en plazas y plazoletas.

La UPL Tabora es la tercera con menor cantidad de árboles del Sector Occidente, con un indicador de 0,3 árboles por cada 3 habitantes, indicando la necesidad de compensación de siembra 87.788 nuevos aboles, la mayor necesidad sobre las otras tres UPL del sector.

Categoría	Tabora	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	2,72 m2/hab.	*POT*
Zonas Verdes	85.808 m2	*DADEP 2022*
Parques Estructurantes	95.704 m2	*POT*
Parques de Proximidad	900.607 m2	*POT*
Plazas y Plazoletas	17.830 m2	*POT*
Numero de árboles	37.203 und	*JBB 2021*

Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,3 árboles/ 3hab.	*JBB 2022*

Tabla 22 Indicadores de Espacio Público en UPL Tabora
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Dentro de las apuestas POT que aportan a esta dimensión se encuentran: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización del Humedal del Distrito Santa María del Lago, (ii) la conformación Conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque, y (iii) Re naturalizar y/o reverdecer el parque Tabora.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó que se debe Re naturalizar y hacer uso eficiente de los parques, priorizando su reforestación con especies nativas, no especies caducifolias porque éstas contaminan las aguas lluvias. También solicitaron la conformación de una ruta ecocultural de la Calle 90, desde el Parque Simón Bolívar hasta el Humedal Juan Amarillo – Tibabuyes, pasando por el Humedal Santa María del Lago, Universidad Minuto de Dios y Parque Bonanza, para así, consolidar un nodo ambiental donde también se puedan adecuar actividades de agricultura urbana y compostaje.

Por otra parte, en esta UPL se han identificado conflictos frente al uso y manejo de las áreas de borde en las cercanías al canal del Río Salitre y Humedal Juan Amarillo - Tibabuyes por disposición de basuras y escombros en cercanías al barrio Luis Carlos Galán que se suman a ocupaciones informales y parqueo en vía por vehículos de carga en sectores tradicionales de industria de la madera cercanos a sedes de la alcaldía local.

Adicionalmente se presentan ocupaciones de ventas informales en el barrio Ferias principalmente en zonas cercanas a la plaza de mercado del mismo nombre y sobre la avenida Carrera 70 y la calle 72, entre otras.

4.3. Servicios Sociales y Servicios del Cuidado en UPL Tabora

En el Sector Occidente, la UPL Tabora es aquella que presenta mayor proximidad para el uso y disfrute de equipamientos, presentando de 5 a 8 servicios del cuidado por área de análisis. Los barrios más afectados en términos de cobertura y proximidad se localizan hacia el suroccidente por Los Álamos, cerca al Aeropuerto Internacional El Dorado, y al nororiente por Julio Florez y Santa Rosa, sobre la Calle 80.

El Sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Tabora tiene un indicador de 0,97 m2 de equipamiento por habitante, siendo la segunda UPL con mayor déficit del Sector Occidente, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a los servicios del cuidado de Educación y Culto, seguido de Integración Social, esto en concordancia con la caracterización demográfica.

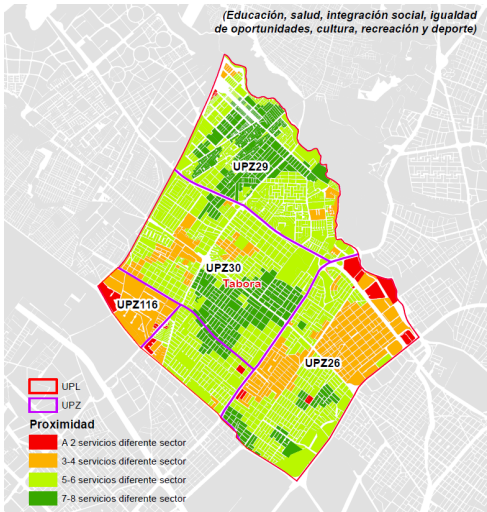


Imagen 28 Déficit global proximidad servicios del cuidado en UPL Tabora

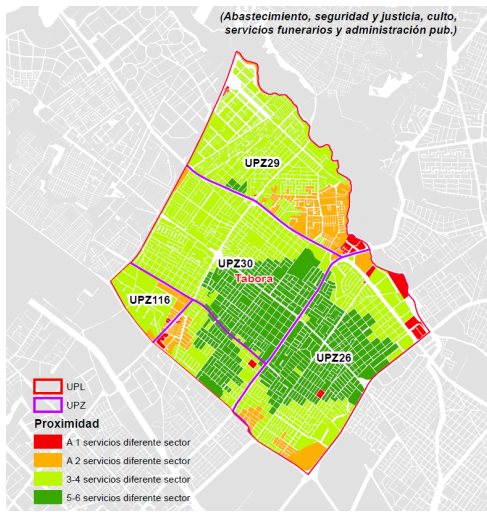


Imagen 29 Déficit global proximidad servicios básicos en UPL Tabora

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Categoría	Tabora	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar POT 3,17 m2/habitante)	0,97 m2 construido/hab.	*PMCSS*
Déficit General (Estándar 3,17) 2022	2,2 m2 construido/hab.	*PMCSS*

Tabla 23 Indicadores del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Tabora
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Por lo anterior, los equipamientos deben estar orientados a atender la población de 14 años y de 60 y más años de acuerdo con la caracterización demográfica, por esta razón servicios como Integración Social son aquellos que deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Educación primaria y Cultura. Los sectores prioritarios para la localización de equipamientos son Los Alamos, Ciudad Bachué I Etapa y Florida Blanca. En la tabla a continuación se indica las necesidades de la UPL Tabora en tipos de servicios y ejemplos de equipamientos:

Servicios del Cuidado	Equipamiento	Déficit en Fontibón
Educación básica	*Jardines y Colegios*	13
Educación superior	*Técnicos y tecnológicos*	0
Salud	*CAPS*	7
	UHMES	6
Integración Social	*Centros de infancia y de adulto mayor*	75
Cultura	*Galerías, cines, teatros*	9
Recreación y Deporte	*Canchas y escenarios*	1
Mujer	*CIOM*	0

Servicios Sociales	Equipamiento	Déficit en Fontibón
Culto		0
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	*CAI*	9
	Estación de Policía	0
	Estación de Bomberos	2
Participación Social	*Salones comunales*	2
Administración Pública	*Centro Local de Gobierno*	0
Abastecimiento	*Plazas de mercado*	2

Tabla 24 Déficit por tipo de servicio en UPL Tabora
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad solicitó contar con servicios sociales y del cuidado relacionados con salud, educación, cultura y servicios administrativos. Con respecto al servicio de salud, se ve la oportunidad de reactivar el CAMI del barrio Las Ferias y la reconstrucción del antiguo Hospital del barrio La Granja. Para el servicio de la educación, se quiere construir una Universidad Pública en el predio del Colegio Cooperativo del barrio La Palestina. Para el servicio de cultura, se plantea la construcción de una Casa de Cultura en los predios de la ALO y la construcción de un CEFE en los predios de la antigua Plaza de Mercado del barrio Boyacá. Para las manzanas del cuidado del POT, proponen localizarlo cerca a la Alcaldía Local de Engativá, generando un nodo del cuidado en relación con equipamientos como la CIOM (Casa de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres) y la ampliación del CADE del barrio Santa Helenita.

Adicionalmente, de acuerdo con las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Tabora se requiere de los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en	**Total**
Occidente	**Tabora**	2	5	1	2	-	1	-	-	-	11

Tabla 25 Metas por servicios UPL Tabora
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023.

A diferencia de Fontibón y Engativá, la historia de Tabora se asocia al desarrollo de viviendas autoconstruida o autogestionadas, crecimiento conforme a las necesidades de cada familia y el territorio. Cuenta con dos plazas de mercado: Quirigua y Las Ferias, los cuales hacen parte y base del patrimonio cultural inmaterial de su territorio, donde se heredan prácticas y se hacen integraciones sociales de generación en generación.

Actualmente, la UPL cuenta con los siguientes Bienes de Interés Cultural:

Nombre	Categoría	Distrital
Colegio Cafam	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Parroquia San Juan Bautista de la Estrada	Conservación integral	Decreto 606 de 2001

Tabla 26 Inventario de Bienes y Atractores en UPL Tabora
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

La comunidad encuentra necesaria la recuperación de las plazas de mercado de Las Ferias y Boyacá, resaltando sus valores históricos y culturales, y la restauración de la iglesia de La Estrada y la Ermita del Señor de los Milagros. Igualmente, proponen revisar los antejardines y los pasos peatonales con el fin de conservar la arquitectura característica del lugar. Así mismo, proponen exaltar el conocimiento ancestral y de turismo cultural en el barrio La Granja, debido a que se encuentra un lugar donde se reúne el Cabildo Quichua.

Finalmente, la UPL Tabora expone una posible división del sector bosque popular por límite de UPL y una pérdida progresiva de la identidad de sus historia y cultura en las transformaciones de las plazas de mercado.

4.4. Movilidad Local en UPL Tabora

La UPL Tabora cuenta con siete ejes viales importantes para la ciudad, una de escala regional como la Calle 80 y seis de escala distrital como la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, Avenida Ciudad de Cali (Carrera 86), Avenida Chile (Calle 72), Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), Avenida Boyacá y Avenida Carrera 68. Por lo anterior, cada una de estas se caracteriza de la siguiente manera:

- La Calle 80 es una de las salidas de Bogotá hacia Cota y Funza, cuenta con la troncal de Transmilenio del Portal 80.
- La ALO, hace parte del Anillo Logístico de Occidente y es el límite compartido con la UPL Engativá.
- La Avenida Chile y Avenida Ciudad de Cali cuentan con la proyección de la segunda línea del metro de Bogotá, además de ser la Avenida Ciudad de Cali un paso de conexión con el norte de la ciudad. Asimismo, la Av. Ciudad de Cali es categorizada como un corredor de carga y corredor verde de alta capacidad en el POT.
- La Avenida Carrera 68 cuenta con la construcción de la nueva troncal de Transmilenio sobre su eje, desde la autopista sur, pasando por la calle 100, hasta la carrera 11.
- En la Avenida Boyacá, se proyecta la cuarta línea del metro de Bogotá, de acuerdo con el POT.

- La Avenida José Celestino Mutis, es una alternativa de acceso a la UPL Engativá y su casco fundacional, así como de servicios logísticos y carga para las zonas industriales del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Por lo anterior, en cuanto al Sistema Transporte público de pasajeros urbanos, la UPL cuenta con la troncal de Transmilenio sobre la Calle 80 y la construcción de una nueva troncal sobre la Carrera 68. Así mismo, el POT plantea cinco Áreas de Integración Multimodal – AIM y dos líneas de metro, línea 2 sobre la Calle 72 y línea 4 sobre la Avenida Boyacá. Adicionalmente, cuenta con 26,58 Km de ciclo infraestructura existente, siendo la UPL del sector occidente con mayor red para biciusuarios.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó la construcción de avenidas que generen una descongestión vehicular, como la Avenida El Salitre y la continuidad de la Av. Constitución o Rojas y la restauración de la malla vial de la Calle 64 entre carreras 70 y Avenida 68. De igual forma, plantean alternativas de ciclorrutas por la calle 72, la calle 75 y la Avenida 66 A, así como el mejoramiento de la ciclorruta aledaña al Río Salitre y la continuidad de la Calle 90 hasta la Avenida Boyacá. Por otro lado, la comunidad propone la consolidación de barrios vitales en los alrededores de la Iglesia el señor de los milagros, la Plaza de Mercado Ferias y la Catedral de Engativá en el barrio La Estrada.

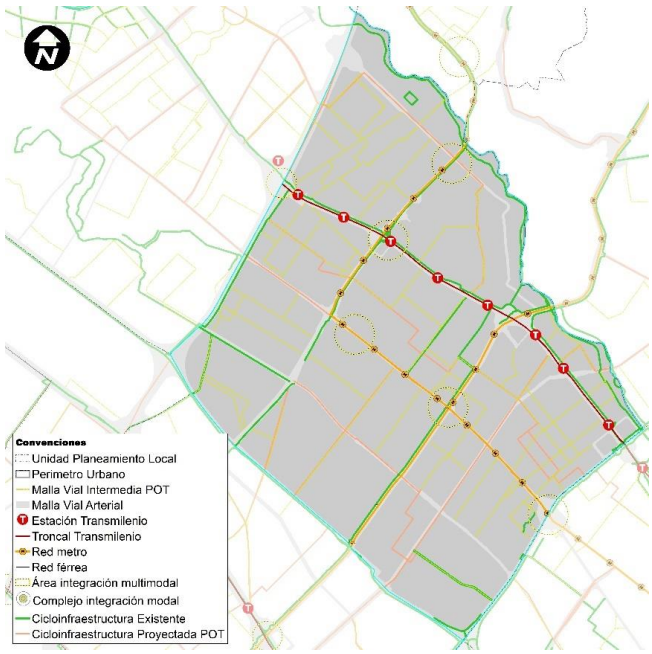


Imagen 30 Sistema de Movilidad UPL Tabora
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

4.5. Entornos Productivos Locales en UPL Tabora

La principal actividad y usos del suelo en la UPL Tabora están asociados al Residencial, donde la mayor parte de su área está en tratamiento de consolidación. Así mismo, por el barrio los Álamos comparte Zonas Industriales con las otras UPL del Sector. De acuerdo con las cifras del Censo Económico 2021 en la UPL Tabora se encuentran más de 17.461 empresas con una Población Económica Activa – PEA de más de 199.501 personas, es decir más del 50% de la población total de la UPL, logrando un indicador de 1 empleo formal por cada 1,8 PEA y una densidad de 11,6 empresas por hectárea, siendo la UPL del Sector Occidente con mayor concentración empresas y empleos. Adicionalmente, cuenta con corazones productivos sobre los corredores viales de la Avenida Carrera 68 y Calle 72 y tres Plazas de Mercado: Quirigua, Las Ferias y Boyacá.

La UPL Tabora ha tenido un proceso de desarrollo residencial de baja densidad, con una densidad y edificabilidad baja. Lo anterior ha permitido que exista un total de 137.503 viviendas y 139.334 hogares, de acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, los cuales tienen un déficit cuantitativo de 1.224 unidades y un déficit cualitativo de 7.175 unidades.

Actualmente, cuenta con la delimitación de la Actuación Estratégica Ferias la cual tiene lineamientos generales de consolidación del clúster de servicios automotrices e industriales y la revitalización y redensificación urbana sobre los corredores viales, los cuales son potenciales de desarrollo e impulso para la generación de empleos.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad solicita la recuperación y modernización de las plazas de mercado Ferias, Quirigua y Boyacá, entendiéndose como una fortaleza del sector los cuales presentan un conflicto e impacto a su entorno urbano, organizándolos y regulando su uso en varios lotes disponibles o sobre corredores comerciales y gastronómicos. Así mismo, en el espacio público deteriorado, solicitan la adecuación para acoger actividades itinerantes y usos múltiples.

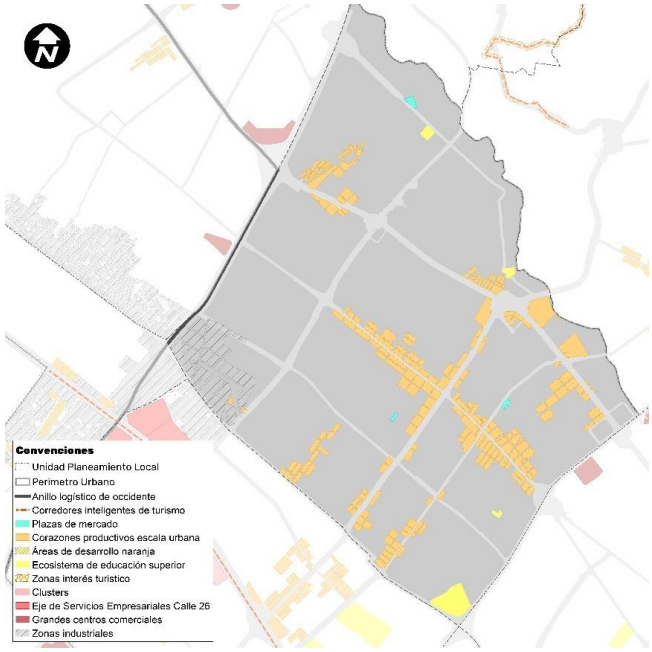


Imagen 31 Entornos económicos y productivos en UPL Tabora
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

5. CARATERIZACIÓN UPL SALITRE

La Unidad de Planeamiento Local – UPL de Salitre tiene una extensión aproximada de 1.578 hectáreas con dos clasificaciones de suelo: urbano (99,4%) y de expansión urbana (0,6%). Está localizada entre la Carrera 68 al oriente; la UPL Tintal y parte de la Avenida Centenario (Calle 13) al sur; la futura Avenida Longitudinal de Occidente al occidente; y la UPL Tabora y Avenida Calle 63 al norte. Así mismo, se caracteriza por estar en proximidad del Río Fucha y otras áreas de Zonas Industriales de Bogotá.

5.1. Caracterización Demográfica UPL Salitre

De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda, la UPL Salitre cuenta con 183.579 habitantes. Alcanza una densidad urbana de 116 habitantes por hectárea, siendo la UPL menos densa del Sector Occidente.

De acuerdo con la imagen de Clusterización sociodemográfica de la Distribución Espacial del Sector Occidente, mayoritariamente la UPL se caracteriza por tener "*la presencia más baja de población menor de 14 años de todas las agrupaciones, y la mayor sobrerrepresentación de población mayor, que además presenta un crecimiento más acelerado que en el conjunto urbano. Presenta el menor porcentaje promedio de IPM y un crecimiento poblacional similar al del conjunto de la ciudad*." Por otro lado, al sur de la UPL *"presenta menos población menor de 14 años que el conjunto de la ciudad, y también menos población de 60 y más años, con un ritmo de crecimiento bajo de este grupo"* demostrando que *"son zonas principalmente habitadas por población en edad adulta, de nivel social medio"* relacionado con su zona industrial.

Dicha población de 60 y más años se concentra mayoritariamente en los barrios de Tintal Central, Ferrocaja Fontibón, Modelia Occidental, Salitre Occidental, Normandía Occidental, la Esperanza Norte.

Así mismo, dentro de la caracterización se encontró que existe una concentración de población de diferentes grupos étnicos como Negro por Tintal Central, Ferrocaja Fontibón, Ciudad Hayuelos, La Esperanza Sur, Salitre Occidental y Capellanía; Raizal en Modelia, Santa Cecilia, Salitre Occidental, Normandía Occidental, La Esperanza Norte; y Palenquera en Salitre Occidental y Los Álamos.

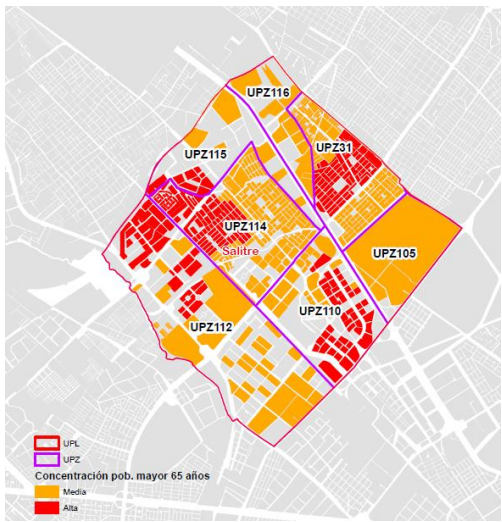


Imagen 32 Población mayor de 65 en UPL Salitre

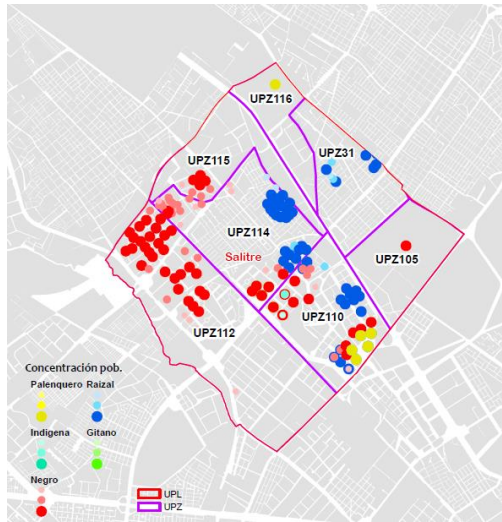


Imagen 33 Grupos étnicos de la UPL Salitre

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Las condiciones del territorio de la UPL Salitre están relacionados directamente por los usos residenciales y de densidad moderada y grandes alturas, así como actividades y usos complementarios que surgen en las áreas de cesión de los urbanismos desarrollados. Así mismo, cuenta con usos de industria y logística por la presencia de Zonas Industriales entre la Avenida Centenario (Calle 13), Avenida Boyacá, Avenida Carrera 68 y Avenida Ferrocarril de Occidente (Calle 22).

5.2. Espacio Público Local en UPL Salitre

La UPL Salitre cuenta con dos cuerpos de agua natural como el Humedal de Capellanía o Cofradía, Canal San Francisco y Canal Oriental de Fontibón. No obstante, dentro de su límite, comparte el Río Fucha y su ronda al sur con la UPL Tintal. Adicionalmente, cuenta con cuerpos de agua artificiales como el canal Boyacá, que proviene desde la UPL Tabora.

Tiene una extensión de 71,6 hectáreas de parques estructurantes y 86,8 hectáreas de parques de proximidad, alcanzando un indicador de espacio público efectivo de 9,40 m2 por habitante, siendo la UPL con mejores condiciones y superávit del Sector Occidente con respecto al estándar de 6m2 por habitante propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial, donde destaca el Jardín Botánico, Unidad Deportiva Salitre y Centro Urbano Recreativo – CUR, que hacen parte del Parque Metropolitano Simón Bolívar, así como los parques Sauzalito y del Canal Boyacá Modelia.

La UPL Salitre es la segunda con mayor cantidad de árboles del Sector Occidente, pero con un indicador de 0,86 árboles por cada 3 habitantes, siendo la más cercana de cumplir

con el indicador de 1 árbol por cada 3 habitantes con la necesidad de compensación de siembra 8.652 nuevos aboles.

Categoría	Salitre	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	9,52 m2/hab.	*POT*
Zonas Verdes	133.086 m2	*DADEP 2022*
Parques Estructurantes	716.055 m2	*POT*
Parques de Proximidad	868.095 m2	*POT*
Plazas y Plazoletas	8.372 m2	*POT*
Numero de árboles	52.541und	*JBB 2021*
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,86 árboles/ 3hab.	*JBB 2022*

Tabla 27 Indicadores de Espacio Público en UPL Salitre
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Dentro de las apuestas POT que aportan a esta dimensión se encuentran: (i) la Restauración, recuperación y renaturalización del Humedal del Distrito Capellanía o Cofradía, (ii) la Restauración, recuperación y renaturalización de cuerpos de agua en la subcuenca Fucha, (iii) Conformación del corredor ecosistémico del Río Fucha, (iv) Renaturalizar y/o reverdecer el parque Simón Bolivar y Consolidación el bosque urbano de Canal Boyacá Modelia.

En el caso de esta UPL se presentan tensiones y conflictos asociados al uso del espacio público en zonas comerciales de Modelia y zonas cercanas a la Terminal de Transporte y ocupación de zonas verdes y espacios públicos en las áreas de borde de canales San Francisco y Boyacá. Finalmente, otra problemática que se da en el territorio de esta UPL se asocia a ocupaciones informales y desechos de basuras y escombros en zonas aledañas al Río Fucha en el Barrio El Vergel.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de intervenir y conectar, a partir de circuitos verdes de carácter peatonal y ambiental, los diferentes elementos de la EEP y Sistema Hídrico del Territorio. Asimismo, ven la oportunidad de construir dos aulas ambientales, generación de un parque (de carácter ambiental) al occidente del Centro Comercial Plaza Claro, reverdecimiento de la Calle 63.

5.3. Servicios Sociales y Servicios del Cuidado en UPL Salitre

En el Sector Occidente, la UPL Salitre es aquella que presenta la menor proximidad para el uso y disfrute de equipamientos, presentando de 0 a 4 servicios del cuidado mayoritariamente. Los barrios más afectados en términos de cobertura y proximidad se localizan hacia el centro, occidente y mayormente al suroccidente por El Tintal Central, Granjas De Techo, El Vergel, Interindustrial, Villa Alsacia, Franco, Ciudad Hayuelos, Vereda El Tintal, Montevideo, Puerta De Teja, Los Álamos, Modelia, Modelia Occidental, Santa Cecilia y Capellanía.

No obstante, el Sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Salitre tiene un indicador de 2,13 m2 de equipamiento por habitante, siendo la UPL del Sector Occidente con mayor cantidad de oferta actual de metros cuadrados construidos por habitante, donde gran parte de la cobertura en equipamientos se asocia a los servicios del cuidado de Integración Social, seguido de Educación y Culto, esto en concordancia con la caracterización demográfica.

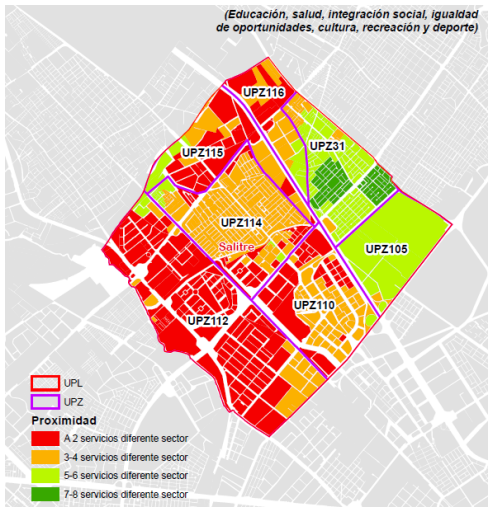


Imagen 34 Déficit global proximidad servicios del cuidado en UPL Salitre

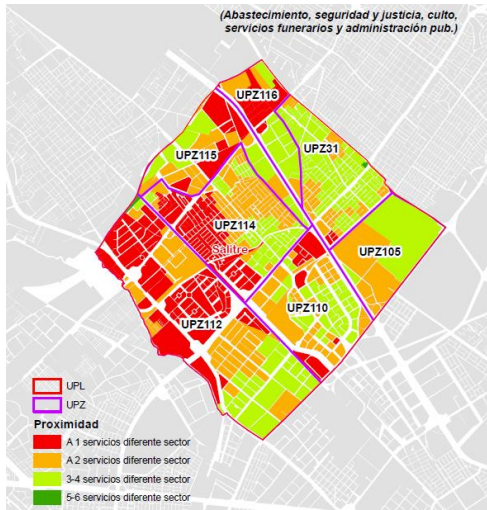


Imagen 35 Déficit global proximidad servicios básicos en UPL Salitre

Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Categoría	Salitre	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar POT 3,17 m2/habitante)	2,14 m2 construido/hab.	*PMCSS*
Déficit General (Estándar 3,17) 2022	1,03 m2 construido/hab.	*PMCSS*

Tabla 28 Indicadores del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales en UPL Salitre
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Por lo anterior, los equipamientos deben estar orientados a atender la población de de 60 y más años de acuerdo con la caracterización demográfica, por esta razón servicios como Integración Social son aquellos que deben ser priorizados y complementarse con equipamientos de Cultura y Participación Social. Los sectores prioritarios para la localización de equipamientos son Salitre Occidental, Ciudad Hayuelos y El Tintal Central. En la tabla a continuación se indica las necesidades de la UPL Salitre en tipos de servicios y ejemplos de equipamientos:

Servicios del Cuidado	Equipamiento	Déficit en Fontibón
Educación básica	*Jardines y Colegios*	9
Educación superior	*Técnicos y tecnológicos*	0
Salud	*CAPS*	5

	UHMES	4
Integración Social	*Centros de infancia y de adulto mayor*	52
Cultura	*Galerías, cines, teatros*	14
Recreación y Deporte	*Canchas y escenarios*	0
Mujer	*CIOM*	0
Servicios Sociales	**Equipamiento**	**Déficit en Fontibón**
Culto		0
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	*CAI*	0
	Estación de Policía	1
	Estación de Bomberos	1
Participación Social	*Salones comunales*	21
Administración Pública	*Centro Local de Gobierno*	0
Abastecimiento	*Plazas de mercado*	5

Tabla 29 Déficit por tipo de servicio en UPL Salitre
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad solicitó contar con infraestructura de Salud en algunos sectores del territorio, específicamente en la zona de Hayuelos, Normandía y detrás del Terminal del Salitre, considerados puntos estratégicos. Asimismo, enfatizaron en el tema de seguridad, la recuperación del espacio público y la creación de un punto céntrico mediante la presencia de una estación de policía.

Adicionalmente, de acuerdo con las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Salitre se requiere de los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en	**Total**
Occidente	**Salitre**	-	1	-	4	-	-	-	-	-	5

Tabla 30 Metas por servicios UPL Salitre
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023.

A diferencia de Fontibón y Engativá, y similar a Tabora, la historia de Salitre se asocia a un modelo urbano de desarrollo enfocado en el crecimiento de la vivienda y la ciudad en los años 30 aproximadamente. Por lo anterior, su patrimonio cultural material se asocia a edificaciones modernas, con valores arquitectónicos y naturales propios del edificio.

Actualmente, la UPL cuenta con los siguientes Bienes de Interés Cultural:

Nombre	**Categoría**	**Distrital**

Universidad Libre de Colombia / Colegio Universidad Libre	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Laboratorios Vecol	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Laboratorios Kodak	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Laboratorios Abbot	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Unidad Deportiva El Salitre	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Centro Urbano Recreativo Compensar - CUR Compensar	Conservación integral	Decreto 606 de 2001
Hacienda El Tintal - Hacienda Tintalito (Frigorífico San Martín) Edificación antigua casona	Conservación integral	Decreto 560 de 2018. Resolución 579 de 2004

Tabla 31 Inventario de Bienes y Atractores en UPL Salitre
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

La comunidad reconoce e identifica la importancia del componente patrimonial natural como parte de la generación de identidad y cultura en el territorio, mencionando la importancia de generar rutas peatonales que comuniquen los equipamientos, puntos de encuentro y de desarrollo de actividades sociales y deportivas, así como una red de parques, humedales y canales que histórica y tradicionalmente sirven como referencia en el territorio.

5.4. Movilidad Local en UPL Salitre

La UPL Salitre cuenta con ocho ejes viales importantes para la ciudad, dos de escala regional como la Avenida Centenario (Calle 13) y Calle 22 y seis de escala distrital como la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, Avenida Ciudad de Cali (Carrera 86), Avenida José Celestino Mutis (Calle 63), Avenida Boyacá, Avenida El Dorado (Calle 26) y Avenida Carrera 68. Por lo anterior, cada una de estas se caracteriza de la siguiente manera:

- La Calle 13 es una corredor de carga para la Zona Industrial de la UPL Salitre, el cual conecta con la Zona Franca e Industrial de la UPL Fontibón.
- La Calle 22 cuenta con el proyecto de Regiotram de Occidente, el cual conectará el transporte de pasajeros de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con el Distrito, llegando al centro de la ciudad sobre la Calle 26 y Avenida Caracas.
- La ALO, hace parte del Anillo Logístico de Occidente y es el límite compartido con la UPL Fontibón.

- La Avenida El Dorado, es la vía de acceso a los servicios del Aeropuerto Internacional El Dorado que, a su vez, conecta con el centro internacional e histórico de la ciudad. Adicionalmente, cuenta con la troncal de Transmilenio sobre la Calle 26.
- La Avenida Carrera 68 cuenta con la construcción de la nueva troncal de Transmilenio sobre su eje, desde la autopista sur, pasando por la calle 100, hasta la carrera 11.
- En la Avenida Boyacá, se proyecta la cuarta línea del metro de Bogotá, de acuerdo con el POT.
- La Avenida José Celestino Mutis, es una alternativa de acceso a la UPL Engativá y su casco fundacioanl, así como de servicios logísticos y carga para las zonas industriales del Aeropuerto Internacional El Dorado.
- La Avenida Ciudad de Cali, al igual que la ALO y la Calle 13, es categorizada con corredor de carga y corredor verde de alta capacidad en el POT.

En relación con el Sistema Transporte público de pasajeros urbanos, la UPL cuenta con el Portal El Dorado y su troncal de Transmilenio sobre la Calle 26, así como la construcción de una nueva troncal sobre la Carrera 68. Adicionalmente la Calle 22 cuenta con el proyecto de Regiotram de Occidente, el cual conectará los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con el Distrito, llegando al centro de la ciudad sobre la Calle 26 y Avenida Caracas. También cuenta con 25,66 Km de ciclo infraestructura existente, siendo la segunda UPL del sector occidente con mayor red para biciusuarios. Por otra parte, el POT plantea dos Áreas de Integración Multimodal – AIM y la línea de metro 4 sobre la Avenida Boyacá.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad manifestó la necesidad de ampliar y prolongar vías para mejorar la movilidad. Algunas de estas solicitudes se priorizan sobre la Calle 53 y la Calle 63. De igual forma, plantean el desarrollo de nuevas ciclorrutas que mejoren la accesibilidad en el sector y faciliten la movilidad de los biciusuarios por la Av. Rojas. Por otro lado, la ciudadanía plantea diferentes problemáticas que giran en torno al Terminal de Transporte Salitre, donde solicitan solucionar algunos de estos problemas con la modernización del terminal y un aumento en el número de accesos.

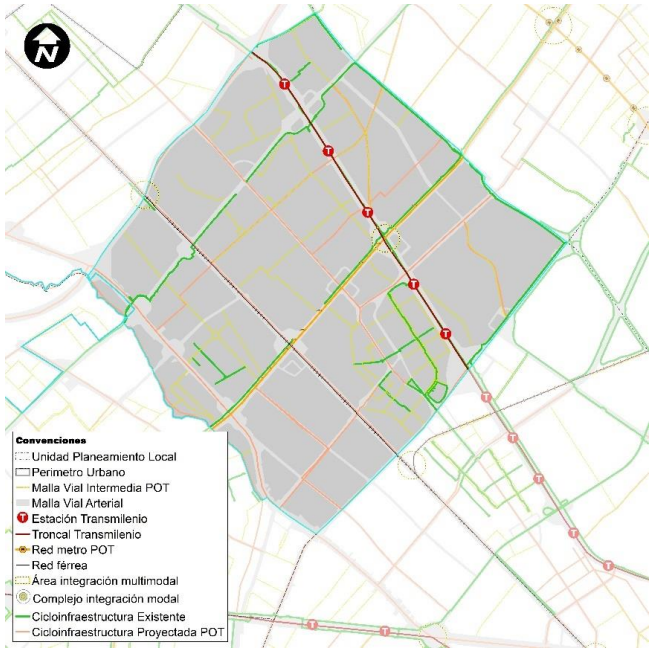


Imagen 36 Sistema de Movilidad UPL Salitre
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

5.5. Entornos Productivos Locales en UPL Salitre

La UPL Salitre cuenta con una marcada zonificación en los usos y actividades del suelo. Sobre el corredor vial de la Avenida El Dorado (Calle 26) se localizan usos de servicios de oficina y hospedaje, hacia el sur de la UPL se concentra las Zonas Industriales en Montevideo, esto en relación con su proximidad al corredor férreo de occidente y la Terminal de Transporte Salitre, y en el resto de sus áreas, grandes desarrollos urbanos residenciales en altura, los cuales se complementan con comercio y servicios básicos.

De acuerdo con las cifras del Censo Económico 2021 en la UPL Salitre se encuentran más de 7.729 empresas con una Población Económica Activa – PEA de más de 102.701 personas, es decir más del 50% de la población total de la UPL, logrando un indicador de 1 empleo formal por cada 0,3 PEA y una densidad de 4,9 empresas por hectárea, siendo la UPL del Sector Occidente con la menor concentración empresas y oferta de empleo.

Adicionalmente, cuenta con corazones productivos sobre los corredores viales de la Avenida Calle 24 y Avenida Boyacá, en los barrios de Normandía, Normandía Occidental y Santa Cecilia.

La UPL Salitre ha tenido un proceso de desarrollo residencial como Ciudad Salitre, los cuales impulsaron la vivienda en altura y áreas de cesión de espacio público y otros usos. Adicionalmente, cuenta con la adopción y desarrollo del Plan Parcial La Felicidad, Procables y el de Renovación Urbana Montevideo, este último en la Zona Industrial. Lo anterior ha permitido que exista un total de 76.902 viviendas y 76.965 hogares, de

acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, los cuales tienen un déficit cuantitativo de 15 unidades y un déficit cualitativo de 940 unidades.

Actualmente, cuenta con la delimitación de la Actuación Estratégica Montevideo, con lineamientos generales de revitalizar y brindar soportes urbanos para el desarrollo de actividades industriales modernas, y la Actuación Estratégica Eje Tintal, con lineamientos generales de ser puente de integración regional de Bogotá hacia el occidente de la sabana en términos ambientales, de movilidad y desarrollo inmobiliario. Así mismo, en su ámbito tiene predelimitado un Plan Parcial en tratamiento de desarrollo. Lo anterior, serán potenciales de desarrollo e impulso para la generación de empleos.

En los diferentes talleres y espacios de participación, la comunidad solicita la reubicación y formalización del comercio informal que se ha asentado en la proximidad de la Terminal de Transporte Salitre, la reubicación de la zona de bares en el sector de Modelia y la construcción de un punto de acopio para manejo de residuos aprovechables. También buscan la consolidación de corredores comerciales y productivos aprovechando los sitios de interés y las opciones gastronómicas de la zona, al igual que la adecuación de espacios públicos y el desarrollo de actividades itinerantes como apoyo a la estructura productiva de los mismos habitantes de la UPL.

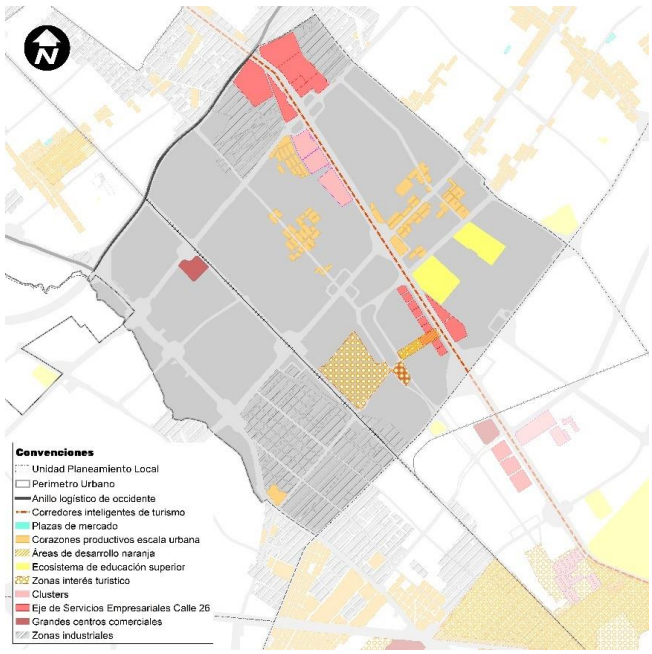


Imagen 37 Entornos económicos y productivos en UPL Salitre
Fuente: Visita de campo, Equipo UPL Occidente 2022

BIBLIOGRAFÍA

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

Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de 12 de 2021). Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021. Bogotá D.C.

Biblioteca Luis Ángel Arango. (13 de febrero de 2006). Exposición Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana. Obtenido de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/menu.htm

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

Decreto Distrital 555 de 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."

Díaz Rodríguez, D. (2009). *De pueblo a barrio: cambios en el paisaje de Fontibón, 1950-1990.* Uniandes.

GEHL, Jan. (2010). Cities for people. Island Press, Washington, DC. (GEHL Jan. 2010. Ciudades para la gente. Por un mejor futuro urbano. Organización de las Naciones Unidas - hábitat).

IDPC (2019). A pie por Engativá y Barrios Unidos. Patrimonios locales.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1941). Vuelo-235-160 y 163. Bogotá.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1950). Plancha 246-II-4 y 246-II-2. Bogotá, Colombia.

Jacobs, Jane. (2011). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Capitán Swing Libros, Madrid.

Moreno, Carlos, "La revolución de la proximidad en tiempos de cambio climático y COVD 19" en Revista Semestral de Humanidades y Ciencias Sociales, Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, Madrid, Octubre de 2021.

MORENO Carlos. (2003). La revolución de la proximidad. Alianza editorial. España.

ONU. (2021). Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ciudades y Comunidades Sostenibles. Obtenido de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Romero Mendoza, D. (2009). *Procesos comunitarios en la localidad de Engativá en la segunda mitad del siglo XX.* Uniandes.

Rueda, Salvador. 2018. El urbanismo ecológico: Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual. Agencia de ecología urbana de Barcelona.

Rueda, Salvador “El urbanismo ecosistémico” en Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, Vol. LI, Nº 202, invierno 2019.

Secretaria Distrital de Desarrollo Económico Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización agropecuaria de la localidad de Ciudad Bolívar. Bogotá.

Secretaría Distrital de Desarrollo Económico-Contrato 315 de 2017. (2018). Caracterización productiva de la localidad de Usme (Vol. Usme). Bogotá.

Secretaría Distrital del Hábitat. Modelo de ocupación territorio borde sur. 2014

Secretaria Distrital de Planeación. Documento de Diagnóstico y Factores Estratégicos. Política Pública de Ruralidad del Distrito Capital. 2023

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Documento Técnico de Soporte Decreto Distrital 555 de 2021”, Bogotá, 2021.

Secretaría Distrital de Planeación - SDP, “Anexo 6 del POT – delimitación de las UPLs”, Bogotá, 2021.

SDP. (2023). Manual del Espacio Público. Bogotá

SDP. (2023). Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales. Bogotá.

SDA. (2023). Resolución 05531 - Implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital.

Torres M.E. Ayuntamiento de Barcelona “Supermanzanas de Barcelona: el exitoso plan anticoches que arrancó con la oposición vecinal” en El País, 08 oct 2019

ANEXO DEL SECTOR OCCIDENTE

Memorias de la participación en la formulación de las UPL

Memorias de la participación en la formulación de las UPL del sector Occidente.

El numeral 7 del artículo 3 del Decreto Distrital 555 de 2021, con respecto a la Política de Participación Ciudadana, Gobernanza y Administración para el Desarrollo Local, dispone que se debe contar con acciones positivas para promover la participación ciudadana con incidencia en la formulación, ejecución, seguimiento, y evaluación de las acciones asociadas al Ordenamiento Territorial.

Así mismo, el parágrafo 1 del artículo 9 señala que la Secretaría Distrital de Planeación adelantará un proceso de planeación participativa para caracterizar las estructuras de ordenamiento de cada UPL, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad en relación con los entornos de vida local.

En ese sentido, para garantizar una participación incidente en la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, la Secretaría Distrital de Planeación implementó durante el año 2022 y 2023 una "ruta de la participación" que incluyó ejercicios de co-creación entre la administración distrital y la comunidad, en donde se precisaron y priorizaron proyectos adecuados a las necesidades de la vida local. Los diferentes espacios estuvieron compuestos por:

1. Actividades pedagógicas y de información de escala distrital

Nombre de la Actividad	Fecha
Foro de Urbanismo Exhibición interactiva Bogotá Reveredece derivas-Lanzamiento ruta de participación- Rediseño	jueves, noviembre 24 de 2022
Stand Tienda Mi Veci	martes, 18 de abril de 2023
Conectando comunidades para construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos-FILBO	sábado, 22 de abril de 2023
Conversatorio con NNA - Bogotá Soñada	viernes, 28 de abril de 2023
Acción afirmativa: Socialización del POT - Juventudes negras afrocolombianas.	viernes, 12 de mayo de 2023

2. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2022

Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Día de campo con Alcaldes Locales - Fontibón	martes, 8 de marzo	Días de Campo Alcaldías Locales
Día de campo con Alcaldes Locales - Engativá	jueves, 24 de marzo	Días de Campo Alcaldías Locales

Deriva 2.0 UPL Fontibón	martes, 20 de septiembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Deriva 2.0 Engativá	jueves, 6 de octubre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Recorrido UPL Engativá	jueves, 20 de octubre	Recorridos de caracterización territorial
Taller de Co - creación UPL Fontibón + AE Aeropuerto Fontibón	martes, 15 de noviembre	Talleres de Co-creación
Taller de co-creación UPL Engativá + AE Distrito Aeroportuario	sábado, 19 de noviembre	Talleres de Co-creación

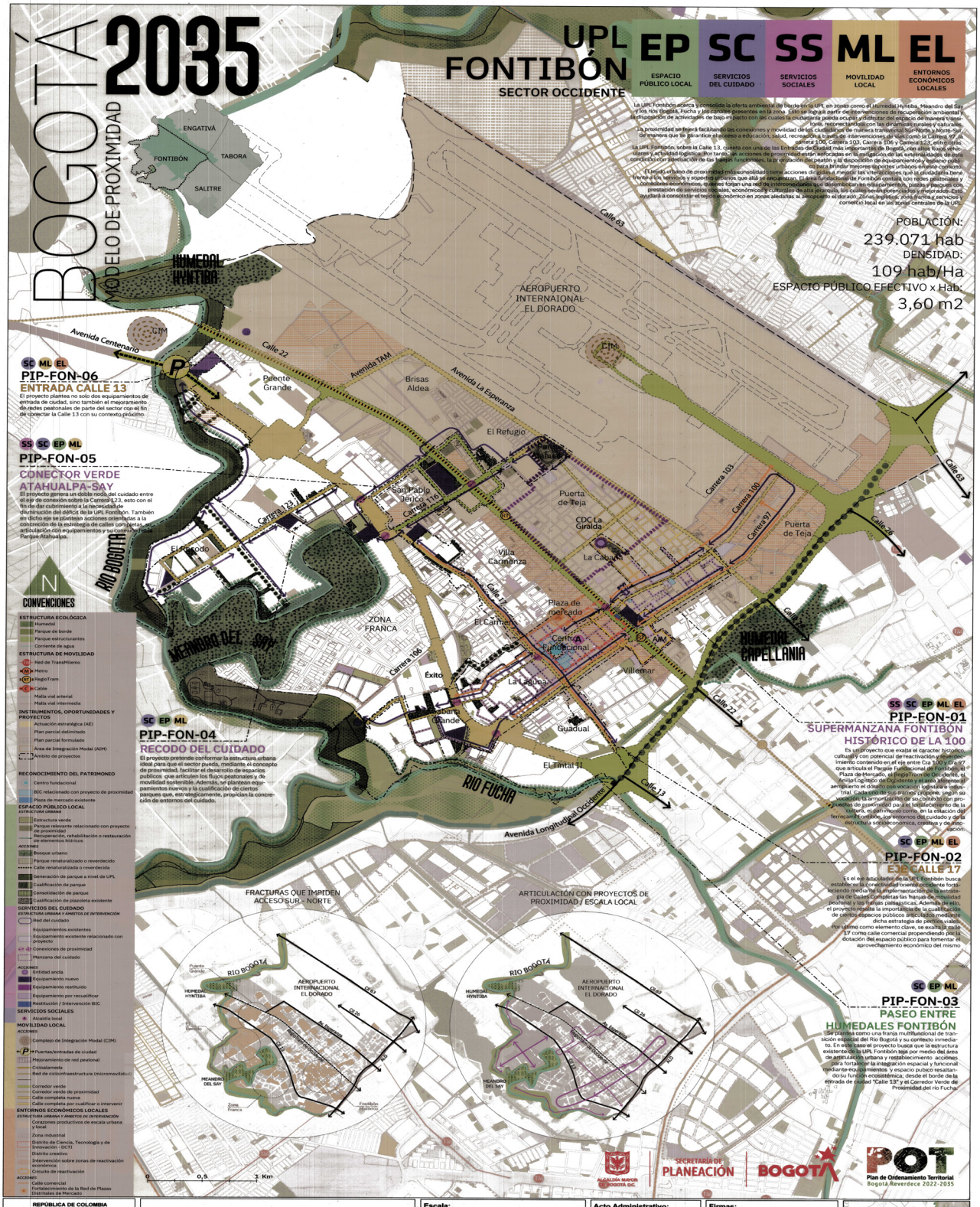
3. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2023

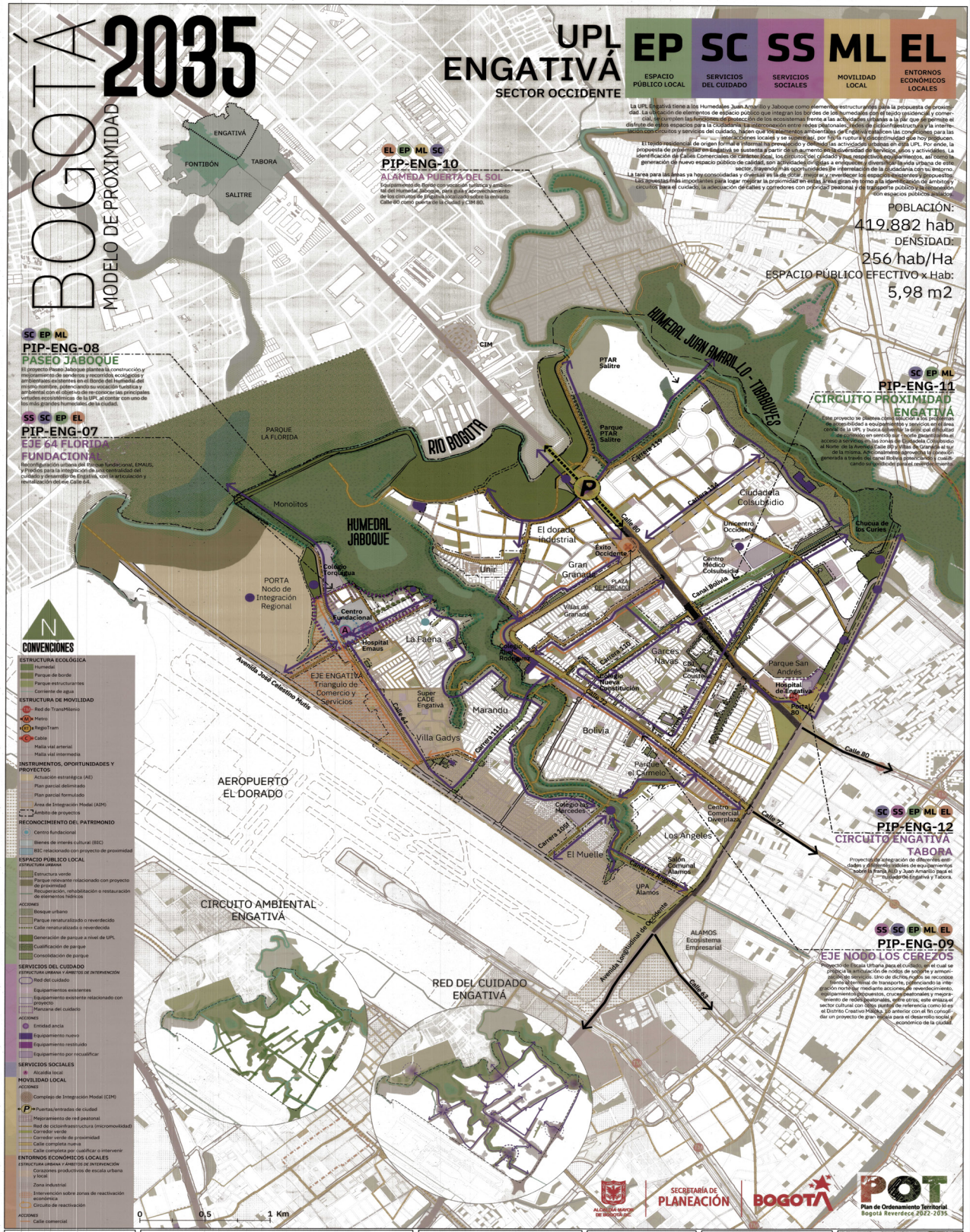
Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Deriva UPL Tabora	jueves, 23 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL Salitre	lunes, 27 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Taller de Co-creación UPL Tabora	sábado, 11 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller de Co-Creación UPL Engativá	martes, 14 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller de Co-Creación: Niños, niñas y adolescentes - Occidente	jueves, 16 de marzo	Sesiones de Co-Creación con Niños y Niñas
Taller de Co-Creación UPL Salitre	martes, 21 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE

Toda la información de las actividades anteriores y sus evidencias se encuentra dispuesta en el siguiente enlace, para consulta de la ciudadanía:

https://drive.google.com/drive/folders/1C31O6Fb-c8QBmIoZaDgystUx0BMU0v_X?usp=sharing

Finalmente, vale la pena mencionar que, en el marco de la publicación de los proyectos de decretos en la plataforma Legal Bog, para conocimiento y comentarios de la ciudadanía, la Secretaría Distrital de Planeación implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL FONTIBÓN
SECTOR OCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL Fontibón acerca y consolida la oferta ambiental de borde en la UPL en zonas como el Humedal Hyntiba, Meandro del Say y los ríos Bogotá, Fucha y los canales presentes en la zona. Esto se logrará a partir de intervenciones de recuperación ambiental y reforestación de actividades de bajo impacto con las cuales la ciudadanía pueda acceder y disfrutar del espacio de manera transitoria, reforzando así con las dinámicas rurales y naturales.
La proximidad se logrará facilitando las conexiones y movilidad de los ciudadanos de manera transversal Sur-Norte y Norte-Sur, de manera que se garantice el acceso a educación, salud, recreación a partir de intervenciones de vías como la Carrera 99, la carrera 100, Carrera 103, Carrera 106 y Carrera 123, entre otras.
La UPL Fontibón, sobre la Calle 13, cuenta con una de las Entidades de Ciudad más importantes de Bogotá, con altos flujos vehiculares y actividad logística. Por tanto, las acciones de proximidad están enfocadas en la mitigación de las externalidades de esta combinación y distribución de las tres funciones, la regulación del peatón y la disposición de equipamientos y espacio público para brindar mejores espacios urbanos en la zona.
El tejido urbano de proximidad más consolidado tiene acciones dirigidas a mejorar las interacciones que la ciudadanía tiene frente a los servicios y espacios públicos que allí se encuentran. El área fundacional de Fontibón cuenta con redes peatonales y corredores económicos, que les forjan una red de interconexiones que dinamizan en equipamientos, plazas y parques con prestación de servicios sociales, económicos y culturales de alta intensidad. Estas calles tendrán perfiles diferenciados que ayudará a consolidar el tejido económico en zonas aledañas al aeropuerto el de 100. Zonas logísticas, zona franca y servicios y comercio local en las zonas centrales de la UPL.
POBLACIÓN:
239.071 hab
DENSIDAD:
109 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
3,60 m2
SC ML EL
PIP-FON-06
ENTRADA CALLE 13
El proyecto plantea no solo dos equipamientos de entrada de ciudad, sino también el mejoramiento de redes peatonales de parte del sector con el fin de conectar la Calle 13 con su contexto próximo.
SS SC EP ML
PIP-FON-05
CONECTOR VERDE ATAHUALPA-SAY
El proyecto genera un doble nodo del cuidado entre el eje de conexión sobre la Carrera 123, esto con el fin de dar cubrimiento a la necesidad de planeación del déficit de la UPL Fontibón. También en dicho eje se plantean acciones orientadas a la conexión de la estribería de calles completas, así como articulación con equipamientos y su conexión con el Parque Atahualpa.
SC EP ML
PIP-FON-04
RECODO DEL CUIDADO
El proyecto pretende conformar la estructura urbana ideal para que el sector pueda, mediante el concepto de proximidad, facilitar el desarrollo de espacios publicos que articulen los flujos peatonales y de movilidad sostenible. Además, se plantean equipamientos nuevos y la cualificación de ciertos parques que, estrategicamente, propician la concreción de entornos del cuidado.
SS SC EP ML EL
PIP-FON-01
SUPERMANZANA FONTIBÓN HISTÓRICO DE LA 100
Es un proyecto que exalta el caracter historico cultural y con potencial de reactivación económico-imiento contenido en el eje entre Cra 100 y Cra 97 que articula el Parque Fundacional de Fontibón, el Plaza de Mercado, el Bien de Interés de Occidente, el Actual Logístico del Occidente y el área alrededor aeropuerto el dotado con vocación logística e industrial. Cada uno de sus predios propone, según su vocación, la armonización de sus cabidas para nuevos usos de proximidad para el fortalecimiento de la cultura, el patrimonio común, en la relación del ferrocarril con los, los entornos del cuidado y de la estructura socio económica, cultural y de integración.
SC EP ML EL
PIP-FON-02
EJE CALLE 17
El eje articulador de la UPL Fontibón busca establecer la conectividad oriente-occidente fortaleciendo mediante la implementación de la estrategia de Calles Completas las franjas de movilidad peatonal y las franjas paisajísticas. Además de ello, el proyecto resalta la importancia de la equipamientos de puntos espacios públicos articulados mediante dicha estrategia de peatonalización.
Por último como elemento clave, se establece la calle 17 como calle comercial propendiendo por la dotación del espacio público para fomentar el aprovechamiento económico del mismo.
SC EP ML
PIP-FON-03
PASEO ENTRE HUMEDALES FONTIBÓN
Se plantea como una franja multifuncional de transición espacial del Río Bogotá y su contexto inmediato. En este caso el proyecto busca que la estructura existente de la UPL Fontibón teja por medio del área de articulación urbana y restablecimiento acciones para fortalecer la integración espacial y funcional mediante equipamientos y espacio publico resaltando su función ecosistémica; desde el borde de la entrada de ciudad "Calle 13" y el Corredor Verde de Proximidad del río Fucha.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parque de borde
Parque estructurantes
Corriente de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
RegioTram
Cable
Malla vial arterial
Malla vial intermedia
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
Actuación estratégica (AE)
Plan parcial delimitado
Plan parcial formulado
Area de Integración Modal (AIM)
Ámbito de proyectos
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Centro fundacional
BIC relacionado con proyecto de proximidad
Plaza de mercado existente
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ESTRUCTURA URBANA
Estructura verde
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad
Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos históricos
ACCIONES
Bosque urbano
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
Cualificación de planoteta existente
SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Conexiones de proximidad
Manzana del cuidado
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento restituido
Equipamiento por recualificar
Restitución / Intervención BIC
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Complejo de Integración Modal (CIM)
Puertas/entradas de ciudad
Mejoramiento de red peatonal
Cicloalameda
Red de ciclo-infraestructura (micromovilidad)
Corredor verde
Corredor verde de proximidad
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
Zona industrial
Distrito de Ciencia, Tecnología y de Innovación - DCTI
Distrito creativo
Intervención sobre zonas de reactivación económica
Circuito de reactivación
ACCIONES
Calle comercial
Fortalecimiento de la Red de Plazas Distritales de Mercado
0 0,5 1 Km
FRACTURAS QUE IMPIDEN ACCESO SUR - NORTE
ARTICULACIÓN CON PROYECTOS DE PROXIMIDAD / ESCALA LOCAL
RIO BOGOTÁ
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO
HUMEDAL HYNTIBA
MEANDRO DEL SAY
Zona Franca
Fontibón Estación
Puente Grande
Ciudad Salitre
Fontibón San Pablo
Zona Franca
Fontibón Estación
Ciudad Salitre
ENGATIVÁ
FONTIBÓN
TABORA
SALITRE
Avenida Centenario
Calle 22
Avenida TAM
Avenida La Esperanza
Calle 63
Carrera 123
Carrera 116
Carrera 103
Carrera 100
Carrera 97
Carrera 106
Calle 26
Calle 17
Calle 22
Calle 13
Avenida Longitudinal Occidente
Puente Grande
Brisas Aldea
El Refugio
San Pablo Jerico
Puerta de Teja
CDC La Giralda
La Cabaña
Villa Carmanza
El Carmen
Plaza de mercado
Centro Funcional
AIM
ZONA FRANCA
Éxito
La Laguna
Villemar
Guadual
El Tintal II
HUMEDAL CAPELLANIA
RIO FUCHA
RIO BOGOTÁ
HUMEDAL HYNTIBA
MEANDRO DEL SAY
CIM
P
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035
REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas contenidas con origen de la triangulación del cuadrilátero F1.140520 con el pantalón E-BS0405, el cual se le asignaron las coordenadas planas N:104.000,000 metros y E:90.243,276 metros, coordenadas geográficas N:4°39'56,3556" y W:74°08'38,9556" del mar Plano de proyección 2000 metros sobre el nivel del mar
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - FONTIBÓN
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
517
03 NOV 2023
Mapa No.
OCC-01
Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDUARDO JIMÉNEZ ANGEL
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CÁCERES HELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL ENGATIVÁ
SECTOR OCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL Engativá tiene a los Humedales Juan Amarillo y Jaboque como elementos estructurantes para la propuesta de proximidad. La ubicación de elementos de espacio público que integran los bordes de los humedales con el tejido residencial y comercial, no cumplen las funciones de protección de los ecosistemas frente a las actividades urbanas a la par que no permite el disfrute de estos espacios para la Ciudadanía. La interconexión entre redes peatonales, redes de ciclo infraestructura y la interrelación con circuitos y servicios del cuidado, hacen que los elementos ambientales de Engativá mejoren las condiciones para las instalaciones locales y se superen así, por fin la ruptura y discontinuidad que hoy producen.
El tejido residencial de origen formal e informal ha prevalecido y definido las actividades urbanas en esta UPL. Por ende, la propuesta de proximidad en Engativá se sustenta a partir de un aumento en la diversidad de servicios, usos y actividades. La identificación de Calles Comerciales de Carácter Local, los circuitos del cuidado y sus respectivos equipamientos, así como la generación de nuevo espacio público de calidad, son actividades que dotadas a entornos diversificarán la vida urbana de este sector, trayendo consigo nuevas oportunidades de interrelación de la ciudadanía con su entorno.
La tarea para las áreas ya hoy consolidadas y diversas es la de dotar, mejorar y revestir los espacios existentes y propuestos. Las apuestas más importantes para lograr mejorar la proximidad en estas áreas giran en torno a la identificación de ámbitos y circuitos para el cuidado, la adecuación de calles y corredores con prioridad peatonal y de transporte público y la conexión con espacios públicos aislados.
POBLACIÓN:
419.882 hab
DENSIDAD:
256 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
5,98 m2
EL EP ML SC
PIP-ENG-10
ALAMEDA PUERTA DEL SOL
Equipamientos de Borde con vocación turística y ambiental del Humedal Jaboque, para su uso y aprovechamiento de los ciudadanos de proximidad, localizados entre la avenida Calle 80 como puerta de la Ciudad y el CIM 80.
SC EP ML
PIP-ENG-08
PASEO JABOQUE
El proyecto Paseo Jaboque plantea la construcción y mejoramiento de senderos y recorridos ecológicos y ambientales existentes en el Borde del Humedal del mismo nombre, potenciando su vocación turística y ambiental con el objetivo de reconectar las principales unidades ecosistémicas de la UPL al contar con uno de los más grandes humedales de la ciudad.
SS SC EP EL
PIP-ENG-07
EJE 64 FLORIDA FUNDACIONAL
Reconfiguración urbana del Parque fundacional, EMAUS, y Predios para la integración de una centralidad del cuidado y desarrollo de Engativá, con la articulación y revitalización del eje Calle 64.
SC EP ML
PIP-ENG-11
CIRCUITO PROXIMIDAD ENGATIVÁ
Este proyecto se plantea como solución a los problemas de inseguridad a equipamiento y servicios en el área central de la UPL y busca aportar la principal demanda de cuidados en vereda, de hecho, garantizando el acceso a servicios en las zonas de Ciudadela Colsubsidio al Norte de la Avenida Calle 80 y Villas de Granada al sur de la misma. Adicionalmente aprovecha la conexión generada a través del Canal Bolivia, potenciando y cualificando su calidad para el mejoramiento.
SC SS EP ML EL
PIP-ENG-12
CIRCUITO ENGATIVÁ TABORA
Proyectos de integración de diferentes entidades y creación móviles de equipamientos sobre la franja sur y Juan Amarillo para el fortalecer Engativá y Tabora.
SS SC EP ML EL
PIP-ENG-09
EJE NODO LOS CEREZOS
Proyectos de escala urbana para el cuidado, en el cual se propicia la articulación de nodos de servicios y armonización de servicios. Uno de dichos nodos se encuentra en el terminal de transporte, potenciando la integración normativa mediante acciones de revedecimiento, mejoramientos propuestos, cruces peatonales y mejoramiento de redes peatonales, entre otros, este emaza el sector cultural con como puntos de referencia como lo es el Distrito Creativo Manzana 10 anterior con el fin consolidar un proyecto de gran escala para el desarrollo social y económico de la ciudad.
HUMEDAL JUAN AMARILLO - TIBABUYES
HUMEDAL JABOQUE
RIO BOGOTA
PARQUE LA FLORIDA
ENGATIVÁ
FONTIBÓN
TABORA
SALITRE
CIM
PTAR Salitre
Parque PTAR Salitre
Monolitos
PORTA Nodo de Integración Regional
Colegio Torquigua
Centro Fundacional
Hospital Emaus
La Faena
EJE ENGATIVÁ Triangulo de Comercio y Servicios
Super CADE Engativá
Marandu
Villa Gadys
AEROPUERTO EL DORADO
CIRCUITO AMBIENTAL ENGATIVÁ
RED DEL CUIDADO ENGATIVÁ
El dorado Industrial
Unir
Gran Granada
Villas de Granada
Colegio Nueva Constitución
Garces Navas
Bolivia
Pardo el Carmelo
Colegio las Mercedes
El Muelle
Los Angeles
Salón Comunal Alamos
UPA Alamos
ALAMOS Ecosistema Empresarial
Ciudadela Colsubsidio
Unicentro Occidente
Éxito Occidente
Centro Médico Colsubsidio
Chucua de los Curies
Parque San Andrés
Hospital de Engativá
Portal 80
Carrera 115
Carrera 116
Carrera 119
Carrera 120
Carrera 122
Carrera 123
Carrera 124
Carrera 125
Carrera 126
Carrera 128
Carrera 129
Carrera 1111
Carrera 1098
Calle 80
Calle 72
Calle 63
Avenida Longitudinal de Occidente
Avenida José Celestino Mutis
Canal Bolivia
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parque de borde
Parque estructurantes
Corriente de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
RegioTram
Cable
Malla vial arterial
Malla vial intermedia
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
Actuación estratégica (AE)
Plan parcial delimitado
Plan parcial formulado
Área de Integración Modal (AIM)
Ámbito de proyectos
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Centro fundacional
Bienes de interés cultural (BIC)
BIC relacionado con proyecto de proximidad
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ESTRUCTURA URBANA
Estructura verde
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad
Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos hídricos
ACCIONES
Bosque urbano
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento de borde relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento restituido
Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Complejo de Integración Modal (CIM)
Puertas/entradas de ciudad
Mejoramiento de red peatonal
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)
Corredor verde
Corredor verde de proximidad
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
Zona industrial
Intervención sobre zonas de reactivación económica
Circuito de reactivación
ACCIONES
Calle comercial
0
0,5
1 Km
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035
REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas Local: Origen con origen en la intersección del meridiano -74,14082 con el paralelo 4,68482 a partir de los cuales se asignaron las coordenadas planas N=100.000 metros y E=100.224.870 metros, referidos al datum MAGNA-SIRGAS. Cotas referidas al nivel medio del mar/Plano de proyección 2000 metros sobre el nivel del mar
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - ENGATIVÁ
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
517
03 NOV 2023
Mapa No.
OCC-02
Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ANGEL
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CACERES VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
LOCALIZACIÓN



REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas cartesianas con origen en la intersección del meridiano 74°04'51,3" oeste de Greenwich (Bogotá) y el paralelo 4°35'56,57" norte, sumándole a las coordenadas planas N 100.000 metros y E 100.000 metros, referidas al datum MAGNA-SIRGAS. Datos referidos al nivel medio del mar (Datum Vertical) para la proyección: 2500 metros sobre el nivel del mar

FORMULACIÓN UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL BOGOTÁ D.C.

Contenido:
UPL - TABORA
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Escala: SEGÚN ESCALA GRÁFICA

Fuente: Base de Datos Geográfica UPL

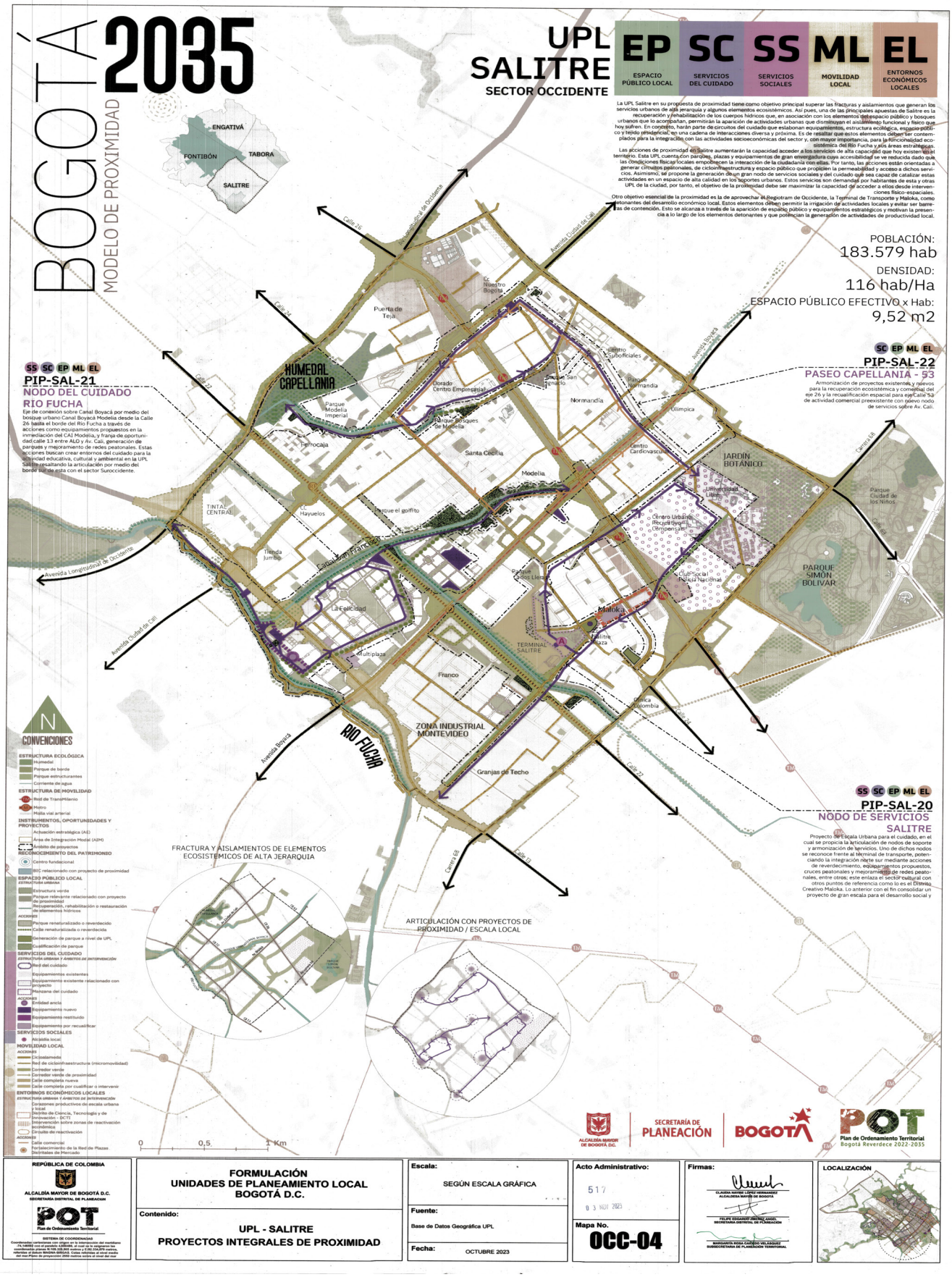
Fecha: OCTUBRE 2023

Acto Administrativo: 517 03 NOV 2023

Mapa No. OCC-03

Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDUARDO ARANGO ANGEL
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CACERES VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

LOCALIZACIÓN



REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas cartesianas con origen en la intersección del meridiano de Greenwich y el paralelo 4°35'56,57" norte, coordenadas planas N 109.320,005 metros y E 80.000,975 metros, referidas al Datum MAGNA-SIRGAS. Cotas referidas al nivel medio del mar. Planos de proyección 2000 metros sobre el nivel del mar.

FORMULACIÓN UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL BOGOTÁ D.C.

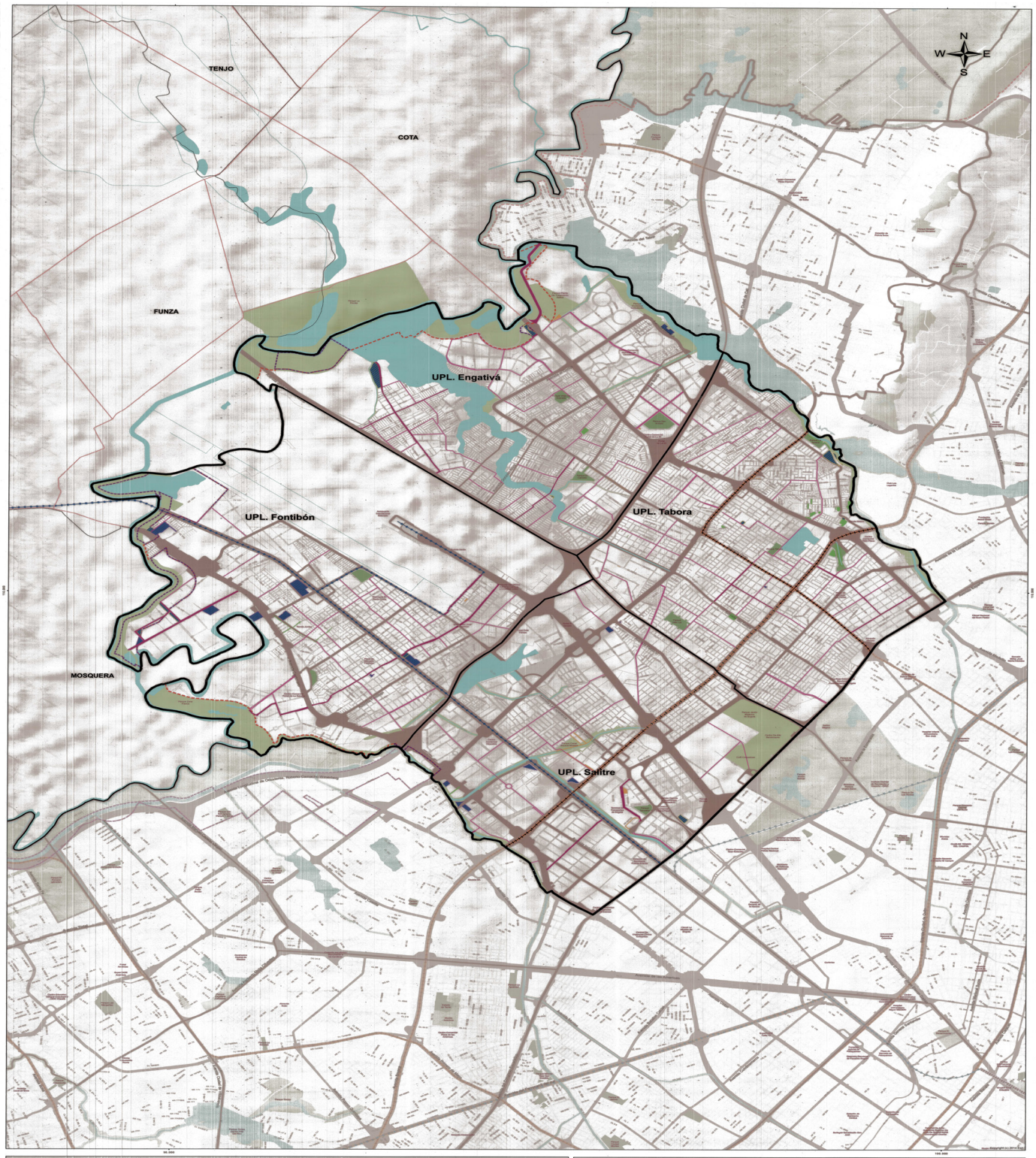
Contenido:
UPL - SALITRE
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Escala: SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente: Base de Datos Geográfica UPL
Fecha: OCTUBRE 2023

Acto Administrativo: 517 03 NOV 2023
Mapa No. OCC-04

Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDGARDO ARIZMENDI ANGEL
SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CARDOZO VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

LOCALIZACIÓN



CONVENCIONES

Sistema hídrico
Estructura Ecológica Principal
Manzana catastral
Unidad planeamiento local
Perímetro urbano
Perímetro expansión
Malla vial arterial
Parque estructurante
Cable aéreo existente
Cable aéreo proyectado
Red Férrea
Red Metro

LEYENDA

Malla Vial Intermedia
Malla Vial Intermedia Priorizada
EP - Cambio de Uso
EP - Señalamiento por Uso Notorio

Suelos de Reserva

Suelo reserva espacio público
Suelo reserva equipamientos
Suelo de Reserva para la EFC

REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT
Plan de Ordenamiento Territorial

SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas cartesianas con origen en la intersección del meridiano -74.145082 con el paralelo 4.624000, el cual se le asignaron las coordenadas planas Este 1000000 y Norte 1000000 metros, referidas al datum MAGNA-SIRGAS. Cotas referidas al nivel medio del mar.Plano de proyección 2500 metros sobre el nivel del mar

FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.

Contenido:
RESERVAS DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO
ESPACIO PÚBLICO Y MALLA VIAL INTERMEDIA
SECTOR OCCIDENTE

Escala: 1: 15.000
600 300 0 600 1.200 Mts

Fuente: Base de Datos Geográfica UPL

Fecha: Octubre 2023

Acto Administrativo: 517
03 NOV 2023

Mapa No. OCC-05

Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDGARDO JIMÉNEZ ÁNGEL
SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CACERES VELASQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

LOCALIZACIÓN