ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO Nº 523
(9 de noviembre de 2023)

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, 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".*

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, y se dictan otras disposiciones"

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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, 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 Sur Occidente se desarrolló a través de 33 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 establecidos 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Sur Occidente, 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 Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Sur 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 Sur 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 Sur Occidente son:

Dimensión de proximidad	Objetivos del sector
Espacio público local	Generar, cualificar, y/o reverdecer espacios públicos a lo largo de ejes y circuitos de proximidad, teniendo en cuenta los elementos de la estructura ecológica principal, con el propósito de fortalecer los conectores ecosistémicos. Además, se fomenta la creación de espacios públicos adyacentes a equipamientos de servicios sociales y del cuidado para crear espacios vitales y activos, así como la creación de identidades locales a partir de la aplicación de las tipologías de espacios para el encuentro del manual de espacio público.
Servicios del Cuidado	Generar, cualificar, y/o restituir equipamientos para servicios del cuidado a lo largo de ejes y circuitos de proximidad, teniendo en cuenta los elementos de la estructura ecológica principal. Todo esto con el fin de consolidar una ciudad cercana y sostenible, donde los elementos hídricos

	se integren de manera armónica, fomentando así una vida urbana en equilibrio con la naturaleza.
Servicios Sociales	Garantizar la descentralización de los servicios de administración, justicia, seguridad y abastecimiento para asegurar su disponibilidad en proximidad a la comunidad. Además, a partir de estos equipamientos, se generan nuevas centralidades de servicios en territorios actualmente desprovistos de los mismos.
Movilidad local	Promover una ciudad próxima que priorice el bienestar de las personas y el medio ambiente mediante la implementación de estrategias para fomentar la movilidad sostenible. Los circuitos y ejes de proximidad serán los espacios donde se priorizarán las inversiones en movilidad local para así generar mejoras integrales del entorno urbano. Esto se logra mediante la incorporación de calles completas según lo establecido en el manual de espacio público.
Entornos productivos locales	Fortalecer los entornos productivos locales mediante la mejora de espacios públicos que respaldan actividades comerciales existentes y la creación de nuevos espacios para impulsar oportunidades económicas adicionales. Se busca promover el desarrollo económico sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, brindándoles cercanía a oportunidades de empleo y abastecimiento.

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

4.1. Documento Técnico de Soporte –DTS para las UPL Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy
4.2. Mapa UPL – Tintal Proyectos Integrales de Proximidad (SOC-01)
4.3. Mapa UPL – Patio Bonito Proyectos Integrales de Proximidad (SOC -02)
4.4. Mapa UPL – Porvenir Proyectos Integrales de Proximidad (SOC -03)
4.5. Mapa UPL –Edén Proyectos Integrales de Proximidad (SOC -04)
4.6. Mapa UPL – Bosa Proyectos Integrales de Proximidad (SOC -05)
4.7. Mapa UPL – Kennedy Proyectos Integrales de Proximidad (SOC -06)
4.8. Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Suroccidente (SOC-07)".

Artículo 5. ***Precisión de la Malla Vial Intermedia.*** Precísese la malla vial intermedia de las UPL que conforman el sector de Sur Occidente según lo dispuesto en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Suroccidente (SOC-07)", que se adopta en el artículo 4.

Parágrafo 1. En el marco de la ejecución de los proyectos de la malla vial intermedia se podrán configurar pares viales para complementar las franjas funcionales y los anchos mínimos del total 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 Decreto Distrital 555 de 2021 y aquellos a los que aplique su régimen de transición, las condiciones funcionales que cumplían los Corredores de Movilidad Local (CML), definidos en el Decreto 606 del 2007, serán asumidas por la malla vial intermedia definida en el artículo 152 del Decreto Distrital 555 de 2021 y precisada en el presente decreto. En todo caso, en concordancia con el artículo 159 del POT, el sistema de transporte público podrá transitar por la malla vial local e intermedia configurando corredores de baja capacidad de transporte. Las condiciones urbanísticas asociadas a los CML son reemplazadas por aquellas definidas para las zonas de reserva de la malla 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 Proximidad adoptados y priorizados en el presente decreto, corresponden a los ámbitos integrales del cuidado a los que se refieren el parágrafo 2 del artículo 9, el numeral 1.2 del artículo 121, el artículo 232, el numeral 5 del artículo 490, y el literal b del numeral 3 del artículo 501 del Decreto Distrital 555 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 de 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 Suroccidente (SOC-07)".

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.
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 Suroccidente (SOC-07)" 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 Suroccidente (SOC-07)"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 Suroccidente (SOC-07)" 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 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 Suroccidente (SOC-07)" 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 Sur 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 4 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 Suroccidente (SOC-07)" adoptado en el presente decreto, la 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

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy que conforman el sector de Suroccidente, y se dictan otras disposiciones"
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

09 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.
	Germán Parra Pinzón – Contratista Subsecretaría Jurídica
Proyectó:	David Cardona García - Subdirector Planeamiento Local de Suroccidente
	María Carrizosa Aparicio – Coordinadora UPL sector Suroccidente
	Jorge Gonzalez Peñuela - Abogado Contratista Dirección de Planeamiento Local

FORMULACIÓN DE UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL

SECTOR SUROCCIDENTE

Documento Técnico de Soporte

TINTAL – PATIO BONITO – PORVENIR – EDÉN – BOSA – KENNEDY

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 Suroccidente

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 de Oficina – Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Bibiana Salamanca Jiménez
Jefe de Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones

-EQUIPO COORDINACIÓN PROYECTO UPL -

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

Alejandro Angarita
Co-Dirección Proyecto UPL

Andrés Bernal Bernal
Co-Dirección Proyecto UPL

Juanita Fonseca Ulloa
Asesora Arquitecta urbanista

Luisa Natalia Contreras Quevedo
Bióloga Asesora en ambiente y hábitat

Jorge Andrés Viasus Salamanca
Sociólogo Urbanista Asesor Dirección

María Cristina Rojas Eberhard - 2022
Dirección Proyecto UPL

- EQUIPO FORMULADOR SECTOR SUR OCCIDENTE -

María Carrizosa Aparicio
Coordinadora de la Formulación

Miguel Ángel Cárdenas Palacios
Urbanista

Angela María Sánchez Zambrano
Urbanista

Catalina Villabona Triana
Urbanista

Esteban Cárdenas Acevedo
Modelador

Laura Pineda
Modeladora

- 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
Asesor Sistema de seguimiento y evaluación

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

Edisson Geovanni Patiño Torres
Coordinador Malla Vial Intermedia Terciaria y Local

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

ÍNDICE

PREFACIO **6**

PRESENTACIÓN **7**

PARTE I FORMULACIÓN DE UPL **8**

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

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

2. EL SECTOR SUROCCIDENTE: UPL TINTAL, PATIO BONITO, PORVENIR, EDÉN, BOSA Y KENNEDY. **32**

2.1 Determinantes y retos 34
2.2 La proximidad en el sector 38
2.3. Reservas de suelo: zonas receptoras de obligaciones urbanísticas 42

3. UPL TINTAL **44**

3.1 La estructura local UPL Tintal 49
3.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Tintal 53
3.3 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Magdalena 59
3.4 Proyecto Integral de Proximidad Parque Lineal del Río Fucha 64
3.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer del Tintal 68
3.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje Castilla 71
3.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje San Francisco 75
3.8 Suelo de reserva UPL Tintal 79

4. UPL PATIO BONITO **80**

4.1 La Estructura Local UPL Patio Bonito 85
4.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Techovita 89
4.3 Proyecto Integral de Proximidad Eje del Saber y del Cuidado 96
4.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque – Tintal 99
4.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer de Patio Bonito 102
4.6 Suelo de reserva UPL Patio Bonito 104

1. UPL PORVENIR **107**

1.1 La Estructura Local UPL Porvenir 112
1.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Porvenir 116
1.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo 121
1.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y Del Cuidado Chiguasuque – Tintal 126
1.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer del Porvenir 130
1.6 Proyecto Integral de Proximidad Bisagra Canal Tintal 134
5.7 Suelo de reserva UPL Porvenir 138

1. UPL EDÉN **139**

1.1 La Estructura Local UPL Edén 143
1.2 Proyecto Integral de Proximidad Supermanzana del Cuidado Muisca 147
1.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo 151
1.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque Tintal 156
1.5 Proyecto Integral de Proximidad Supermanzana del Cuidado Margaritas 160
6.6 Suelo de reserva UPL Edén 164

1. UPL BOSA 165

1.1 La Estructura Local UPL Bosa 169
1.2 Proyecto Integral de Proximidad Franja Bosa Tradicional 173
1.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo 178
1.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Tibanica Apogeo 183
1.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje Los Naranjos 187
1.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje productivo San Bernardino 191
1.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Nueva Roma 195
7.8 Suelo de reserva UPL Bosa 198

5. UPL KENNEDY 199

5.1 La Estructura Local UPL Kennedy 204
5.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Timiza 209
5.3 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Kennedy 215
5.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Sevillana 219
5.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje Techo Bavaria 223
5.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo San Bernardino 228
5.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Kennedy Central – La Vaca 231
8.8 Suelo de reserva UPL Kennedy 235

PARTE II 236

PUESTA EN MARCHA 236

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 237

1.1 UPL TINTAL 246
1.2 UPL PATIO BONITO 257
1.3 UPL PORVENIR 268
1.4 UPL EDÉN 278
1.5 UPL BOSA 288
1.6 UPL KENNEDY 299

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO 309

2.1. Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación 310
2.2. Financiación de los proyectos integrales de proximidad 341
2.3. Instrumentos de Planeación 361
2.4. Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo 369
2.5. Articulación con la Política de Publica de Ruralidad 372

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL) 374

3.1 Introducción 374
3.2 Generalidades 374
3.3 Objetivos de implementación de la Malla Vial Intermedia - MVI 380
3.4 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad 381
3.5 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia 392
3.6 Desarrollo e identificación de la Malla Vial Intermedia 403
3.7 Caracterización general del sector Suroccidente 403
3.8 Caracterización general del sector Suroccidente 404
3.9 Articulación con Proyectos UPL 419
3.10 Priorización y validación de tramos de la malla vial intermedia 422

4. BIBLIOGRAFÍA 427

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!

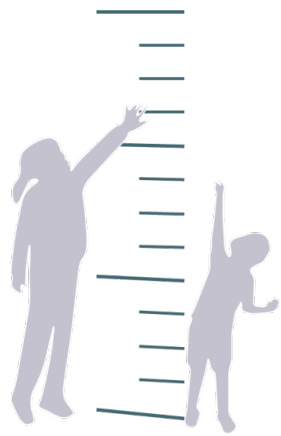
Parece que nos hemos acostumbrado a estos largos tiempos de desplazamiento, relegando nuestro tiempo libre a un segundo plano, olvidando la importancia del descanso, la contemplación y el tiempo para nosotros mismos y nuestras familias.

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 condiciones:

[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.

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

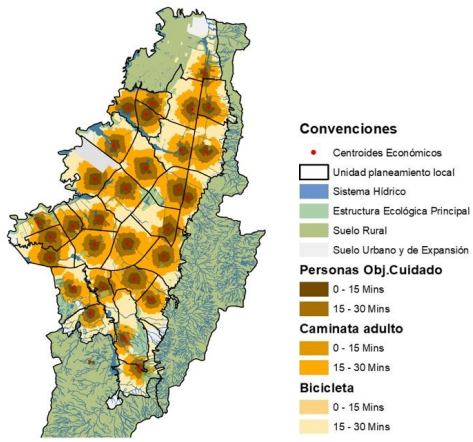


Imagen 1 – Mapa de Bogotá en donde las isócronas representan 30 minutos en el territorio
Fuente: SDP – Dirección de Planeamiento Local (DPL)

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

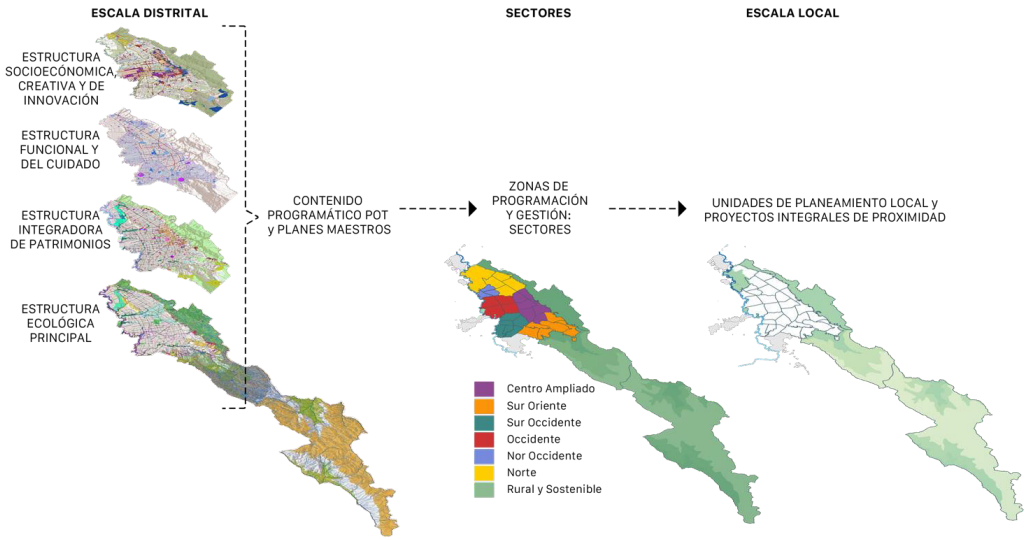


Imagen 2 – Los elementos estructurantes del POT se articulan en los sectores para incidir en la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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

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

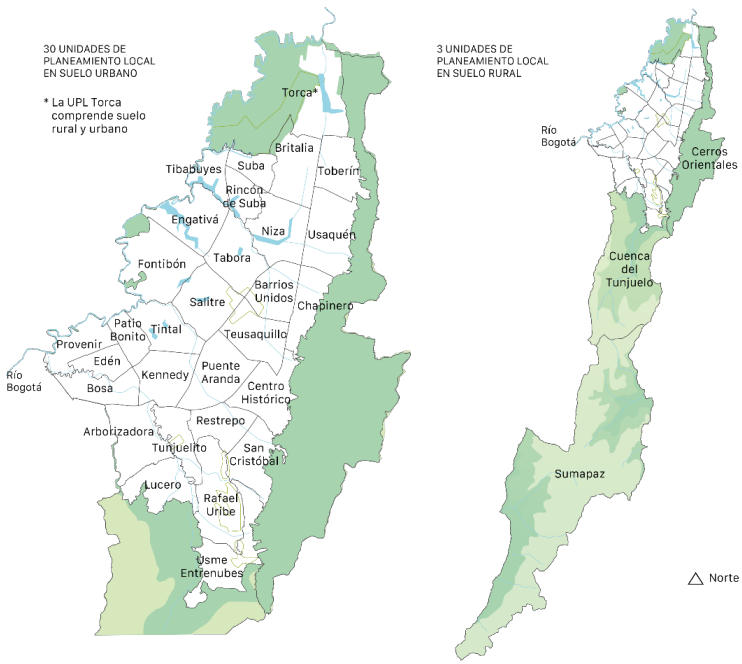


Imagen 3 – Delimitación de las Unidades de Planeamiento Local
Fuente: SDP – DPL

1. El concepto de proximidad en Bogotá

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Las dimensiones de proximidad

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

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

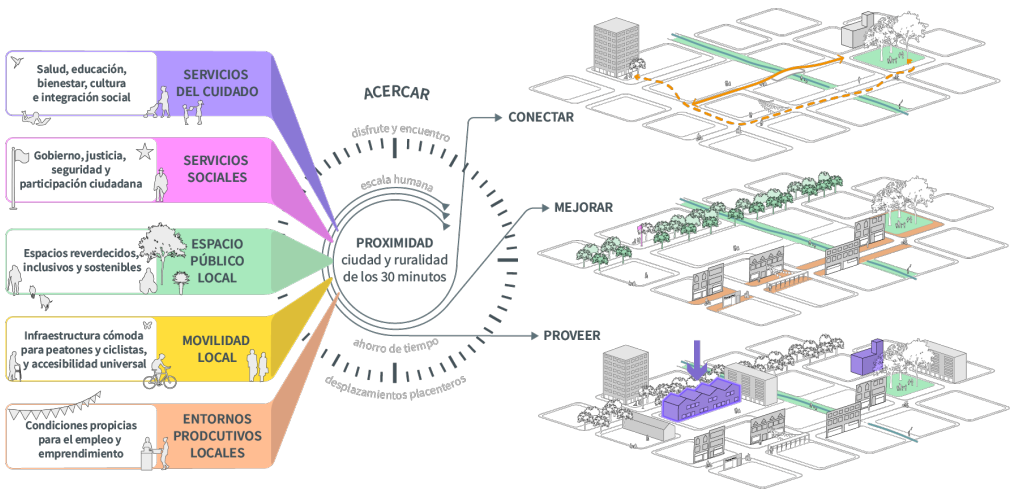


Imagen 4 – La proximidad se logra atendiendo cinco dimensiones de la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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

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

Espacio Público local

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

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

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

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

Servicio del Cuidado

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

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

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

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

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

Servicios Sociales

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

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

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

Movilidad local

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

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

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

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

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

Entornos productivos locales

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

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

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

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

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

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

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

3. La proximidad en la estructura de la UPL

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

[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.

para focalizar la inversión y actuación de los sectores del Distrito a 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 buscando generar una transformación significativa hacia la proximidad considerando las

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

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.

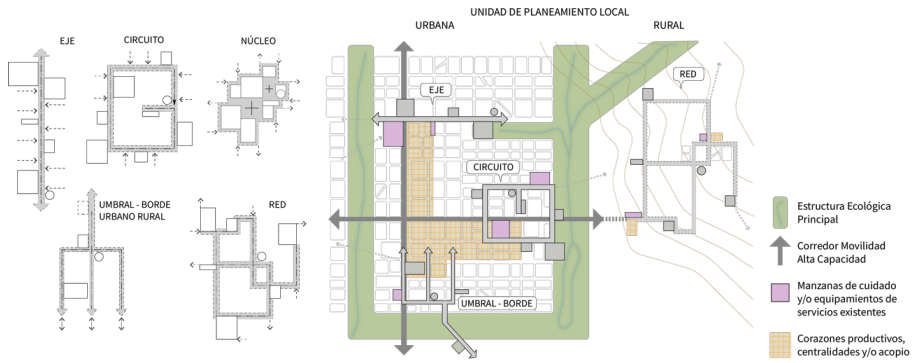


Imagen 5 – Estructura urbana de la escala local y los Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: SDP - DPL

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

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

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

4. Proyectos integrales de proximidad y acciones

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

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

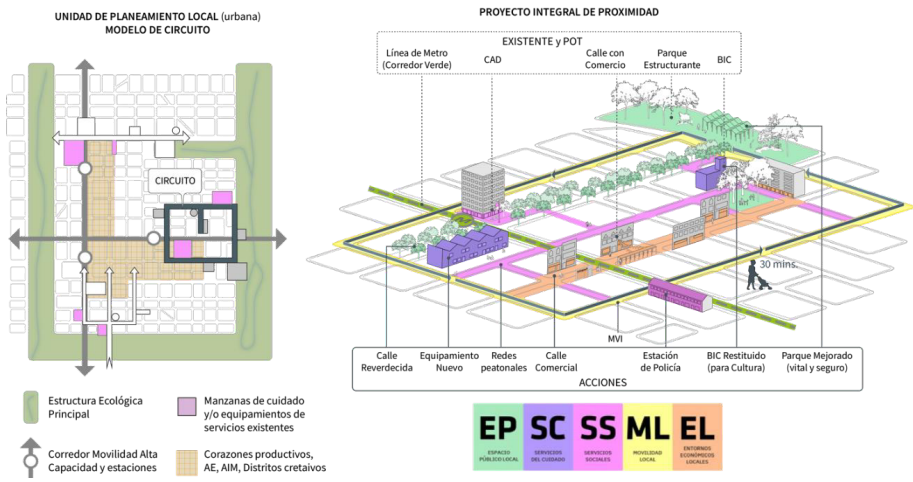


Imagen 6 – Esquema ilustrativo de implementación de Proyectos Integrales de Proximidad.
Fuente: SDP – DPL

Los proyectos integrales de proximidad y subproyectos se concretan a través de un conjunto de **acciones**. Las acciones son las transformaciones puntuales, físicas y de infraestructura, que son cuantificables. Además, las acciones responden a una dimensión de proximidad, es decir, espacio público local, servicios del cuidado, servicios sociales,

movilidad local y entornos productivos locales en donde se identifica su costo y se hace seguimiento a los proyectos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. EL SECTOR SUROCCIDENTE: UPL Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy.

El Sector Suroccidente está conformado por seis Unidades de Planeamiento Local (UPL): Tintal, Patio Bonito, Porvenir, Edén, Bosa y Kennedy, y contiene 5 Actuaciones Estratégicas: AE Porvenir, AE Chucua La Vaca, AE Metro Kennedy, AE Eje Tintal y AE Sevillana. Está delimitado por el río Bogotá al norte; con el río Fucha al nororiente; la Avenida Carrera 68 al suroriente; la Autopista Sur, que marca el límite en el costado sur; y por las carreras 77 G y J de los Barrios de Bosa Centro, que colindan con el límite del municipio de Soacha - Cundinamarca, y el río Tunjuelo, que desemboca en el río Bogotá.

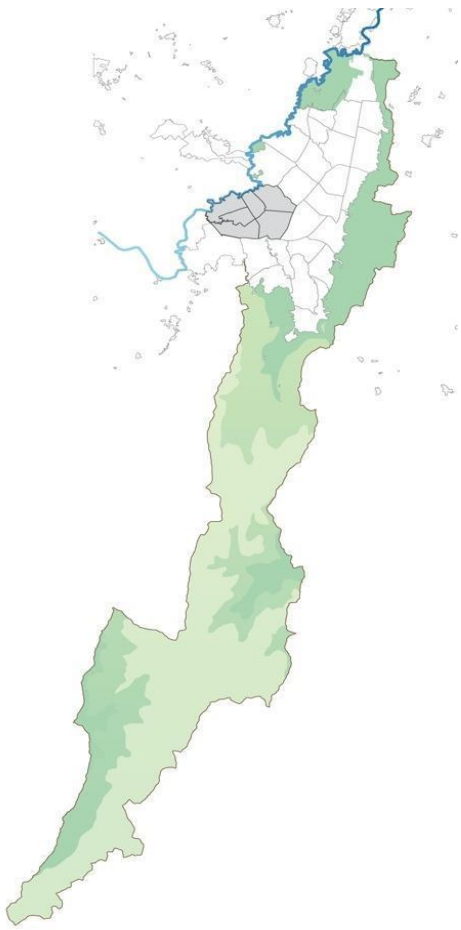


Imagen 7. Localización del Sector Suroccidente
Fuente: DPL – SDP 2023

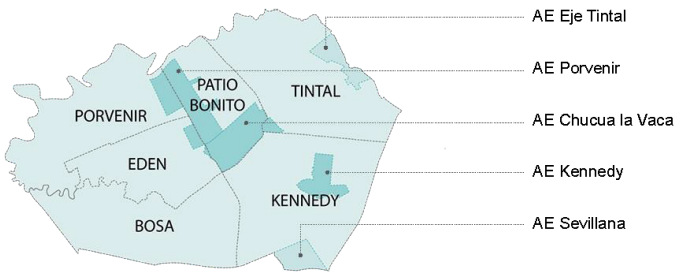


Imagen 8. UPL + AEs del Sector Suroccidente
Fuente: DPL – SDP 2023



Imagen 9. Límites Sector Sur Occidente y elementos estructutrantes de movilidad presentes en el territorio
Fuente: DPL – SDP 2023

2.1 Determinantes y retos .

El Sector Suroccidente se encuentra dentro de las zonas deficitarias de la ciudad. Esto incluye, por ejemplo, déficits en términos de espacio público, equipamientos de servicios sociales y del cuidado, oferta de empleo local y árboles, entre otros. Esta condición deficitaria se suma a una ciudad densamente poblada (el 2do sector más densamente poblado de Bogotá), que alberga 1,777,925 habitantes y, a su vez, plantea un escenario ideal para consolidar la ciudad de los 30 minutos.

Adicionalmente, a los factores poblacionales y a la condición deficitaria descrita anteriormente, se identifican otras 4 determinantes geo-espaciales relevantes para la proximidad, las cuales se describirán a continuación:

- **Los elementos hídricos del sector que hacen del Suroccidente un "Territorio Delta", rico en fuentes hídricas y altamente expuesto al riesgo de inundación.**

Si bien esta determinante ofrece oportunidades para fomentar un espacio urbano con ecosistemas biodiversos, también implica unos retos importantes para superar las barreras que los cuerpos hídricos presentan y fortalecer la infraestructura de riesgo.



Imagen 10. Elementos hídricos: Territorio Delta
Fuente: DPL – SDP 2023

- **Los elementos ambientales estructurantes del sector y su relación con la región (Mosquera y Soacha)**

La cercanía del Sector con determinantes ecológicas de la región y su potencial de integración brindan una excelente oportunidad para establecer un sistema ambiental interconectado y resiliente. Este sistema permitirá hacer frente a los efectos del calentamiento global y crear entornos urbanos y rurales en armonía con la naturaleza.

Entre los elementos ecológicos de la región se encuentran el Cerro Gordo, el Distrito de Riego la Ramada (Tibaitita) y la red de humedales de Soacha, que incluye San Isidro, Neuta, Ogamora y Tierra Blanca. También se destacan la Laguna de la Herrera en Mosquera y Guali Tres Esquinas en Funza.

Por otro lado, las determinantes ecológicas del sector incluyen los ríos Bogotá, Fucha y Tunjuelo, así como los humedales Techo, Burro, Tingua Azul, Vaca Norte, Vaca Sur, Tibanica y Chiguasuque-La Isla. Asimismo, forman parte de la red de parques estructurantes el Parque Gibraltar, el Parque la Igualdad y el Parque Timiza, además de la Red de Parques del Río Bogotá.

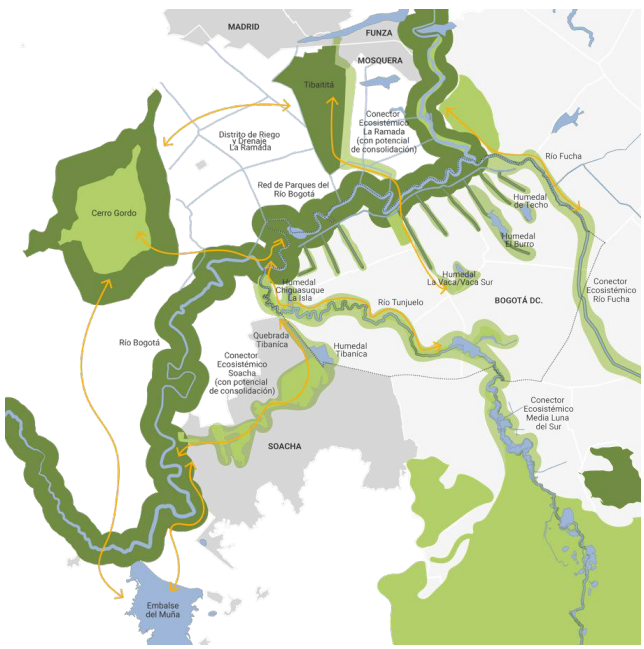


Imagen 11. Elementos ambientales y articulación regional
Fuente: DPL – SDP 2023

- **Las vías de la malla vial arterial, tanto las actuales como las proyectadas**

Para superar las barreras que la malla vial arterial plantea para la proximidad urbana, es fundamental adoptar una aproximación integral en la construcción de entornos cercanos. La implementación del concepto de calles completas, con énfasis en espacios seguros y accesibles para peatones, ciclistas y vehículos, desempeñará un papel clave en la mejora de la fragmentación urbana y en el enriquecimiento de la calidad del espacio público.

Asimismo, es de suma importancia reconocer el potencial de la malla vial arterial para albergar de manera eficiente entornos económicos vitales y servicios urbanos. Con una planificación cuidadosa, podremos ubicar estratégicamente áreas comerciales, servicios sociales, de cuidado y otros servicios esenciales a lo largo de estas vías principales, lo que permitirá un acceso más fácil para los residentes y fomentará una mayor cercanía entre los servicios y las comunidades.

Integrando esta aproximación holística en la construcción de entornos cercanos junto con el concepto de calles completas, conseguiremos una ciudad más inclusiva, conectada y amigable con su entorno, fomentando una convivencia armoniosa entre los distintos modos de transporte y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

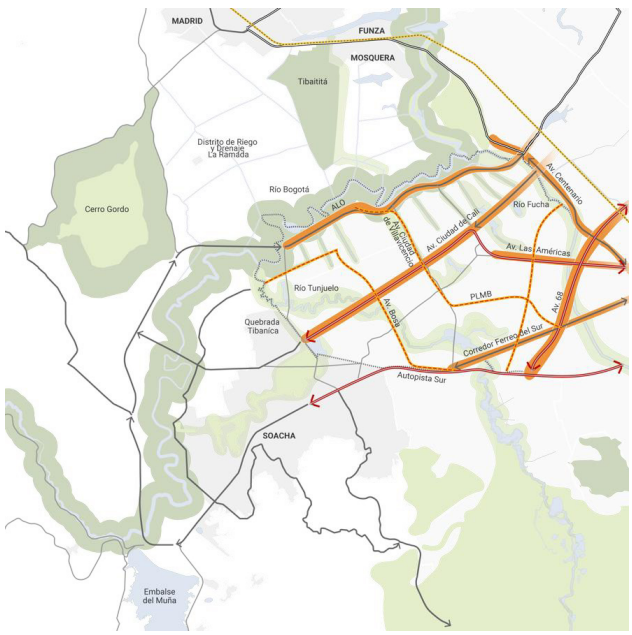


Imagen 12. Malla Vial Arterial existente y proyectada
Fuente: DPL – SDP 2023

- **El potencial de los centros productivos de escala metropolitana de las UPL adyacentes y de los corazones productivos locales internos del sector.**

  Los centros productivos vecinos ofrecen oportunidades de empleo en su proximidad en la medida en que se mejoren las condiciones de acceso a los mismos. Estos incluyen el Gran Ecosistema Productivo, Verde e Inteligente de las UPL Fontibón (Zona Franca de Bogotá), Salitre (Zona Industrial Montevideo) y Puente Aranda (Zona Industrial Puente Aranda).

  Los corazones productivos locales, como Carvajal, Bosa Centro y Castilla, ofrecen oportunidades de fortalecimiento y consolidación para mejorar los entornos productivos locales y así contribuir a una vida en proximidad.

En este sentido los retos más importantes del Sector Suroccidente se concentran en:

- Fortalecer la infraestructura del cuidado para suplir los déficits de espacio público, árboles y equipamientos, y garantizar una ciudad en proximidad con acceso a los servicios básicos y en balance con el medio ambiente.
- Reconocer el potencial paisajístico y funcional de un territorio Delta, fomentando el reverdecimiento y cualificación del espacio público y la integración de infraestructura verde.
- Superar las posibles barreras de la malla vial arterial, consolidando circuitos y ejes de proximidad y planteando soluciones para garantizar cruces seguros para el peatón y la bicicleta.
- Fortalecer los corazones productivos existentes y fomentar la creación de nuevos centros de empleo.

2.2 La proximidad en el sector

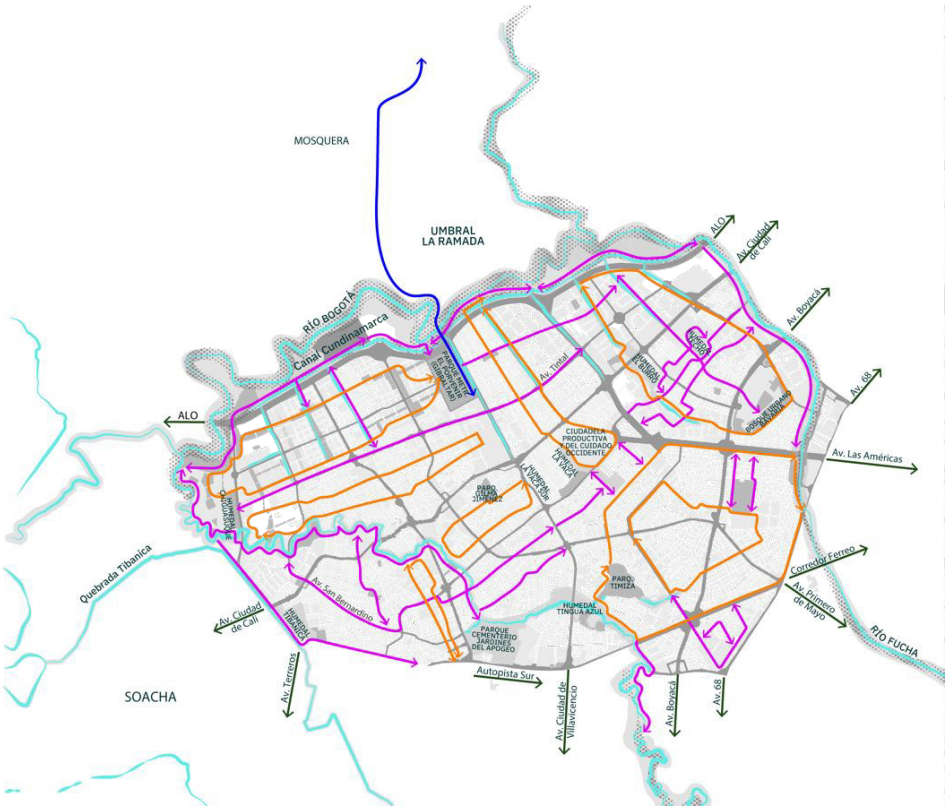


Imagen 13. Estrategia para tejer el territorio
Fuente: DPL. SDP 2023

Con el objetivo de abordar los desafíos planteados en el sector, se ha implementado una estrategia basada en tres tipos de proyectos: circuitos, ejes y un umbral.

Los ocho (8) circuitos (en amarillo en la imagen de referencia) desempeñan un papel fundamental al articular los servicios dentro de la UPL, creando conexiones entre parques, equipamientos y centros productivos mediante rutas para la micro movilidad. Estos circuitos también buscan enlazar elementos clave de la Estructura Ecológica Principal, como humedales, ríos y canales, con el objetivo de acercar a los usuarios a entornos saludables, verdes y en armonía con la naturaleza. Asimismo, refuerzan los conectores ecosistémicos de Media Luna del Sur y Río Fucha.

Por otro lado, los veintitrés (23) ejes (en magenta en la imagen de referencia) se encargan de articular las UPL entre sí, permitiendo la conexión de los servicios que cada una ofrece al sector y estableciendo redes de proximidad entre ellas. Estos ejes se sitúan

estratégicamente: (i) a lo largo de corredores viales (malla vial arterial) en áreas productivas y con servicios de cuidado; y (ii) a lo largo de los ríos Tunjuelo y Fucha.

De esta manera, se garantiza la articulación de la malla vial arterial con las redes de proximidad y se revierte la condición de "patio trasero" que los cuerpos hídricos han tenido en el pasado, conectando ambos espacios con las dinámicas cotidianas de los residentes.

Por último, el umbral cumple la función de articular el sector con la región, estableciendo un eje de micro movilidad entre la Primera Línea del Metro y Regiotram. Esta conexión ofrece alternativas sostenibles tanto para la población de la región como para los residentes del sector, brindándoles la posibilidad de acceder a los servicios disponibles en ambos lugares.

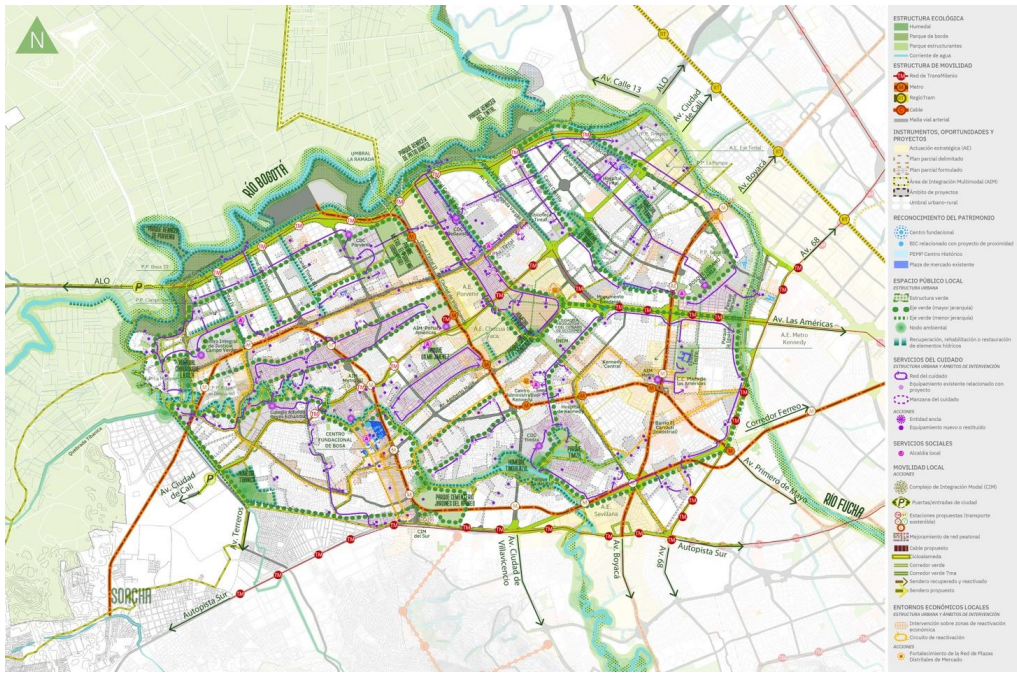


Imagen 14. Propuesta de Sector para la consolidación de entornos de proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

Así pues, las 6 UPL se articulan en redes de proximidad con 32 proyectos integrales. Estos proyectos de proximidad contribuirán a un incremento de casi 2 m^2/habitante de espacio público, casi 150 km de ciclo-infraestructura para complementar la existente, la consolidación de 7 manzanas de cuidado y la creación de 3 supermanzanas y 81 servicios de proximidad.

Dimensión de proximidad	Objetivos del sector	Aportes Sector Suroccidente		
		Datos	Existente	2035
Espacio público local	1. Generar, cualificar, y/o reverdecer espacios públicos a lo largo de ejes y circuitos de proximidad, teniendo en cuenta los elementos de la estructura ecológica principal, con el propósito de fortalecer los conectores ecosistémicos. Además, se fomenta la creación de espacios públicos adyacentes a equipamientos de servicios sociales y del cuidado para crear espacios vitales y activos, así como la creación de identidades locales a partir de la aplicación de las tipologías de espacios para el encuentro del manual de espacio público.	M2 EPE/HAB	2,78	6,43
		Parques (unidad)	802	871
Servicios del Cuidado y Servicios Sociales	1. Generar, cualificar, y/o restituir equipamientos para servicios del cuidado a lo largo de ejes y circuitos de proximidad, teniendo en cuenta los elementos de la estructura ecológica principal. Todo esto con el fin de consolidar una ciudad cercana y sostenible, donde los elementos hídricos se integren de manera armónica, fomentando así una vida urbana en equilibrio con la naturaleza. 2. Garantizar la descentralización de los servicios de administración, justicia, seguridad y abastecimiento para asegurar su disponibilidad en proximidad a la comunidad. Además, a partir de estos equipamientos, se generan nuevas centralidades de servicios en territorios actualmente desprovistos de los mismos.	Manzanas de Cuidado (unidad)	3	10
		Supermanzanas del cuidado (unidad)	0	4
		Centros Administrativos (unidad)	2	6
Movilidad local	1. Promover una ciudad próxima que priorice el bienestar de las personas y el medio ambiente mediante la implementación de estrategias para fomentar la movilidad sostenible. Los circuitos y ejes de proximidad serán los espacios donde se priorizarán las inversiones en movilidad local para así generar mejoras integrales del entorno urbano. Esto se logra mediante la incorporación de calles completas según lo establecido en el manual de espacio público.	Km Ciclo infraestructura	125,55	272,90 (44,45 km paralela a calles completas)

Entornos productivos locales	1. Fortalecer los entornos productivos locales mediante la mejora de espacios públicos que respaldan actividades comerciales existentes y la creación de nuevos espacios para impulsar oportunidades económicas adicionales. Se busca promover el desarrollo económico sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, brindándoles cercanía a oportunidades de empleo y abastecimiento.	La consolidación de la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente representa la gran apuesta para fortalecer los entornos productivos en el sector. Este esfuerzo se complementará con el fortalecimiento de los corredores productivos locales existentes, a través de la consolidación de calles completas con enfoque comercial.

Tabla 3 Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

2.3. Reservas de suelo: zonas receptoras de obligaciones urbanísticas

El artículo 490 del Decreto 555 del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá establece el uso del instrumento de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) para concretar el Modelo de Ocupación Territorial. En este artículo se enfatiza la importancia de definir las zonas receptoras de obligaciones urbanísticas asociadas a los ámbitos integrales del cuidado.

En este sentido, cabe destacar el papel de las UPL en complementar las zonas de reserva previamente establecidas por el POT, ya que permiten generar las reservas de suelo necesarias para la concreción de Proyectos Integrales de Proximidad (PIP). Estos proyectos se centran en la provisión de equipamientos de servicios sociales y del cuidado, así como en la creación de parques y la consolidación de la malla vial intermedia.

En términos generales, los suelos de reserva que se establecen para soportar los PIP se basan en las siguientes oportunidades:

1. Cesiones no desarrolladas por planes parciales aprobados;

2. los suelos de reserva establecidos por el POT (Suelo de reserva de la estructura funcional y del cuidado y de los ámbitos integrales del cuidado- Anexo 4); y

3. nuevos predios de reserva necesarios para la consolidación de los PIP.

Las dos primeras categorías de oportunidades de suelos (cesiones + POT) se consideran en la consolidación de los PIP. A estas se suman nuevos suelos de reserva obtenidos a través de un ejercicio basado en los siguientes criterios:

1. **Niveles bajos de consolidación predial**

   Debido al origen informal de varios desarrollos que conforman las UPL en estudio, se establecieron dos criterios generales para la identificación de suelos de reserva: en primer lugar, la consolidación física; y en segundo lugar, su localización en relación a los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP).

   Se determinó una unidad mínima predial de 72m^2 como requisito para que un terreno sea considerado un predio de oportunidad. Esta medida se basa en la unidad de agregación predial promedio de los asentamientos de origen informal. Además, se limita la altura de los predios de oportunidad a un máximo de 2 niveles, siempre y cuando el segundo piso no supere el 30% de ocupación. Esto permite incluir predios que tengan una ocupación del 100% en el primer piso, como bodegas o parqueaderos.

   Asimismo, se priorizó como predios de oportunidad aquellos que permiten la aglomeración para generar áreas con mayor capacidad para nuevos proyectos de equipamientos o espacio público, así como aquellos ubicados cerca de equipamientos o espacios públicos existentes que puedan concentrar en proximidad servicios sociales y de cuidado.

Finalmente, se seleccionaron aquellos predios que coinciden con los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad, enfocando las inversiones en lugares que consoliden entornos próximos y vitales. Como resultado, se identificaron oportunidades que van desde la aglomeración de múltiples predios pequeños hasta la identificación de grandes predios con bajos niveles de consolidación.

2. **Predios resultantes de afectaciones viales o adyacentes a la estructura ecológica principal.**

   Teniendo presente las inversiones viales y afectaciones generadas para reservas de la Estructura Ecológica Principal, se incluyeron predios colindantes a dichas áreas afectadas para así contribuir en la consolidación de entornos vitales y frentes activos sobre corredores viales y elementos de la Estructura Ecológica Principal. Estos terrenos fueron seleccionados siguiendo los mismos criterios mencionados en el punto 1, considerando aspectos de aglomeración, proximidad a otros servicios sociales y de cuidado, así como su relación con ámbitos de Proyectos Integrales de Proximidad (PIP).

3. **Predios necesarios para la consolidación de la malla vial intermedia.**

   Teniendo en cuenta el ejercicio desarrollado para la definición de la malla vial intermedia, descrito en la Parte II, Capítulo 3 del presente documento, se generan las reservas de suelo necesarias para su consolidación.

Este ejercicio genera un inventario de predios de reserva para la consolidación de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), basado en reservas POT, reservas UPL y reservas MVI.

3. UPL TINTAL

La Unidad de Planeamiento Local (UPL) Tintal ocupa una posición estratégica en la ciudad, y está limitada por la Avenida de las Américas al sur, la Avenida Manuel Cepeda Vargas al suroccidente, el Río Fucha al norte y nororiente, la Avenida Carrera 68 al oriente y el Río Bogotá al occidente. La extensión total de la UPL Tintal es de 1.284,9 hectáreas, con 975 hectáreas de suelo urbano y 186,44 hectáreas en el extremo occidental como parte del suelo de expansión.

El suelo de expansión incluye un tramo de la reserva vial de la Avenida Longitudinal de Occidente y los Planes Parciales de San Ignacio, La Magdalena, Villa Mejía-Tagaste y Tintalito Mazuera Oriental y Occidental, además de abarcar la zona ocupada por el frigorífico San Martín. La UPL Tintal está atravesada por una red de canales que forman parte del sistema de drenaje de la ciudad, incluyendo el Canal Alsacia, Castilla, Los Ángeles y Magdalena, lo cuales establecen límites internos.

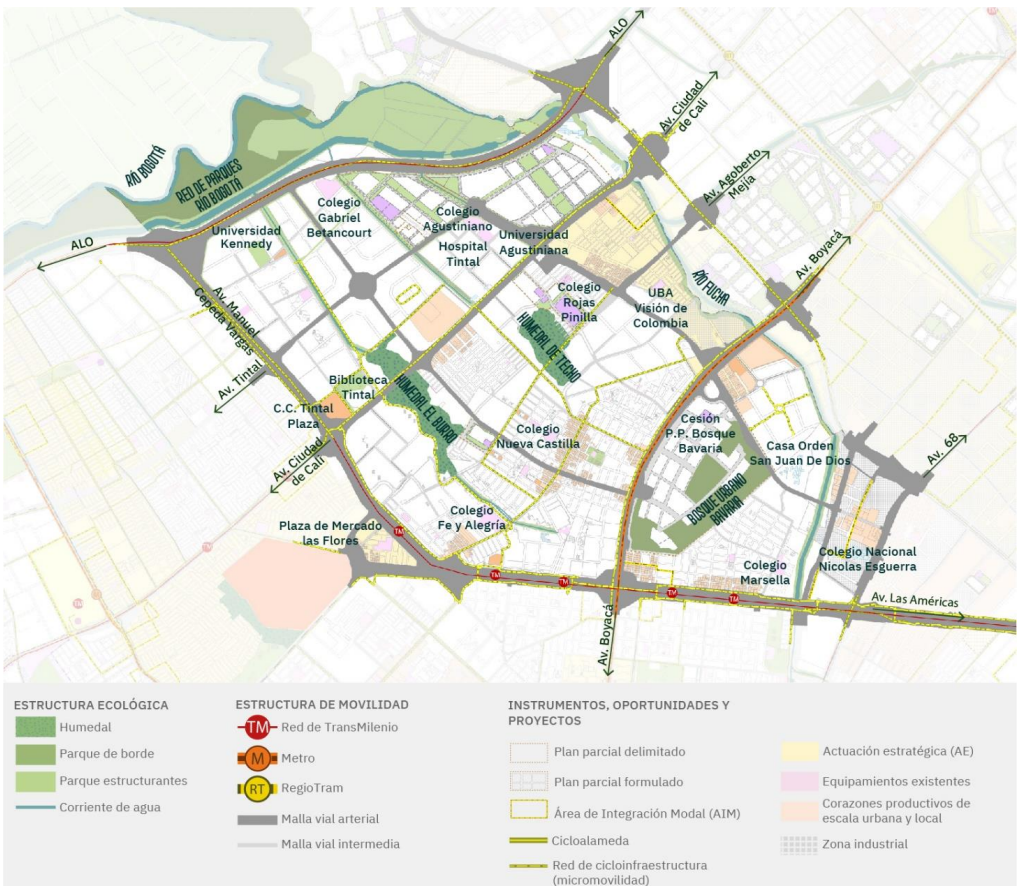


Imagen 15. Localización UPL Tintal y proyectos POT.
Fuente: DPL. SDP 2023

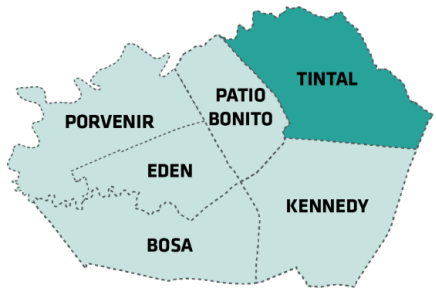


Imagen 16. Localización UPL Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

La Unidad de Planeamiento Local (UPL) cuenta con una población de 264.932 personas según información (SDP) del año 2022. Con una densidad de 206 habitantes por hectárea, esta UPL posee la menor densidad entre las que conforman el sector suroccidental de la ciudad. La distribución de la población se concentra principalmente al occidente de la Avenida Ciudad de Cali, debido a la prevalencia de agrupaciones multifamiliares. Por otro lado, los desarrollos cercanos a las Avenidas Boyacá (Castilla, Villa Alsacia) o a la Avenida de las Américas (Marsella, Marsella Aloha) están conformado por viviendas unifamiliares con una baja densidad poblacional.

Esta concentración de población al occidente, sumada a las condiciones de movilidad en la zona, hace necesario desarrollar una estructura local que facilite un adecuado acceso a los servicios urbanos necesarios para la proximidad y que fomente una vida urbana que priorice al peatón.

Las determinantes territoriales para la proximidad que se han identificado están relacionadas principalmente con:

- **El estado discontinuo del espacio público de las urbanizaciones residenciales** y la existencia de elementos naturales que no permiten la continuidad de la malla vial local de la UPL.
- **La falta de conectividad vial y acceso a transporte público, particularmente en el costado suroriental y occidental**, corresponden a desarrollos residenciales formales que dependen de la Av. Ciudad de Cali y la calle 10 para comunicarse al interior de la UPL y con el resto de la ciudad.
- **La diversidad de los elementos hídricos presentes en la UPL, como ríos, canales y humedales**, constituyen un patrimonio y un atractivo natural del territorio. Sin embargo, al mismo tiempo, también funcionan como barreras territoriales que condicionan la vida cotidiana de la población residente.

- La **existencia del Bosque Urbano Bavaria**, generador de vida, identidad y colectividad entorno a su valor ambiental y como elemento orientador del desarrollo urbano de la zona oriental de la UPL.
- Los **déficit cuantitativos y cualitativos de equipamientos de servicios sociales** y del cuidado y su localización desigual en el territorio.
- La **baja oferta de empleo formal en proximidad**, teniendo presente el desarrollo histórico de este sector de la ciudad orientado al uso residencial.

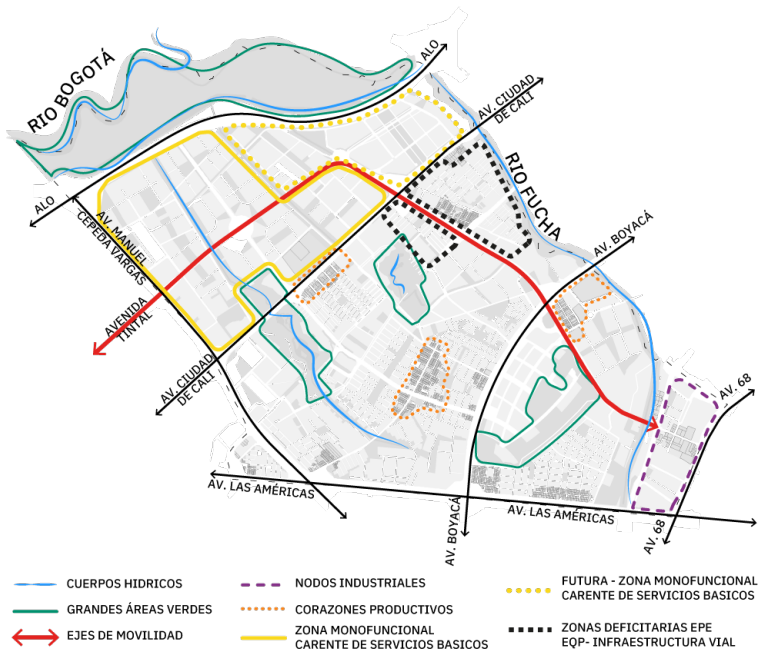


Imagen 17. Determinantes para la proximidad.
Fuente: DPL. SDP 2023

La Unidad de Planeamiento Local (UPL) cuenta con un total de 968.742 m² de Espacio Público Efectivo (EPE) hasta el año 2021, lo que representa un índice de 3.65 m² de EPE por habitante en el sector. Esta cifra posiciona a la UPL como uno de los territorios con mayor oferta de espacio público en el sector suroccidente de la ciudad. No obstante, se evidencia un desequilibrio territorial, especialmente debido a que los desarrollos de origen informal, como El Vergel Occidental, Villa Liliana El Vergel, Andalucía I y II sector, Sta Catalina I y II sector, Valladolid, Monterrey y el Castillo, tienen un acceso más limitado a espacios públicos adecuados en comparación con los desarrollos residenciales de origen formal.

La mono funcionalidad de los desarrollos multifamiliares contribuye a la falta de vitalidad urbana en los espacios públicos cercanos. Esta situación ha llevado a la ocupación de

ventas informales en dichos espacios, ya que se busca suplir la ausencia de establecimientos que ofrezcan bienes y servicios de primera necesidad. Adicional a lo anterior, se observa la invasión de áreas destinadas a reservas viales por parte de vehículos de carga o transporte intermunicipal, debido a la proximidad de la UPL a la salida al occidente y centro del país por la Avenida Calle 13.

La UPL enfrenta retos significativos en términos de movilidad debido a su proximidad a una de las salidas más transitadas de la ciudad. El alto flujo de transporte de carga y pasajeros a través de la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Boyacá congestiona los principales corredores viales en sentido norte-sur. En cuanto al sentido oriente-occidente, la UPL depende de la Avenida de las Américas para conectarse con el centro de la ciudad, ya que aún no está habilitada la intersección vehicular de la Avenida Guayacanes sobre la Avenida Boyacá. Esto genera desafíos adicionales para la movilidad en esa dirección.

Además, la malla vial intermedia y local presenta discontinuidades entre los diferentes desarrollos residenciales debido a la presencia de elementos hídricos y a la reducida cantidad de cruces peatonales y vehiculares. Estas barreras están representadas por los canales Américas, Castilla, Magdalena y Alsacia en el occidente, los humedales de Burro y Techo en el centro, y el Río Fucha en el oriente de la UPL. Es importante resaltar que la discontinuidad de estos trazados viales también se refleja en la red de ciclo infraestructura, al no tener igualmente cruces o continuidades en sentido oriente-occidente y norte-sur.

Las determinantes ambientales plantean un reto importante para la proximidad, pero al mismo tiempo ofrecen oportunidades significativas para consolidar entornos seguros, vitales y en armonía con la naturaleza. Estas determinantes se manifiestan en la presencia de cuerpos hídricos como los canales, humedales, el Río Bogotá y el Río Fucha, así como en la existencia del bosque urbano del sector Bavaria.

Actualmente, estos elementos son percibidos como barreras físicas o naturales, por lo que su intervención y recuperación ambiental y funcional tienen el potencial de ofrecer espacios recreativos, contemplativos y vitales que complementen la oferta natural del espacio público existente. Asimismo, podrían brindar servicios ecosistémicos y contribuir a la mitigación del cambio climático en el sector.

A diferencia de otras Unidades de Planeamiento Local en el sur occidente de la ciudad, el origen formal de los desarrollos residenciales ha permitido que los canales se encuentren integrados en el trazado urbano. Sin embargo, en los desarrollos del sector occidental, se observa una carencia de usos que generen vitalidad urbana en torno a estos elementos, lo que puede conducir a que se transformen en lugares inseguros o con problemas de disposición de basuras.

El Canal de Los Ángeles representa un ejemplo de integración urbana de un cuerpo hídrico con la oferta de espacio público, infraestructuras recreativas y ciclo infraestructuras que permite cualificar y vitalizar positivamente los entornos urbanos próximos.

De forma similar, la oferta de equipamientos de servicios sociales debe garantizar el equilibrio territorial al permitir una accesibilidad a los residentes de la UPL. Actualmente, según datos de la Subdirección de Planes Maestros de la SDP, la UPL Tintal tiene un

déficit de 15 servicios de proximidad y un déficit cuantitativo de metro cuadrados de 2,40 m²/hab.

La oferta de servicios sociales del cuidado no es amplia ni distribuida de manera homogénea en el territorio debido a procesos de urbanización diferenciados en el tiempo. Como resultado de esto, los desarrollos realizados bajo normativas anteriores al Decreto Distrital 619 de 2000 no proporcionaron el suelo necesario para este tipo de servicios. Esta situación es evidente en sectores residenciales que cuentan únicamente con el suelo destinado a un salón comunal, como es el caso de la parte central de la UPL (Castilla, Villa Alsacia, Portal de los Ángeles, Marsella Aloha, entre otros). En contraste, otros sectores cuentan con reservas de suelo destinadas a equipamientos de mayor impacto, como los Planes Parciales del sector occidental.

El desarrollo mono funcional enfocado principalmente al uso residencial conlleva a una oferta limitada de empleo formal, y esta situación se acentuará con la consolidación de los Planes Parciales que ya han sido adoptados pero aún no construidos. Por lo tanto, es imprescindible generar nuevas oportunidades económicas en el territorio para asegurar una vida en proximidad y potenciar la capacidad de atracción que ofrecen los patrimonios naturales de la UPL, con el fin de promover el surgimiento de nuevas economías en torno a ellos.

Algunos instrumentos determinantes a tener en cuenta para la planificación de la UPL Tintal y la provisión de servicios urbanos de proximidad son la Actuación Estratégica (AE) Eje Tintal y la consolidación de las Manzanas del Cuidado en el sector occidental, en torno al Hospital Tintal, así como la proyectada en el sector Marsella Aloha y el Plan Parcial Bavaria, junto con la franja de la Red de Parques del Río Bogotá.

El ámbito de la Actuación Estratégica Eje Tintal abarca desarrollos de origen informal y brindará la oportunidad de dirigir la transformación de este sector para ampliar la oferta de los servicios urbanos requeridos a través de las cargas urbanísticas generadas por los desarrollos. Por otro lado, en el sector occidental, los Planes Parciales adoptados generan una oferta adicional de espacio público. Sin embargo, es necesario precisar que estos cálculos se basaron en la población proyectada para vivir en estos sectores y no para reducir los déficits existentes de servicios sociales.

La UPL Tintal enfrenta importantes retos en la consolidación de entornos de proximidad. Sin embargo, también existen oportunidades significativas que se derivan de los cuerpos hídricos presentes y su integración con equipamientos de servicios sociales, espacios públicos a escala local y estrategias de movilidad sostenible. Estas oportunidades tienen un gran potencial para fomentar una vida en proximidad de manera eficaz, garantizando la continuidad y accesibilidad a los servicios urbanos y promoviendo una vida urbana activa.

3.1 La estructura local UPL Tintal



Imagen 18. UPL Tintal.
Fuente: DPL. SDP 2023

La nueva estructura urbana de la UPL Tintal tiene como objetivo establecer conexiones entre elementos hídricos, resaltando la confluencia de los ríos Fucha y Bogotá, así como áreas de alto valor ambiental, como el Bosque Urbano Bavaria y los humedales Burro y Techo. Además, busca vincular de manera integral las zonas oriental, central y occidental del territorio, dando prioridad a la movilidad colectiva, alternativa y peatonal mediante un

circuito interno y ejes de integración norte-sur para conectar humedales, espacios públicos y nodos de servicios sociales del cuidado. Para alcanzar este último objetivo, se implementan dos nodos de servicios sociales del cuidado: la Manzana del Cuidado en el sector Tintal y la Manzana del Cuidado en el sector Marsella/PP Bavaria. En resumen, la propuesta busca una planificación urbana más conectada, sostenible y centrada en el bienestar social.

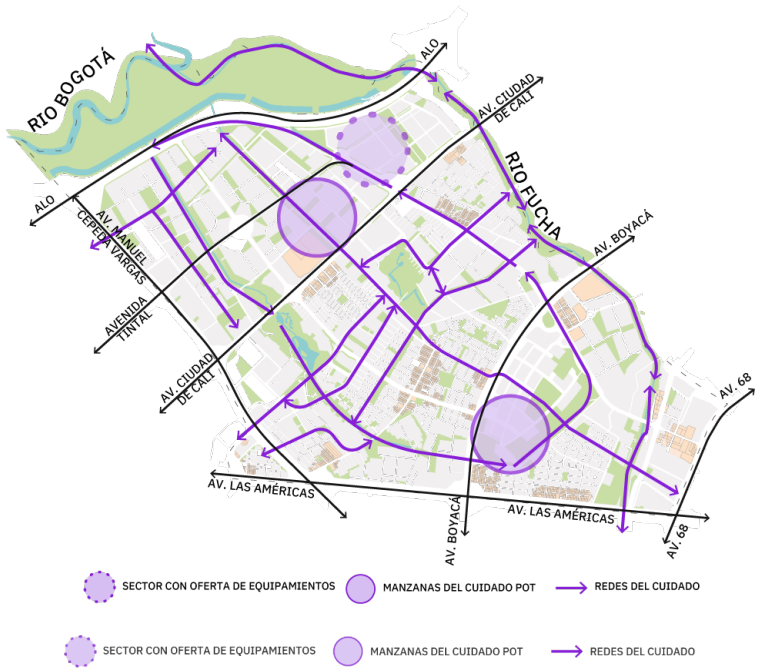


Imagen 19. Plano de Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias.
Fuente: DPL. SDP 2023

Los PIP propuestos para garantizar la proximidad de la UPL Tintal se organizan en dos categorías. La primera se basa en un circuito que asegura la movilidad interna y el acceso a los elementos ambientales más importantes de la UPL, como el Bosque Urbano Bavaria y la Red de Parques Renacer del Tintal. Además, este circuito busca ampliar los servicios sociales y espacios públicos al conectar las cesiones de los Planes Parciales Villa Mejía, Tintalito Mazuera Oriental y Occidental.

La segunda categoría consta de cuatro (4) ejes que permiten la integración de la UPL con el sector y sus elementos ambientales, asegurando la conexión entre las manzanas del cuidado. Dentro de esta categoría, se encuentran los ejes que cumplen una función de integración ambiental, como la red de parques Renacer del Tintal en la ronda del Río Bogotá, y el eje San Francisco, que vincula los humedales de Burro y Techo con el Río

Fucha. Por otro lado, hay dos ejes cuya función es brindar acceso a espacios públicos más relevantes y permitir el acceso a servicios sociales. Estos ejes se conforman a través de la calle 9 y 10, vinculando la Manzana del Cuidado del sector occidental frente al canal de La Magdalena, y la manzana del cuidado que se conforman entre el Plan Parcial Bavaria y el barrio Marsella. El segundo eje vincula los espacios públicos más representativos de la zona central de la UPL, localizados en los desarrollos Castilla y Villa Alsacia, hasta su cruce sobre el Río Fucha y su conexión con la red de cesiones urbanísticas de los Planes Parciales Procables y La Felicidad.

Los PIP propuestos que consolida la estructura urbana para la proximidad son:

1. PASEO TINTAL (circuito): Es un recorrido que conecta el Bosque Bavaria, la Red de Parques del Renacer del Tintal y el Humedal Burro, pasando por los canales Alsacia, Castilla y los Ángeles. Este circuito consolida la oferta interna de servicios sociales, espacio público y garantiza la movilidad interna mediante la continuidad de la Avenida Guayacanes, la calle 6d y 7ª, y la transversal 71b.
2. EJE MAGDALENA (eje): Recorrido que garantiza la conectividad en transporte colectivo, peatonal y alternativo e integra los dos nodos de servicios sociales del cuidado, la Manzana del Cuidado en el sector Tintal y la Manzana del Cuidado en el sector Marsella/PP Bavaria.
3. EJE SAN FRANCISCO (eje): Es un recorrido que integra los humedales Burro, Techo y el Río Fucha a través de un circuito de malla vial intermedia. Este circuito sustituye el antiguo trazado de la Avenida Agoberto Mejía y las vías locales paralelas, priorizando así la movilidad alternativa y peatonal.
4. EJE CASTILLA (eje): Es un recorrido que integra los parques Catania, Canal de los Ángeles, Parque Condados del Castilla, Parque Castilla y las cesiones de los Planes Parciales de la UPL Salitre.
5. PARQUE LINEAL RÍO FUCHA (eje): Eje que integra los recorridos y movilidad alternativa a lo largo del rio ampliando y cualificando la oferta de espacio público y servicios sociales del cuidado.
6. RED DE PARQUES RENACER DEL TINTAL (eje): Es un recorrido que integra ambiental y peatonalmente los parques renacer Tintal, Patio Bonito y Porvenir.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	956.349	2.167.734
	Número de Parques	124	140
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	2
	Equipamientos (und)	93	115
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	18,72 km	50,40 km
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica económica existente sobre la Avenida Ciudad de Cali, y los corazones productivos localizado en los barrios Castilla, Villa Alsacia y Ciudad Alsacia. Consolidación de las actividades económicas en las áreas previstas para estos usos en los Planes Parciales Tintalito Mazuera Oriental y Occidental al igual que las áreas industriales incluidas en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos.		

Tabla 4. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: DPL SDP, 2023

3.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Tintal



Imagen 20. Diagrama síntesis de Proyecto Paseo Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

El Paseo Tintal es un circuito que integra la presencia del agua en el territorio, incluyendo el Humedal El Burro, el Río Bogotá, los camellones ancestrales (canales artificiales de drenaje) y espacios públicos para la recreación y el esparcimiento. El circuito se conforma mediante la apertura vial de la Av. Guayacanes desde el Bosque Urbano Bavaria hasta la intersección vial con la Av. Tintal, continuando por el Canal Alsacia hasta la red de Parques de Renacer del Tintal para retornar a la zona urbana de la ciudad a través del Canal Castilla y las cesiones urbanísticas existentes en el sector de Tintal y Tintala, hasta llegar a la Biblioteca El Tintal , conectarse en este punto con el Humedal Burro y el canal de los Ángeles, y finalmente llegar a la Av. Boyacá para culminar nuevamente en el Bosque Urbano donde inició. A lo largo del recorrido, se garantiza la infraestructura continua para ciclistas, promoviendo medios de movilidad sostenible.

El costado sur del paseo se encuentra en un grado avanzado de consolidación y cuenta con infraestructuras urbanas construidas y una variada oferta de espacios públicos situados entre la Av. Ciudad de Cali y la Av. Longitudinal de Occidente. Por otro lado, el sector norte del circuito está en proceso de consolidación como parte de los desarrollos

de Planes Parciales, tales como Villa Mejía Tagaste, Tintalito Mazuera Occidental y Oriental, La Magdalena y San Ignacio, que generarán nuevas infraestructuras urbanas. Además, la parte central de la UPL, por donde cruza el circuito, se conecta con diversas urbanizaciones, entre ellas Nueva Ciudad Techo, Bosques de Castilla, Castilla La Nueva, El Rincón de los Ángeles, Dos Avenidas (Sector I y II), Villa Alsacia, entre otras.

El objetivo principal del paseo es implementar acciones urbanísticas que aseguren la continuidad del recorrido, además de aplicar estrategias para mejorar los espacios públicos y llevar a cabo intervenciones de renaturalización. A lo largo de la ruta, se tiene previsto planificar equipamientos de servicios sociales en dos categorías: la primera corresponde a nuevos equipamientos asociados a Planes Parciales, mientras que la segunda se enfoca en mejorar las infraestructuras existentes, principalmente en el sector de educación y cultura. Esto se llevará a cabo mediante recualificación, con el objetivo de ampliar la oferta de servicios disponibles.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad de la estructura del espacio público que se integra a lo largo del circuito. Para lograrlo, resulta primordial garantizar el cruce sobre la Av. Longitudinal de Occidente, ya sea en la altura del Canal Alsacia o en el canal Castila, de manera que se permita una integración fluida del proyecto con la red de parques Renacer del Tintal.

Además, es de gran importancia promover el uso del espacio público para prácticas comunitarias ambientales. Una medida eficiente es adecuar espacios para la ubicación de huertas urbanas en las áreas destinadas a parques o en determinadas vías, como la transversal 71b, que facilita el tránsito entre el Bosque Urbano Bavaria y el barrio Marsella Aloha. Asimismo, se puede aprovechar la existencia de lugares de reconocimiento colectivo, como la Biblioteca El Tintal, para fomentar nodos de gastronomía turística o la instalación de mercados campesinos que enriquezcan la vida urbana en la plazoleta existente.



Imagen 21. Proyecto Paseo Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 8 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 15 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos

1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 15 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.04 Kms 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
Reconstruye 1 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento restituido
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Se articula con **2 manzanas del cuidado** conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2.64 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 1.74 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 7.26 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2.17 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 7.96 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 4,61 Kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 10.15 Kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 5. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 01	**PASEO TINTAL**
Ubicación	9.99 km de recorrido lineal por Calle 7A, Trnsv. 71B, Calle 12, Av. Calle 12, Calle 12, ALO, Río Bogotá, ALO, Calle 6D, Calle 6H, Calle 7ABis A y Calle 7A Bis.
Área del Proyecto	230,46 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	TIN 01.1_Paseo Tintal tramo 1
	TIN 01.2_Paseo Tintal tramo 2
	TIN 01.2_Paseo Tintal tramo 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	● ADECUAR UN SKATE PARK EN LA BIBLIOTECA EL TINTAL. ● GENERAR UNA CONEXIÓN DE RUTA TURÍSTICA ENTRE CIRCUITO DE MONUMENTOS: DISTRITO GRAFFITI, FINALIZANDO EN EL BOSQUE URBANO BAVARIA POR MEDIO DE LA BIBLIOTECA EL TINTAL, EL CANAL CASTILLA Y LA AVENIDA GUAYACANES. ● RECONOCIMIENTO DE LA BIBLIOTECA EL TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. ● RECONOCIMIENTO DEL PARQUE TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. ● GENERAR UN CORREDOR VIAL PARA MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE SOBRE LA CALLE 6D. Y CONECTAR A SU VEZ, EL BOSQUE URBANO BAVARIA CON EL CORREDOR VIAL SOSTENIBLE DE LA CALLE 7A. ● INSTALAR REDUCTORES DE VELOCIDAD SOBRE TODO EL BORDE DEL BOSQUE URBANO BAVARIA. ● RECONOCIMIENTO DEL BOSQUE URBANO BAVARIA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. ● REVERDECER EL CANAL CASTILLA QUE PASA POR EL HUMEDAL EL BURRO Y EXTENDER ESE REVERDECIMIETO HASTA EL BOSQUE URBANO BAVARIA. ● REVITALIZAR Y REALIZAR MANTENIMIENTO AL HUMEDAL BURRO Y EL HUMEDAL TECHO, RECUALIFICAR Y REVERDECER EL BOSQUE URBANO BAVARIA. ● FORTALECER EL PROCESO DE ARBORIZACIÓN O REVERDECIMIENTO EN EL CANAL ALSACIA Y LAS ZONAS RESIDUALES LOCALIZADAS EN EL CRUCE DE LA AV. BOYACÁ CON LA AV. GUAYACANES. ● RECONOCIMIENTO DE LA AVENIDA GUAYACANES COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

	• REVERDECER EL CANAL ALSACIA Y LA AV. GUAYACANES HASTA EL RÍO FUCHA. • RECONOCIMIENTO DE LA UNIAGUSTINIANA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES) • GENERAR CONEXIÓN ENTRE AVENIDA GUAYACANES Y LA ALO.
Barrios	Cooperativa de Sub-oficiales, Bavaria I Sector, Marsella Aloha Sector Sur, Marsella Aloha, Marsella Sector Norte Segunda Etapa, Los Pinos de Marsella, Multifamiliares La Paz, Nuestra Señora de La Paz, Villa Alsacia Ciudadela, San José Occidental, Lafayette, Villa Alsacia, Castilla Real, Favidi, Santa Catalina Sector I, Barrio El Tintal, El Tintal La Pampa II, El Tintal, Santa Catalina Sector II, Villa Mejía - El Tintal, El Tintal, El Tintal Santa Helena, S.C. La Magdalena - San Luis, S.C. La Magdalena, S.C. La Magdalena - El Tiber, S.C. Osorio II - La Magdalena Ciudad Tintal, S.C. Osorio II - San Ignacio Vereda El Tintal, Tintala, S.C. Tintala, S.C. Tintala - Ciudadela Nueva Castilla, El Castillo, Ciudad Techo II, Villa Castilla - El Triángulo, El Triangulo Ciudad Techo, Ciudad Techo I, Castilla La Nueva, Bosques de Castilla, Fe y Alegría, El Rincón de los Ángeles, El Portal de las Américas, Las Dos Avenidas I Etapa y Las Dos Avenidas II Etapa.

Tabla 6. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.3 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Magdalena

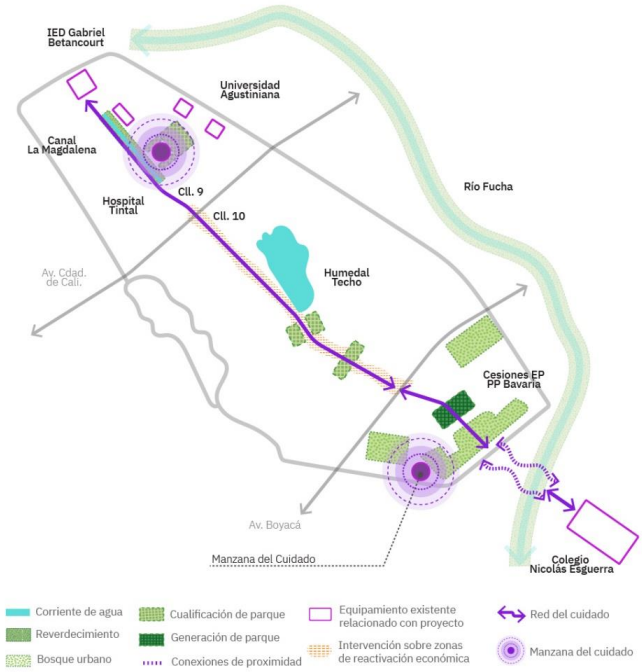


Imagen 22. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Magdalena
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje Productivo y del Cuidado Magdalena conforma un corredor de escala local que integra las manzanas del cuidado previstas en la UPL Tintal. Esto se logra a través del Eje del Canal de la Magdalena y sus vías colindantes, como la calle 10 y la calle 9. Además, se conectan servicios de atención médica, representados por el Hospital Tintal, con instituciones educativas como la Uniagustiniana, el IED Gabriel Betancourt, y las cesiones urbanísticas no desarrolladas de los Planes Parciales Villa Mejía y Tintalito Mazuera Occidental.

El recorrido de este eje, entre la Av. Ciudad de Cali y la Av. Boyacá, se realiza por la calle 10 en el desarrollo Valladolid y por la calle 9 en los desarrollos de Castilla y Villa Alsacia. En este tramo, se lleva a cabo una intervención en estas vías para garantizar la movilidad peatonal y alternativa, además de crear las condiciones adecuadas en el espacio público para albergar actividades económicas relacionadas con la oferta de bienes y servicios cercanos a la comunidad.

El eje concluye su recorrido a través del futuro Plan Parcial Bavaria y el desarrollo Marsella, conectando con la manzana del cuidado que se consolidará en este sector y

generando actividad urbana frente al Río Fucha. Se asegura el cruce peatonal y para ciclistas sobre este cuerpo hídrico a través de la calle 9b, llegando finalmente al colegio Nicolás Esguerra y generando nuevos equipamientos con vista al río y a la futura Av. De la Constitución.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la integración del costado norte y sur en el sector occidental de la UPL a través de cruces para peatones y ciclistas sobre el canal de La Magdalena, a la altura de la 87b y 90a, así como también los cruces sobre elementos de la Malla Vial Arterial como lo son la Av. Boyacá y la Av. Ciudad de Cali.

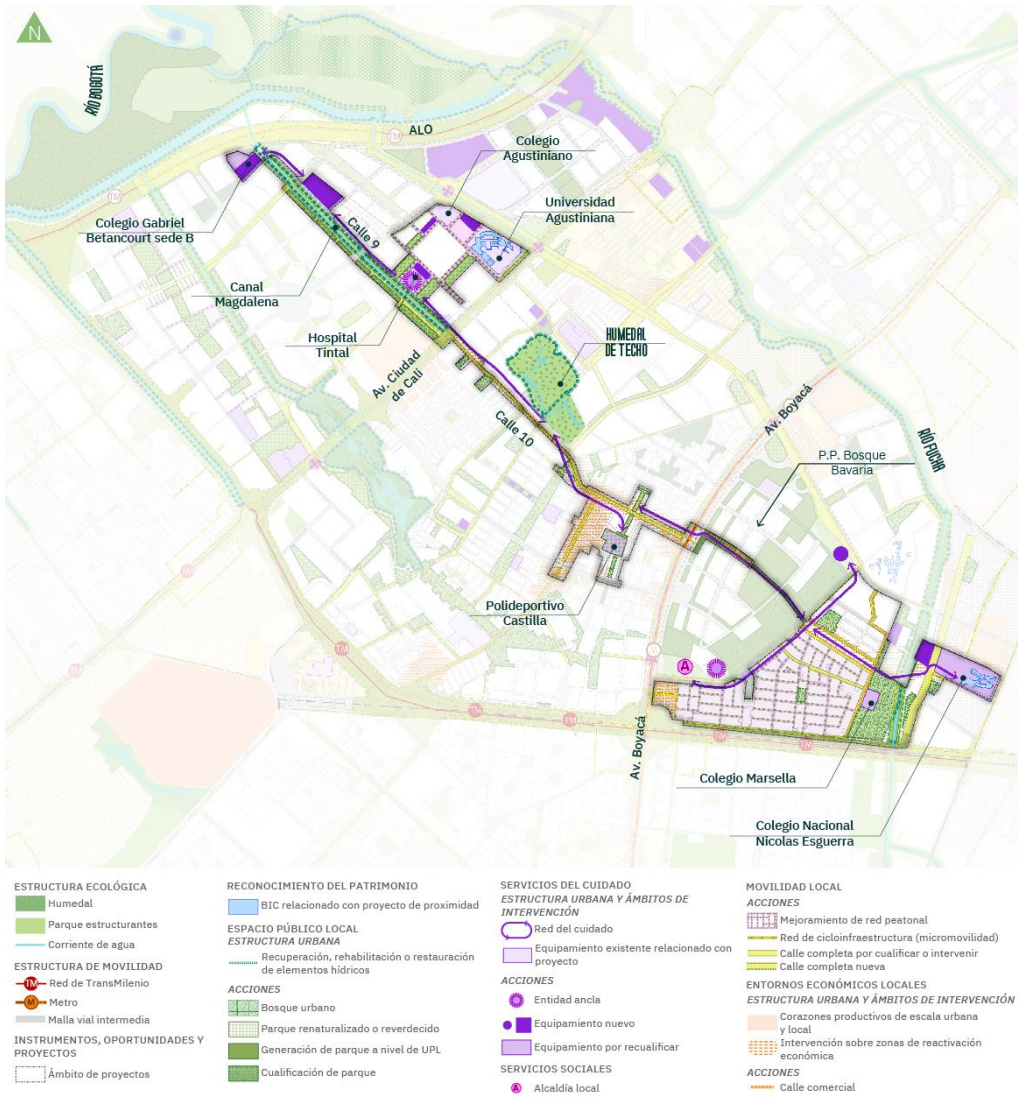


Imagen 23. Proyecto Eje Magdalena
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 10 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 9 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.41 Kms calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 5 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita **2 manzana del cuidado** conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado. Reconoce 1 equipamiento como entidad ancla (Hospital Tintal)	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 10.28 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 0.21 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 5.49 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.49 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 5.84 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 4.24 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 7. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 02	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO MAGDALENA
Ubicación	8,7 km de recorrido lineal desde Río Bogotá por Calle 10 , Diagonal 9, Calle 9, Plan Parcial Bavaria, Barrio Marsella y Lusitania hasta Calle 9c con Av. Carrera 68
Área del Proyecto	138.23 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	TIN 02.1_Eje Productivo y del Cuidado Magdalena tramo 1
	TIN 02.2_Eje Productivo y del Cuidado Magdalena tramo 2
	TIN 02.3_Eje Productivo y del Cuidado Magdalena tramo 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL PARQUE LA MAGDALENA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER EL CANAL MAGDALENA HASTA EL HUMEDAL TECHO. • CONSTRUCCIÓN DE TRES CONECTORES ECOLÓGICOS QUE CONECTEN EL RÍO FUCHA CON EL BOSQUE URBANO BAVARIA: POR LA CALLE 6A, 6B, 6D Y EL CANAL CASTILLA, OTRO POR EL CANAL MAGDALENA Y OTRO POR EL CANAL ALSACIA. • RECONOCIMIENTO DEL HUMEDAL TECHO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVITALIZAR Y REALIZAR MANTENIMIENTO AL HUMEDAL BURRO Y EL HUMEDAL TECHO, RECUALIFICAR Y REVERDECER EL BOSQUE URBANO BAVARIA.
Barrios	S.C. La Magdalena - El Tiber, S.C. La Magdalena, El Tintal - Santa Helena, S.C. Osorio II - La Magdalena Ciudad Tintal, El Tintal, S.C. Tintala, S.C. Tintala - Ciudadela Nueva Castilla, Villa Mejía - El Tintal, Bosconia, Valladolid, San Juan de Castilla, Valladolid - A.S.D., Castilla Real, Castilla, Rincón de Castilla, Bavaria Techo III, Bavaria Techo, Bavaria Techo II Sector, Cooperativa de Sub Oficiales, Bavaria I Sector, Marsella Aloha Sector Sur, Marsella, Marsella Aloha Sector Norte, Marsella Sector Norte II Etapa, Los Pinos de Marsella, Marsella y Lusitania

Tabla 8. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.4 Proyecto Integral de Proximidad Parque Lineal del Río Fucha

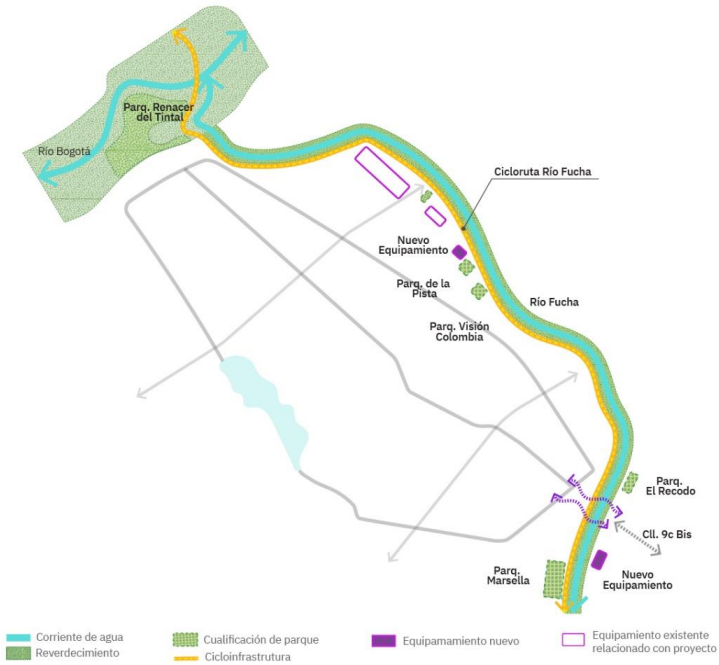


Imagen 24. Diagrama síntesis de Proyecto Parque Lineal Río Fucha
Fuente: DPL. SDP 2023

El Parque Lineal del Río Fucha (Sector Tintal/Salitre) se conforma como un eje que recorre el lindero norte y nororiental de la UPL a lo largo del recorrido del río. Contribuye a la consolidación del Conector ecosistémico Río Fucha y será el eje articulador de la UPL Tintal con las dinámicas productivas de las UPL Fontibón y Salitre, e incluirá nuevos servicios de cuidado y corazones productivos locales. A lo largo de este corredor ecológico se integran una serie de equipamientos y cesiones de algunos desarrollos urbanísticos, lo que permitirá una diversidad amplia de usos que beneficien a la comunidad.

El proyecto se divide en diferentes subproyectos, cada uno con un enfoque particular. El primer tramo corresponde al sector comprendido entre Ciudad Alsacia y Marsella, y el sector industrial de Lusitania, Recodo y Petaluma. Un segundo tramo se vincula con áreas residenciales y de comercio de gran superficie (Ciudad Alsacia, El Edén). Un tercer tramo está incluido dentro de la actuación estratégica Eje Tintal, desde la Industria Lafayette, Visión Colombia, El Vergel, Andalucía y Villa Liliana. Por último, un cuarto tramo corresponde a la transformación del frigorífico Guadalupe y la estación de Bombeo de Fontibón.

La integración de estos tramos en el proyecto se logra a través de la continuidad de una cicloinfraestructura y la intervención de espacios públicos existentes en los sectores de Marsella, Ciudad Alsacia y Visión Colombia, mediante la cualificación de parques, así como la generación de nuevos equipamientos en suelos de reserva que se localizan en el ámbito de la actuación estratégica Eje Tintal.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la integración de la UPL Tintal con la UPL Salitre, que concentra una mayor oferta de empleo. Para ello, se deben garantizar cruces seguros para peatones y ciclistas sobre el Río Fucha, a la altura de la 78b y 83, al igual que llevar a cabo una intervención de recuperación ambiental del río mediante un plan de manejo ambiental

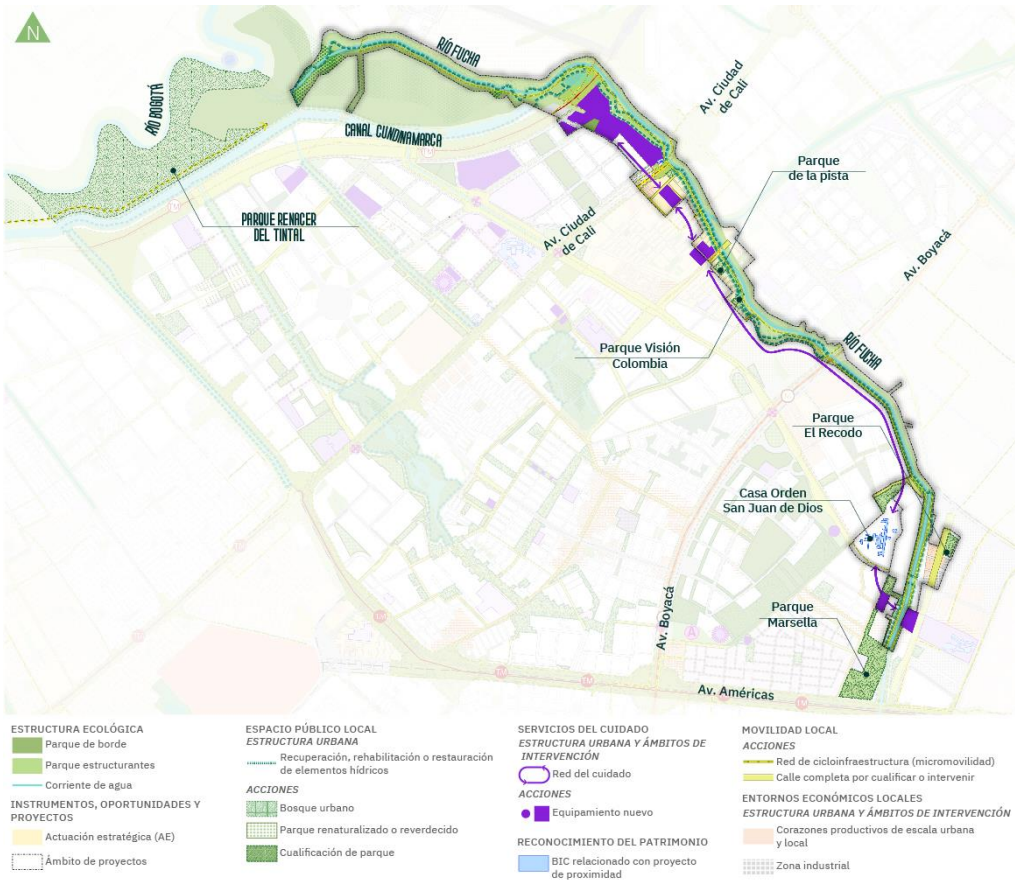


Imagen 25. Proyecto Parque Lineal Río Fucha
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 6 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 7 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0.55 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 6.22 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.05 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 1,68 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 9. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 03	PARQUE LINEAL DEL RÍO FUCHA
Ubicación	5,09 km de recorrido lineal por la Ronda del Río Fucha desde Av. de las Américas hasta Río Bogotá.
Área del Proyecto	100,71 Ha
Plazo	Largo plazo 2035
Subproyectos	TIN 03.1_Parque Lineal del Río Fucha tramo 1
	TIN 03.2_Parque Lineal del Río Fucha tramo 2
	TIN 03.3_Parque Lineal del Río Fucha tramo 3
	TIN 03.4_Parque Lineal del Río Fucha tramo 4
Incidencia de participación	• CONSTRUCCIÓN DE CAI COLINDANTE AL RÍO FUCHA ENTRE LAS AMÉRICAS HASTA LA UNIVERSIDAD DE KENNEDY.

Con la comunidad se acordó:	• CONSTRUIR CICLOALAMEDA POR LA RONDA DEL RÍO FUCHA. • IMPLEMENTAR UNA RED DE ATENCIÓN DE SALUD A LOS BICIUSUARIOS SOBRE EL RÍO FUCHA. • POTENCIAR EL TURISMO DEL RÍO FUCHA A TRAVÉS DE LA CONSERVACIÓN DEL MISMO. • POTENCIAR HUERTAS URBANAS EN LA ZONA DE SANTA CATALINA Y LA RONDA DEL RÍO FUCHA COMO UNA RUTA AGROECOLÓGICA. • RECONOCIMIENTO DEL CANAL DEL RÍO FUCHA COMO UN LUGAR QUE CRA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVITALIZAR EL RÍO FUCHA ENTRE LA AV. BOYACÁ Y AV. CALI. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍO Y CANALES)
Barrios	Marsella, Lusitania, Los Pinos de Marsella, Multifamiliares La Paz, El Condado de la Paz, El Condado de la Paz, Villa Verónica, Alsacia, El Recodo y Petaluna, Nuestra Señora de la Paz, S.C. Villa Alsacia, Villa Alsacia Ciudadela, S.C. Nuevo Techo, Interindustrial - El Vergel, Lafayette, Visión de Colombia, S.C. Interindustrial, Visión Semindustrial, El Vergel, Andalucía II Sector, Villa Liliana El Vergel, El Vergel, El Proveedor, El Vergel Occidental, El Tintal, El Tintalito Frigorífico San Martín de Porres LTDA, S.C. El Tintal II, S.C. La Magdalena - San Luis, Urb. Industrial San Pedro, Urb. Parque Empresarial Santa Helena, Predio Nariño, S.C. La Magdalena y S.C. La Magdalena - El Tiber

Tabla 10. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer del Tintal

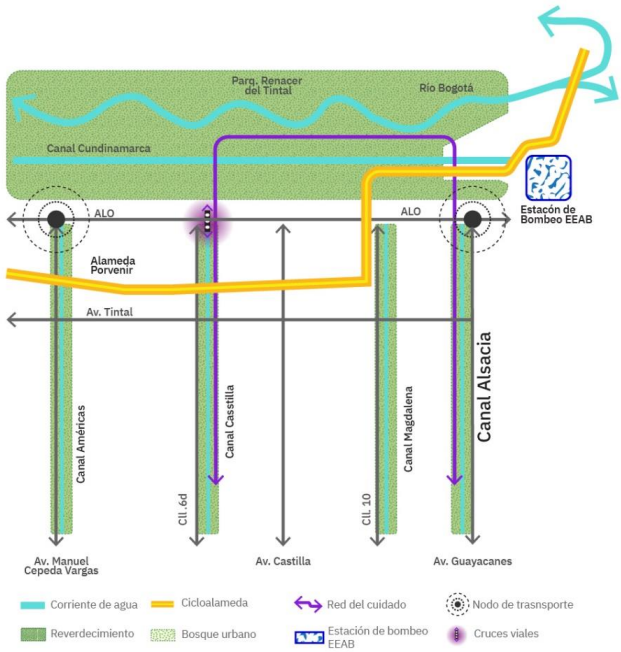


Imagen 26. Diagrama síntesis de Proyecto Parque Renacer del Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

El Parque Renacer del Tintal es un eje que surge como parte de La Red de Parques del Río Bogotá (POT) y abarca la intervención en la ronda hidráulica del Río Bogotá. Será un corredor ecológico con énfasis en acciones de reverdecimiento y actividades recreativas. Propone la consolidación de un gran parque de borde y la estrategia de intervención de Bosque Urbano. A la altura de la UPL Tintal, interactúa con las instalaciones técnicas de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, EAAB, en la confluencia entre los ríos Fucha y Bogotá, y el inicio del canal Cundinamarca. En el recorrido que realiza entre el canal Alsacia y las Américas, se desplaza a través de un sendero hasta llegar a las áreas de articulación urbana localizadas en la UPL Patio Bonito.

Este espacio público forma parte de la estructura de la ciudad y está al alcance de los habitantes de toda la UPL, a una distancia de menos de 30 minutos, ofreciendo la mayor oportunidad de aporte de espacio público en el sector suroccidental. El diseño del parque incluirá áreas ecológicas y espacios para la recreación pasiva y activa, de acuerdo con la zonificación de usos definida en el POT

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad de la estructura del espacio público con los otros PIP propuestos en la UPL, por lo cual debe buscarse la integración con el Paseo Tintal a través de los

cruces sobre la Av. Longitudinal de Occidente, ya sea en la altura del Canal Alsacia o en el canal Castila, al igual que con las acciones de recuperación y restauración ambiental del río.

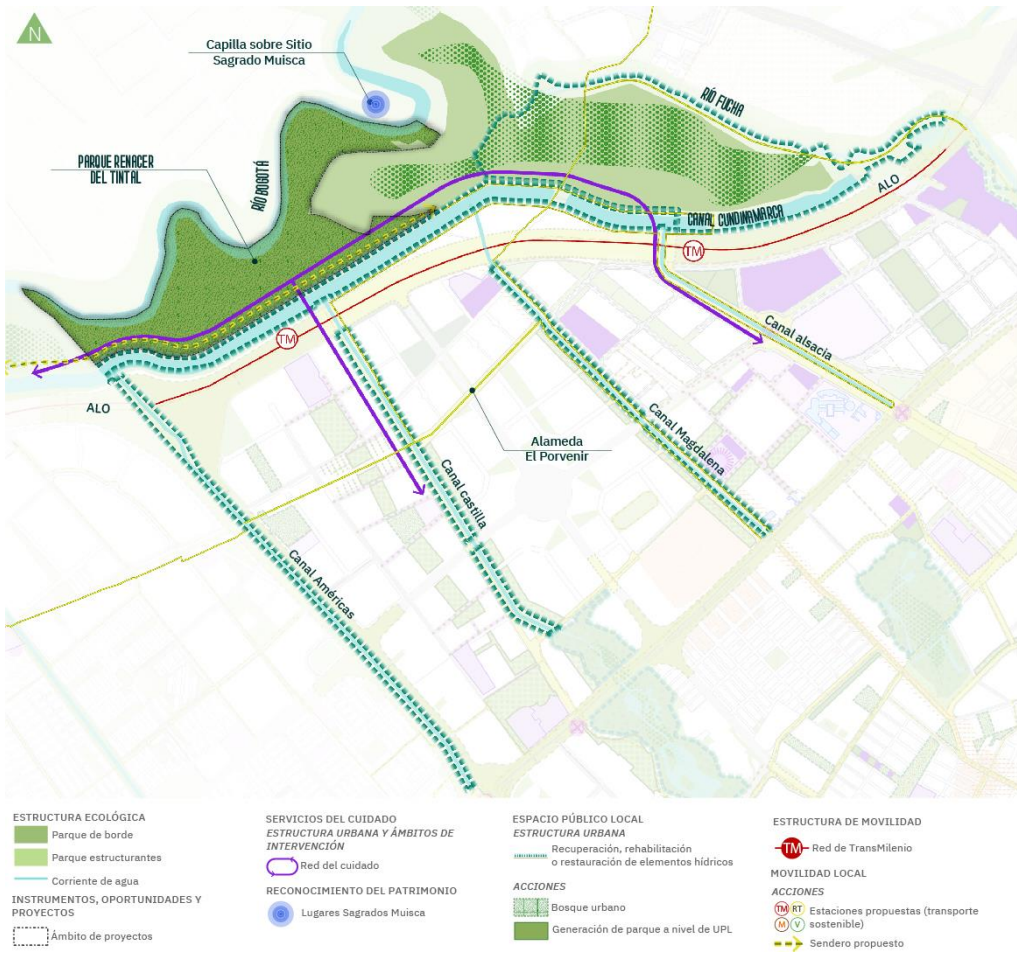


Imagen 27. Proyecto Parques Renacer del Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

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

Tabla 11. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 04	Parques Renacer del Tintal
Ubicación	En el límite de la UPL con el Rio Bogotá, sobre lo que se define en POT como Red de Parques del Rio Bogotá.
Área del Proyecto	69,29 Ha
Plazo	Largo plazo 2035
Subproyectos	TIN 04.1_Parques Renacer del Tintal
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍO Y CANALES) • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	S.C. La Magdalena - El Tiber, S.C. La Magdalena, S.C. La Magdalena Ciudad Tintal y S.C. Osorio II - San Ignacio Vereda El Tintal

Tabla 12. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje Castilla

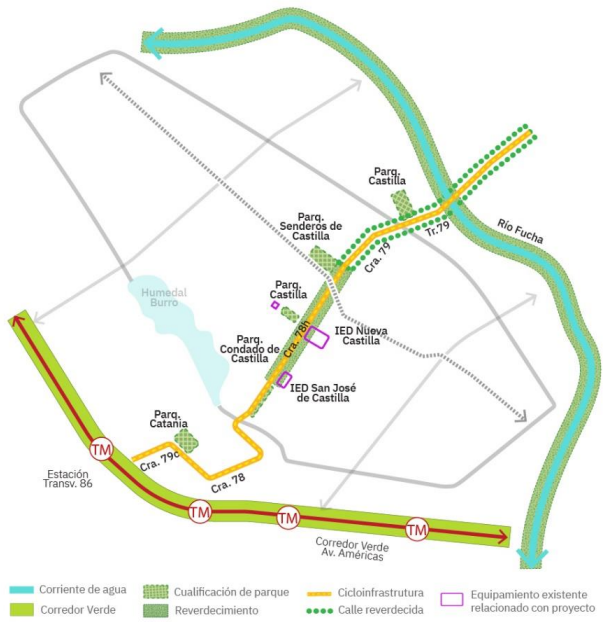


Imagen 28. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Castilla
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje Castilla se constituye como eje de integración de espacios públicos entre la UPL Tintal y Fontibón a través de la carrera 78 y 79 dando prioridad a la movilidad peatonal y de bici usuarios a través de una red de parques de desarrollos urbanísticos ya consolidados y que inicia su recorrido desde la estación de Transmilenio de la Transversal 86 (punto común con el Eje San Francisco) y continúa hasta el parque Catania y el Instituto Fe y Alegría para buscar la Cra 78h hasta encontrar el parque Condados de Castilla y Parque Castilla (Cra 78g), posteriormente por la cra 79 salir hasta la Av. Guayacanes y continuar a través de Lafayette hasta salir al Río Fucha y cruzar a la UPL Salitre para continuar a través de la cesiones urbanísticas de los Planes Parciales Procables y La Felicidad.

La estructura de este corredor permite mejorar la calidad de los parques existentes e intervenir perfiles completos de calles para garantizar un recorrido continuo, iluminado y seguro para peatones y ciclistas, facilitando el desplazamiento por el occidente de la ciudad. La presencia de varios equipamientos vinculados al eje también permitirá ampliar la oferta de servicios sociales.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad de la estructura del espacio público. Se deben habilitar dos cruces peatonales y ciclistas adicionales: el primero se localiza sobre el canal de los Ángeles a la

altura de la carrera 78H, y el segundo sobre el Río Fucha a la altura de la 78b, garantizando así la integración con la estructura de espacio público localizada en la UPL Salitre.

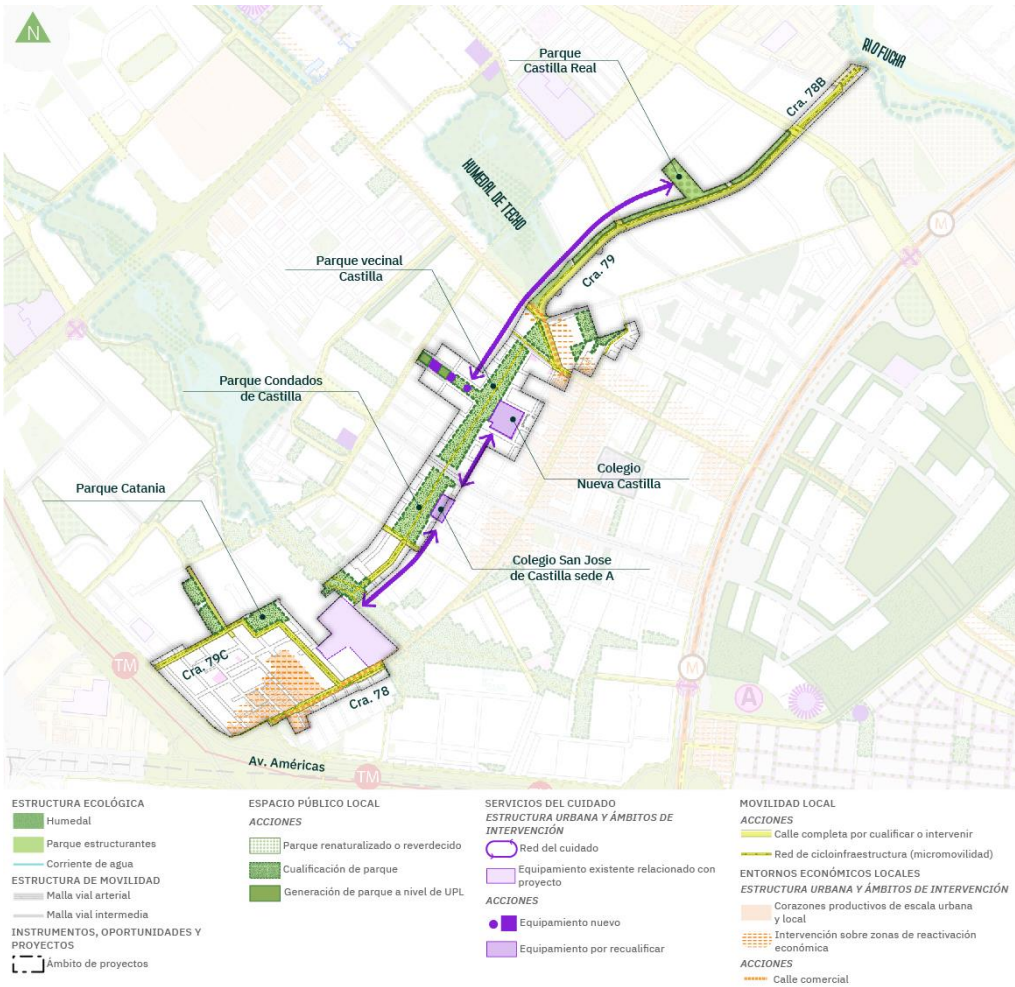


Imagen 29. Proyecto Eje Castilla
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 1 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 5 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.13 Kms 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
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3.16 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.06 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,76 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.32 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 13. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 05	EJE CASTILLA
Ubicación	2,84 km de recorrido lineal desde Av. de las Américas por Transv. 79C, Calle 6D, Transv. 78C, Calle 7A, Carrera 78H, Carrera 79, Transv. 79, Carrera 78 y Carrera 78B hasta Superindustrial - El Vergel.
Área del Proyecto	36,89 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	TIN 05.1_Eje Castilla tramo 1
	TIN 05.2_Eje Castilla tramo 2
	TIN 05.3_Eje Castilla tramo 3
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL PARQUE CASTILLA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL POLIDEPORTIVO CASTILLA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL
Barrios	Pio XII, Urb. Catalina, Villa Galante, Ciudad Techo I, Bosques de Castilla, El Triángulo Ciudad Techo, Fe y Alegría, El Rincón, Castilla La Nueva, Bavaria Techo, Castilla, Bavaria Techo III, Bavaria Techo, Rincón de Castilla, Villa Alsacia, Castilla Real, Castilla Real - Santa María de Los Ángeles, Favidi, Lafayette, Visión Colombia e Interindustrial - El Vergel.

Tabla 14. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje San Francisco

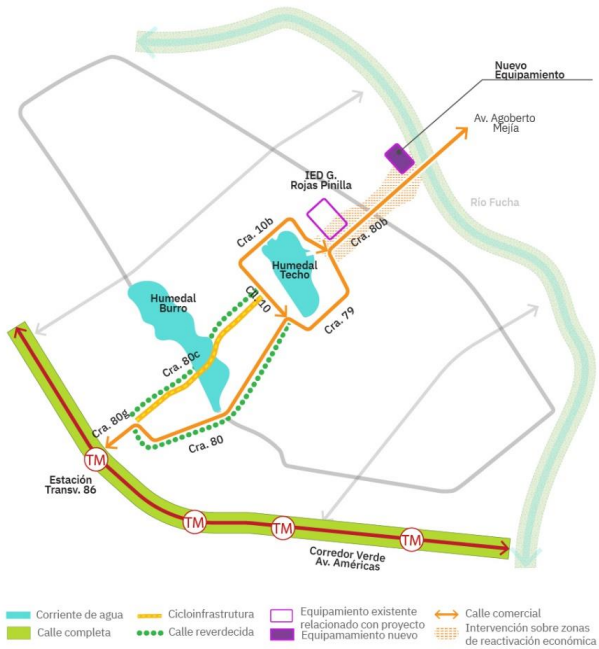


Imagen 30..Diagrama síntesis de Proyecto Eje San Francisco
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje San Francisco se constituye como un corredor de integración ambiental entre los humedales El Burro y Techo, y el Río Fucha. Este corredor busca mejorar las condiciones de movilidad alternativa en el trayecto entre la Av. Manuel Cepeda Vargas y la Av. Guayacanes, a través de un trazado de malla vial intermedia por la carrera 80, que reemplaza el trazado anterior de la Av. Agoberto Mejía. Los tramos donde fue eliminada la condición de reserva, se orientarán para la generación de parques en los sectores de la urbanización Las Castillas, Ciudad del Bosque, Lagos de Castilla y Santa Catalina Sector 1. Además, el eje se complementa con una vía local paralela, la carrera 80c, que dará prioridad a la movilidad peatonal y de ciclistas, realizando cruces controlados en el Humedal El Burro y rodeando el Humedal Techo.

Este recorrido permite interactuar con los elementos hídricos representativos de la UPL y se integra con la actuación estratégica Eje Tintal. Aprovecha la reserva vial existente y propone adelantar un proceso de recuperación del espacio público, así como desarrollar nuevos servicios sociales en áreas de oportunidad localizadas en el sector El Vergel. El cruce vehicular de la carrera 80 coincide en el punto donde se une el Río Fucha con el canal San Francisco, donde se propone, desde la formulación de la UPL Salitre, la generación de un nodo de equipamientos.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad del recorrido a través del cruce peatonal sobre el Humedal del Burro a la altura de la carrera 80C al igual que incentivar el uso del espacio público para prácticas comunitarias ambientales, adecuando espacios para la ubicación de huertas urbanas en las áreas de cesión localizadas en la calle 10 con carrera 79.

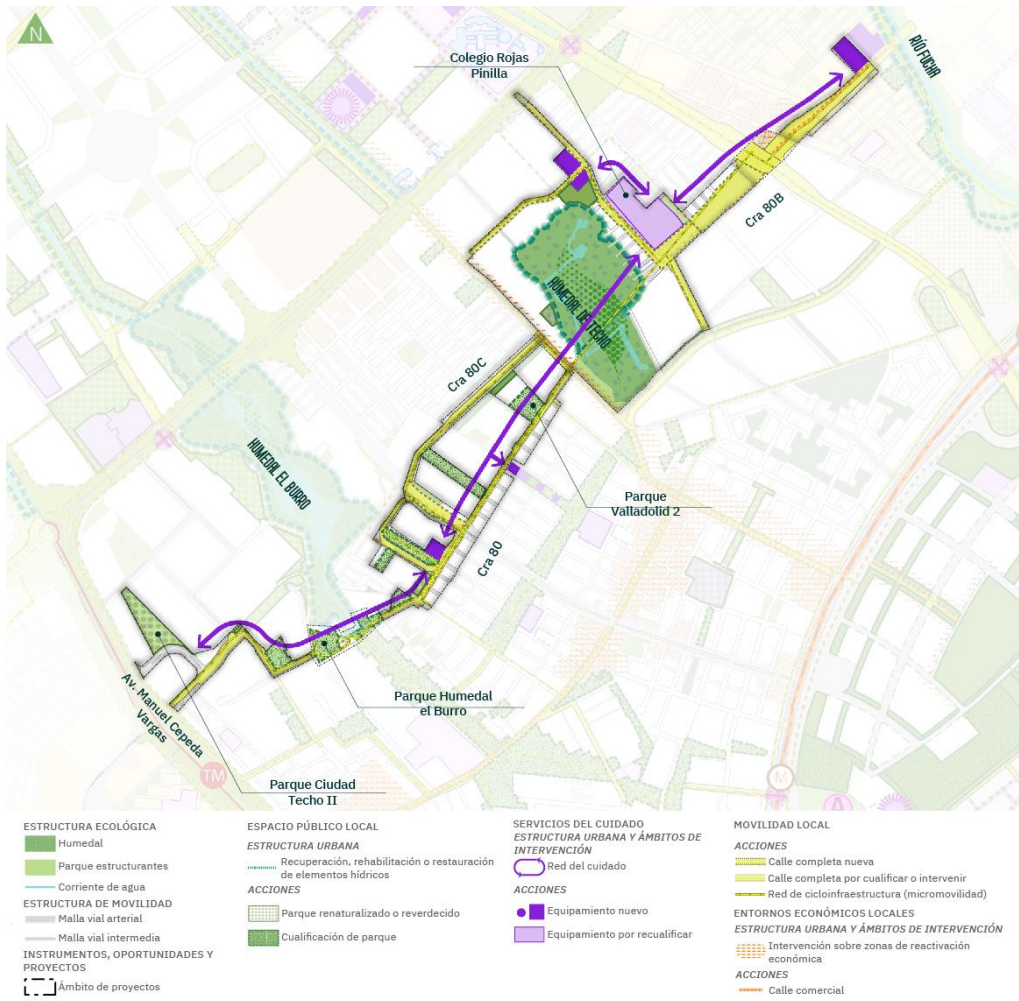


Imagen 31. Proyecto Eje San Francisco
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 6 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.51 Kms 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
Modifica 1 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4.90 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,25 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,01 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0.56 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.56 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 15. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

TIN 06	EJE SAN FRANCISCO
Ubicación	0,29 km y 49.9 Hectáreas de recorrido lineal desde Av. de las Américas por Carrera 80, Carrera 80B, Carrera 80C, Av. Carrera 80 hasta Calle 16D.
Área del Proyecto	46,56 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	TIN 06.1_Eje San Francisco tramo 1
	TIN 06.2_Eje San Francisco tramo 2
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER LA CONEXIÓN ENTRE EL HUMEDAL TECHO Y EL HUMEDAL BURRO
Barrios	S.C. Tintala, Ciudad Techo II, Pio XII, Ciudad Techo I, El Castillo, El Triángulo Ciudad Techo, Villa Castilla - El Triángulo, Villa Mariana, Senderos de Castilla, Urb. Villas de Castilla, Villa Mariana (Proyecto Urbanístico), Castilla, Castilla La Nueva, Valladolid - A.S.D., Valladolid, Bosconia, San Juan de Castilla, Castilla Real, Ciudad del Bosco, Lagos de Castilla, Montana, Santa Catalina Sector I, Favidi, El Tintal, Barrio El Tintal, Visión de Colombia, El Vergel La Promesa, El Vergel, Villa Liliana El Vergel, S.0. Interindustrial, Vision Semindustrial y El Vergel.

Tabla 16. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

3.8 Suelo de reserva UPL Tintal

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) desarrollados en la UPL, es fundamental contar con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad, tomando en consideración el proceso de gestión y habilitación del mismo (ver sección 2,3, capitulo 2)

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*". También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como planes parciales y licencias urbanísticas. Además, se han identificado sectores de baja consolidación, al igual que áreas donde se requieren la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

En el caso específico de la UPL Tintal, las fuentes de suelo de reserva son diversas; por una parte el sector occidental de la UPL está en proceso de desarrollo y se encuentran adoptados tres Planes Parciales que destinaran suelo cesiones para equipamientos colectivos (Planes Parciales Tintalito Mazuera Oriental y Occidental, y Plan Parcial Villa Mejía Tagaste); de otra parte se encuentra el suelo de reserva adoptado en el POT y que conforma la Red de Parques Renacer del Tintal y por último se encuentran los suelos de reserva que provienen principalmente de sectores de baja consolidación, donde el proceso de desarrollo ha sido a través de loteos individuales.

Los suelos identificados para reserva se encuentran localizados en los sectores de El Vergel, El Vergel Occidental, en donde se localizan predios con destinación a servicios de parqueo de buses intermunicipales. Considerando los déficits en servicios sociales del cuidado, se ha asignado vincular los suelos de reserva a la generación de nuevos equipamientos colectivos, especialmente en el sector donde se localizan para beneficiar sectores de origen informal como Andalucía, Villa Liliana El Vergel, Santa Catalina I y II Sector entre otros.

Finalmente, vale recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

4. UPL PATIO BONITO

La Unidad de Planeación Local Patio Bonito se encuentra ubicada en el borde suroccidental de la ciudad, limitando con el municipio de Mosquera al noroccidente, la UPL Tintal al nororiente, la UPL Kennedy al suroriente y la UPL Porvenir al suroccidente. Esta área abarca 665 hectáreas y se extiende desde la futura Avenida Longitudinal de Occidente hasta la Avenida Agoberto Mejía, y entre las futuras Avenidas Ciudad de Villavicencio (futura Primera línea de Metro) y Manuel Cepeda Vargas (actual Canal Américas), respectivamente. Adicionalmente, atraviesan la UPL en sentido norte-sur ejes articuladores del sector, como las Avenidas Tintal y Ciudad de Cali, y la Alameda el Porvenir.

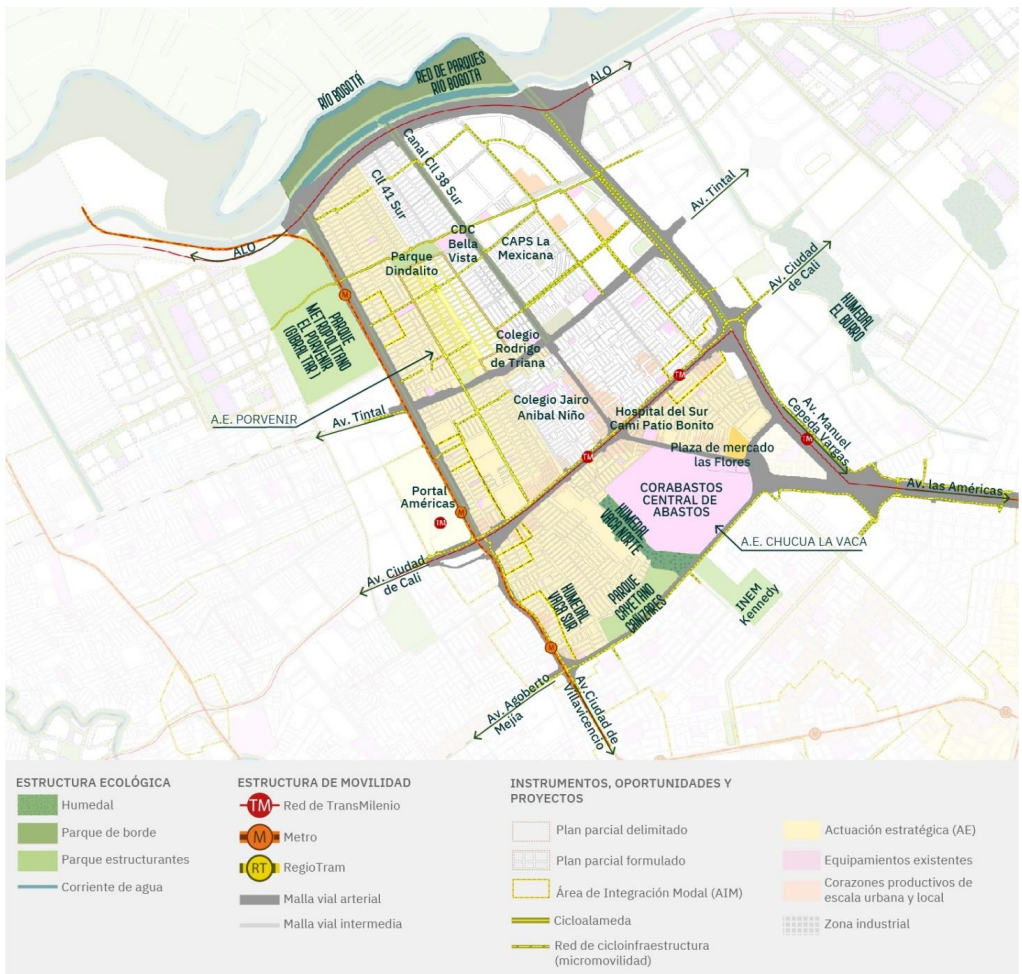


Imagen 32. Localización UPL Patio Bonito y proyectos POT.
Fuente: DPL. SDP 2023

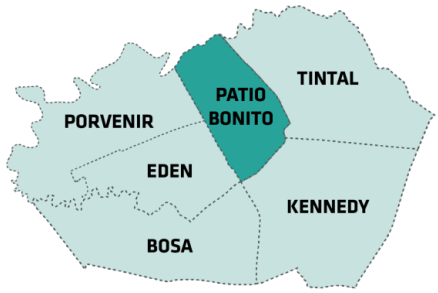


Imagen 33. Localización UPL Patio Bonito
Fuente: DPL. SDP 2023

Es relevante resaltar que la UPL Patio Bonito se encuentra entre las 3 UPL más densas de Bogotá, albergando a 273,959 personas con una densidad poblacional de 412 habitantes por hectárea. Esta alta densidad exige la creación de una estructura urbana de proximidad con capacidad de ofrecer eficientemente servicios urbanos cercanos a la comunidad. Sin embargo, el reto principal se centra en suplir las deficiencias cuantitativas de espacio público y equipamientos de servicios sociales y de cuidado, así como mejorar las condiciones cualitativas de los mismos.

Las determinantes territoriales para la proximidad que se han identificado están relacionadas principalmente con:

- **La falta de conectividad vial y acceso a transporte público**, particularmente en el costado noroccidental de la UPL (Tierra Buena y Calandaima), limita las condiciones deseadas para una vida cercana y accesible para los habitantes.

- **Los elementos hídricos presentes en la UPL y su desconexión con las dinámicas cotidianas de los residentes** son tanto espacios residuales que se convierten en barreras territoriales como focos de inseguridad e insalubridad.

- **Existe un déficit cuantitativo y cualitativo de equipamientos de servicios sociales y del cuidado** en relación con la elevada densidad poblacional existente. Además, la oferta de servicios en la UPL es limitada.

- **La baja oferta de empleo formal** en proximidad se acentúa debido a los bajos niveles de conectividad tanto dentro como fuera de la UPL, lo que obliga a la población a realizar largos recorridos en tiempo y distancia para acceder a los centros de empleo.

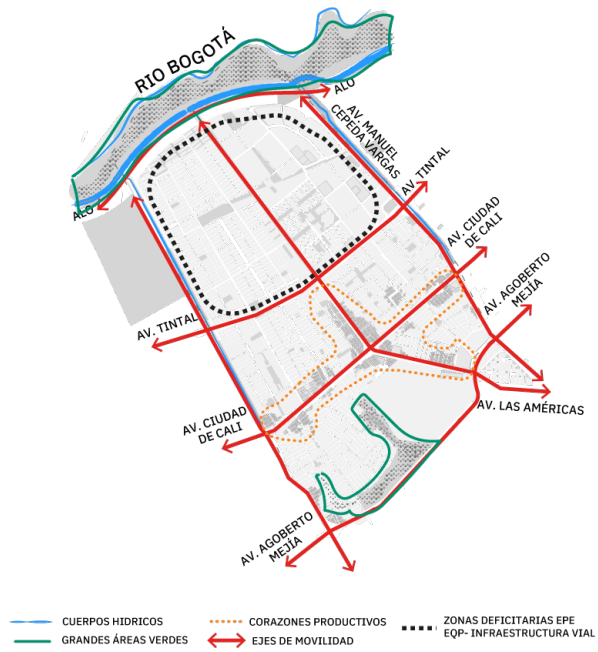


Imagen 34. Determinantes para la proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

Algunas condiciones que reflejan la precariedad del estado actual del espacio público incluyen la ausencia de árboles o cobertura vegetal, particularmente en el costado suroccidental de la UPL, en los barrios Jazmín Occidental, Patio Bonito, Dindalito, Las Vegas, El Triunfo, Las Brisas, Villa Alexandra entre otros. Es de notar que el número de árboles por habitante (0,11arb/3 hab) de la UPL Patio Bonito es el más bajo de Bogotá, resultando en ambientes con baja calidad del aire y oferta de servicios ecosistémicos al igual que genera un paisaje urbano de baja calidad para el encuentro.

De otra parte, el espacio público es comúnmente utilizado como lugar de acumulación de desechos, tanto por la gestión de residuos como por el desecho ilegal de escombros. También se presentan conflictos de uso debido a actividades industriales (formales e informales), como el consumo de sustancias psicoactivas en el espacio público, lo que hace que este sea un lugar inseguro y genere prevención a la población residente.

Finalmente, esta condición precaria se agrava debido a la prevalencia del vehículo automotor en el espacio público. En varios sectores (Tierra buena, Riberas de Occidente entre otros) se encuentran parqueaderos ilegales en vía pública, tránsito de vehículos pesados o bici taxis por vías estrechas de menos de 10 metros de ancho, al igual que se observa la "privatización" de vías a través de la instalación de rejas y talanqueras, como sucede en los barrios María Paz y El Amparo (parqueadero de volquetas).

Por otro lado, la proximidad también se ve afectada por la falta de conectividad debido a diversas barreras físicas en el territorio. Un ejemplo de esta condición se evidencia en el

canal de la calle 38 sur, los muros ciegos de Corabastos y los patios SITP. Además, la discontinuidad del trazado vial o su estado precario contribuyen a la limitación de la movilidad.

Los desarrollos de Tierra Buena, Calandaima y Riberas del Occidente están divididos por el Canal de la 38 sur, lo que limita su conectividad con los barrios ubicados al sur, como Patio Bonito, Las Palmeras, Ciudad Galán y El Paraíso. Esta situación se agrava debido a la escasez de cruces peatonales y a las persistentes condiciones de inseguridad a lo largo del canal.

Además, los barrios Jazmín y Ciudad Galán en el noroccidente de la UPL aún presentan vías sin pavimentar, generando condiciones de riesgo para peatones y ciclistas, y limitando las posibilidades de encuentro. También es relevante mencionar que las vías de la malla vial arterial que limitan la UPL aún no están construidas (ALO, Av. Manuel Cepeda Vargas, Avenida Ciudad de Villavicencio), lo que genera aislamiento en el sector noroccidental al limitar la conectividad de la UPL en sentido noroccidente - suroriente a través de las calles 26, 38, 41 y 42a sur.

Las determinantes ambientales plantean otro reto importante para la proximidad y, al mismo tiempo, ofrecen oportunidades significativas para consolidar entornos seguros, vitales y en armonía con la naturaleza. Aunque actualmente los cuerpos hídricos, como los canales, humedales y el Río Bogotá, son percibidos como barreras o límites y se asocian con sectores inseguros e insalubres, la recuperación ambiental y funcional de estos espacios tiene el potencial de ofrecer lugares recreativos, contemplativos y vitales que actualmente la UPL carece. Además, estos espacios pueden proveer servicios ecosistémicos y ayudar en la mitigación de riesgos para el sector.

De manera similar, los déficits de equipamientos de servicios sociales y del cuidado plantean uno de los retos más estructurales para la consolidación de la proximidad. Según el PMSCC, la UPL Patio Bonito tiene un déficit de 13 servicios de proximidad y un déficit cuantitativo de metro cuadrados de 2,06 m^2/hab. Sin embargo, la vinculación de estos nuevos equipamientos en articulación con las grandes oportunidades de espacio público descritas anteriormente tiene el potencial de consolidar una ciudad cercana, vital y en equilibrio con la naturaleza.

Finalmente, la oferta limitada de empleo formal y los impactos actuales de Corabastos y la industria informal del reciclaje plantean un reto importante para suplir la demanda de empleos formales necesaria para garantizar la vida en proximidad y consolidar el potencial productivo y de industrias verdes de la UPL. En la actualidad, en la UPL tan solo se generan 16 empleos formales por hectárea y ocupan el 6,4 % de la población económicamente activa (PEA), lo cual indica que la población debe desplazarse a otros sectores de la ciudad para encontrar ofertas laborales o que desarrollan actividades informales.

Algunos instrumentos determinantes a tener en cuenta para la planificación de las UPL y la suplencia de servicios urbanos de proximidad son las Actuaciones Estratégicas (AE) de Chucua la Vaca y Porvenir, las tres (3) Áreas de Integración Modal (AIM) asociadas a la Primera línea de Metro, la consolidación de la Manzana del Cuidado actualmente

estructurada entorno al CDC Bellavista (entidad ancla), y la franja de la Red de Parques del Río Bogotá.

Si bien la UPL Patio Bonito presenta retos importantes para la consolidación de entornos de proximidad, las oportunidades que ofrecen los cuerpos hídricos y su articulación con equipamientos de servicios sociales, espacio público de escala local y estrategias de movilidad sostenible presentan un gran potencial para consolidar la vida en proximidad de forma eficaz, garantizando acceso a los servicios urbanos y una vida urbana vital y en equilibrio con la naturaleza

4.1 La Estructura Local UPL Patio Bonito

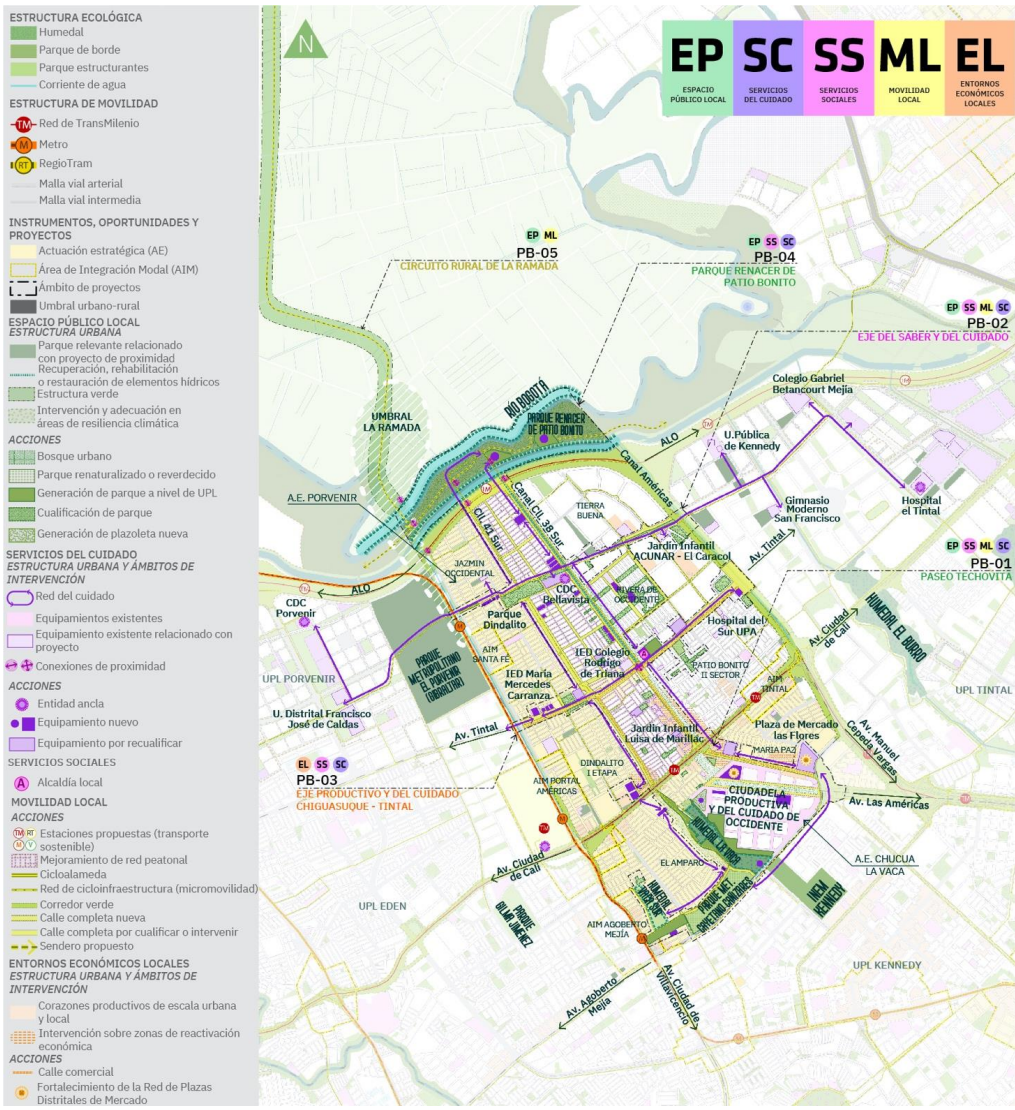


Imagen 35. UPL Patio Bonito.
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Patio Bonito requiere una reestructuración urbana enfocada en mejorar y ampliar la oferta de servicios públicos a través de la implementación de proyectos que permitan gestionar el suelo necesario para la creación de nuevos espacios públicos y equipamientos destinados a servicios sociales y de atención al cuidado.

Para lograr este objetivo, se deben aplicar estrategias que incluyan la intervención en el espacio público existente, la mejora de la infraestructura vial y la recualificación de los equipamientos construidos en un sector densamente poblado y urbanizado.

Por otra parte, para abordar las deficiencias de la vida en proximidad, es fundamental establecer conexiones con la oferta de servicios existentes en el sector suroccidental, lo que permitirá acceder a servicios de educación, como la Universidad Distrital y la Universidad de Kennedy, así como servicios de recreación, como el Parque Gibraltar, y equipamientos de salud, como el Hospital de Kennedy."

La relación con el sector suroccidente y la ciudad, se debe garantizar a través de intervenciones que tengan continuidad en las UPL colindantes y finalmente generar las condiciones urbanas para ampliar la oferta laboral a través de la consolidación de los corazones productivos locales y la Ciudadela Productiva y Cuidadora de Occidente.

De otra parte, la UPL Patio Bonito cumple la función de eslabón entre las UPL de Kennedy, Tintal y las de Bosa, Edén y Porvenir; por lo anterior, se requiere consolidar elementos urbanos que permitan el de tránsito entre territorios y el acceso a la oferta de espacio público de carácter estructurante, en este caso el Parque Gibraltar y la Red de Parques del Río Bogotá.

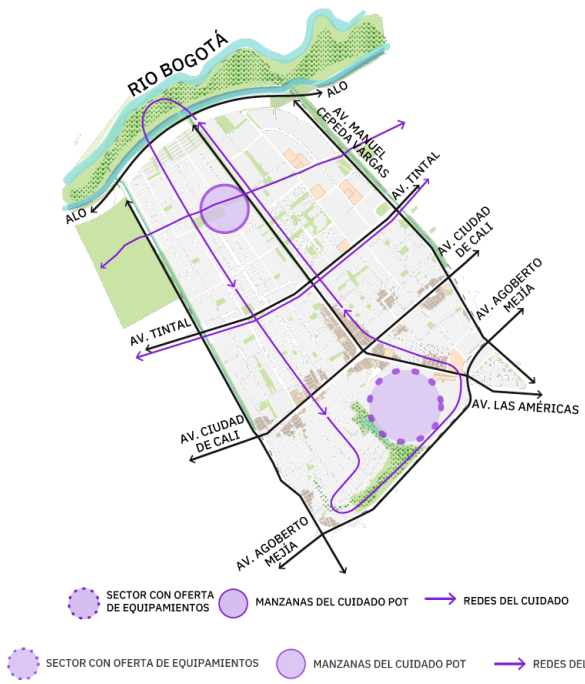


Imagen 36. Plano de la Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias
Fuente: DPL. SDP 2023

La nueva estructura urbana de la UPL Patio Bonito, enfocada en la proximidad, tiene como objetivo articular los sectores suroriental y noroccidental mediante la vinculación de elementos ambientales, tales como el Humedal Vaca (Norte y Sur) y el Río Bogotá, respectivamente. Además, busca conectar dos nodos de oferta de servicios de cuidado: la Manzana del Cuidado en el sector Bellavista y la Ciudadela Productiva y del Cuidado de Occidente.

Esta articulación se logra mediante la creación de un circuito que garantice condiciones óptimas para la movilidad colectiva, alternativa y peatonal dentro de la UPL. Asimismo, a lo largo del recorrido, se ofrecen servicios de cuidado gracias a proyectos detonantes y al mejoramiento y construcción de espacios públicos, tanto nuevos como ya existentes.

Para fortalecer este circuito interno, es necesario desarrollar una serie de ejes de integración en sentido norte-sur, permitiendo a la UPL desempeñar su función de eslabón entre otras UPL del sector. Se debe tener presente la importancia de infraestructuras existentes, como la Alameda El Porvenir y la apertura de la avenida Tintal-Guayacanes.

Así pues, los PIP propuestos para garantizar la proximidad de la UPL Patio Bonito se organizan en dos categorías, la primera a través de un (1) circuito que garantiza la movilidad interna, el acceso a los elementos ambientales más importantes de la UPL y la oferta de servicios sociales del cuidado y espacio público; la segunda categoría consta de tres (3) ejes que permiten la integración de la UPL con el sector, uno de los cuales permite la integración de la red de parques del río Bogotá y desempeña una función de integración ambiental, el segundo articula la oferta de servicios sociales del cuidado a través de la alameda el porvenir y el tercero pretende consolidar el carácter integrador que tendrá la nueva Avenida El Tintal, de esta manera se consolida la estructura urbana antes descrita.

Los PIP propuestos que consolida la estructura urbana para la proximidad son:

1. PASEO TECHOVITA (circuito): Columna vertebral de la proximidad que consolida la oferta interna de servicios sociales del cuidado, espacio público y garantiza la movilidad interna a partir de la continuidad de la Avenida de las Américas en la Ciudad Productiva y Cuidadora de Occidente, la calle 38, 41 y 40 b sur entre la Av Agoberto Mejía y la Red de Parques del río Bogotá.
2. EJE DEL CUIDADO Y EL SABER (eje): Eje que garantiza el recorrido peatonal y alternativo y que permite integrar los equipamientos de educación superior y manzanas del cuidado de las UPL del sector suroccidente.
3. EJE CHIGUASUQUE - TINTAL (eje): Eje que conforma con la apertura vial de la Avenida El Tintal y que permite vincular la oferta de servicios sociales y del cuidado (nuevos y existentes) desde la UPL Tintal hasta la UPL Bosa.
4. RED DE PARQUES DEL RÍO BOGOTÁ (eje): Eje que integra ambiental y peatonalmente los Parque Renacer Tintal, Patio Bonito y Porvenir.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	396.183	1.213.592
	Número de Parques	69	81
	m2 de plazas y plazoletas	0,0	9.360
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	1	1
	Supermanzanas del Cuidado	0	1
	Equipamientos (und)	135	168
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
	Plazas de Mercado Distritales (intervención de existente + nueva)	1	2
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	19,40 km	33,15 km (0,02 km paralela a calles completas)
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica económica existente en la Ciudadela Productiva de Occidente y los corredores comerciales consolidados en la Av. Ciudad de Cali y Av. Los Muiscas y la Calle 38 sur. De igual forma las actividades industriales asociadas a la fabricación de muebles localizada en la calle 40b sur.		

Tabla 17. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: SDP, 2023

4.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Techovita

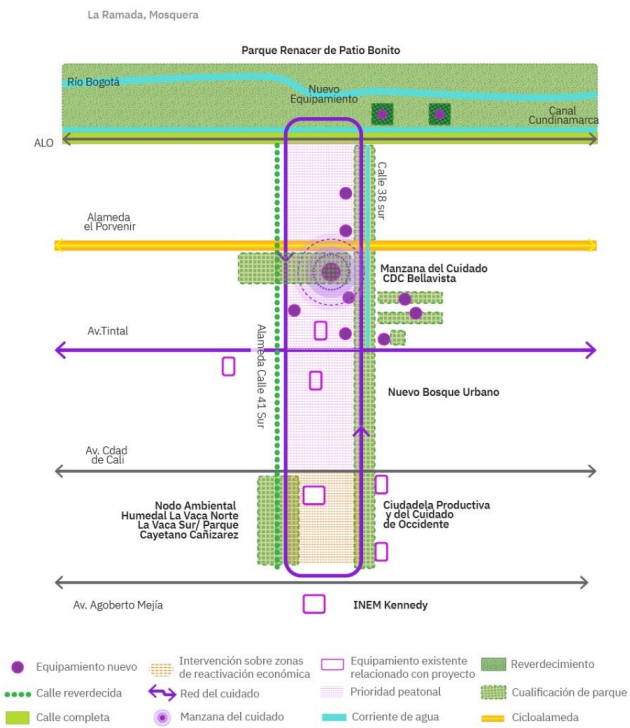


Imagen 37. Diagrama síntesis de Proyecto Paseo Techovita
Fuente: DPL. SDP 2023

El Paseo Techovita es un circuito de movilidad interna que busca ampliar la oferta de soportes urbanos destinados a espacio público y equipamientos de servicios sociales. Este circuito aprovecha la infraestructura urbana preexistente, que cuenta con un alto potencial para ser mejorada e integrada en la vida diaria de los habitantes del sector, y está vinculado a las transformaciones que se generarán en la actuación estratégica Chucua - La Vaca.

El recorrido del paseo comienza en la Ciudadela Productiva de Occidente y se extiende a lo largo de la Avenida de las Américas y la Avenida Muiscas hasta llegar a la Avenida Tintal. Desde esta última, sigue por la reserva vial de la Avenida Muiscas junto al canal de la calle 38 sur, hasta llegar a la Avenida Longitudinal de Occidente, donde se integra con la Red Parque Renacer de Patio Bonito. En el interior de estos parques, se continúa el

recorrido hasta llegar al punto de la cicloalameda de las calles 41 y 40b sur, para luego regresar hacia el oriente y finalizar en la Avenida Ciudad de Cali.

En el tramo entre las Avenidas Ciudad de Cali y Agoberto Mejía, se encuentra el ámbito de la Actuación Estratégica Chucua La Va que propone la cicloalameda en el costado sur del Humedal Vaca Norte e integra el Parque Metropolitano Cayetano Cañizares, el Húmedas Vaca Sur y la estación 3 de la Primera Línea del Metro de Bogotá a través de la intervención de la carrera 80F y la generación de un parque público entre las calles 42ª y 42ª Bis sur.

A lo largo de todo el recorrido, se expande la oferta de áreas verdes y se crean dos bosques urbanos: uno dentro de la Ciudadela Productiva de Occidente, continuando la Avenida de las Américas, y otro en el costado norte de la Avenida Muiscas, entre la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Tintal. Este circuito se integra con el enfoque de cuidado al generar nuevos equipamientos y mejorar los existentes en la Manzana del Cuidado, lo que amplía los servicios disponibles en el CDC Bellavista. Además, a lo largo de la ruta, se garantiza la continuidad de la infraestructura para ciclistas, que conecta varios elementos urbanos y se coordina con los sistemas de transporte masivo existentes, como el Sistema Transmilenio y sus estaciones en la Avenida Ciudad de Villavicencio

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad de la estructura del espacio público que se integra a lo largo del circuito. Para lograrlo, se debe generar el cruce sobre la Av. Longitudinal de Occidente a la altura del Canal de la Calle 38 sur, para darle continuidad al circuito y dirigir a la población hacia las áreas de articulación a la estructura urbana localizadas en la Red Parque Renacer de Patio Bonito. Adicionalmente, se deben tener presente los cruces peatonales y para bici-usuarios y vehiculares (Carrera 97f) sobre el canal de la calle 38 sur.

-

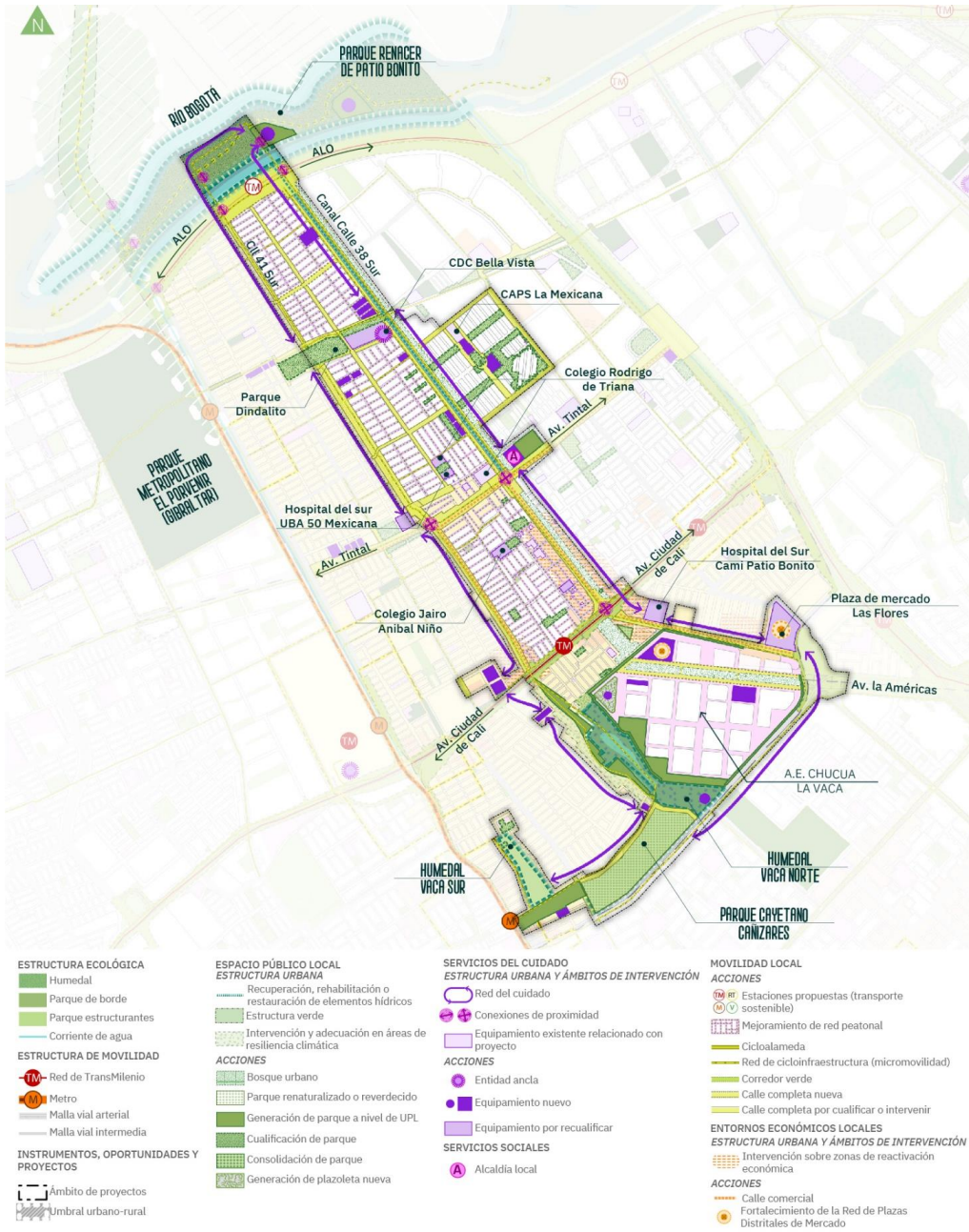


Imagen 38. Proyecto Paseo Techovita
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 11 parques nuevos.	Generación de parque
2 Bosque Urbano (4 polígonos**)** Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 21 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 1 plazoleta nueva	Generación de plazoleta nueva.
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 23 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
Se articula con 1 **manzana del cuidado** conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 2 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 27.70 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 10.25 Kms. de ciclorruta (0,02 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,29 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 5.28 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Construye 6.24 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2.28 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 3.84 Kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 5.55 Kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 18. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PB 01	**PASEO TECHOVITA**
Ubicación	7,87 Km desde la continuidad de la Av. de la Américas por Corabastos, luego la Calle 38 Sur, ALO, luego gira por Río Bogotá y retorna por la Calle 41 Sur y Calle 40B Sur hasta el Humedal La Vaca con Carrera 80.
Área del Proyecto	240,79 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	PB 01.1_Paseo Techovita tramo 1
	PB 01.2_Paseo Techovita tramo 2
	PB 01.3_Paseo Techovita tramo 3
	PB 01.4_Paseo Techovita tramo 4
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CONSTRUCCIÓN DE CAI SOBRE AVENIDA GUAYACANAES CON 38 SUR. • CONSTRUIR UN GIRO HACIA EL NORTE EN LA CALLE 38 SUR CON AVENIDA CALI. • EXTENDER Y MEJORAR LOS ESPACIOS VERDES LINEALES EN LOS BORDES DEL CANAL DE LA 38. • RECONOCIMIENTO DEL CANAL DE LA 38 COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • CONTINUACIÓN DE ALAMEDA QUE CONECTE CARRERA 80 Y CALLE 40 SUR. • GENERAR UNA CONEXIÓN ENTRE LA CALLE 40 SUR Y LA AVENIDA CALI. • GENERAR UNA CONEXIÓN VERDE CON CICLOINFRAESTRUCTURA SOBRE TODA LA CALLE 40 SUR HASTA EL RÍO Y EL HUMEDAL LA VACA. • CONSTRUCCIÓN DE CENTROS DE ACOPIO Y TRANSFORMACIÓN EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE MEGACOLEGIO UBICADO EN CORABASTOS.

	• CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE INDUSTRIA, ENTRETENIMIENTO, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN AMBIENTAL EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE UN EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE UN MUSEO QUE CONTENGA LA IMPORTANCIA DE CORABASTOS. • CONSTRUIR UNA PLANTA DE APROVECHAMIENTO DE RESIDUOS ORGÁNICOS EN CORABASTOS. • CREACIÓN DE EMPRESAS SOCIALES Y COOPERATIVAS EN CORABASTOS, • DESCENTRALIZAR CORABASTOS. • DESCONCENTRAR CORABASTOS Y TRASLADAR LOS CENTROS DE ACOPIO A LAS ENTRADAS DE BOGOTÁ. • GENERACIÓN DE UN ESPACIO EN CORABASTOS PARA HUERTAS URBANAS Y VENTA DE ABONOS. • RECONOCIMIENTO DE CORABASTOS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE CORABASTOS. • GENERAR MERCADOS CAMPESINOS EN EL PARQUE DINDALITO. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE DINDALITO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • FORTALECER PLAZAS DE MERCADO EN EL SECTOR BELLAVISTA. • GENERAR MULTIPLICIDAD DE USOS EN INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN LOS COLEGIOS RODRIGO TRIANA, EDUARDO UMAÑA Y BELLAVISTA. • RECONOCIMIENTO DEL CDC BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL CARNAVAL EN PARQUE BELLAVISTA Y CARNAVAL CHUCUA LA VACA. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE COLEGIO RODRIGO TRIANA. • NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • GENERAR UNA ALAMEDA Y ZONA VERDE EN EL BORDE RESIDENCIAL COLINDANTE CON LA ALO. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES). • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	Villa de la Torre, Villa de la Torre II, Villa Nelly, Villa Emilia-Amparo II Sector, La María, La Esperanza, Villa Nelly III Los Alisos, S.C. Villa Nelly III Sector, El Olivo, Kennedy Supermanzana 15, Kennedy Occidental Supermanzana 14, Amparo Cañizares, Ciudad Kennedy Supermanzana 13 San Jorge, Ciudad Kennedy Norte, El Amparo, Corabastos, Ciudad Kennedy Norte Urb. Francisco José de Caldas, Ciudad Kennedy Supermanzana 12, Ciudad Kennedy Supermanzana 12A, María Paz, El Portal de Patio Bonito Vista Hermosa, Portal de Patio Bonito, El Saucedal, Llano Grande, El Llanito, Pinar del Río, Pinar del Río II Sector, La Concordia, Dindalito I Etapa, Ciudad de Cali, Villa Hermosa, Barranquillita, Patio Bonito I Sector, Patio Bonito II Sector, Patio Bonito III Sector, San Dionisio, Villa Andrés, Santa Mónica, El Rosario III, El Rosario, Campo Hermoso, Calandaima, Las Brisas, Avenida Cundinamarca, El Paraíso, Ciudad Granada, Urb. Riberas de Occidente I Etapa, Riberas de Occidente II Sector, Las Palmeras, Bellavista, Bellavista Sector Santa Cecilia, Los Almendros, Ciudad Galán, El Caracol, Santa Marta, Los

	Condominios Tierra Buena II, Tierra Buena II Conjunto Residencial, Villa Alexandra, Conjunto Residencial Quintas de Tierra Buena, Tierra Buena del Porvenir II, Las Palmitas, Tierra Buena del Porvenir I, Las Acacias, Palmitas - La Vega I, Palmitas - Villa Alicia, Puente La Vega, Los Pantanos y Patio Bonito.

Tabla 19. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

4.3 Proyecto Integral de Proximidad Eje del Saber y del Cuidado

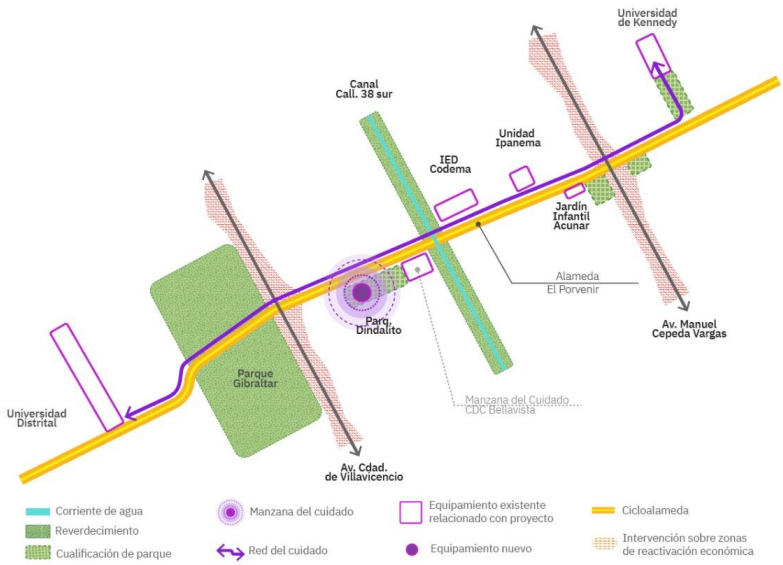


Imagen 39. Diagrama síntesis de Proyecto Eje del Saber y el Cuidado
Fuente: DPL. SDP 2023

El eje se conforma a lo largo del recorrido de la Alameda El Porvenir, uno de los elementos urbanos más reconocidos y con mayor capacidad de integración en el suroccidente de la ciudad. Su recorrido abarca el sur occidente de la ciudad, caracterizándose por conectar equipamientos relevantes en el sector y el nombre de proyecto surge de la vinculación de dos sedes de educación superior: la Universidad Distrital y la Universidad de Kennedy, ubicadas en las UPL Porvenir y Tintal, respectivamente.

Dentro de la UPL Patio Bonito, el eje del saber y el cuidado inicia desde la intersección de la alameda El Porvenir con la futura Avenida Ciudad de Villavicencio, en proximidad a la primera estación de la Primera Línea del Metro de Bogotá. A lo largo de su recorrido hacia el norte de la ciudad, cruza el Parque Dindalito y la Manzana del Cuidado, así como el CDC Bellavista, integrando los equipamientos localizados al norte del canal de la calle 38 sur. Entre ellos, destacan el IED Codema y el Centro Médico Ipanema Colsubsidio. El Parque Metropolitano Gibraltar es el hito más importante a lo largo del eje, ya que albergará una diversidad de equipamientos que tendrán un impacto significativo en todo este sector de la ciudad.

Además, se plantea la cualificación del Parque Dindalito con el objetivo de aumentar la cobertura vegetal en las superficies impermeables que tiene el parque. Adicional a las acciones propuestas, se recomienda la promoción de espacios para huertas urbanas y de

mercados campesinos, que pueden ser localizados de manera organizada en sectores del recorrido de la Alameda, como es el caso del sector de Ipanema en la calles 2 y 26 sur.

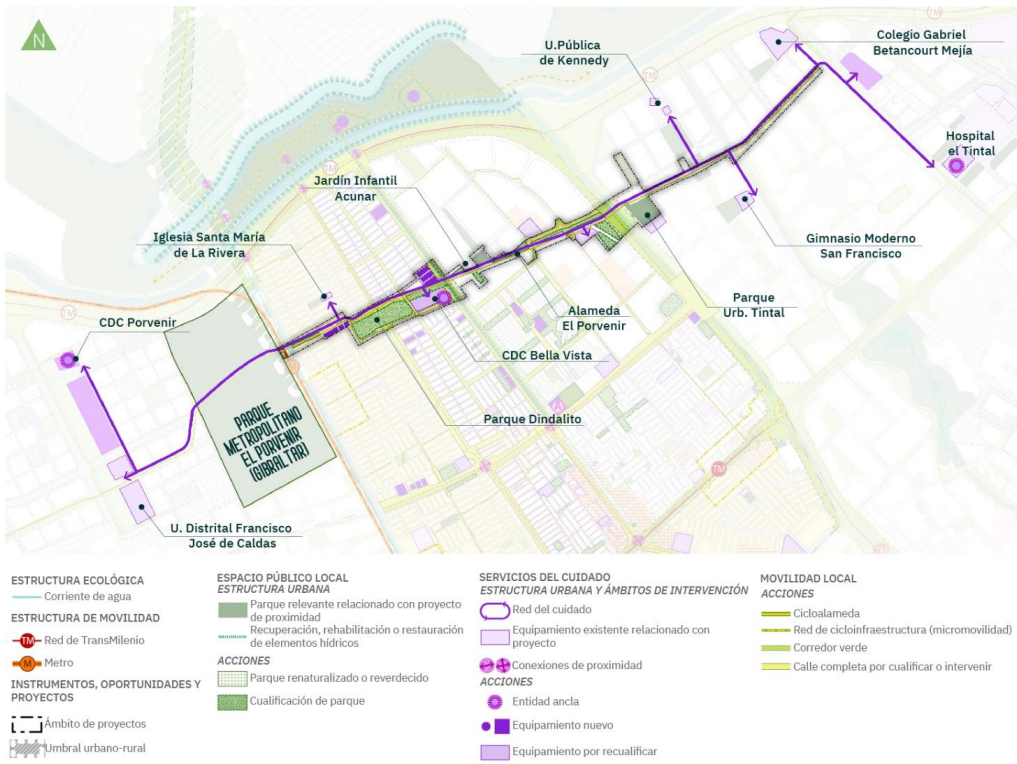


Imagen 40. Proyecto Eje del Saber y el Cuidado
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 5 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.78 Kms 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

Se articula con **3 manzanas del cuidado**, vinculado las entidades ancla CDC Porvenir, CDC Bellavista y Hospital Tintal	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1.89 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Mejora 1.48 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0.15 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

Tabla 20. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PB 02	**EJE DEL SABER Y DEL CUIDADO**
Ubicación	3,05Km desde el Parque Gibraltar por la Carrera 43 Sur por la Carrera 96, Carrera 96 Bis, Carrera 95A, luego por la Alameda hasta Canal Castilla (Calle 6d)
Área del Proyecto	16.69 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	PB02.1_Eje del Saber y del Cuidado tramo 1
	PB02.2_Eje del Saber y del Cuidado tramo 2
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • RECONOCIMIENTO DEL ACUNAR BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • CONSTRUCCIÓN AVENIDA MUISCAS ENTRE AVENIDA TINTAL Y ALO. • GENERAR MERCADOS CAMPESINOS EN EL PARQUE DINDALITO. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE DINDALITO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • FORTALECER PLAZAS DE MERCADO EN EL SECTOR BELLAVISTA. • GENERAR MULTIPLICIDAD DE USOS EN INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN LOS COLEGIOS RODRIGO TRIANA, EDUARDO UMAÑA Y BELLAVISTA. • RECONOCIMIENTO DEL CDC BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL CARNAVAL EN PARQUE BELLAVISTA Y CARNAVAL CHUCUA LA VACA.
Barrios	Osorio XII, Jazmín Occidental, La Rivera, La Rivera II Sector, Los Almendros, Las Brisas, Bellavista, Bellavista Santa Sector Santa Cecilia, Ciudad Galán, El Caracol, Los Condominios Tierra Buena II, Los Condominios Tierra Buena III, Ciudadela Tierra Buena II, Santa Marta, Calandaima - Los Pantanos, Tintala, S.C. Osorio II-San Ignacio Vereda El Tintal, S.C. La Magdalena Ciudad Tintal y S.C. Tintala.

Tabla 21. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

4.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque – Tintal

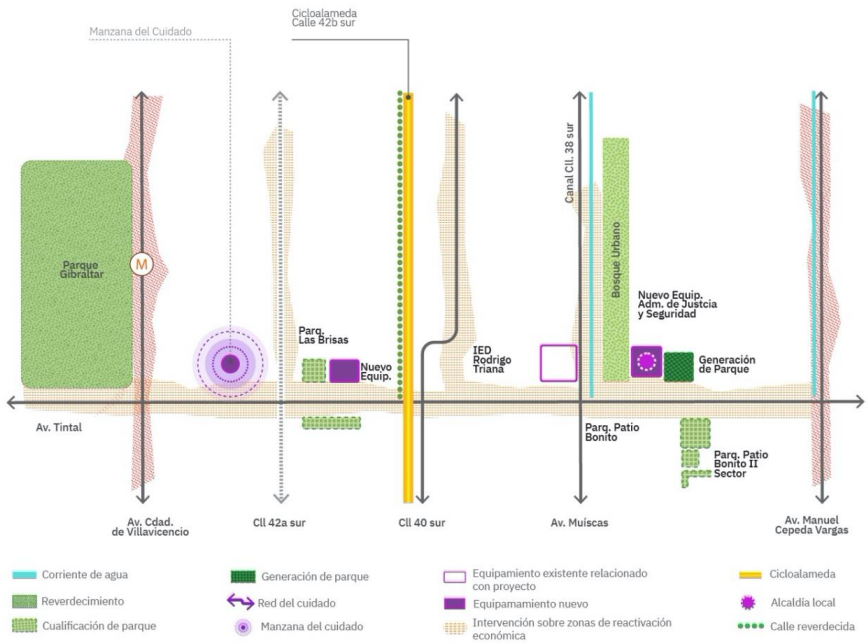


Imagen 41. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Chiguasuque - Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje productivo Chiguasuque-Tintal está asociado a la apertura vial de la Av. Tintal y conecta las UPL de Porvenir, Edén, Patio Bonito y Tintal. Esta intervención potencia la actividad productiva actual al brindarle la vocación de una calle comercial dentro de la intervención de calle completa sobre esta vía. Esta acción se refleja en la intervención del espacio público para propiciar las actividades económicas.

El objetivo principal es potenciar las actividades relacionadas con el cuidado, mediante la recualificación de los equipamientos públicos ubicados frente a este eje, como los colegios Rodrigo Triana, Colegio Distrital Saludcoop y el nuevo equipamiento destinado a la administración de Justicia y Seguridad. Además, se busca mejorar la calidad de los espacios públicos, como los parques Las Brisas y el nuevo parque cercano al equipamiento de administración de justicia.

En el tramo que recorre la UPL Patio Bonito, el enfoque se centra en el paramento occidental de esta vía, el cual debe ser reconfigurado para generar un frente activo en procesos de renovación urbana y mejorar el espacio público para dar soporte necesario a las actividades económicas. Como acción complementaria, se fomentará el aprovechamiento de los vacíos y espacios resultantes de la construcción de la Avenida Tintal, mediante la promoción de actividades artísticas y culturales que ocupen estos lugares.

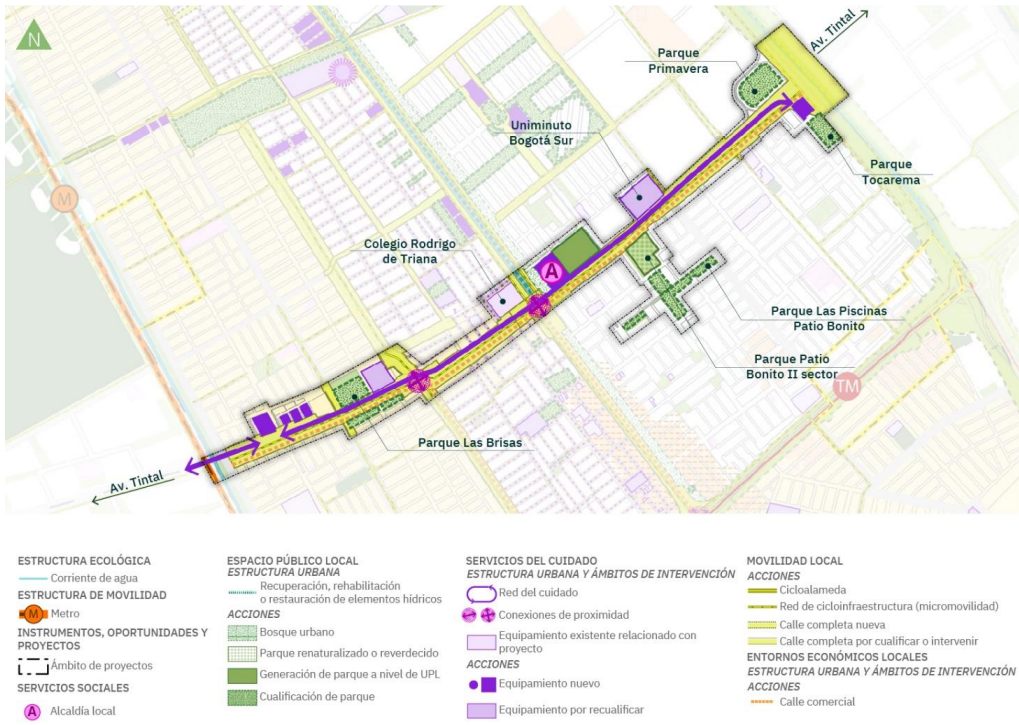


Imagen 42. Proyecto Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque - Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 1 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 7 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**

Mejora 0.57 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 1.91 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2.15 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1.91 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 0.18 Kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 22. Aporte del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PB 03	**EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL**
Ubicación	1.95 Km de recorrido lineal desde Canal Tintal II por la Carrera 89 hasta Canal Américas.
Área del Proyecto	26,33 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	PB 03.1_Eje Productivo y del Cuidado tramo 1
	PB 03.2_Eje Productivo y del Cuidado tramo 2
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • INSTALACIÓN DE HUERTAS URBANAS SOBRE LA BAHÍA, AVENIDA TINTAL Y VILLA LOMA. • RECONOCIMIENTO DE LA AVENIDA TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER LAS AVENIDAS GUAYACANES Y TINTAL • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE COLEGIO RODRIGO TRIANA. • CONTINUACIÓN DE AVENIDA MANUEL CEPEDA Y CONSTRUCCIÓN DE RETORNOS A LA ALTURA DE LOS BARRIOS TIERRA BUENA Y PRIMAVERA. • RECONOCIMIENTO DEL BAZAR TIERRA BUENA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • INSTALAR JUEGOS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE EN EL PARQUE LAS BRISAS. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE LAS BRISAS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	Las Margaritas Occidental, Las Vegas, Altamar II Sector, Dindalito, Altamar, Ciudad de Cali, Las Brisas, Villa Hermosa, Santa Mónica, El Rosario III, Patio Bonito I Sector, El Rosario, Calandaima, Campo Hermoso, Patio Bonito III Sector, Patio Bonito II Sector, El Patio III Sector, Calandaima - Los Pantanos, Tocarema y Tintala.

Tabla 23. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

4.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer de Patio Bonito

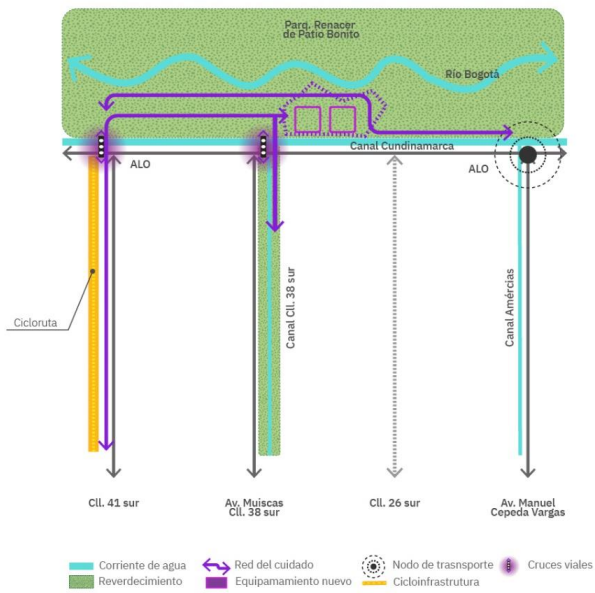


Imagen 43. Diagrama síntesis de Proyecto Renacer de Patio Bonito
Fuente: DPL. SDP 2023

El Parque Renacer de Patio Bonito es un eje que forma parte de la Red de Parques del Río Bogotá (POT) y abarca la intervención en la ronda hidráulica del Río Bogotá. Este espacio será un corredor ecológico con un enfoque en acciones de reverdecimiento y actividades recreativas. Su objetivo es consolidar un gran parque a lo largo de la orilla del río y seguir la estrategia de intervención de Bosque Urbano.

En el sector de Patio Bonito, este parque contará con servicios sociales enfocados en el cuidado, gracias a la presencia de equipamientos públicos en las áreas de articulación urbana entre la calle 26 y 38 sur. El acceso a estos nuevos equipamientos se dará a través del cruce que se establezca sobre la Av. Longitudinal de Occidente, en relación con el Paseo Techovita sobre la calle 38 sur, o mediante la conexión entre el Parque Tierra Buena y los nuevos equipamientos. El diseño del parque incluirá áreas ecológicas y espacios para la recreación pasiva y activa, de acuerdo con la zonificación de usos definida en el POT

El recorrido a lo largo de este eje y su integración con la Red Parque Renacer del Tintal y Renacer de Porvenir se realizará a través de senderos diseñados para la movilidad peatonal y de ciclistas. Además, en el sector de Patio Bonito, se articulará con el Umbral y el Conector Rural la Ramada, ubicado en la zona rural del municipio de Mosquera, hasta llegar a la infraestructura del RegioTram de Occidente. Al sur, la red de parques se vincula con el Conector Rural Cerro Gordo.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, es fundamental asegurar la continuidad de la estructura del espacio público con los otros PIP propuestos en la UPL, por lo cual debe garantizarse la integración con el Paseo Techovita a través de los cruces sobre la Av. Longitudinal de Occidente.

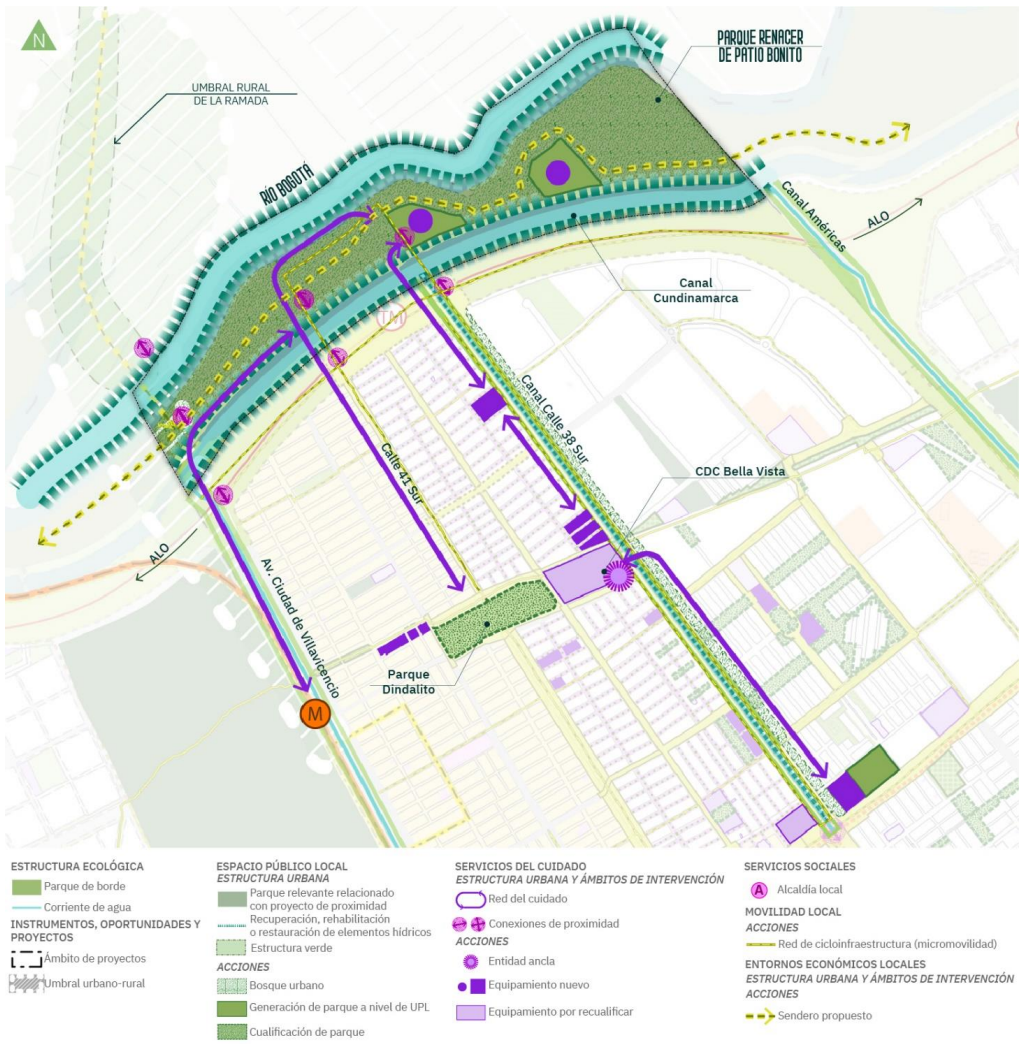


Imagen 44. Proyecto Parque Renacer de Patio Bonito
Fuente: DPL. SDP 2023

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
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 0.36 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Tabla 24. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PB 04	PARQUES RENACER DE PATIO BONITO
Ubicación	En el límite de la UPL con el Rio Bogotá, sobre lo que se define en POT como Red de Parques del Rio Bogotá.
Área del Proyecto	48,37 Ha
Plazo	Largo plazo 2035
Subproyectos	Red de Parques del Río Bogotá tramo 1
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES). • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	Osorio XII, Villa Elvira, Nueva Esperanza, Las Acacias, Patio Bonito, Puente La Vega, Los Pantanos, Calandaima - Los Pantanos.

Tabla 25. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

4.6 Suelo de reserva UPL Patio Bonito

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) desarrollados en la UPL, es fundamental contar

con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad, tomando en consideración el proceso de gestión y habilitación del mismo (ver sección 2,3, capitulo 2)

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*.". También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como planes parciales y licencias urbanísticas. Además, se han identificado sectores de baja consolidación, al igual de áreas donde se requieren la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

En el caso específico de la UPL Patio Bonito, se identifican diversas fuentes de suelo de reserva. Por un lado, se encuentran los suelos de reserva adoptados en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), los cuales están ubicados en la Red Parque Renacer de Patio Bonito, así como otros que forman parte de la Estructura Funcional y del Cuidado en el sector de Ciudad Galán, complementando el nodo de servicios de la Manzana del Cuidado y su entidad ancla (CDC Bellavista).

Por otro lado, se incluyen los suelos de reserva provenientes de sectores de baja consolidación, donde el proceso de desarrollo ha sido mediante loteos individuales. Estos suelos se encuentran dispersos en el territorio y fueron delimitados, especialmente aquellos ubicados en el ámbito de los Proyectos de Integrales de Proximidad (PIP).

Por último, se han delimitado los suelos necesarios para la creación del corredor de la Movilidad Vial Intermedia (MVI) en la carrera 97f. Este corredor tiene como objetivo conectar el sector norte y sur de la UPL, los cuales actualmente están divididos por el canal de la calle 38 sur

En el proceso de definición de determinantes de la Actuación Estratégica Chucua-La Vaca, se han establecido tres proyectos que serán gestionados como parte de su formulación, con el objetivo de ampliar la oferta de espacio público. El primero de ellos es la continuación del bosque urbano que extiende el componente natural de la Avenida de las Américas hacia el interior de la Ciudadela Productiva de Occidente, entre la Carrera 82 y la Avenida Ciudad de Cali. El segundo proyecto contempla la continuación de la cicloalameda de la calle 40b sur, conectando la Avenida Agoberto Mejía con la Avenida Ciudad de Cali. Y, por último, se plantea la creación de un parque que integre el Humedal Vaca Sur con el Parque Cayetano Cañizares.

Finalmente, la necesidad de crear una oferta ambiental más amplia, que incluya áreas arboladas y espacios públicos, motiva la creación de un parque lineal que conecte las cesiones de espacio público de las urbanizaciones Riberas de Occidente I y II Sector, entre la Avenida Tintal y la Avenida Ciudad de Cali. En este parque lineal, se aplicará la estrategia de intervención de un bosque urbano

Los suelos identificados para reserva por apertura de MVI, baja consolidación y proyectos de la Actuación Estratégica se encuentran ubicados en los sectores de Ciudad Galán, Los Almendros, La Riviera, Bellavista, Ciudad Granada, El Rosario, Ciudad de Cali, Patio Bonito II Sector, La Concordia, El Amparo, Amparo Cañizares, Villa Emilia, Villa Nelly, El Llanito y Llano Grande. Dado los déficits generalizados de espacio público y servicios sociales de cuidado, se ha decidido vincular los suelos de reserva con la generación de estos elementos urbanos que permitan mejorar la calidad de vida en proximidad.

Vale recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

5. UPL PORVENIR

La Unidad de Planeamiento Local Porvenir se localiza en el borde suroccidental de la ciudad, limita con el municipio de Mosquera en el noroccidente, la UPL Patio Bonito en el nororiente, el municipio de Soacha en el suroriente y la UPL Bosa en el suroccidente. Sus 1.119,69 hectáreas se encuentran entre la Av. Ciudad de Villavicencio, la Av. Tintal y los ríos Tunjuelo y Bogotá. Adicionalmente la atraviesan la Av. Primero de Mayo, la Av. Bosa, la Av. San Bernardino y la Alameda El Porvenir, las cuales sirven como ejes articuladores del sector.



Imagen 45. Localización UPL Porvenir y proyectos POT
Fuente: DPL. SDP 2023

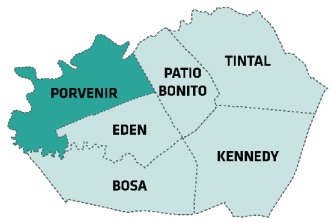


Imagen 46. Localización UPL Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

Con respecto a las UPL de la ciudad, la UPL Porvenir presenta una densidad intermedia de habitantes. Sin embargo, el 24,59 % de su suelo es de expansión (275,35 hectáreas) lo cual indica que aún no ha alcanzado su capacidad habitacional máxima. En este contexto, cuenta con 240.606 habitantes (DANE, 2021) y una densidad poblacional de 215 habitantes por hectárea (SDP, 2021). Es relevante destacar que la UPL se caracteriza por un desarrollo predominantemente planeado, lo que representa una oportunidad para consolidar una ciudad de proximidad en la medida que cuenta con cesiones públicas y ejes de movilidad sostenible como la Alameda El Porvenir. Sin embargo, estas oportunidades no están distribuidas de manera equitativa y no existe conectividad en el 100% del territorio.

En este sentido, su área de expansión, que principalmente corresponde a los Planes Parciales La Marlene y Bosa 37 (ya aprobados) y Edén El Descanso (en proceso de formulación), además de permitir la llegada de nuevos habitantes, representan una oportunidad para la proximidad en la medida que aportan nuevas cesiones para espacio público y equipamientos. Adicionalmente, esta UPL cuenta con proyectos previstos desde el POT para complementar el sistema de movilidad, los cuales garantizan la conectividad en la escala próxima.

Las determinantes territoriales para la proximidad que se han identificado están relacionadas principalmente con:

- La **falta de conectividad vial y acceso al transporte público**, especialmente en el área central y suroccidental de la UPL (Santa Fe de Bosa, Campo Verde y San Bernardino XVIII). Esto se debe a que vías importantes como la Av. Santa Fe, Av. San Bernardino, Av. Bosa o la Calle 56f Sur, se encuentran sin construir o incompletas.
- El **estado de contaminación de los elementos hídricos y su actual desconexión con las dinámicas cotidianas** de los residentes, como el Canal Tintal III que separa los barrios localizados en sus costados, y los ríos Bogotá y Tunjuelo. Estos elementos representan barreras territoriales y son percibidos como focos de inseguridad e insalubridad.
- El **déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público existente**, a pesar de la alta presencia de espacios públicos. Algunos, como los parques El

Porvenir y El Recreo, carecen de dotación y tratamiento paisajístico adecuado.

- El **déficit cuantitativo de equipamientos de servicios sociales y del cuidado**, especialmente hacia el occidente de la UPL. La necesidad de potencializar el uso de los equipamientos existentes, como el CDC Porvenir y los colegios distritales que se encuentran en el área.
- La **falta de espacios para usos comerciales y productivos**, lo que lleva a la ocupación del espacio público en sectores como Parques de Bogotá y El Recreo y repercute en la baja oferta de empleo formal en la proximidad.

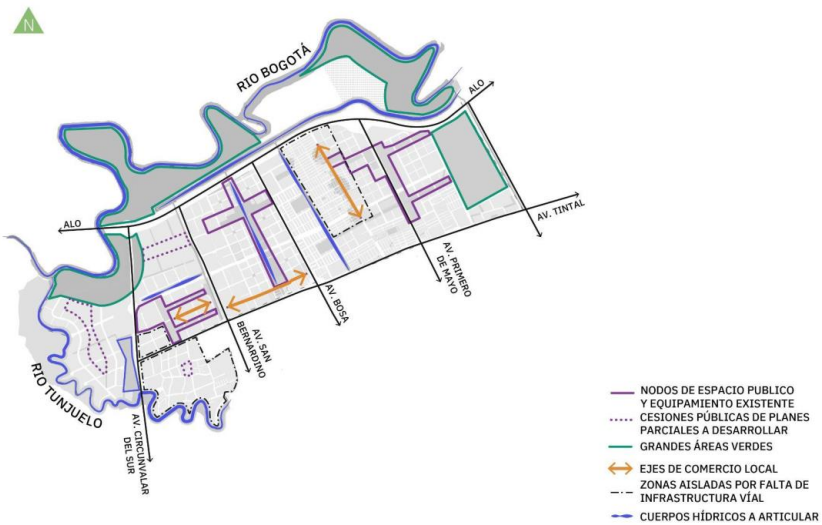


Imagen 47. Determinantes para la proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

En línea con lo expuesto anteriormente la proximidad en el área central y suroccidental de la UPL (Santa Fe Bosa, Campo Verde y San Bernardino XVIII) se ve afectada principalmente por la falta de construcción o prolongación de algunas vías, así como la ausencia de pasos sobre los canales hídricos. Estos barrios se encuentran desconectados en sentido norte-sur, lo que dificulta su conexión con barrios cercanos como Santiago de las Atalayas o La Alameda del Río y en sentido oriente-occidente, lo que impide la salida hacia la Av. Tintal y la conexión con el resto de la ciudad. Además, los barrios Parques de Bogotá y San Bernardino, al suroccidente de la UPL, también están desconectados del resto de la UPL y de la ciudad debido a la falta de vías. Para mejorar esto, es necesario completar la Av. Santa Fe, la Av. Bosa y la Av. San Bernardino, así como la Carrera 100a o la Calle 56f Sur. También se deben identificar y desarrollar ejes clave para concretar circuitos y ejes de movilidad sostenible a nivel local, como la Alameda El Porvenir y vías como las carreras 92 y 94 al suroccidente.

Las determinantes ambientales plantean otro reto importante para la proximidad, pero también ofrecen oportunidades para consolidar entornos seguros, vitales y en equilibrio

con la naturaleza. Actualmente, los cuerpos hídricos como el humedal Chiguasuque- La Isla; los canales Tintal III, Tintal IV, Santa Isabel y La Isla, y los ríos Bogotá y Tunjuelo son percibidos como barreras o límites que se asocian con sectores inseguros e insalubres. Sin embargo, la recuperación ambiental y funcional de estos cuerpos de agua tiene el potencial de ofrecer espacios recreativos, contemplativos y vitales de los cuales la UPL carece. Además, mediante el tratamiento ambiental adecuado es posible proveer servicios ecosistémicos y mitigar riesgos.

El espacio público existente en la UPL no cuenta con dotación para su uso y disfrute (parques El Porvenir (costado norte), El Recreo y Miami) y hay ausencia de árboles o cobertura vegetal (parques El Recreo, El Porvenir, Santiago de Las Atalayas, entre otros). Estas situaciones hacen que la UPL presente un alto déficit de árboles por habitante y que se creen ambientes hostiles para el encuentro y la movilidad sostenible.

También el espacio público suele ser utilizado como lugar de acumulación de desechos debido a la mala gestión de residuos y a la deposición ilegal de escombros. Además, se presentan conflictos de uso con actividades comerciales (formales e informales) que afectan la seguridad del espacio público y, por lo tanto, la vida en proximidad. Finalmente, esta situación se acentúa con la prevalencia del automóvil en el espacio público, donde incluso se permite el tránsito de vehículos pesados por vías locales o bicitaxis sobre zonas de andén o ciclorrutas.

De forma similar, los déficits de equipamientos de servicios sociales y del cuidado plantean uno de los retos más estructurales para la consolidación de la proximidad. Según el PMSCC, la UPL Porvenir presenta un déficit cuantitativo de servicios de proximidad y de metros cuadrados por habitante en equipamientos sociales. Sin embargo, la vinculación de nuevos equipamientos, en articulación con las grandes oportunidades de espacio público descritas anteriormente, tiene el potencial de consolidar una ciudad próxima, vital y en equilibrio con la naturaleza.

Por otro lado, la oferta limitada de actividades económicas de apoyo, el impacto del modelo de edificación monofuncional y los conjuntos cerrados sin frentes activos plantean un importante reto en cuanto a generar oportunidades para el desarrollo de actividades productivas. Este desafío se manifiesta, como ya se mencionó, en la ocupación del espacio público para ventas ambulantes, las cuales ocurren de manera desorganizada, invadiendo las franjas de circulación y generando un manejo inadecuado de residuos. Esta situación sucede en lugares como la Alameda El Porvenir, o las carreras 92 y 94 en los barrios Parques de Bogotá y Ciudadela El Recreo.

En este sentido, organizar las actividades económicas en el espacio público no solo puede satisfacer las necesidades de abastecimiento cotidianas, sino también generar una oferta de empleos formales necesarios para garantizar la vida en proximidad y consolidar el potencial productivo y las industrias verdes de la UPL. Es relevante mencionar que la cantidad de empleos formales que ofrece el sector es limitada, solo 9.243 empleos, lo que representa el 0,7% de la población económicamente activa (PEA) (PILA, 2021). De este modo, es fundamental abordar estos desafíos para potenciar la vida en proximidad, mejorar la calidad del espacio público y fomentar la creación de empleos formales que impulsen el desarrollo económico de la UPL.

Con un enfoque integral y sostenible la UPL Porvenir puede convertirse en un ejemplo de ciudad próxima y vital, que se desarrolla en armonía con su entorno natural, cuenta con una distribución equitativa y planificada de los equipamientos y servicios sociales y con conectividad vial y de transporte público.

Algunos instrumentos determinantes a tener en cuenta en la planificación de la UPL Porvenir y la suplencia de servicios urbanos de proximidad son: (i) los Planes Parciales La Marlene, Bosa 37 y Edén El Descanso; (ii) la consolidación de las Manzanas del Cuidado estructuradas actualmente entorno al CDC Porvenir (entidad ancla) y al Centro Integral de Justicia Campo Verde; (iii) la franja de la Red de Parques del río Bogotá.

5.1 La Estructura Local UPL Porvenir

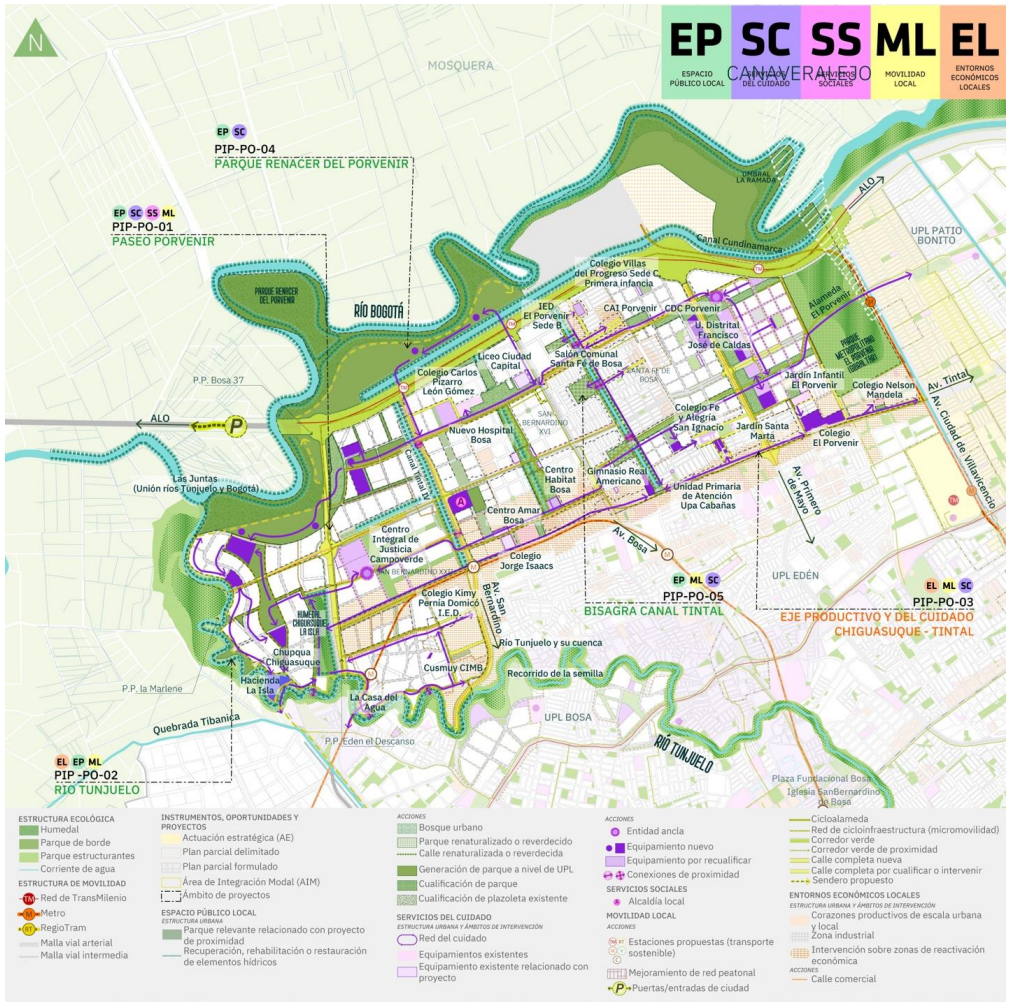


Imagen 48. UPL Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Porvenir se caracteriza por ser una ciudad planeada, cuenta con una red vial construida y varios nodos de espacio público y equipamientos. Algunos ejemplos de estos nodos son: El Barrio Vital y la Manzana del Cuidado El Porvenir, la Manzana del Cuidado Campo Verde y otras áreas destinadas a equipamientos y espacio público local, como Ciudadela El Recreo y los planes parciales por desarrollar Bosa 37 y La Marlene. Además, la UPL cuenta con extensas áreas verdes que actualmente no son aprovechadas por la

comunidad como el Parque Metropolitano Porvenir (Gibraltar) y las áreas de ronda del río Bogotá las cuales forman parte del proyecto Red de Parques del Río Bogotá definido por el Decreto 555 de 2021 - POT.

En la UPL Porvenir predomina el uso residencial y cuenta con algunos ejes de comercio local. Estas actividades comerciales se desarrollan tanto al interior de los predios como en el espacio público. Algunas vías que presentan esta condición son la Calle 56f Sur, la Alameda El Porvenir, y las carreras 92 y 94.

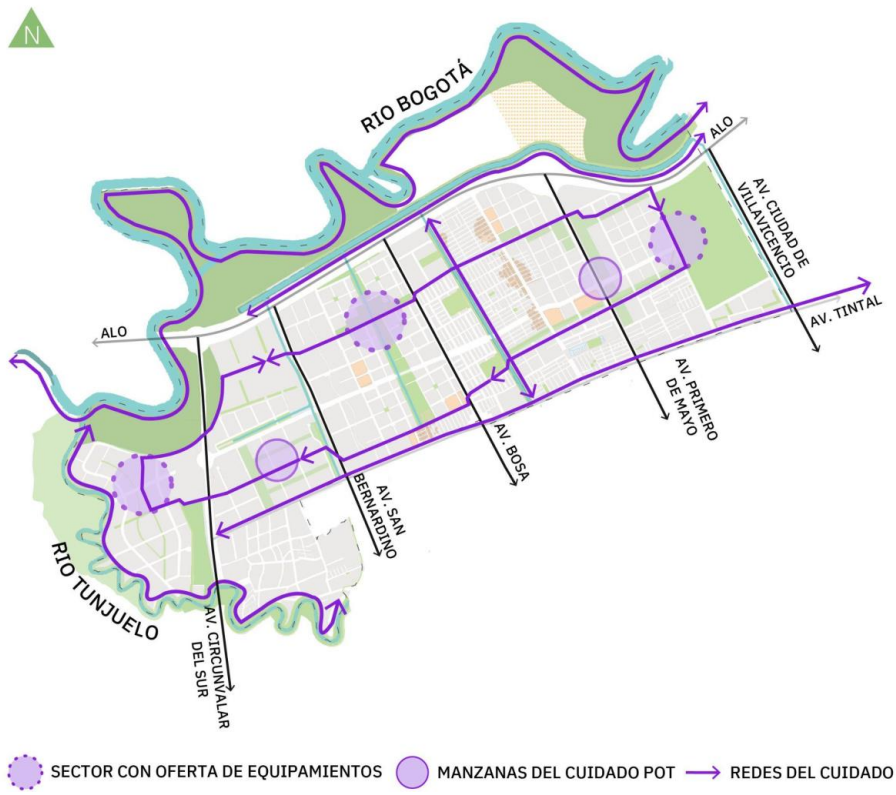


Imagen 49. Plano de la Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias
Fuente: DPL. SDP 2023

Teniendo en cuenta lo anterior se plantea como objetivo para la UPL Porvenir consolidar una red de cuidado y espacio público que complemente la estructura urbana. Para lograr este objetivo es necesario fortalecer y ampliar la oferta de servicios sociales del cuidado mediante la generación de nuevos equipamientos y el mejoramiento de los existentes. También es fundamental mejorar las condiciones del patrimonio natural mediante la recuperación de elementos hídricos, la consolidación y reverdecimiento de parques existentes y la creación de nuevos parques. Además, se requieren intervenciones en vías

principales, intermedias y locales para garantizar una buena movilidad al interior y exterior de la UPL.

Por otro lado, esta UPL juega un papel importante como umbral entre la región y el suroccidente de la ciudad. Por ello, se busca potencializar elementos estructurantes como el río Tunjuelo, el Parque Metropolitano Porvenir (Gibraltar), la Red de Parques del Río Bogotá y la Av. Longitudinal del Occidente (ALO).

De este modo, en la UPL Porvenir, la nueva estructura urbana para la proximidad busca conectar los nodos de espacio público y equipamientos, así como las áreas de cuidado que se distribuyen de oriente a occidente. También persigue integrar elementos de valor ambiental, como los cuerpos hídricos y grandes áreas verdes, a través de un circuito que garantice la movilidad interna y ofrezca servicios de cuidado a lo largo del recorrido. Además, promueve gestionar adecuadamente el comercio local para potencializar esta dinámica y garantizar la seguridad y la convivencia en el espacio público. Así, la UPL Porvenir, por medio de una planificación del territorio integral y sostenible puede convertirse en un ejemplo de desarrollo urbano armonioso y en beneficio de toda su comunidad.

Para consolidar esta estructura urbana se propone el desarrollo de cinco (5) Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) que conectarán e integrarán el territorio en sentido norte-sur y oriente-occidente para configurar un borde urbano y garantizar la conexión de la UPL con otros sectores. Estos PIP se categorizan en: un (1) circuito que garantiza la conexión interna de la UPL, así como el acceso a servicios sociales, del cuidado y a elementos ambientales y cuatro (4) ejes que permiten la integración con otros sectores y la consolidación del borde de ciudad.

Los PIP propuestos son:

1. PASEO PORVENIR (circuito): Columna vertebral de la proximidad que persigue fortalecer la oferta interna de servicios sociales, del cuidado y de espacio público y garantizar la movilidad interna a través de la Alameda El Porvenir, las carreras 100 y 100a al nororiente, 92 y 94 al suroccidente.
2. RÍO TUNJUELO (eje): Proyecto que busca consolidar el borde suroccidental de la UPL mediante la articulación del río Tunjuelo con los equipamientos, espacios públicos y ejes de movilidad sostenibles que lo circundan.
3. EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE - TINTAL (eje): PIP localizado a lo largo de la Av. Tintal que permite enlazar la oferta de servicios sociales y del cuidado (nuevos y existentes) y potencializar la reactivación económica local.
4. PARQUE RENACER DEL PORVENIR (eje): Proyecto que busca restablecer el vínculo de la ciudad con el río Bogotá y configurar una red ambiental, peatonal y de servicios que enlace las UPL Porvenir, Patio Bonito y Tintal.
5. BISAGRA CANAL TINTAL (eje): PIP que persigue vincular el Canal Tintal a la estructura urbana y convertirlo en un espacio para el encuentro, el recorrido peatonal y alternativo. Además, permite vincular los equipamientos del cuidado y la oferta de espacio existente en su proximidad.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	546.297	5.425.596
	Número de Parques	40	50
	m2 de plazas y plazoletas	730	4.476
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	2	2
	Equipamientos (und)	44	64
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	13,95 km	35,01 km (5,67 km paralela a calles completas)
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica económica existente en la Av. Tintal, desde la Av. Ciudad de Villavicencio hasta la Av. Circunvalar del Sur. Potencial de desarrollo de actividades económicas en la futura Av. San Bernardino y el tramo faltante de la Av. Tintal.		

Tabla 26. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: SDP, 2023

5.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Porvenir

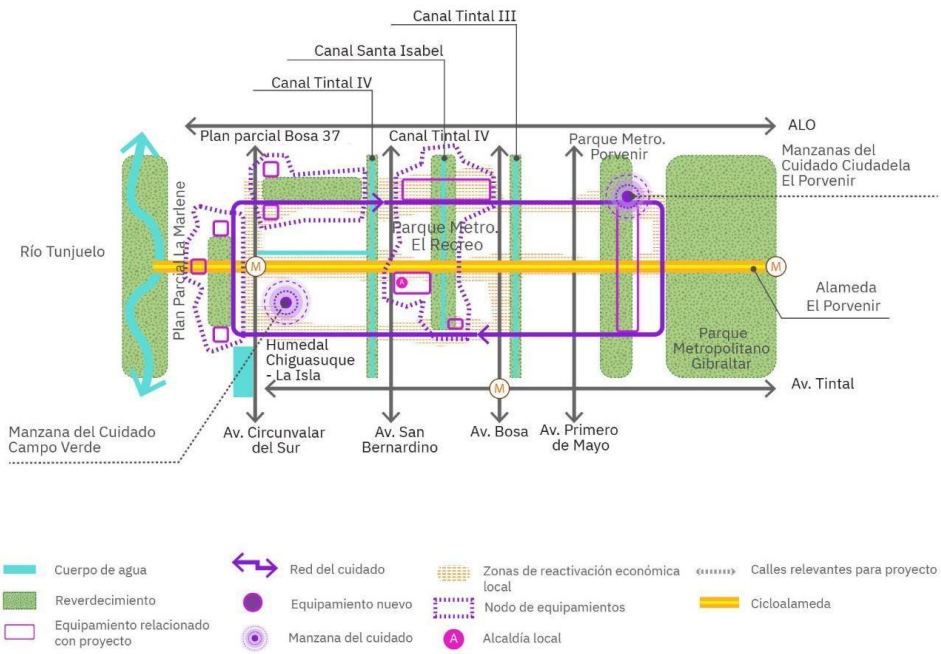


Imagen 50. Diagrama síntesis de Proyecto Paseo Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

El Paseo Porvenir es un circuito que conecta y articula servicios de proximidad dentro de la UPL. Enlaza nodos de espacio público y equipamientos localizados en los barrios El Porvenir, El Recreo y Parques de Bogotá, así como los proyectados en los planes parciales La Marlene y Bosa 37. Este circuito abarca el territorio comprendido entre el Parque Metropolitano Porvenir (Gibraltar), hasta las áreas de cesión pública del Plan Parcial La Marlene y desde la Alameda El Porvenir y las carreras 92 y 94, hasta las carreras 100 y 100a.

Los elementos esenciales de la estructura urbana que conectan el PIP Paseo Porvenir son: dos (2) Manzanas del Cuidado (Ciudadela El Porvenir y Campo Verde); dos (2) parques estructurantes (El Recreo y El Porvenir) y seis (6) elementos hídricos (el Humedal Chiguasuque -La Isla, el río Tunjuelo y los Canales: Tintal II, Tintal IV, Santa Isabel y La Isla).

Para vincular y consolidar este sistema del cuidado el proyecto propone fortalecer ejes de movilidad sostenible como la Alameda El Porvenir e intervenir en vías de la malla local e intermedia para que cuenten con franjas adecuadas de andenes y ciclorrutas que garanticen el acceso a los servicios de proximidad. Por otro lado, el PIP promueve la revitalización económica mediante la generación de calles completas que ofrezcan

espacios para el desarrollo comercial, potencialicen el espacio público y mejoren la conectividad.

Se identifican equipamientos públicos en los que es necesario implementar un programa de uso híbrido que permita que la comunidad pueda aprovechar más su infraestructura. También se definen algunos colegios que hacen parte de la red distrital que requieren de recualificación como lo son: el Colegio Germán Arciniegas I.E.D Bogotá y el I.E.D Colegio el Porvenir. Además, se definen espacios públicos para mejorar su dotación y su calidad paisajística, al mismo tiempo que se detectan áreas de oportunidad para el desarrollo de nuevos espacios públicos y equipamientos, como los parqueaderos del SITP, áreas de cesión sin desarrollar y lotes con bajo nivel de consolidación.

Además de las acciones ya descritas, este proyecto debe garantizar cruces seguros en vías de la Malla Vial Arterial, como la Av. Primero de Mayo, Av. Bosa, Av. San Bernardino, la Av. Circunvalar del Sur y la ALO y en la Malla Vial Intermedia y local. Lo anterior para asegurar la continuidad del circuito, la accesibilidad universal y facilitar la conectividad y seguridad del peatón y del ciclista. De igual forma es importante promover el uso del espacio público para prácticas comunitarias ambientales, económicas y culturales mediante la adecuación de espacios para el desarrollo de mercados campesinos y huertas urbanas. Lo anterior podría suceder en parques como El Porvenir y El Recreo, así como en los nuevos parques propuestos. También es recomendable la localización de estaciones de bicicletas compartidas, de recarga eléctrica y de puntos de conexión libre a internet en los equipamientos nuevos, híbridos y a recualificar.

Para finalizar, este proyecto tiene asociadas intervenciones que reconocen la presencia de la comunidad Muisca en este territorio y que hacen visibles sitios sagrados ancestrales que fueron identificados en un trabajo en conjunto con dicha comunidad. Este conjunto de acciones se denomina “Recorrido de la Semilla” y buscan articular los diferentes puntos de valor cultural presentes en este espacio territorial. Puntualmente, dentro del ámbito del PIP Paseo Porvenir, se establece que uno de los lotes dispuestos para el desarrollo de equipamientos en el Plan Parcial la Marlene (el localizado cerca del río Tunjuelo y del Parque Renacer del Porvenir) tenga un enfoque diferencial Muisca. Este equipamiento se articula con el Sendero Ancestral Muisca propuesto a lo largo del río Tunjuelo y que hace parte del PIP Río Tunjuelo.

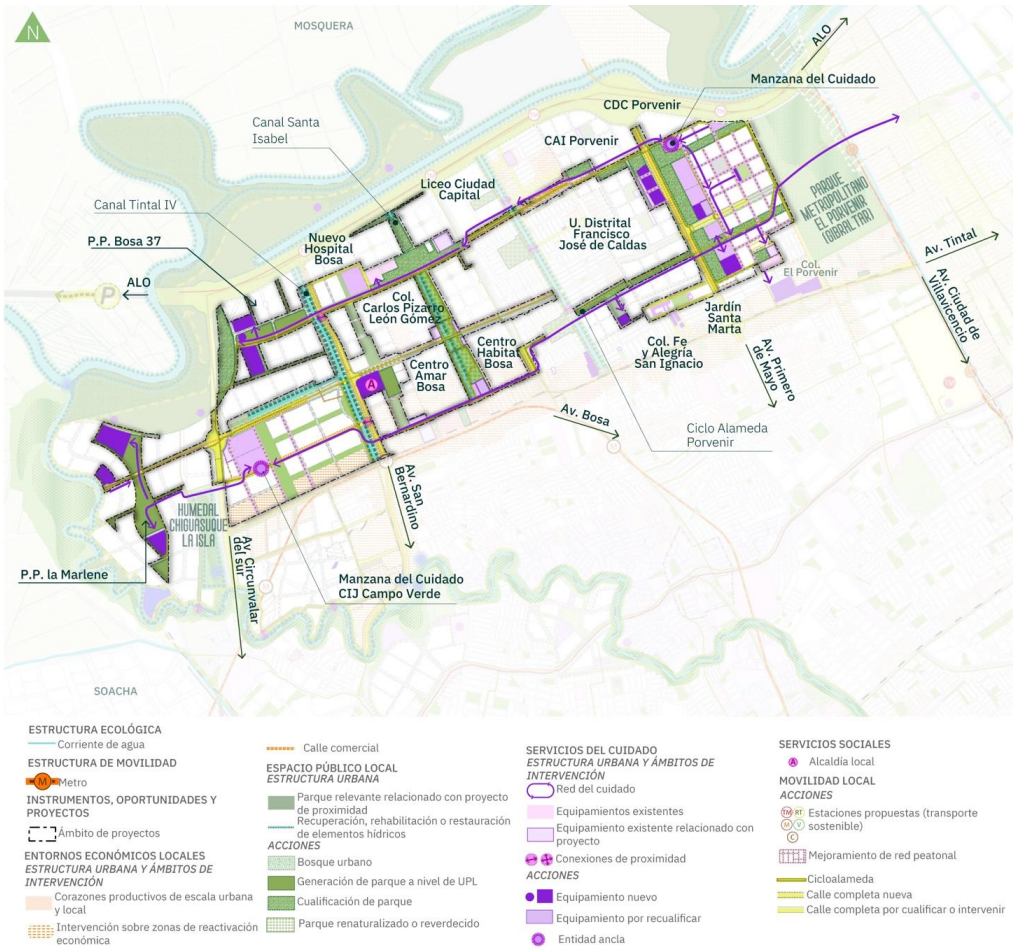


Imagen 51. Proyecto Paseo Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 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
SERVICIOS DEL CUIDADO	

Aporte del PIP	Nombre de la Acción
Construye 10 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Se articula con **2 manzanas del cuidado,** mejorando el entorno inmediato y su accesibilidad.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 2 centros de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 6,79 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 4,61 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 15,04 Kms. de ciclorruta (0,46 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 5,00 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 3,63 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 3,98 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 11,12 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 8,69 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 11,46 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 27. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PO 01	PASEO PORVENIR
Ubicación	12,3 km de recorrido lineal en forma de circuito a través de las carreras 100, 100a, 99, Calle 49 Sur, Alameda El Porvenir, Carrera 92 y Carrera 94 y vías nuevas en los planes parciales La Marlene y Bosa 37.
Área del Proyecto	240, 47 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	PO 01.1_Circuito de cesiones La Marlene El Recreo
	PO 01.2_Puente entre barrios
	PO 01.3_Circuito El Porvenir
	PO 01.4_Eje local activo
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	● POSICIONAR LA UNIVERSIDAD DISTRITAL Y EL PARQUE EL PORVENIR COMO UN LUGAR QUE PROMUEVA LA CULTURA Y EL ENCUENTRO DE LOS DISTINTOS GRUPOS ETARIOS, PERO PRINCIPALMENTE EL DE LOS JÓVENES ● CONECTAR CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS, Y ARTICULACIÓN CON EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI ● PAVIMENTAR Y CONECTAR LA AV. PRIMERO DE MAYO, CON ÉNFASIS EN EL SECTOR CALDAS, ENTRE CARRERA 92A Y AV. TINTAL. ● REVERDECER PARQUE METROPOLITANO PORVENIR ● REVERDECER PARQUE METROPOLITANO EL RECREO ● RECUPERAR ALAMEDA PORVENIR
Barrios	Ciudadela El Porvenir, El Regalo, Santiago de Las Atalayas, Ciudadela El Recreo, Villas de Vizcaya, Parques de Bogotá, Plan Parcial La Marlene, Plan Parcial Bosa 37, Bosa Santa Fe.

Tabla 28. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

5.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo

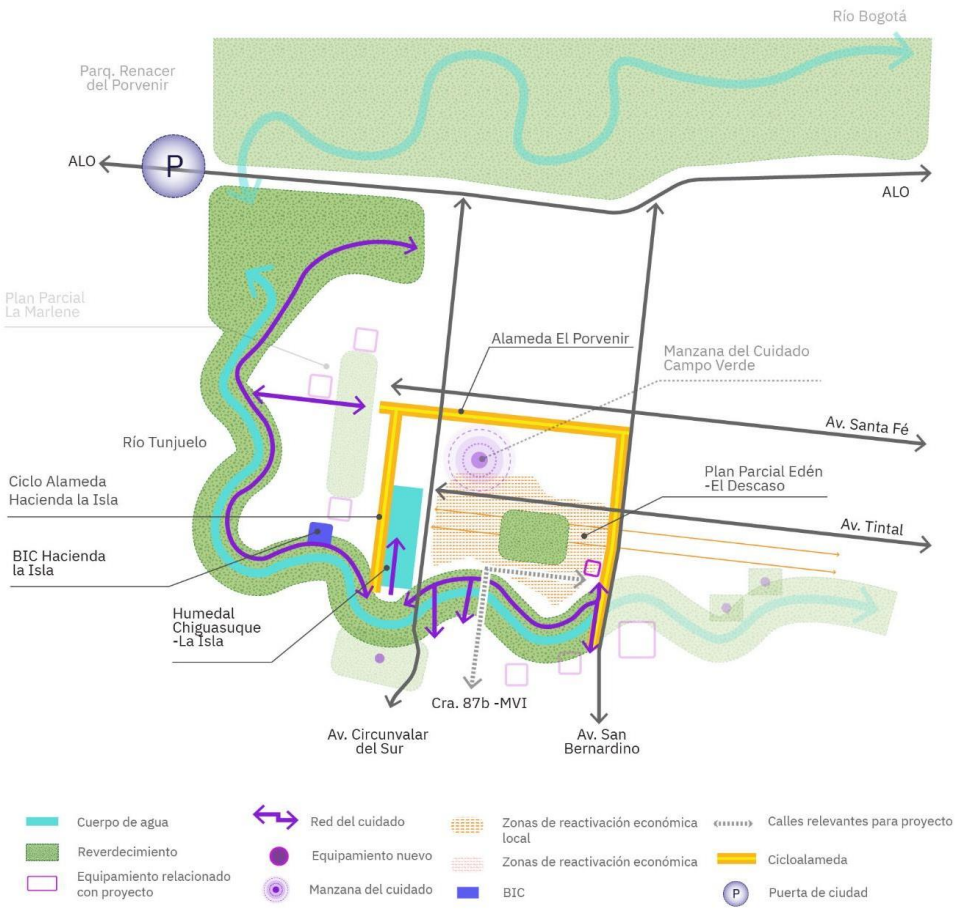


Imagen 52. Diagrama síntesis de Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

El Proyecto Río Tunjuelo define el borde suroccidental de la UPL Porvenir y articula la Estructura Ecológica con el sistema del cuidado. De este modo, abarca el espacio territorial comprendido entre la Av. San Bernardino y la desembocadura del río Tunjuelo en el río Bogotá y conecta el humedal Chiguasuque -La Isla con la estructura urbana.

El PIP plantea conectar las áreas de cesión de espacio público y equipamientos de los Planes Parciales La Marlene y Edén -El Descanso, así como los equipamientos localizados al borde de la ronda del río Tunjuelo como la Hacienda La Isla (Bien de Interés Cultural destinado a convertirse en equipamiento). Lo anterior mediante acciones de

recuperación ambiental en río, la consolidación de calles completas y el desarrollo de nuevas ciclorrutas.

Adicionalmente se plantea la necesidad de construir las vías de la Malla Vial Intermedia en el barrio San Bernardino XVIII, así como la alameda que bordea el Humedal Chiguasuque -La isla en el Plan Parcial La Marlene. También se identifican equipamientos públicos en los que es necesario implementar un programa de uso híbrido que permita que la comunidad pueda aprovechar más su infraestructura.

Por otra parte, es importante resaltar que este proyecto se extiende hasta las UPL Bosa y Edén lo cual garantiza la articulación de la estructura ecológica del Sector Suroccidente y lo convierte en la espina dorsal del territorio. Así, este eje conecta el río Tunjuelo con los Humedales La Isla y Tingua Azul; elementos urbanos verdes como el Cementerio El Apogeo y parques como Clarelandia y San José de Maryland.

Adicional a las operaciones ya descritas, este proyecto debe garantizar la continuidad de la estructura de espacio público y del sistema del cuidado mediante la generación de puentes peatonales sobre el río Tunjuelo que permitan una conexión entre las UPL. Así mismo es importante adecuar espacios para la ubicación de huertas urbanas en las áreas de cesión destinadas a parques y en las de goce y disfrute de la ronda, para promover el uso del espacio público y prácticas comunitarias ambientales.

Por otro lado, este PIP cuenta con acciones que hacen parte del “Recorrido de la Semilla” puesto que los ejes estructurantes del mismo son el río Tunjuelo y un Sendero Ancestral Muisca que bordea su ronda hídrica. Este último se extiende desde la Av. San Bernardino hasta “Las Juntas”, punto en el que converge el caudal del río Tunjuelo con el del río Bogotá. El Sendero permite enaltecer sitios que son clave dentro de la cultura de la comunidad Muisca como, por ejemplo: el Cusmuy CIMB, el Cabildo, el Templo de la Luna y el Humedal Chiguasuqe- La Isla (Chupqua Chiguasuque), además promueve una relación con el río que potencializa su presencia.

En el “Recorrido de la Semilla” se plantea que los nuevos parques a desarrollarse en las cesiones del Plan Parcial La Marlene y que colindan con el río Tunjuelo, tengan un componente Ancestral Muisca. Esto implica, en concordancia con lo dictado por el Manual de Espacio Público, que haya un desarrollo de Huertas Urbanas, práctica fundamental dentro de la tradición de la comunidad y que ancestralmente se desarrolló gracias a la presencia del río. Adicionalmente, la Hacienda la Isla, así como uno de los lotes dispuestos para el desarrollo de equipamientos en el Plan Parcial Edén – El Descanso tendrán un enfoque diferencial Muisca.

Por último, el “Recorrido de la Semilla” visibiliza e involucra una diagonal que hace parte del trazado del Plan Parcial Edén – El Descanso y que permite contemplar el equinoccio. Momento del año en el cual el Sol está situado en el plano del ecuador celeste y que tiene un alto valor cosmogónico para la comunidad.

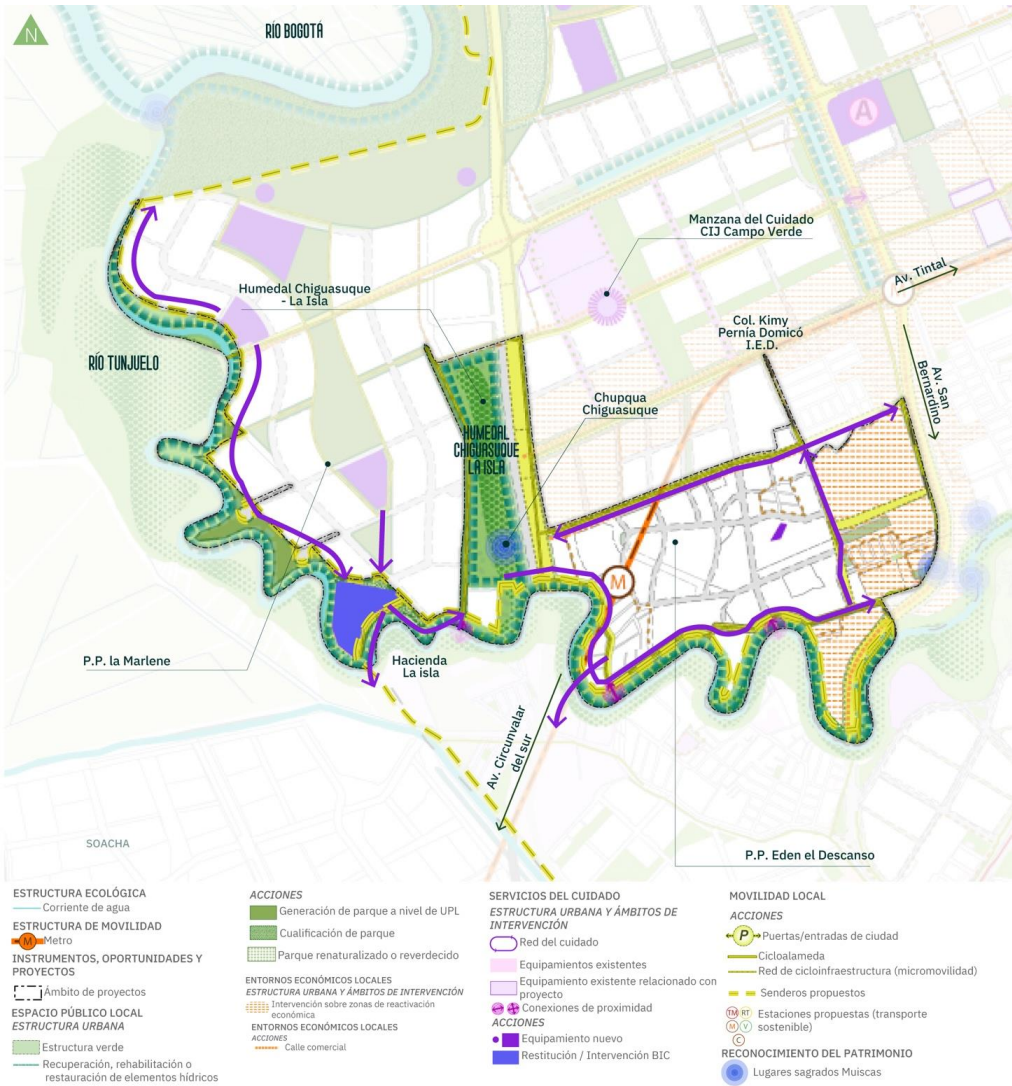


Imagen 53. Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Reconoce 1 Sitio Sagrado Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	

SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Restaura 1 edificaciones de conservación para prestar servicios de cuidado o sociales.	Restitución/ Intervención BIC
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 4,39 kms de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 4,85 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 4,84 Kms. de ciclorruta (0,34 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,77 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 1,54 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,09 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 2,02 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 1,29 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 29. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PO 02	RÍO TUNJUELO
Ubicación	5,2 km de recorrido lineal a lo largo del Tunjuelo
Área del Proyecto	88,62 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	Franja Muisca
	La Isla – río Bogotá

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVITALIZAR, RECUPERAR Y REVERDECER EL RÍO TUNJUELO • RECONOCIMIENTO DE FINCA LA MARLENE COMO CORREDOR AMBIENTAL ENTRE EL RÍO BOGOTÁ, RÍO TUNJUELO Y HUMEDAL CHIGUASUQUE. • RECONOCER LA HACIENDA LA ISLA COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO E HISTÓRICO. • RECONOCER EL RÍO TUNJUELO COMO PATRIMONIO NATURAL. • RECONOCER EL CABILDO Y EL HUMEDAL CHIGUASUQUE COMO PATRIMONIO HISTÓRICO, ANCESTRAL Y NATURAL. • CONSTRUIR PARQUES ENTRE EL HUMEDAL CHIGUASUQUE Y RÍO TUNJUELO • CONSTRUIR PARQUES EN ZONAS DE CESIÓN DEL PLAN PARCIAL EL EDÉN EL DESCANSO • CONSTRUIR EN LA VÍA 'LA VUELTA AL MUNDO' ESPACIOS PARA PEATONES, BICIUSUARIOS Y REVERDECIMIENTO.
Barrios	San Bernardino XVIII, Plan Parcial La Marlene

Tabla 30. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

5.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y Del Cuidado Chiguasuque – Tintal

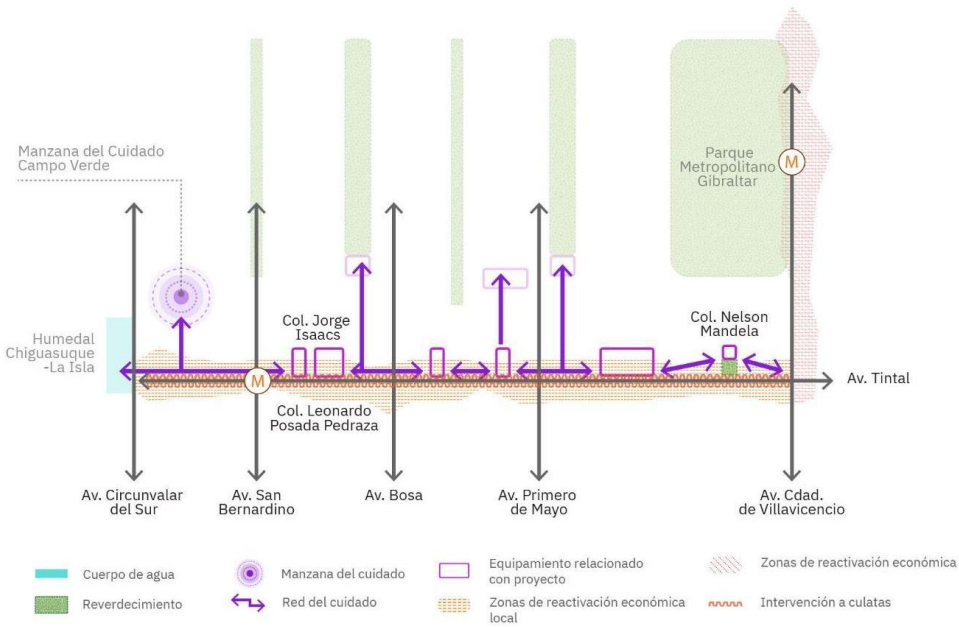


Imagen 54. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

Proyecto que busca, mediante la acción de calle comercial, consolidar la Av. Tintal, desde la Av. Ciudad de Villavicencio hasta la Av. Circunvalar del Sur. El objetivo es garantizar la revitalización económica del sector y la conexión de este espacio territorial con el sistema del cuidado. Con este fin se propone organizar las ventas en el espacio público y promover su aprovechamiento económico.

Como complemento se identifican importantes equipamientos públicos localizados cerca a la Av. Tintal en los que es necesario implementar un programa de uso híbrido que permita que la comunidad pueda aprovechar más su infraestructura. También se delimitan áreas de oportunidad en suelos con bajo nivel de consolidación para el desarrollo de nuevos equipamientos.

Por otro lado, para garantizar la continuidad del eje se plantea la acción de calle completa en el tramo faltante de la Av. Tintal. Lo anterior con el objetivo de incorporar franjas para el transporte público, los peatones y bici usuarios, así como facilitar la accesibilidad a los servicios sociales y del cuidado próximos.

De este modo, se busca crear un frente activo que revitalice el espacio público sobre la Av. Tintal y sirva de acceso a los proyectos Bisagra Canal Tintal y Paseo Porvenir, los

cuales se conectan de manera transversal con este eje. Además, este PIP se extiende en las UPL Tintal, Patio Bonito y Edén y conecta nodos de equipamientos presentes en el territorio como la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, la Universidad Agustiniana y la Universidad Pública de Kennedy.

Adicional a las acciones ya descritas, es importante que el proyecto incentive el aprovechamiento de los vacíos y culatas resultantes de la construcción de la Av. Tintal en el tramo existente (entre la Av. Ciudad de Villavicencio y la Av. Bosa), como en el tramo a construir (entre la Av. Bosa y la Av. Circunvalar del Sur). Esto se puede lograr mediante la promoción de actividades artísticas y culturales que ocupen estos espacios.

También es importante garantizar la accesibilidad universal, la seguridad del peatón y del biciusuario mediante la generación de cruces seguros sobre las vías de la Malla Vial Arterial (Av. Primero de Mayo, Av. Bosa y Av. San Bernardino), la Malla Vial Intermedia y local.

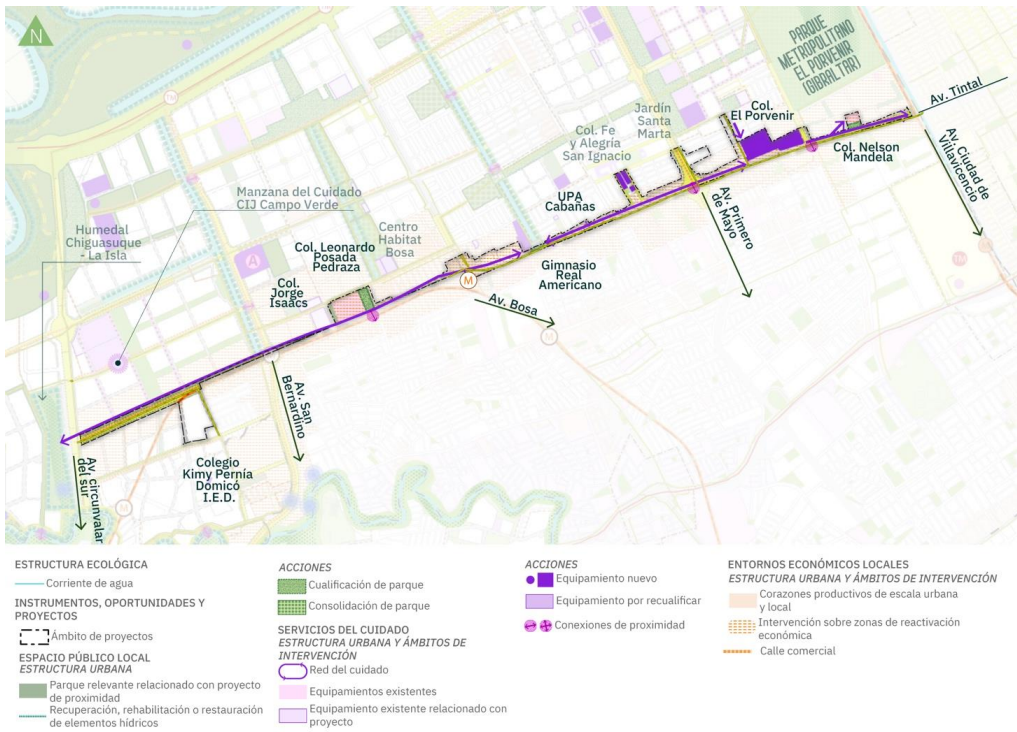


Imagen 55. Proyecto Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
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
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3,14 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,25 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,36 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,97 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 31. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PO 03	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL
Ubicación	4,5 km de recorrido lineal a lo largo de la Av. Tintal
Área del Proyecto	29,35 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	PO 03.1_Apertura Av. Tintal
	PO 03.2_Borde activo
	PO 03.3_Conjuntos cerrados

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CONSOLIDAR LA AV. TINTAL. • GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO EN LOS PRIMEROS PISOS EN LA AV. TINTAL. • CONECTAR LA RED DE CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS Y ARTICULAR EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI. • CONSTRUIR PUENTES SOBRE AV. TINTAL PARA CONECTAR CICLORRUTAS EN EL COLEGIO SONIA OSORIO DEL BARRIO RECREO
Barrios	Las Margaritas, Osorio X Urbano, Parcela El Porvenir, El Corzo, La Cabaña, Ciudadela El Recreo, San Bernardino XIX, Campo Verde.

Tabla 32. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

5.5 Proyecto Integral de Proximidad Parque Renacer del Porvenir

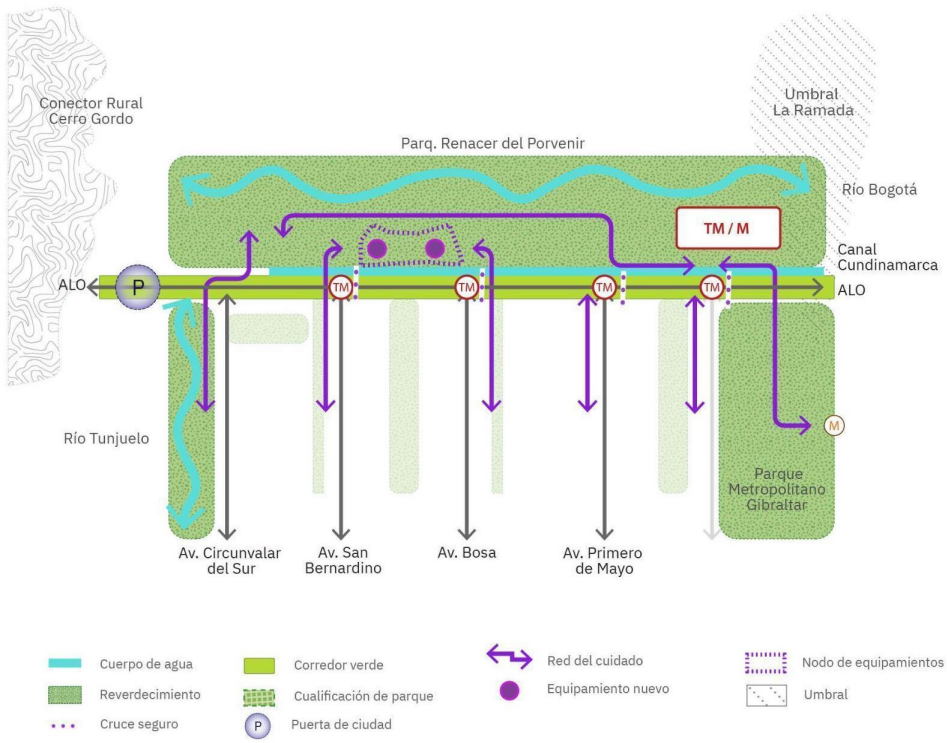


Imagen 56. Diagrama síntesis de Proyecto Parque Renacer del Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

Proyecto que conecta el Parque Metropolitano Porvenir (Gibraltar) y el corredor del río Tunjuelo con la Red de Parques del río Bogotá. Es un gran espacio público que hace parte de la estructura urbana de la ciudad y que se encuentra al alcance de todos los habitantes de la UPL a una distancia de menos de 30 minutos. Busca articular la estructura ecológica con los sistemas del cuidado, de espacio público y de movilidad a escala local.

Este PIP persigue consolidar un gran parque de borde con áreas que, según la zonificación de usos definida en el POT, ofrezca espacios para: la recreación pasiva y activa; la amortiguación del cambio climático (en las que se planeta la generación de bosques urbanos) y el desarrollo de servicios sociales.

Por otro lado, este proyecto marca la entrada sur de Bogotá y se conecta por medio de sistemas de movilidad local como ciclorrutas, redes peatonales y cruces seguros sobre la ALO con otros proyectos de la a UPL como Bisagra Canal Tintal, Río Tunjuelo y Paseo Porvenir. Además, es un eje articula proyectos de escala del sector como el Parque

Renacer de Patio Bonito y de escala regional como el Umbral la Ramada y el Conector Rural Cerro Gordo.

Para finalizar, este PIP reconoce el sitio sagrado Muisca “Las Juntas” el cual hace parte del “Recorrido de la Semilla”. Esta área es significativa puesto que es el punto en el que convergen los caudales de los ríos Bogotá y Tunjuelo. En esta medida, el segmento del Parque Renacer del Porvenir en donde ocurre este encuentro tiene un Componente Ancestral Muisca, que, en concordancia con lo dictado por el Manual de Espacio Público permite el desarrollo de Huertas Urbanas. Adicionalmente, desde “Las Juntas” se puede llegar a Cerro Gordo (Hosqa Guaqe) otro sitio ancestral de valor para la Comunidad Muisca.



Imagen 57. Proyecto Parque Renacer del Porvenir
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
2 Bosques Urbanos. Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Interviene 658.565 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Reconoce 1 Sitio Sagrado Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6,48 Kms. de ciclorruta (4,87 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4,86 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Tabla 33. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PO 04	PARQUE RENACER DEL PORVENIR
Ubicación	6,5 km de recorrido lineal a lo largo del río Bogotá. En el límite de la UPL con el río Bogotá, sobre lo que se define en POT como Red de Parques del río Bogotá.
Área del Proyecto	407,31 Ha
Plazo	Largo 2035
Subproyectos	PO 04.1_ Las Juntas
	PO 04.2_Puerta Región Sur
	PO 04.3_ Gibraltar
Incidencia de participación	• RECONOCER EL RÍO TUNJUELO COMO PATRIMONIO NATURAL • REVITALIZAR Y REVERDECER EL RÍO TUNJUELO • REVERDECER EL CANAL CUNDINAMARCA

Con la comunidad se acordó:	• CONSTRUIR UN ESCENARIO RECREATIVO CULTURAL Y DEPORTIVO EN EL PARQUE METROPOLITANO PORVENIR (GIBRALTAR) QUE PERMITA A LA COMUNIDAD APROVECHAR EL ESPACIO. • GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL FUTURO PARQUE GIBRALTAR
Barrios	San Bernardino XXV Urbano, San Bernardino XXV, San Bernardino XIX, Canaveralejo Rural, Canaveralejo, El Corzo Rural, Osorio X XIII, Osorio X, Osorio XII.

Tabla 34. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

5.6 Proyecto Integral de Proximidad Bisagra Canal Tintal

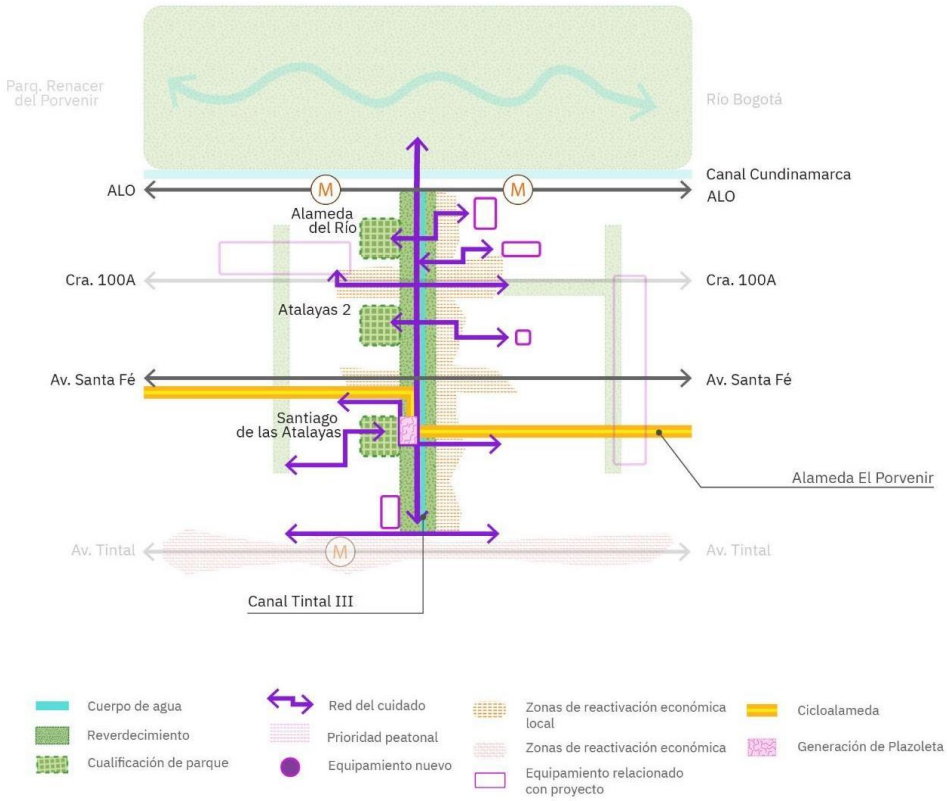


Imagen 58. Diagrama síntesis de Proyecto Bisagra Canal Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

PIP que se extiende a lo largo del Canal Tintal III y busca articular la estructura urbana de los barrios que colindan con el canal. Además, atraviesa el circuito del proyecto Paseo Porvenir y persigue conectar el proyecto Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque Tintal con el Parque Renacer del Porvenir.

Para lograr el objetivo se propone posicionar el Canal Tintal III como un espacio público de encuentro mediante su revitalización, cualificación paisajística y consolidación como corredor ecológico. También se proyecta generar una plazoleta de articulación urbana en la entrada localizada sobre la Av. Tintal; conectar los barrios localizados a sus costados mediante cruces que generen continuidad en el espacio público y reverdecer los parques aledaños como Santiago de las Atalayas, Atalayas 2 y Alameda del Río.

Adicionalmente este eje se configura como bisagra por la construcción de la Carrera 100a (Malla Vial Intermedia), que hace parte del proyecto Paseo Porvenir, y de la Av. Santa Fé (Malla Vial Arterial) proyectada en el POT. Estas vías, además de facilitar el acceso al proyecto permitirán su integración con la estructura urbana.

Para finalizar, además de las acciones ya descritas, se recomienda promover la localización de huertas urbanas que incentiven las prácticas de la comunidad en el canal. Esto garantiza mayor aprovechamiento del espacio público.



Imagen 59. Proyecto Bisagra Canal Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Construye 2 plazoletas nuevas	Generación de plazoleta nueva.
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 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1,57 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,58 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 1,69 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.38 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 0,23 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 35. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

PO 05	BISAGRA CANAL TINTAL
Ubicación	1,7 km de recorrido lineal a lo largo del Canal Tintal III
Área del Proyecto	25,78 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	PO 05.1_Articulación Ciudad Región
	PO 05.2_Articulación barrial

	PO 05.3_Articulación urbana
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	● REVITALIZAR Y REVERDECER EL CANAL TINTAL III ● RECUPERAR LA RONDA HÍDRICA DEL CANAL TINTAL III. MITIGACIÓN DE IMPACTOS POR DESECHO DE RESIDUOS SÓLIDOS (LA ESCOMBRERA) ● ADECUAR ALREDEDORES DEL MONUMENTO BERNARDO SALCEDO ● GENERAR UN CORREDOR AMBIENTAL EN LA ALAMEDA PUES ES UN PUNTO DE ENCUENTRO CULTURAL Y ES IMPORTANTE EN EL TRÁNSITO ENTRE SOACHA, BOSA, KENNEDY Y FONTIBÓN. ● POTENCIAR HUERTAS URBANAS EN CANAL POTRERITOS Y CANAL TINTAL III ● REVERDECER PARQUE LAS ATALAYAS II SECTOR ● REVERDECER PARQUE LAS ATALAYAS III SECTOR
Barrios	La Cabaña, Las Margaritas, Santa Fe Bosa, San Bernardino II, Canaveralejo

Tabla 36. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

5.7 Suelo de reserva UPL Porvenir

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) es fundamental contar con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad y que toman en consideración el proceso de gestión y habilitación de este (ver sección 2,3, capítulo 2)

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*.". También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como Planes Parciales y licencias urbanísticas. Además, se han identificado sectores de baja consolidación y áreas en dónde se requiere la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

En el caso específico de la UPL Porvenir los suelos de reserva provienen principalmente de cesión urbanística para espacio público y equipamientos de Planes Parciales adoptados; afectaciones por aperturas de vías de la Malla Vial Intermedia proyectada; lotes con bajo nivel de consolidación y patios del SITP.

Algunos de los suelos identificados para reserva se encuentran localizados en los Planes Parciales La Marlene y Bosa 37, los cuales se encuentran adoptados y no se han desarrollado. Otros en los planes parciales urbanizados, Ciudadela Porvenir y La Pradera, pero que no han completado la construcción de sus áreas de cesión pública. En estos suelos se proponen acciones de parques y equipamientos nuevos, según su destinación en el proyecto urbanístico.

Otros suelos están localizados en los sectores de Bosa Santafé, El Porvenir y El Regalo. En estos se propone la generación de nuevos equipamientos colectivos que buscan suplir los déficits en servicios sociales del cuidado. Además, se plantea transformar el uso actual de los patios del SIP destinados a estacionamientos de buses en equipamientos nuevos que aporten a la calidad de vida de la comunidad.

Finalmente vale la pena recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

6. UPL EDÉN

La Unidad de Planeación Local Edén se localiza en el área suroccidental de la ciudad, limita con la UPL Porvenir en el noroccidente, la UPL Patio Bonito en el nororiente y la UPL Bosa en el sur. Cuenta con 678,19 hectáreas y se extiende entre la Av. Ciudad de Villavicencio y el trazado proyectado de la Av. San Bernardino; la Av. Agoberto Mejía y la Av. Tintal y el río Tunjuelo. Adicionalmente la atraviesan en sentido norte - sur dos ejes articuladores del sector: la Av. Primero de Mayo y la Av. Bosa, y en el sentido oriente occidente la Av. Ciudad de Cali.

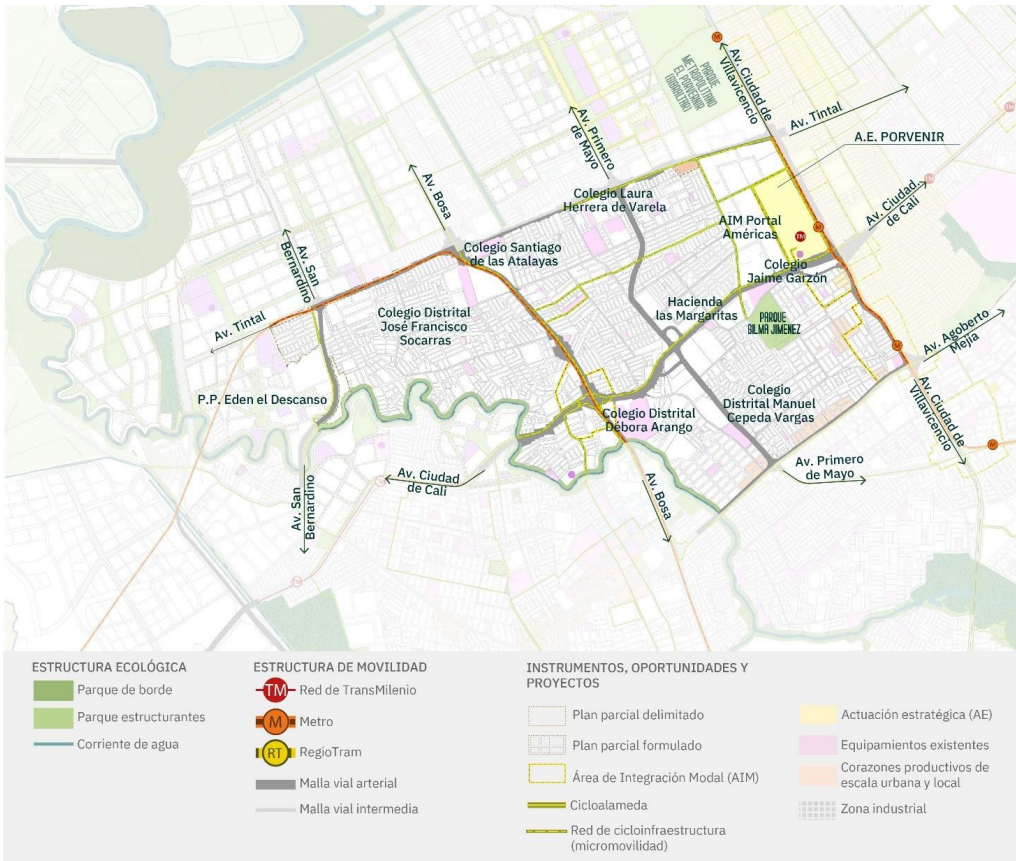


Imagen 60. Localización UPL Edén y proyectos POT
Fuente: DPL. SDP 2023



Imagen 61. Localización UPL Edén
Fuente: DPL. SDP 2023

En la UPL Edén habitan 298.682 personas (DANE, 2021) lo que la hace la más densa de Bogotá: 440 habitantes por hectárea (SDP, 2023). Esta determinante hace imperativo generar una oferta eficiente de servicios urbanos en proximidad que supla los déficits cualitativos y cuantitativos de espacio público y de equipamientos de servicios sociales y del cuidado.

Las determinantes territoriales para la proximidad identificadas están relacionadas principalmente con:

- La **falta de conectividad vial y acceso a transporte público** en el costado noroccidental de la UPL (Barrios: El Remanso, Villas del Progreso, San Pedro) y la desconexión de la UPL con el Portal Américas, localizado al nororiente del territorio.
- Los **déficits cuantitativos del espacio público** con relación a la población residente; la necesidad de **reverdecer y mejorar la dotación del espacio público existente** y de consolidar los parques localizados en torno a la ronda del río Tunjuelo.
- Los **déficits cuantitativos de servicios sociales** y del cuidado. La necesidad de **potencializar el uso** de los **equipamientos** existentes debido a la baja presencia de estos y las altas demandas de los diferentes grupos poblacionales.
- El **estado de contaminación del río Tunjuelo** y su actual desarticulación de las dinámicas cotidianas de los residentes. Esto lo convierte en una barrera territorial y en un foco de inseguridad e insalubridad.
- La **escasez de áreas productivas locales,** excepto por algunos ejes comerciales en las carreras 87c y 88c al norte de la UPL y la calle 46 sur en el barrio la Gran Britalia. Esta condición repercute en la **baja oferta de empleo formal** en la proximidad.

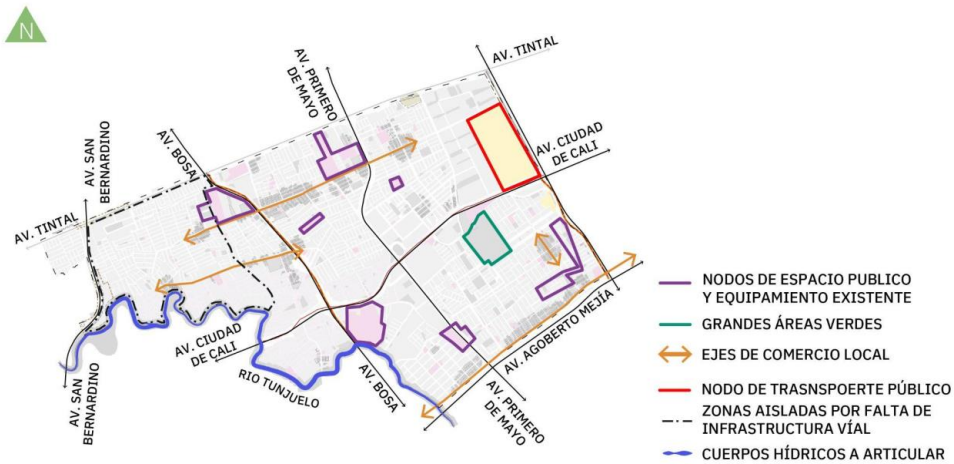


Imagen 62. Determinantes para la proximidad UPL Edén
Fuente: DPL. SDP 2023

En línea con lo expuesto anteriormente, la consolidación de una ciudad próxima se ve afectada por la falta de conectividad debido al mal estado y la escasez de vías. Esto hace que el espacio al interior de la UPL se encuentre desarticulado y que barrios como El Remanso, La Independencia y Villas del Progreso (noroccidente) carezcan de conectividad. Además, la UPL Edén cuenta con una Malla Vial Arterial incompleta que debe ser construida para garantizar su conectividad con el resto de la ciudad. Estas son: la Av. Primero de Mayo y la Av. Tintal. También hace falta generar y completar vías de la Malla Vial Intermedia como las carreras 87c y 88c, las cuales permiten conectar los barrios mencionados y articular esta UPL con la UPL Porvenir. Adicionalmente la apertura de tramos en las carreras 81i y 80h permitirán, a través de la Av. Primero de Mayo, la conexión de los barrios El Carmelo y Gran Britalia con la estructura urbana.

Por otro lado, si bien existen espacios públicos representativos como el Parque Gilma Jiménez y los parques de la urbanización Gran Britalia, el espacio público en la UPL es deficitario para la población residente y no es accesible en términos de proximidad. Actualmente la UPL ofrece 1,63 m2 de espacio público por habitante (SDP, 2021) siendo el estándar de 6 m2. Adicionalmente, la UPL Edén presenta uno de los índices más bajos de árboles o cobertura vegetal de la ciudad. En la actualidad hay 0,11 árboles por cada tres (3) habitantes (JBB, 2021) siendo el estándar de un (1) árbol por cada tres (3) habitantes. Esta situación hace que los corredores de movilidad sostenible no tengan las condiciones óptimas para su uso y que el espacio público se perciba como hostil y no promueva el encuentro.

Así mismo, la percepción de seguridad y salubridad del espacio público está asociada con la acumulación de desechos (residuos y escombros) y la invasión de este con actividades comerciales (formales e informales). Esta condición precaria se acentúa con el tránsito de vehículos pesados por vías de escala local, o bicitaxis por el andén. Finalmente, según el

PMSCC la UPL Edén tiene un déficit cuantitativo de equipamientos de 2,58 m2/hab y de quince (15) servicios de proximidad (SDP, 2023).

Una de las oportunidades más significativas presentes en el territorio y que permitirían consolidar entornos seguros, vitales y en balance con la naturaleza son los espacios en torno al río Tunjuelo. Sin embargo, actualmente son lugares percibidos como inseguros e insalubres y como barreras o límites territoriales. La recuperación ambiental y funcional de estos sitios permitiría que estas zonas provean servicios recreativos, contemplativos, vitales para el encuentro, ecosistémicos y de mitigación de riesgo.

Por otro lado, actualmente existen corazones productivos locales en el barrio Gran Britalia (suroriente de la UPL) y en los ejes de servicios sobre las carreras 87c y 88c. Sin embargo, estos no son suficientes para suplir la demanda de empleos formales necesarios para garantizar la vida en proximidad y consolidar el potencial productivo y de industrias verdes de la UPL. Así, el sector ofrece 11.321 empleos, es decir, el equivalente al 8,2% de la población económicamente activa (PEA) (PILA, 2021).

En este contexto, algunos de los instrumentos a tener en cuenta para planificar la UPL, consolidar su desarrollo económico y proveer los servicios urbanos de proximidad faltantes son: dos (2) Actuaciones Estratégicas (AE): Chucua la Vaca y Porvenir (borde nororiental); dos (2) Áreas de Integración Modal (AIM) asociadas a la Primera Línea de Metro; y la consolidación de las Manzanas del Cuidado proyectadas actualmente en torno al Centro de Convivencia SuperCADE Américas y al equipamiento Multifuncional en la AIM Metro III.

En síntesis, la UPL Edén debe superar retos importantes para consolidarse como un entorno próximo debido a que su estructura urbana está incompleta e inconexa. Sin embargo, también cuenta con oportunidades en su territorio que permitirían consolidar un entorno local vital y en articulación con la naturaleza. Estas oportunidades son: la articulación del río Tunjuelo con su contexto; la potencialización y generación de equipamientos de servicios sociales; la cualificación y generación de espacio público de escala local, y la complementación de ejes de movilidad sostenible que garanticen un acceso universal a los servicios urbanos.

6.1 La Estructura Local UPL Edén

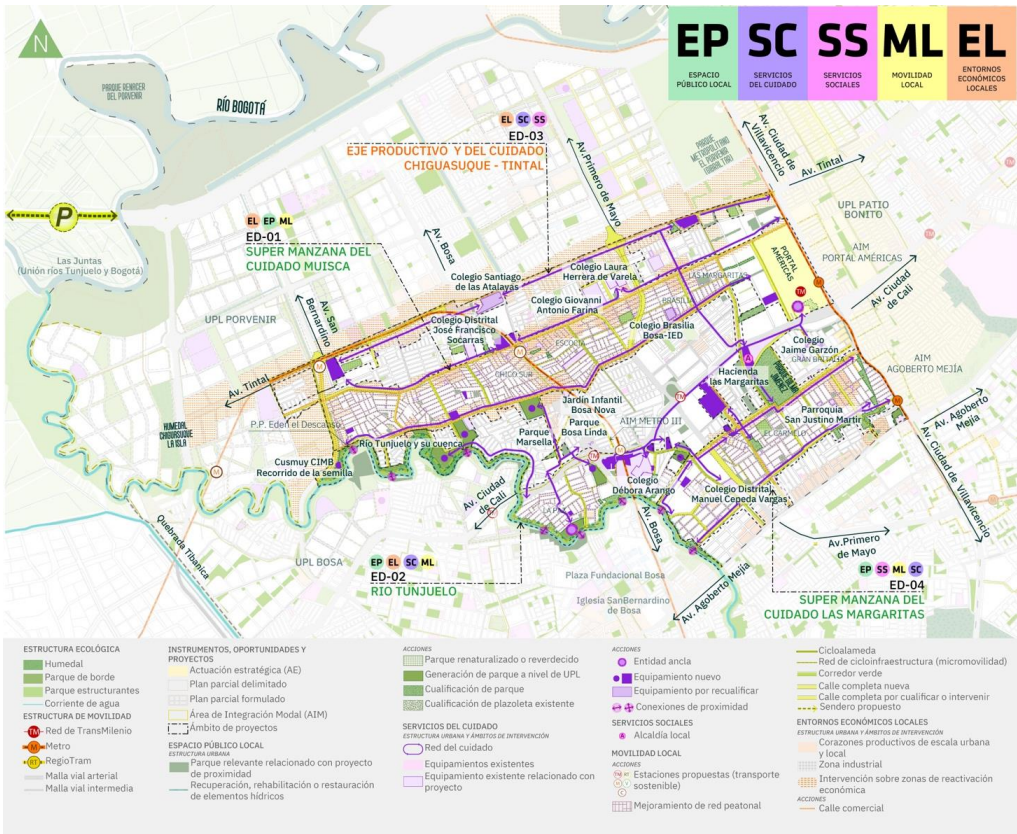


Imagen 63. UPL Edén
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Edén presenta una trama urbana orgánica y compleja que es consecuencia de la presencia de distintos tipos de desarrollos urbanísticos, la mayoría de los cuales son informales a excepción de los sectores: Brasilia, Las Margaritas, Class y Gran Britalia. Lo anterior hace que la malla vial sea discontinua y entorpezca la conectividad a escala local, especialmente en el costado noroccidental de la UPL (entorno del barrio El Remanso).

Por otro lado, en el extremo nororiental de la UPL, se localiza el Portal Américas, referente para la movilidad sostenible que articula la escala local y la urbana. En este sentido las carreras 87c y 88c se deben consolidar para poder conectar los barrios del noroccidente de la UPL con el Portal. Estas vías, así como la Calle 46 Sur en Gran Britalia, presentan además dinámicas comerciales locales que se pueden potencializar si se convierten en ejes de movilidad local sostenible. Adicionalmente, como ya se mencionó, es necesario

completar vías de la Malla Vial Arterial (Av. Primero de Mayo y la Av. Tintal) para garantizar la continuidad del sistema.

Con relación al espacio público, es de resaltar la presencia del Parque Gilma Jiménez, el cual presta servicios recreativos a la comunidad y es una gran área verde en medio de una estructura predominantemente dura. También del río Tunjuelo, elemento ambiental con alto potencial como espacio público verde.

En cuanto a la oferta de equipamientos, si bien la UPL cuenta con algunos nodos de servicios y espacios públicos en torno a la Av. Bosa, en la reserva de la Av. Primero de Mayo y en el barrio Gran Britalia, carece, como ya se mencionó, de los suficientes para suplir la demanda poblacional. En este sentido, al interior de la UPL existe la posibilidad de fortalecer nodos de servicios del cuidado localizados entre las carreras 87c y 88c al norte y la 80h y 80i al sur.

Esta última condición permite plantear el desarrollo de supermanzanas del cuidado, es decir, entornos de escala local que buscan asegurar la consolidación de espacios en la ciudad en donde converjan de manera integral la vida peatonal, la movilidad sostenible, el reverdecimiento y los servicios sociales. Se trata, además, de piezas de ciudad que se amarran mediante vías de la Malla Vial Intermedia y que se conectan con vías de la Malla Vial Arterial.



Imagen 64. Plano de la Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias
Fuente: DPL. SDP 2023

De este modo, la estructura urbana de la UPL Edén debe generar áreas con alta oferta de soportes urbanos (que cualifiquen y aumenten la disponibilidad de los servicios sociales del cuidado); que complete los sistemas locales de espacio público y de movilidad

sostenible y que revitalice el río Tunjuelo; cambie la relación de este cuerpo hídrico con la comunidad y lo consolide como patrimonio natural. Además, esta estructura debe potencializar los corazones productivos locales y garantizar la conexión de esta UPL con las demás Unidades de Planeamiento Local del Suroccidente y con la ciudad.

Para consolidar esta estructura urbana se propone el desarrollo de cuatro (4) Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) que conectarán e integrarán el territorio en sentido norte-sur y oriente-occidente para garantizar la conexión de la UPL con otros sectores. Estos PIP se categorizan en dos (2) ejes que permiten conectar la UPL con el Sector Suroccidente y articular la oferta de servicios y de espacios públicos existentes con la estructura urbana y dos (2) circuitos que enlazan servicios urbanos localizados a los extremos de la UPL.

Los PIP propuestos son:

1. SUPERMANZANA DEL CUIDADO MUISCA (Circuito): Columna vertebral de la proximidad que garantiza la movilidad al interior de la UPL mediante la continuidad de los ejes de la Malla Vial Intermedia carreras 87c y 88c y que consolida la oferta interna de servicios sociales del cuidado y de espacio público.
2. RÍO TUNJUELO (Eje): Proyecto que busca consolidar el borde suroccidental de la UPL mediante la articulación del río Tunjuelo con los equipamientos, espacios públicos y ejes de movilidad sostenibles que lo circundan.
3. EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL (Eje): PIP localizado a lo largo de la Av. Tintal que permite enlazar la oferta de servicios sociales y del cuidado (nuevos y existentes) y potencializar la reactivación económica local.
4. SUPERMANZANA DEL CUIDADO MARGARITAS (Circuito): Columna vertebral de la proximidad que garantiza la movilidad al interior de la UPL mediante la continuidad de los ejes de la Malla Vial Intermedia carreras 80h y 80i y que consolida la oferta interna de servicios sociales del cuidado y de espacio público.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	524.294	625.194
	Número de Parques	121	130
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	2
	Supermanzanas del Cuidado	0	2
	Equipamientos (und)	163	188
Servicios Sociales	Centros Administrativos	0	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	9,76 km	31,14 km (14,14 km paralelos a calles completas)
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica económica existente sobre la Av. Tintal, la Av. Ciudad de Villavicencio, la futura Av. San Bernardino y la Av. Ciudad de Cali. Consolidación de las actividades económicas derivadas de corazones productivos localizados sobre la Av. Agoberto Mejía y las carreras 87c, 88c, 80h y 80i.		

Tabla 37. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

6.2 Proyecto Integral de Proximidad Supermanzana del Cuidado Muisca

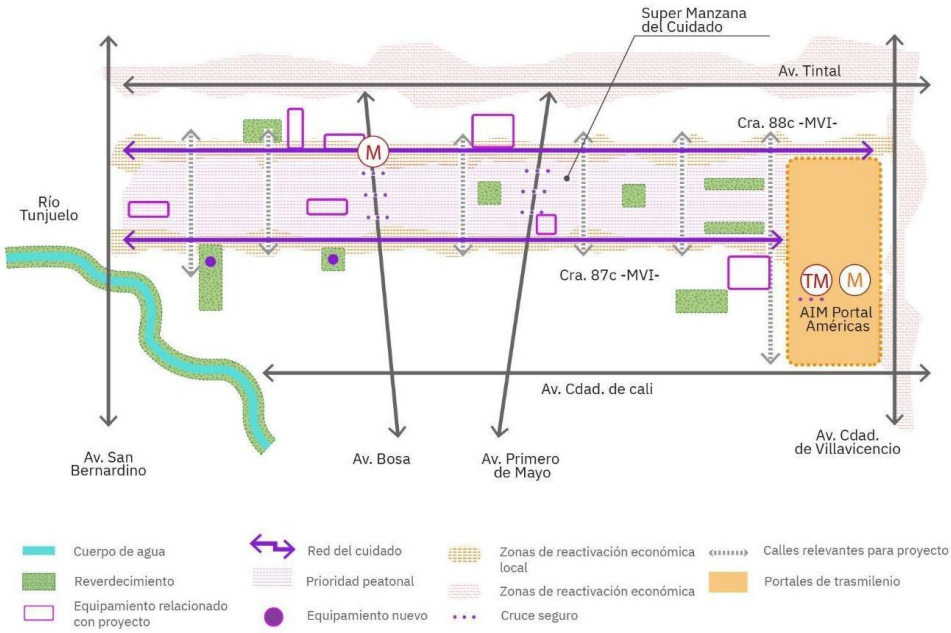


Imagen 65. Diagrama síntesis Proyecto Supermanzana del cuidado Muisca
Fuente: DPL. SDP 2023

Circuito que se forma entre cuatro ejes viales de la UPL: Carrera 87c, Carrera 88c, Av. Ciudad de Villavicencio y la Av. San Bernardino y que consolida una supermanzana del cuidado que se extiende en el territorio de oriente a occidente. Por su extensión conecta equipamientos y espacios públicos, potencializa actividades económicas existentes y contribuye a distribuir los flujos urbanos desde la AIM del Portal Américas hacia la estructura local.

En este proyecto se proponen acciones de generación de nuevos espacios públicos y equipamientos, de cualificación de los existentes y de mejoramiento de la red peatonal. Adicionalmente se plantean intervenciones de calles completas sobre los ejes comerciales para incluir franjas específicas que permita la organización de las ventas y la circulación de modos sostenibles de transporte como la bicicleta. Así, se busca armonizar las actividades económicas con la vida en el espacio público y promover entornos locales vitales.

Para garantizar la conectividad del proyecto con el resto de la UPL y con la UPL Porvenir, la supermanzana es atravesada por vías de la Malla Vial Arterial (Av. Primero de Mayo -proyectada- y Av. Bosa) y de la Malla Vial Intermedia. Estos cruces requieren en algunos casos de aperturas viales que afectarán predios y dejarán áreas que serán utilizadas para crear espacios públicos y equipamientos que aporten a solventar las necesidades en la

proximidad. Además, estas conexiones implican generar cruces seguros para peatones y bici usuarios que enlacen el circuito.

Además de las acciones ya descritas este proyecto debe servir de plataforma para las manifestaciones culturales y ambientales de la comunidad, por lo cual, es importante que en los parques vecinales y en la ronda del río Tunjuelo se facilite el desarrollo de huertas urbanas. También es clave que sobre la Carrera 87c en los espacios de tipología cultural propuestos se permita el desarrollo de mercados campesinos. Finalmente, se sugiere aprovechar los equipamientos nuevos y a recualificar, para la ubicación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos y puntos de conexión libre a internet.

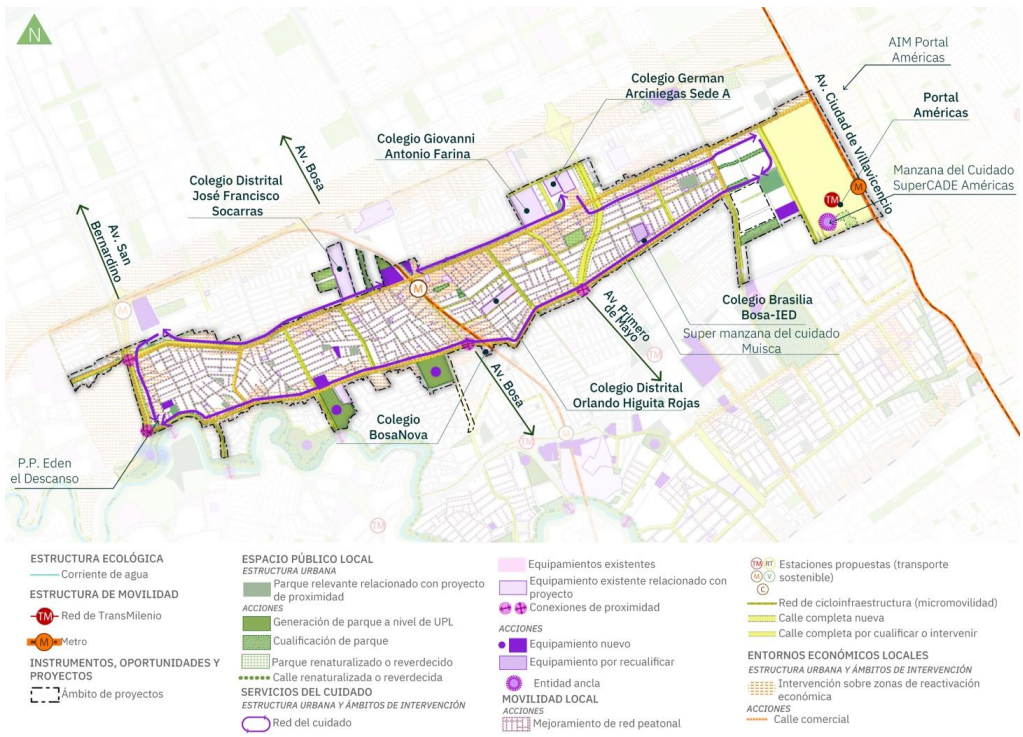


Imagen 66. Proyecto Supermanzana del cuidado Muisca
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos

Mejora 5 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 8 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
Delimita **1 manzana del cuidado.** Reconoce el Centro de Convivencia Super CADE Américas como posible entidad ancla. Configura **1 Supermanzana del Cuidado.** Se articula con **1 manzana del cuidado** existente en UPL Bosa.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 32,23 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 0,72 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 11,35 Kms. de ciclorruta (8,99 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,68 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,57 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 9,69 kms 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 10,57 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 8,25 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 1,21 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 38. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

ED 01	SUPERMANZANA DEL CUIDADO MUISCA

Ubicación	7 km de recorrido en circuito por los ejes de la MVI carrera 88c, 87c y sus nuevas aperturas.
Área del Proyecto	182,25 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	ED 01.4_San Bernardino
	ED 01.2_La Libertad
	ED 01.1_Avenida Bosa- Primero De Mayo
	ED 01.3_Portal Américas
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CUALIFICAR Y REVERDECER PARQUES EN EL SECTOR DE LAS MARGARITAS. MEJORAR ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, ADULTOS MAYORES Y NIÑOS. • CONSTRUCCIÓN DE CENTRO PARA EL ADULTO MAYOR EN EL TROPEZÓN Y PORTAL AMÉRICAS. • CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE ATENCIÓN A PERSONAS CON CAPACIDADES DIVERSAS EN EL LOTE SAN BERNARDINO. • CONSTRUCCIÓN DE CASA CULTURAL ESCOCIA, PARA LOS BARRIOS ESCOCIA 1 Y VILLA NORA. • FORTALECER EL POTENCIAL TURÍSTICO DEL PORTAL AMÉRICAS. • PRIORIZAR PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN EN AV. PRIMERO DE MAYO ENTRE AV. TINTAL Y AV. AGOBERTO MEJÍA • CONSTRUIR CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA 87D DESDE EL PORTAL AMÉRICAS HASTA EL RÍO TUNJUELO.
Barrios	San Bernardino, Potreritos, Villas del Progreso, El Remanso I, La Independencia, San Antonio, Chico Sur, Bosa Nova El Porvenir, Escocia, La Libertad, Portal del Brasil, Brasil, Brasilia, Betania, Las Margaritas

Tabla 39. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

6.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo

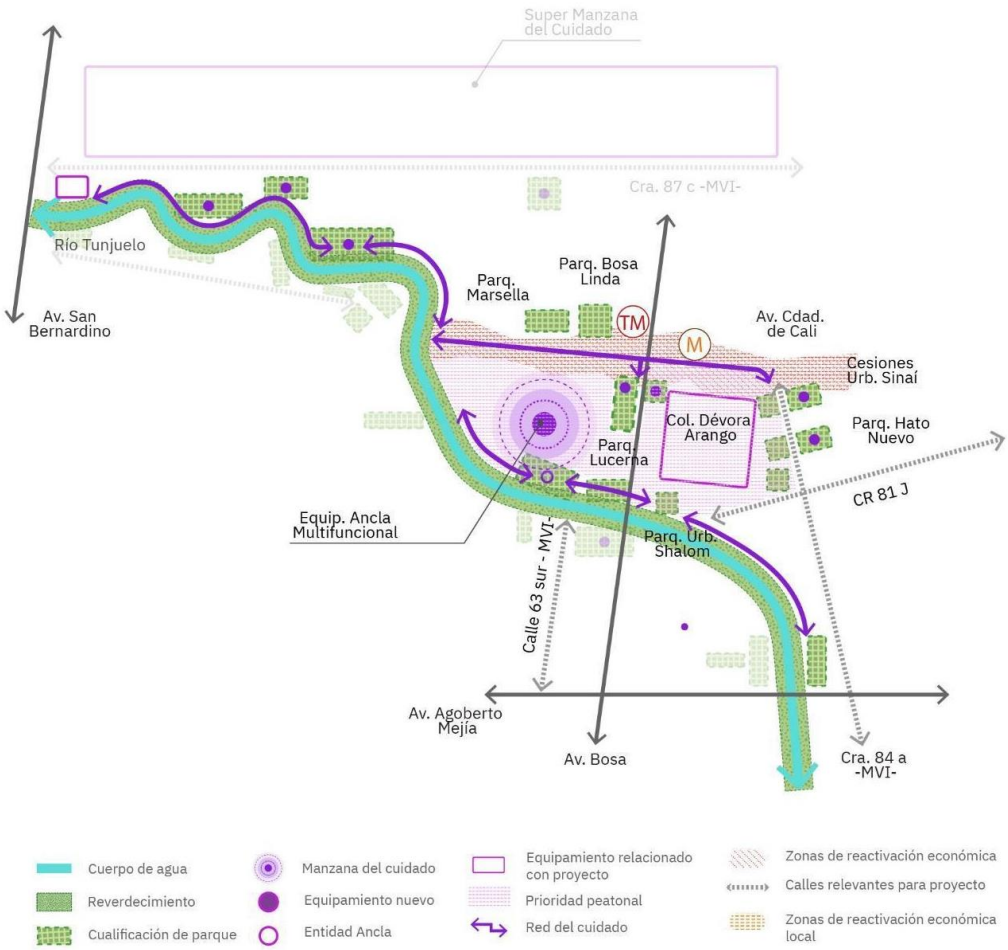


Imagen 67. Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

El proyecto Eje Río Tunjuelo se extiende desde la Av. San Bernardino hasta la Av. Agoberto Mejía y configura el borde que la UPL Edén que comparte con la UPL Bosa. Este PIP funciona como un organismo articulador a nivel ecosistémico y urbano por lo cual permite, además de tejer relaciones entre la estructura ecológica y el sistema del cuidado, la conexión de los demás proyectos de la UPL (Supermanzana del Cuidado Muisca y Supermanzana del Cuidado las Margaritas).

En esta línea, el proyecto articula los barrios del borde del río (desde el Remanso hasta Class), conecta áreas de equipamientos existentes en torno a la Manzana del Cuidado del barrio La Paz, vincula parques que se encuentran en la ronda del río y enlaza suelos para el desarrollo de nuevos espacios públicos y equipamientos en lotes con bajo nivel de consolidación. Algunos de los hitos más importantes que conecta son: Humedales Chiguasuque -La Isla, Humedal Tingua Azul, el Cementerio El Apogeo, el Parque Clarelandia y el Parque San José de Maryland.

De este modo, se proyecta cualificar y generar equipamientos cerca o sobre la ronda del río Tunjuelo que se articulen a la estructura urbana mediante intervenciones de calles completas que consoliden ejes de movilidad sostenible con ciclo infraestructura y franjas de paisajismo. También se plantea el reverdecimiento y cualificación de parques que colinden con el río o estén localizados en urbanizaciones cercanas como por ejemplo: Lucerna, Shalom y Hato Grande. Además, se propone la formalización de un bosque urbano sobre la ronda que la comunidad ha comenzado a crear y que potencializa este elemento como columna del sistema ambiental de la UPL.

Adicionalmente se recomienda promover espacios para huertas urbanas y mercados campesinos en parques con procesos comunitarios activos. Lo anterior en armonía con la tipología de parque propuesta. Así mismo, es importante lograr la conectividad entre los dos bordes del río Tunjuelo por medio de puentes peatonales que conecten los espacios públicos. Esto cambiaría la idea del río como barrera territorial. También es clave potencializar los senderos existentes a lo largo del eje para garantizar la continuidad de los proyectos de proximidad entre esta UPL y las UPL Bosa y Porvenir,

Para finalizar, en articulación con el IDPC y lo perseguido por el PEMP de Bosa, se propone localizar la entidad ancla de la Manzana del Cuidado en el lote de oportunidad ubicado en el encuentro entre el río Tunjuelo y la calle 63 sur. Adicionalmente se proyecta la acción de mejoramiento de redes peatonales entre el territorio delimitado por el río, la carrera 81 J y la Av. Ciudad de Cali. Esto permite articular equipamientos existentes y lotes de oportunidad destinados al desarrollo de nuevos parques y equipamientos.

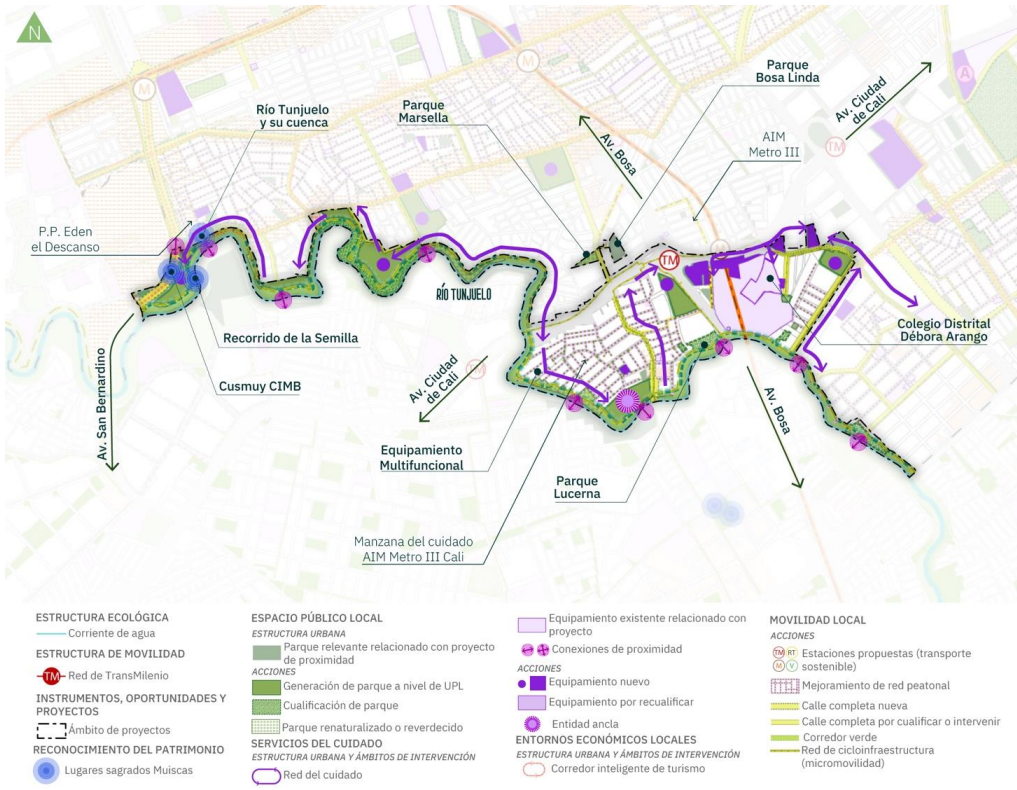


Imagen 68. Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 6 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
1 Bosque Urbano. Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 5 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 3 Sitios Sagrados Muisca como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**

Construye 11 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Delimita **1 manzana del cuidado** conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado. Reconoce el equipamiento Multifuncional en la AIM Metro III Cali como posible entidad ancla.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 8,77 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 4,91 kms de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 3,11 Kms. de ciclorruta (0,81 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,28 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 1,49 kms 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 0,73 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 0,69 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 5,14 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 40. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

ED 02	RÍO TUNJUELO
Ubicación	5 km de recorrido lineal a lo largo del Río Tunjuelo desde el sector de San Bernardino hasta la Avenida Agoberto Mejía
Área del Proyecto	70,90 Ha
Plazo	Mediano 2031
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER Y MEJORAR LA RED DE PARQUES DE BOLSILLO CERCANOS AL RÍO TUNJUELO. • GENERAR CORREDOR ECOLÓGICO EN RÍO TUNJUELO Y RECUPERAR SUS CALIDADES AMBIENTALES.

	• POTENCIAR EL TURISMO DE LA UPL MEDIANTE LA CONSOLIDACIÓN DEL SENDERO ECOLÓGICO POR EL RÍO TUNJUELO Y PROMOVER LA OFERTA ARTESANAL, GASTRONÓMICA Y EL MURALISMO. • CREAR UN VISOR AMBIENTAL EN EL RÍO TUNJUELO AMPARADO POR LOS COLEGIOS DE LA ZONA: COLEGIO DÉBORA ARANGO, COLEGIO CLARA FEY, COLEGIO CLARETIANO Y EL COLEGIO DE LA BICI.
Barrios	El Remanso I, La Independencia, San Pedro, Los Sauces, La Paz Bosa, Gran Britalia, Class

Tabla 41. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

6.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo y del Cuidado Chiguasuque Tintal

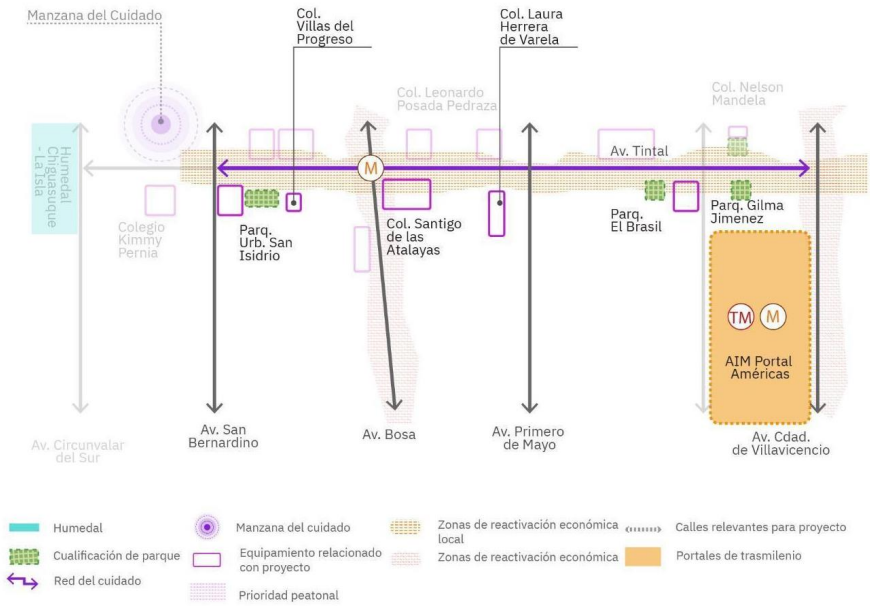


Imagen 69. Diagrama síntesis. Eje productivo y del cuidado Chiguasuque Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

Este eje busca potencializar las actividades productivas locales mediante la acción de calle comercial sobre la Av. Tintal. Lo anterior implica reorganizar las ventas que hay en la franja de circulación peatonal y revitalizar las zonas en donde no se presenta esta actividad, como sucede en el tramo de conjuntos cerrados localizados entre la Av. Ciudad de Villavicencio y la Calle 49 Sur.

Además, mediante intervenciones de calle completa, se busca conectar el sistema del cuidado a la estructura urbana. Esta acción permite completar el tramo faltante de la Av. Tintal entre la Av. Bosa y la Av. San Bernardino y garantiza la inserción de franjas de circulación peatonal, ciclo infraestructura y de transporte público. Adicionalmente, es importante indicar que este proyecto permite conducir los flujos urbanos provenientes de la Primera Línea de Metro de Bogotá (costado norte de la Av. Ciudad de Villavicencio) a la estructura urbana a nivel local y a elementos de la estructura ecológica como el Humedal Chiguasuque -La Isla, localizado en el extremo sur de la UPL.

Por otro lado, este PIP permite potencializar las actividades del cuidado mediante la recualificación de los equipamientos públicos como los colegios Santiago de las Atalayas y Villas del Progreso, cualificar el parque vecinal Brasil, reverdecer los parques vecinales de las Urbanizaciones Compartir las Margaritas y San Isidro San Bernardino y aprovechar el suelo con bajo nivel de consolidación para el desarrollo de nuevos equipamientos.

A nivel del Sector Suroccidente, este eje articula la UPL Edén con las UPL Porvenir, Patio Bonito y Tintal. Además, conecta el Humedal Chiguasuque -La Isla con el Proyecto Parque Lineal del Río Fucha. También articula la oferta universitaria del sector y crea una conexión entre la Universidad Distrital, la Universidad de Kennedy y la Universidad Agustiniana.

A parte de lo descrito anteriormente este proyecto debe garantizar a lo largo del eje la continuidad de los flujos peatonales y de bici usuarios mediante la generación de cruces seguros sobre la Av. Primero de Mayo, la Av. Bosa y la Av. San Bernardino. Adicionalmente, se recomienda la localización de estaciones de recarga de vehículos eléctricos y de puntos de conexión libre a internet en los lugares de mayor confluencia como los equipamientos nuevos y a recualificar. De igual manera es importante aprovechar los vacíos y culatas resultantes de la construcción de la Av. Tintal, tanto en el tramo existente entre la Av. Ciudad de Villavicencio y la Av. Bosa, como en el tramo a construir entre la Av. Bosa y la Av. San Bernardino. Esto se puede lograr mediante la promoción de actividades artísticas y culturales que ocupen estos espacios.

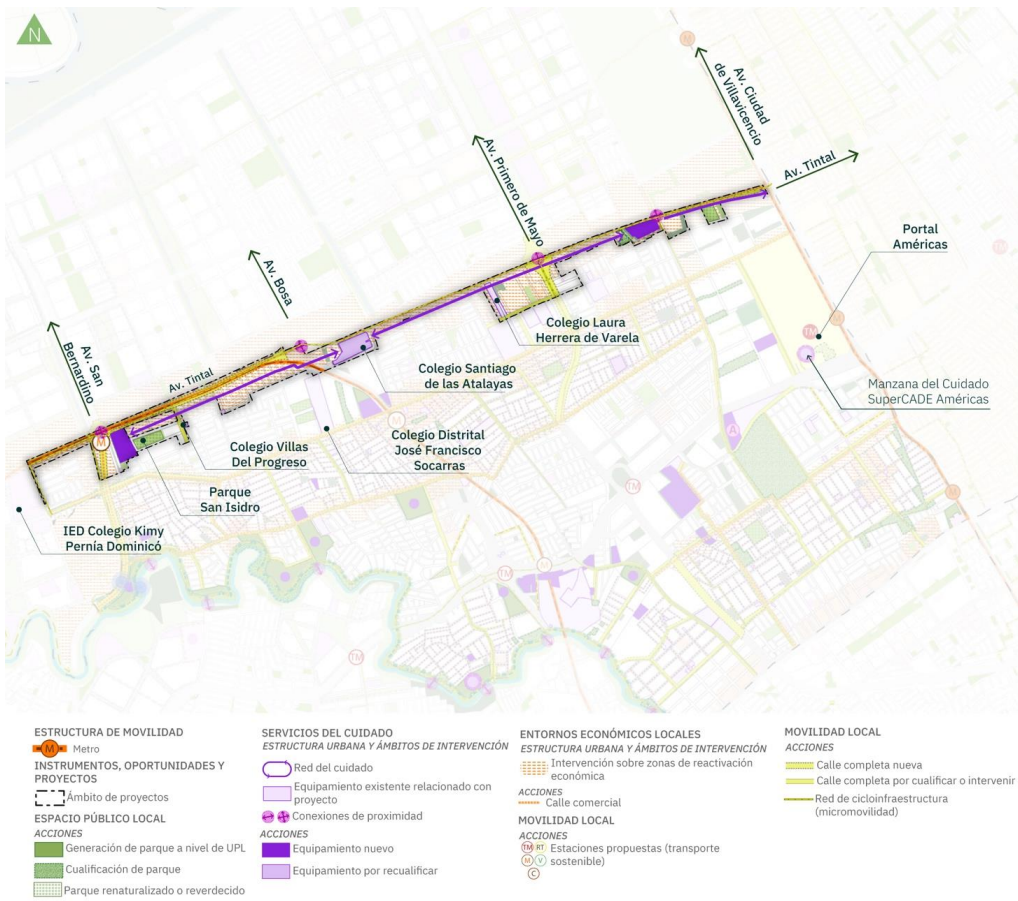


Imagen 70. Eje productivo y del cuidado Chiguasuque Tintal
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 2 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 1 parque existente 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 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,22 Kms. de ciclorruta (0,22,99 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,44 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Construye 0,77 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,80 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 0,24 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 0,26 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 42. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

ED 03	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL
Ubicación	4 km de recorrido lineal a lo largo de la Avenida Tintal desde la Avenida Ciudad de Villavicencio hasta el límite de la UPL
Área del Proyecto	40,55 Ha
Plazo	Mediano 2031

Subproyectos	ED 03.1_Apertura Avenida Tintal
	ED 03.2_Borde activo
	ED 03.3_Conjuntos cerrados
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	● GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO EN LOS PRIMEROS PISOS EN LA AV. EL TINTAL ● CONSOLIDAR UNA RED DE CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS Y POTENCIALIZAR EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI ● CONSOLIDAR LA AV.TINTAL. ● CONSTRUIR PUENTE SOBRE AV. TINTAL PARA CONEXIÓN DE CICLORRUTAS EN EL COLEGIO SONIA OSORIO, DEL BARRIO RECREO.
Barrios	San Bernardino Potreritos, Villas del progreso, El Remanso I, La Independencia, San Antonio, Chico Sur, Bosa Nova El Porvenir, Escocia, La Libertad, Portal del Brasil, Brasil, Brasilia, Betania, Las Margaritas

Tabla 43. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

6.5 Proyecto Integral de Proximidad Supermanzana del Cuidado Margaritas

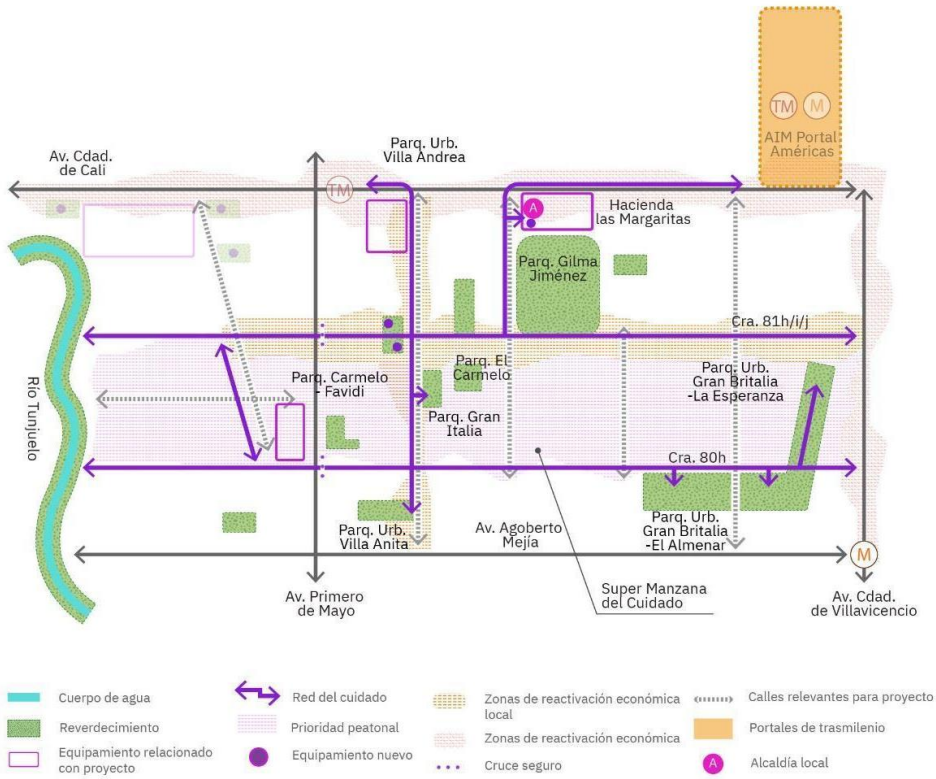


Imagen 71. Diagrama síntesis de Proyecto Supermanzana del cuidado Margaritas
Fuente: DPL. SDP 2023

Este circuito se desarrolla entre la Av. Ciudad de Villavicencio y el río Tunjuelo y las carreras 81h/i/j y 80h, abraza los barrios Class, Gran Britalia, El Carmelo, Casa Blanca Sur y Jorge Uribe Botero y busca consolidar un sistema de espacio público y del cuidado al sur de la UPL. Por su locación se articula con otros proyectos (Eje Río Tunjuelo y Supermanzana del Cuidado Muisca) y con ejes de movilidad de escala urbana como la Primera Línea de Metro, sobre la Av. Ciudad de Villavicencio, y la Troncal de Transmilenio, en la Av. Ciudad de Cali. Además, es atravesado por vías importantes de escala local como las calles 46 Sur, 51a Sur, 54 Sur y 56 Sur.

Debido a su extensión se configura como una supermanzana del cuidado tejida a partir de una red peatonal que facilita la accesibilidad a todos los servicios en la escala de la proximidad y que conecta los espacios públicos, equipamientos y suelos de oportunidad más relevantes de este espacio territorial. De este modo, las acciones que se proponen para consolidar la supermanzana son: la cualificación de parques y equipamientos existentes; la generación de nuevos espacios públicos y equipamientos en lotes con baja

consolidación o con afectación de la malla vial arterial e intermedia; el mejoramiento de la red peatonal y la intervención de calles completas con franjas de ciclo infraestructura y andenes. Así, el proyecto crea una red que conecta parques localizados en los barrios Gran Britalia, Casa Blanca y El Carmelo con hitos como el Gilma Jiménez y el Bien de Interés Cultural (BIC) Hacienda Las Margaritas.

Además de las acciones descritas, para garantizar el funcionamiento de la supermanzana y la conectividad con los demás proyectos de la UPL es clave crear cruces seguros sobre la malla vial que atraviesa el proyecto. También es importante adecuar el espacio público para promover el desarrollo de manifestaciones comunitarias, culturales y ambientales como huertas urbanas y mercados campesinos. De la misma manera, se recomienda aprovechar lugares de encuentro, como los equipamientos, para la ubicación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos y de puntos de conexión libre a internet.



Imagen 72. Proyecto Supermanzana del cuidado Margaritas

Fuente: DPL. 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
Modifica 1 edificación existente que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Se articula con **1 Manzana del cuidado**	
Configura **1 Supermanzana del cuidado**	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 20,56 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 8,58 Kms. de ciclorruta (4,12 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,71 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,45 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 7,75 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**

Interviene 3,04 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 4,15 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 1,28 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 44. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

ED 04	SUPERMANZANA DEL CUIDADO MARGARITAS
Ubicación	4,0 km de recorrido en circuito por las carreras 81j, 81i, 81h, y calle 49 Sur.
Área del Proyecto	110,62 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	ED 04.1_Eje de articulación local
	ED 04.2_Eje local verde Las Margaritas
	ED 04.3_Eje local camino verde
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER Y ARBOLAR PARQUE GILMA JIMÉNEZ • CONTINUAR POR LA CR 8IH Y LA TRANSVERSAL 81J LA RED DE CICLO INFRAESTRUCTURA (LAS QUE BORDEA EL PARQUE GILMA JIMÉNEZ). • AMPLIAR Y CUALIFICAR INSTALACIONES Y SERVICIOS DEL CENTRO DE SALUD EN GRAN BRITALIA (PRIMER NIVEL). • CONSTRUIR CENTRO DE ATENCIÓN PARA EL ADULTO MAYOR EN GRAN BRITALIA, ZARZAMORA Y VILLA NELL. • CONSTRUIR CENTRO DE ATENCIÓN Y FORMACIÓN A LA MUJER EN GRAN BRITALIA.
Barrios	La Paz Bosa, Gran Britalia, Class, El Carmelo, Gran Britalia I, Jorge Uribe Botero, Casa Blanca Sur

Tabla 45. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

6.6 Suelo de reserva UPL Edén

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) desarrollados en la UPL, es fundamental contar con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad, tomando en consideración el proceso de gestión y habilitación del mismo (ver sección 2,3, capítulo 2).

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*.". También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como planes parciales y licencias urbanísticas. Además, se identifican sectores de baja consolidación y áreas donde se requiere la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

Particularmente la UPL Edén cuenta con áreas de oportunidad para aportar al Sistema del Cuidado como las de los parqueaderos Bosa Tropezón, algunas localizadas al occidente de la UPL frente al río Tunjuelo y lotes por la Av. Ciudad de Cali en donde se proyecta una estación de la Línea 3 del Metro. En estos suelos se propone la creación de parques y equipamientos nuevos.

Por otro lado, la UPL dispone de afectaciones resultantes de la construcción de la Malla Vial Intermedia de la Av. San Bernardino, Av. Bosa y Av. Primero de Mayo, así como con suelos identificados con bajo nivel de consolidación en los sectores de Brasilia y la urbanización Las Margaritas en los que se proyecta la creación de nuevos equipamientos. También se propone incluir en la reserva de suelos los Patios de SITP y transformarlos en nuevos equipamientos.

Finalmente vale la pena recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

7. UPL BOSA

La Unidad de Planeación Local Bosa se localiza en el borde suroccidental de la ciudad, limita con las UPL Porvenir y Edén al norte, la UPL Kennedy al oriente, el Sector Suroriente al sur y el municipio de Soacha al occidente. Cuenta con 1.109,64 hectáreas que se extienden desde el río Tunjuelo hasta la Av. Circunvalar del Sur y desde la Av. Ciudad de Villavicencio (futura Primera Línea de Metro) hasta la quebrada y el humedal Tibanica. Adicionalmente la atraviesan la Av. San Bernardino de oriente a occidente y la Av. Bosa de norte a sur.

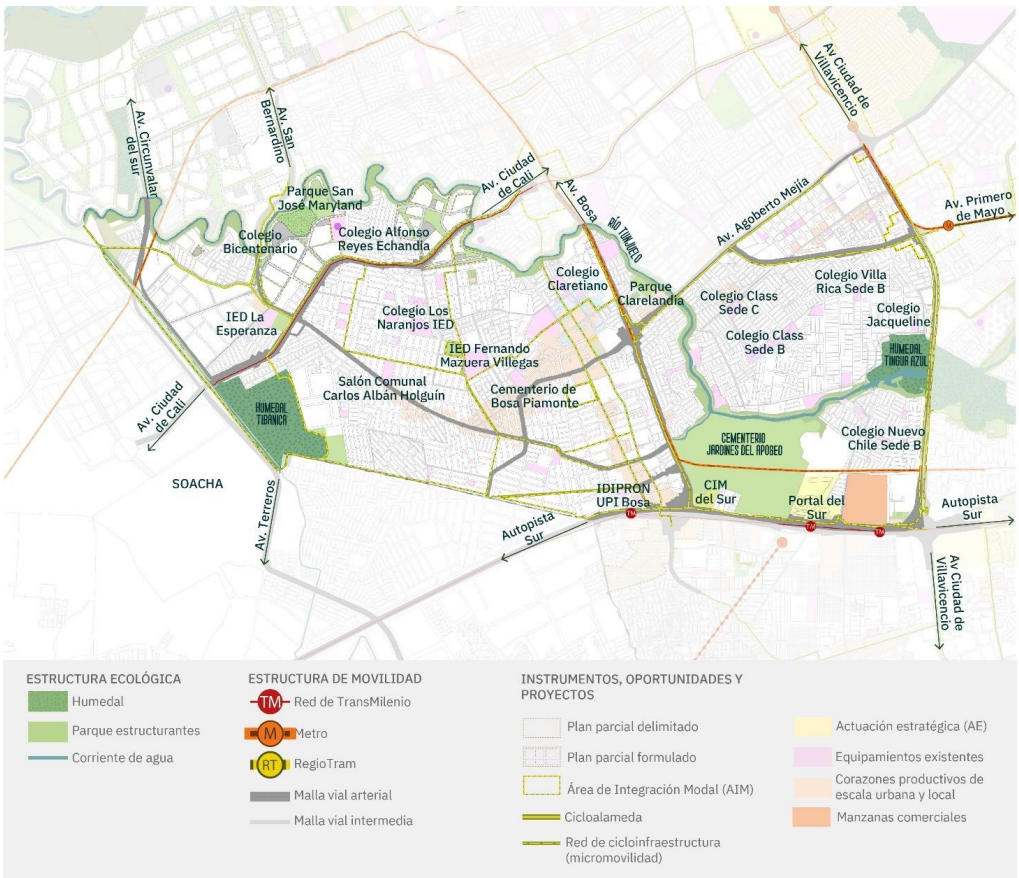


Imagen 73. Localización UPL Boso y proyectos POT
Fuente: DPL. SDP 2023

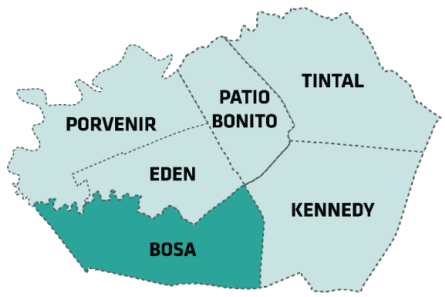


Imagen 74. Localización UPL Bosa
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Bosa alberga 370.889 personas (DANE, 2021) y cuenta con una densidad poblacional de 334 habitantes por hectárea (SDP, 2023). Esto la hace la tercera más densa del Sector Suroccidente y la cuarta de la ciudad. Teniendo en cuenta lo anterior, uno de los retos más significativos de este espacio territorial para garantizar la oferta de servicios urbanos en proximidad es suplir los déficits cuantitativos y cualitativos de espacio público y de equipamientos de servicios sociales y del cuidado.

Las determinantes territoriales para la proximidad que se han identificado están relacionadas principalmente con:

- El mal **estado de los elementos hídricos presentes en el territorio: río Tunjuelo, Quebrada Tibanica y los humedales Tibanica y Tingua Azul y su desarticulación con la estructura urbana.** Esto hace que se perciban como barreras urbanas y lugares inseguros.
- **Una malla vial incompleta y desconectada en la escala local** que dificulta la continuidad de los sistemas de movilidad sostenible, principalmente en los sectores al occidental y sur de la UPL (Barrios: San Diego, El Jardín, Carbonell).
- Los **déficits de espacio público,** en relación con la población residente, y la necesidad de **cualificar y reverdecer el espacio existente.**
- La **escasa presencia de servicios de apoyo y actividades económicas,** principalmente en los extremos occidental y oriental de la UPL, que se refleja en la **baja oferta de empleo formal** en proximidad.

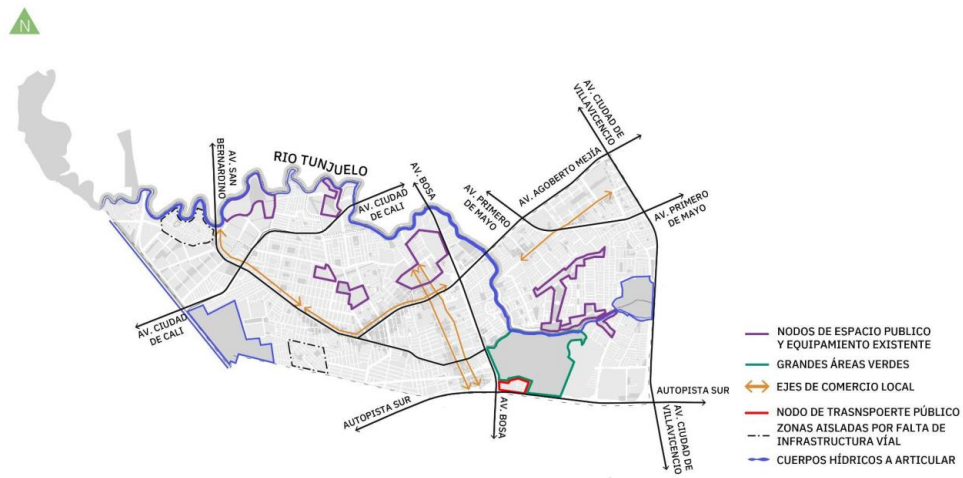


Imagen 75. Determinantes para la proximidad UPL Bosa
Fuente: DPL. SDP 2023

De este modo, las determinantes ambientales plantean un reto importante y a su vez ofrecen oportunidades para estructurar la ciudad de la proximidad. Como ya se mencionó, los cuerpos hídricos; río Tunjuelo, quebrada Tibanica y los humedales Tingua Azul y Tibanica son actualmente elementos al margen de la estructura urbana ya que a pesar de brindar amplios espacios al aire libre y tener potencial de reverdecimiento, están en malas condiciones. Esto hace que sean percibidos como lugares inseguros e insalubres. La recuperación ambiental y funcional de estos elementos es necesaria para estructurar los proyectos de proximidad, puesto que tienen la capacidad de aportar espacios recreativos, contemplativos y vitales, así como servicios ecosistémicos y de mitigación del riesgo. Adicionalmente, el territorio cuenta con el área verde del Cementerio El Apogeo, la cual representa un pulmón importante a conservar y potencializar con mayor reverdecimiento.

Por otro lado, la UPL cuenta con una malla vial incompleta o en malas condiciones que dificulta su conexión con otros sectores y al interior del territorio. En esta medida, para consolidar la red de movilidad sostenible se debe completar la Av. San Bernardino y la Av. Agoberto Mejía de la Malla Vial Arterial e intervenir la Carrera 80i y transversal 80i de la Malla Vial Intermedia. Estas acciones permitirán articular diferentes puntos al interior de la UPL como los barrios: El Jardín, San José de Bosa o Carbonell y San Diego.

En cuanto al espacio público, si bien existen lugares representativos como el Parque Los Naranjos o los parques de la Urbanización San Diego, su cobertura es deficitaria y no es accesible para toda la población residente. Actualmente la UPL ofrece 2,31 m2 de espacio público por habitante, siendo el estándar de mínimo 6 m2 (SDP, 2021) y 0,26 árboles por cada tres (3) habitantes (JBB, 2021), siendo el estándar un (1) árbol por cada tres (3) habitantes. Lo anterior se refleja en la ausencia de cobertura vegetal en los parques y en el borde del río Tunjuelo lo que crea ambientes hostiles para el encuentro y la movilidad sostenible. Adicionalmente, el río presenta acumulación de escombros y desechos, así

como conflictos de uso por ocupación con actividades privadas como parqueaderos, talleres de mecánica, entre otras.

Los déficits de equipamientos de servicios sociales y del cuidado plantean, como ya se mencionó, uno de los retos más estructurales para la consolidación de la proximidad. Si bien la UPL cuenta con nodos de equipamientos y espacio público en el Centro Fundacional, el Plan Parcial La Palestina y el barrio Nueva Roma, entre otras, existen áreas poco provistas como el barrio Bosa San José o el borde sur limítrofe con Soacha. Actualmente, según el PMSCC la UPL Bosa tiene un déficit cuantitativo de 2,17 m2/Hab (SDP, 2023) y de 14 servicios de proximidad. Sin embargo, si se vinculan nuevos equipamientos y se superan los retos en el espacio público descritos, la UPL Bosa tiene el potencial de consolidar una estructura urbana para la vida en proximidad.

Por otro lado, la UPL cuenta con corazones productivos localizados en los ejes de las calles 63 Sur, 65 Sur, la Av. San Bernardino (área central) y la Carrera 79 al noroccidente. No obstante, estos focos productivos no son suficientes para ofrecer el empleo que se requiere en el territorio. Actualmente hay 15.618 empleos formales, lo que equivale cobijar al 10% de la población económicamente activa (PEA) (PILA, 2021). Esto plantea un reto importante y una oportunidad de consolidar una estructura de espacio público y de movilidad que promueva la organización de las actividades informales que se dan en el espacio público y permita mayor eficiencia para el acceso a trabajo y servicios.

Finalmente, si bien la UPL Bosa presenta retos importantes, ofrece oportunidades para la consolidación de entornos de proximidad mediante la articulación de la estructura ecológica con la estructura urbana y la consolidación de una red de espacio público y de movilidad sostenible, que garantice acceso a los servicios urbanos en la escala de la proximidad.

Algunos instrumentos determinantes a tener en cuenta en la planificación de la UPL Bosa y la suplencia de servicios urbanos de proximidad son: (i) el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del centro tradicional de Bosa; (ii) el Centro de Integración Modal (CIM) del Sur, asociado a la Tercera línea de Metro y (iii) la consolidación de la Manzana del Cuidado estructurada en torno al Colegio Alfonso Reyes Echandía (entidad ancla).

7.1 La Estructura Local UPL Bosa

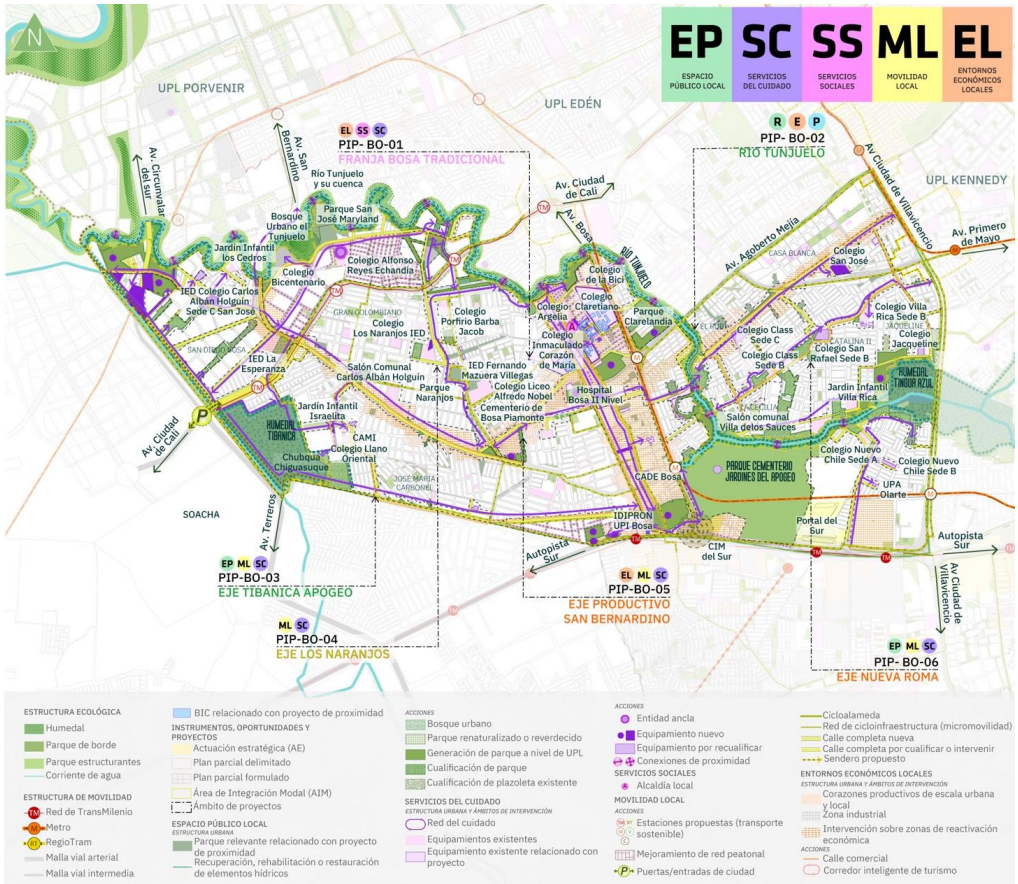


Imagen 76. UPL Bosa
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Bosa tiene como condiciones particulares la notable presencia de valores ambientales y culturales, como los elementos hídricos que la atraviesan y rodean, así como la existencia del núcleo fundacional en su área central. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, su estructura ambiental está desarticulada de la estructura urbana, carece de una malla vial completa (que facilite la movilidad local sostenible y promueva el acceso a las actividades productivas); de espacios públicos (principalmente

en los barrios San Diego, El Jardín, Gualoche, Jackeline) y de áreas de servicios sociales y del cuidado.

Teniendo en cuenta lo anterior se plantea como objetivo para la UPL Bosa recuperar los elementos ambientales y patrimoniales existentes en su territorio y articularlos con la red del cuidado y con el sistema de espacio público y de movilidad.

En este sentido se plantea una estructura urbana que pone como eje principal al río Tunjuelo, las áreas patrimoniales en el núcleo fundacional y los elementos identitarios del territorio. De este modo, es necesario mejorar las condiciones del patrimonio natural, cultural y material; ampliar la oferta de espacio público; cualificar el existente; generar nuevos equipamientos; potencializar los servicios existentes y garantizar la movilidad interna y externa a través de las intervenciones en la Malla Vial Arterial, intermedia y local.

De esta manera, la nueva estructura urbana de la UPL Bosa se articula por medio de dos ejes que la atraviesan: el río Tunjuelo y la Av. San Bernardino (de oriente a occidente) y las calles 63 Sur y 65 Sur (de norte a sur). Estos permiten vincular elementos de la estructura ecológica como el río Tunjuelo, la quebrada Tibanica, el humedal Tingua Azul y el humedal Tibanica con elementos de la estructura urbana como el núcleo fundacional, los barrios San Diego, Nueva Roma, Jardín, Los Naranjos, el Plan Parcial la Palestina, la Manzana del Cuidado en torno al Colegio Alfonso Reyes Echandía y la CIM del Sur. De este modo, los ejes conectan los valores ambientales y patrimoniales del territorio, garantizan las condiciones de movilidad colectiva, alternativa y peatonal interna de la UPL y brindan a lo largo del recorrido la oferta de servicios del cuidado requerida por la población residente.

En cuanto a la relación con el Sector Suroccidente, la estructura urbana propuesta debe garantizar intervenciones que conecten la UPL Bosa con la ciudad y generar condiciones urbanas para promover el incremento de las actividades económicas y la consolidación de los corazones productivos locales.

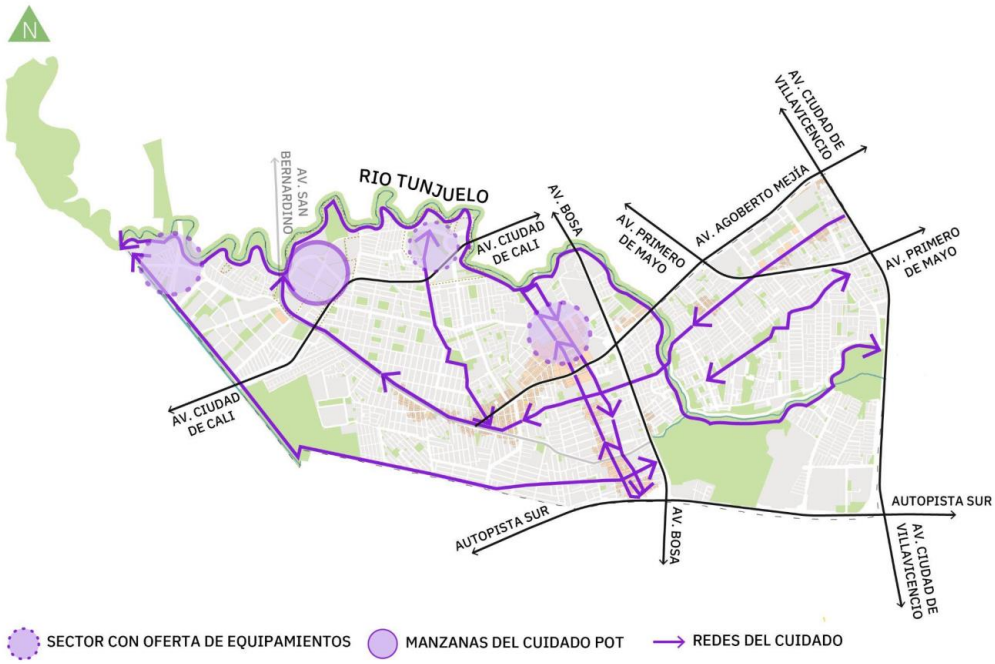


Imagen 77. Plano de la Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias
Fuente: DPL. SDP 2023

Para consolidar esta estructura urbana se propone el desarrollo de seis (6) Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) que se categorizan en: un (1) circuito que permiten la integración de la UPL a su interior y potencializa el centro fundacional y cinco (5) ejes de los cuales (2) garantizan la relación del sector con la ciudad, dos (2) integran barrios de la UPL a la estructura urbana (sector de nueva Roma y los Naranjos) y uno (1) consolida el borde urbano sur de carácter regional.

Los PIP propuestos son:

1. FRANJA BOSA TRADICIONAL (Circuito): PIP que busca articular el patrimonio material con los servicios del cuidado, las actividades productivas y la movilidad intermodal.
2. RÍO TUNJUELO (eje): Proyecto que atraviesa la UPL y tiene por objetivo vincular a este cuerpo hídrico con los equipamientos, espacios públicos y ejes de movilidad sostenibles que lo circundan.
3. EJE TIBANICA APOGEO (eje): PIP que busca consolidar un borde urbano verde y del cuidado con el municipio de Soacha.
4. EJE LOS NARANJOS (eje): Proyecto cuyo objetivo es consolidar los servicios del cuidado y los sitios de encuentro existentes en el barrio Los Naranjos mediante ejes de movilidad sostenible.

5. EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO (eje): Intervención que persigue potencializar la actividad económica local y articular servicios del cuidado y espacios públicos a través de la movilidad sostenible.
6. EJE NUEVA ROMA (eje): PIP que busca potencializar los servicios del cuidado y sitios de encuentro del barrio Nueva Roma con ejes de movilidad sostenible.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	931.752	1.280.352
	Número de Parques	189	208
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	1
	Supermanzana del Cuidado	0	1
	Equipamientos (und)	278	303
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	18,52 km	59,19 km (24,63 kms paralela a calles completas)
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica económica sobre la Av. San Bernardino, eje que cruza la UPL desde su extremo sur hasta la Av. Ciudad de Villavicencio. Consolidación de las actividades económicas existentes en el centro fundacional y las que se desarrollarán en torno a la CIM del Sur sobre la Autopista Sur.		

Tabla 46. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: SDP, 2023

7.2 Proyecto Integral de Proximidad Franja Bosa Tradicional

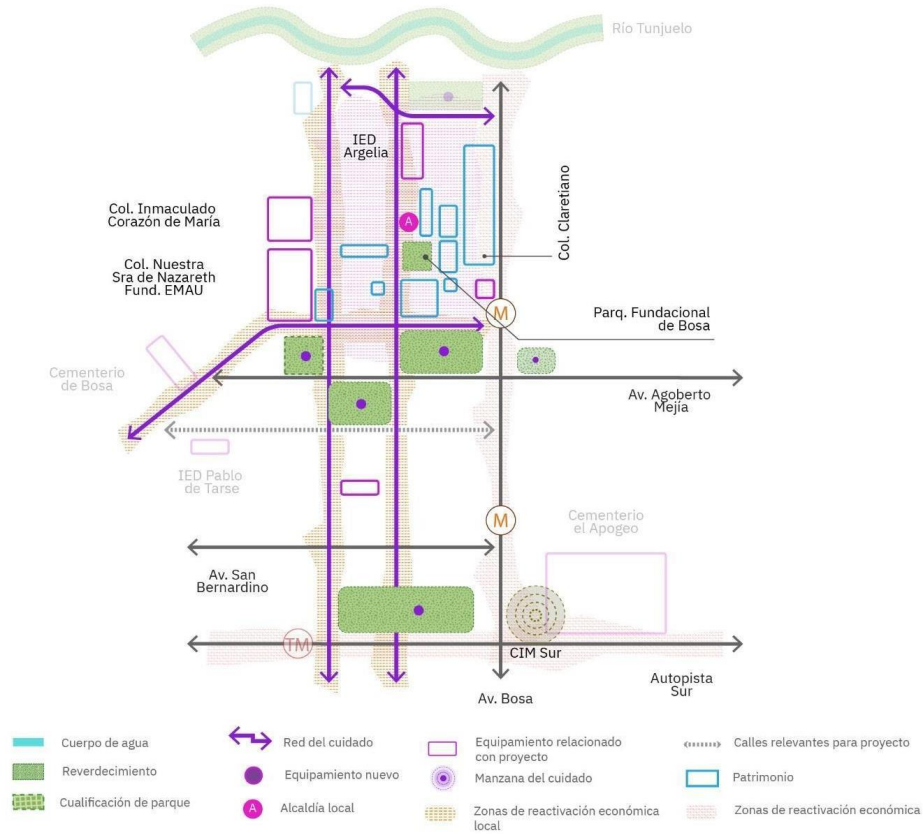


Imagen 78. Diagrama síntesis Proyecto Franja Bosa tradicional
Fuente: DPL. SDP 2023

Este circuito conecta el centro tradicional de Bosa con el área de la CIM del Sur y se desarrolla de manera paralela a la Av. Bosa, desde el río Tunjuelo hasta la Autopista Sur. Sus principales ejes de conexión son las calles 63 Sur y 65 Sur, alrededor de las cuales se encuentran concentrados equipamientos en el área del núcleo fundacional, así como establecimientos comerciales a lo largo de todo el circuito. Además, este circuito consolida una supermanzana del cuidado, mediante la mejora de las redes peatonales y la articulación de equipamientos preexistentes y nuevos.

Este PIP busca potencializar las actividades institucionales y comerciales presentes en el territorio mediante la consolidación de un sistema de movilidad local sostenible que dé prioridad a los flujos peatonales y descongestione el tráfico vehicular en las áreas con

mayor concentración de servicios del cuidado. Con este fin, propone acciones de consolidación de calles completas que permitan la inclusión de franjas de ciclorrutas, andenes y transporte público en las calles 63 Sur y 65 Sur y las carreras 81d y 81a. Así mismo, plantea configurar dos franjas a modo de supermanzana en torno al núcleo fundacional y a la CIM del Sur mediante acciones de mejoramiento de la red peatonal.

Adicionalmente, en este circuito, se busca consolidar el sistema del cuidado local mediante el desarrollo de nuevos espacios públicos y equipamientos en suelos de oportunidad definidos en el POT, en esta formulación o en la articulación con el PEMP.

Además de las acciones ya descritas, este proyecto debe garantizar la continuidad del circuito mediante la generación de cruces seguros para peatones y bici usuarios sobre las vías que lo atraviesan de la Malla Vial Arterial (Av. San Bernardino y la Av. Agoberto Mejía), intermedia y local. También debe promover la adecuación del espacio público para el desarrollo de manifestaciones ambientales y culturales como huertas urbanas y mercados campesinos. Finalmente recomienda la localización de puntos de conexión libre a internet y de recarga de vehículos eléctricos en todo el circuito, ya que es un área de gran confluencia de personas.

Adicionalmente, en el proceso de articulación con el Instituto Distrital de Patrimonio se identificó que la acción de mejoramiento de la red peatonal del centro tradicional entra en consonancia con lo proyectado en el PEMP de Bosa. También se acordó otorgar especial valor a los BIC de carácter educacional que existen en el territorio porque cuentan la historia de adoctrinamiento y de educación de Bogotá y hacen parte del programa Nodos de encuentro y saberes impulsado por el IDPC.

Por otro lado, el PEMP impulsa el programa BIC: existentes y propuestos el cual busca, entre otras cosas, la valoración y declaratoria de nuevos BIC inmuebles y muebles. Para este caso, entrarían a ser parte de este programa la Hacienda la Palestina, el Cementerio Piamonte, el CADEL, la Casa Muisca, el Colegio Inmaculado Corazón de María y la Fuente de la Plaza Central, lo que potencializa el carácter patrimonial del proyecto Bosa Tradicional.

Además, dos (2) de los suelos de reserva establecidos desde la UPL encuentran sincronía por lo dispuesto en el PEMP. El primero, localizado sobre la carrera 79 c, proyectado desde el IDPC como Ámbito de la Interculturalidad y el segundo, emplazado entre la Av. Agoberto Mejía y la Av. Bosa y concebido por el IDPC como Manzana de reserva para servicios culturales y del cuidado.

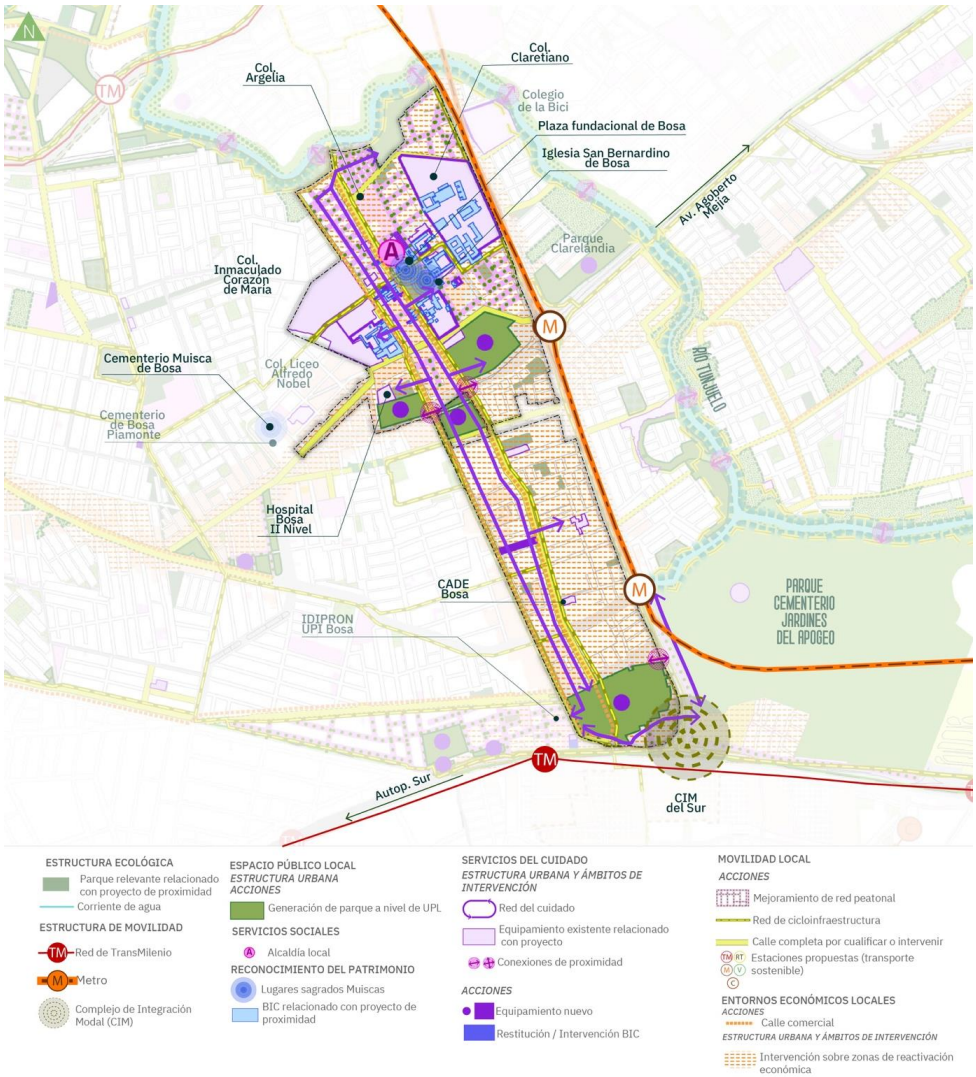


Imagen 79. Proyecto Franja Bosa tradicional
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Reconoce 2 Sitios Sagrados Muisca como Patrimonio Cultural en proximidad.	

SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 1 edificación existente que presta servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Restaura 1 edificación de conservación para prestar servicios de cuidado o sociales.	Restitución/ Intervención BIC
Se articula con 1 manzana del cuidado en UPL Eden **Configura 1 Supermanzana del cuidado**	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 5,53 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 6,41 Kms. de ciclorruta (1,81 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 5,63 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
Reconoce 1 CIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	Nombre de la Acción
Interviene 4,97 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 4,45 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 3,85 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 47. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 01	FRANJA BOSA TRADICIONAL
Ubicación	2 km de recorrido lineal a lo largo de las Calles 63 Sur y 65 Sur desde el Río Tunjuelo hasta la Autopista Sur
Área del Proyecto	83,55 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	BO 01.1_Supermanzana del Cuidado de Bosa
	BO 01.2_Centralidad comercial Bosa
	BO 01.3_Complejo de Integración Modal Sur
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	● PRESERVAR EL PERFIL URBANO DE LA PLAZA FUNDACIONAL DE BOSA PARA NO AFECTAR LA CASA CULTURAL CLARET, LA CASA DE LA CULTURA Y EL COLEGIO FRANCISCO DE PAULA SANTANDER. ● INCENTIVAR RECORRIDOS EN BICICLETA DESDE LA PLAZA FUNDACIONAL PARA VISIBILIZAR CONOCIMIENTOS COMUNITARIOS. ● RECUPERAR EL MUSEO EN BOSA CENTRO, LOCALIZADO CERCA A LA ALCALDÍA. ● GENERAR CRUCES SEGUROS EN LA CALLE 63 SUR. ÉNFASIS EN CRUCE PARA COMUNIDAD INFANTIL POR PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS. ● CREAR UNA RUTA CULTURAL SOBRE LA CRA 80 ENTRE LA CALLE 65 Y LA 68 SUR.
Barrios	Argelia II, Antonia Santos, Bosa, Jiménez de Quesada, Gualoche, Andalucía II

Tabla 48. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.3 Proyecto Integral de Proximidad Río Tunjuelo

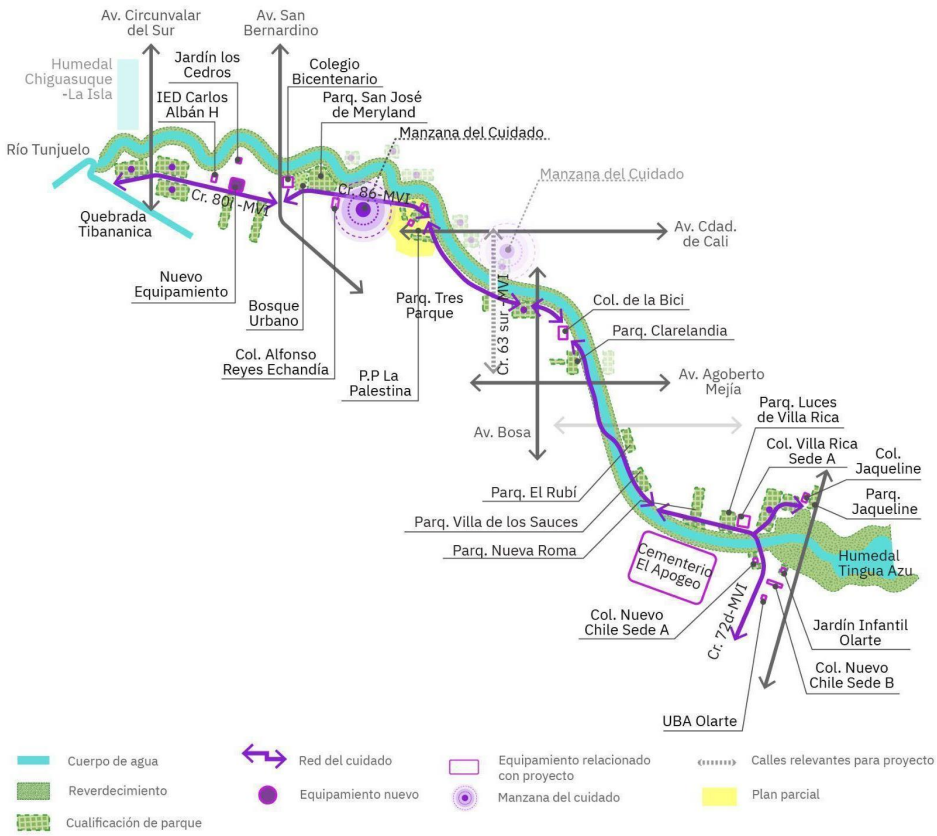


Imagen 80. Diagrama Síntesis Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

El Proyecto Río Tunjuelo se proyecta en el borde norte de la UPL Bosa y constituye una gran franja ambiental que comparte con las UPL Porvenir y Edén. Articula la estructura ecológica con el sistema del cuidado desde la quebrada Tibanica hasta el humedal Tingua Azul y vincula los demás proyectos de la UPL: Franja Bosa Tradicional, Eje Tibanica Apogeo, Eje Productivo San Bernardino, Eje Los Naranjos y Eje Nueva Roma.

Por su extensión enlaza los barrios localizados al borde del río, desde San Diego Bosa hasta Olarte. Además, conecta áreas de equipamientos existentes y espacios de encuentro localizados en su borde como: el Cementerio El Apogeo; los parques Clarelandia y San José de Maryland; los Colegios Bicentenario y de la Bici, la manzana del cuidado, y su equipamiento ancla el Colegio Alfonso Reyes Echandía; espacios

públicos localizados en el Plan Parcial La Palestina y en los barrios Nueva Roma, Catalina, Jaqueline y Olarte. También abraza suelos para el desarrollo de nuevos espacios públicos y equipamientos en lotes con bajo nivel de consolidación.

Para consolidar este sistema ambiental y del cuidado el proyecto propone: reverdecer los parques de las urbanizaciones Villa de los Sauces, Islandia II Sector, San Pedro, Antonia Santos, entre otros; cualificar paisajística y funcionalmente los parques El Rubí, Las Luces, Villa Rica, Nueva Roma y Clarelandia; intervenir calles completas para garantizar la articulación de estos elementos con la estructura urbana local y consolidar corredores de movilidad sostenible con franjas de ciclo infraestructura y paisajismo.

De manera adicional a las acciones propuestas, se recomienda la promoción de espacios para huertas urbanas en el borde de la ronda y en los parques cercanos a los procesos comunitarios activos y en armonía con la tipología de parque propuesta. Además, se debe facilitar la localización de mercados campesinos en los nuevos parques propuestos, de acuerdo con las necesidades de la población residente. También se recomienda buscar la conectividad entre los dos bordes del río por medio de puentes peatonales y ejes de movilidad sostenible que garanticen la continuidad de los proyectos de proximidad entre esta y las UPL Porvenir y Edén y consoliden al río como un eje de proximidad y no como barrera territorial.

Este PIP también cobija en su ámbito de actuación acciones asociadas al “Recorrido de la Semilla”, el cual, como ya se mencionó, se concretó con la Comunidad Muisca y permea las UPL Porvenir y Bosa.

En este sentido, en el borde del río Tunjuelo, se propone un Sendero Ancestral Muisca (costado de la UPL Porvenir), y se establecen puntos claves de cruce que responden a necesidades específicas de la comunidad para acceder a soportes urbanos localizados en la UPL Bosa. Estos son: el Parque San José de Maryland, la USS Centro de Salud Villa Javier y la Casa de Pensamiento Intercultural Uba Rhua. Adicionalmente se propone que los dos equipamientos que se desarrollarán en los lotes de oportunidad identificados sobre la transversal 80I tengan un enfoque diferencial Muisca.

Para finalizar, en el proceso de articulación con lo proyectado para el PEMP de Bosa se define que en lote de oportunidad localizado en donde hoy se encuentra Esapetrol, se consoliden nuevos espacios públicos y se proyecten equipamientos con usos dotacionales.

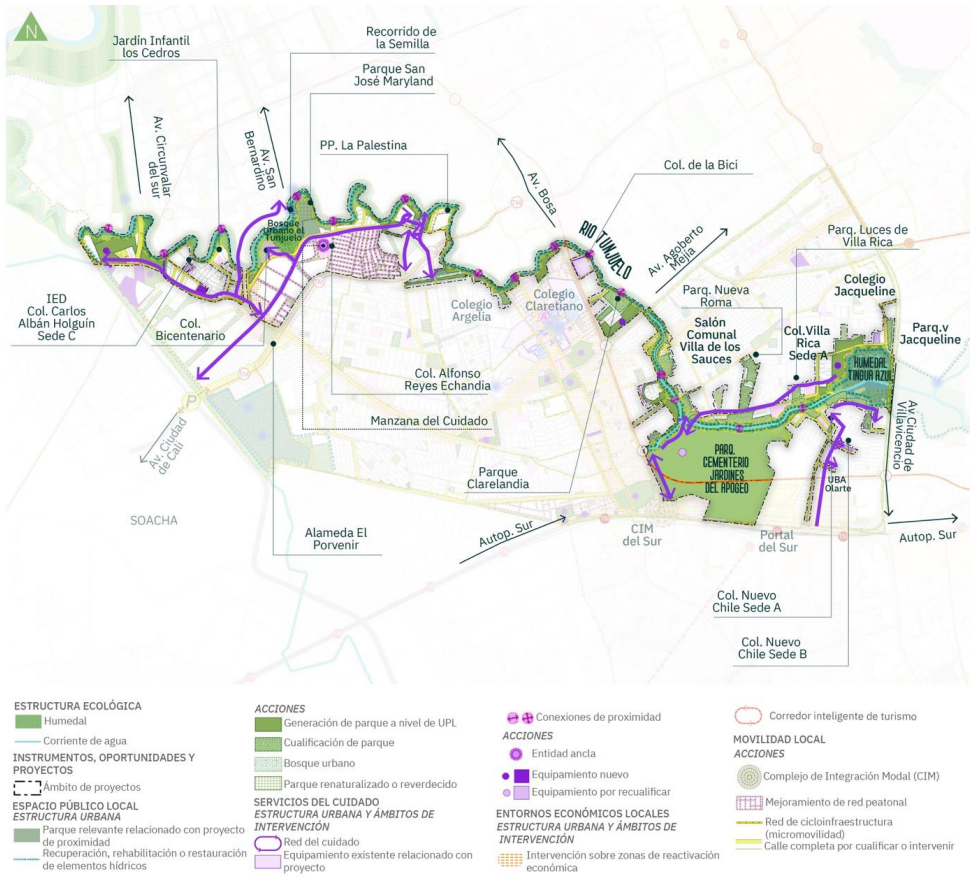


Imagen 81. Proyecto Río Tunjuelo
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 9 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 13 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
1 Bosque Urbano. Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 12 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 7 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Delimita de 1 manzana del cuidado Reconoce Colegio Alfonso Reyes Echandia como posible entidad ancla Se articula con la manzana del cuidado en UPL Eden y con la Supermanzana del cuidado en PIP Bosa tradicional.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 9,99 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 13,40 kms de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 0,59 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 10,83 Kms. de ciclorruta (8,10 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,63 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 1,39 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 9,65 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,28 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 6,04 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 13,19 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 49. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 02	RÍO TUNJUELO
Ubicación	10 km de recorrido lineal a lo largo del Río Tunjuelo desde el límite de la UPL al noroccidente hasta el humedal Tingua Azul
Área del Proyecto	251,99 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	BO 02.1_Tramo 3
	BO 02.2_Tramo 4
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER Y REVITALIZAR DEL RÍO TUNJUELO. • CONSERVAR Y MANTENER EL BOSQUE URBANO LOCALIZADO EN EL BORDE DEL RÍO TUNJUELO, SIN AFECTAR SU USO DE SUELO. • REALIZAR ACCIONES DE PAISAJISMO Y MEMORIA EN EL PARQUE CEMENTERIO JARDINES DEL APOGEO. • REVERDECER EL PARQUE CLARELANDIA. • REVERDECER EL PARQUE SAN JOSÉ DE MARYLAND • CONSTRUIR PUENTE PEATONAL EN PARQUE CLARELANDIA.
Barrios	Jaqueline, Catalina, Catalina II, La Cecilia, El Rubí, Argelia II, Antonia Santos, Islandia, Gran Colombiano, Los Laureles, El Jardín, San Diego-Bosa

Tabla 50. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Tibanica Apogeo

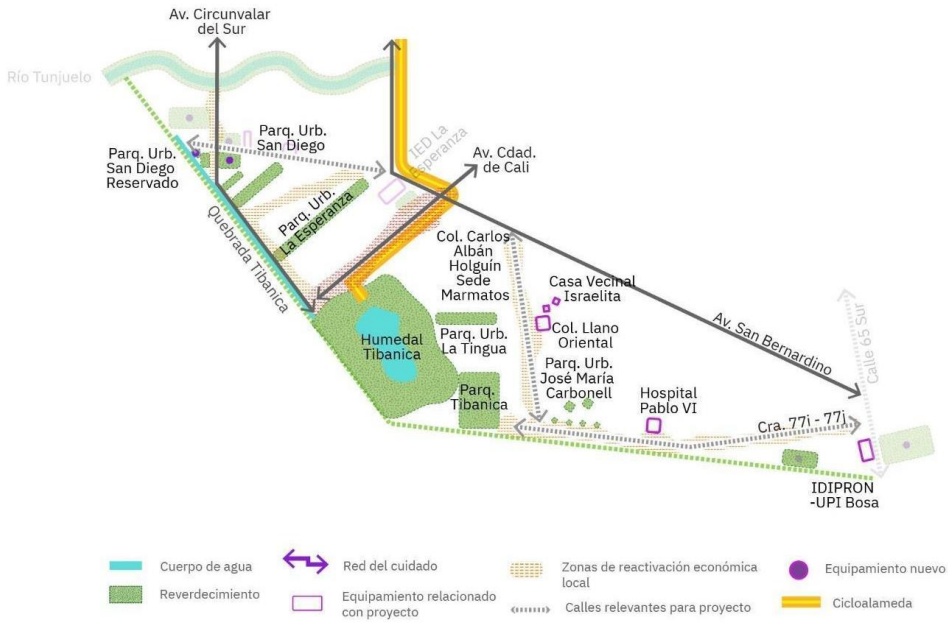


Imagen 82. Diagrama síntesis Proyecto Eje Tibanica Apogeo
Fuente: DPL. SDP 2023

Este proyecto se localiza en el límite con Soacha entre la quebrada Tibanica y la CIM de Sur y busca consolidar este borde de ciudad con una franja ambiental y del cuidado. Con este fin propone configurar un corredor ecológico por medio de la estrategia de Stepping Stone. Para ello plantea reverdecer los parques del barrio San Diego de Bosa, de la Urbanización José María Carbonell y del parque La Tingua de Tibanica. También proyecta el desarrollo de nuevos parques en suelos de oportunidad identificados en San Diego de Bosa y cerca de la CIM del Sur. Adicionalmente, se propone recualificar la UPI Bosa, el Colegio Llano Oriental y el Jardín Infantil Israelita y desarrollar nuevos equipamientos en suelos de oportunidad.

Para articular los servicios del cuidado y el espacio público se propone la consolidación de calles completas en la carrera 77h, la transversal 77i y las calles 80 Sur, 78 Sur, entre otras e incluir franjas para ciclorrutas, andenes y vehículos de servicio público.

Además de las acciones ya descritas, para garantizar la continuidad de los flujos se deben crear cruces seguros para peatones y bici usuarios en vías como la Circunvalar del Sur, la Av. Ciudad de Cali y la Av. Bosa. También es importante facilitar el desarrollo de actividades comunitarias como el desarrollo de Huertas Urbanas y mercados campesinos. Estas pueden realizarse en los parques existentes y en los propuestos.

Para finalizar, este PIP hace parte del “Recorrido de la Semilla” porque a través de este se da continuidad al Sendero Ancestral Muisca propuesto por el río Tunjuelo. En esta medida, el sendero se desdobla desde el humedal Chiguasuque – La Isla, desciende por la Hacienda La Isla, continúa por la quebrada Tibanica y finaliza en el humedal Tibanica (Chupqua Tibaniqa). Adicionalmente, en uno de los lotes de oportunidad identificados sobre la transversal 80I se propone el desarrollo de un nuevo equipamiento con enfoque diferencial Muisca.

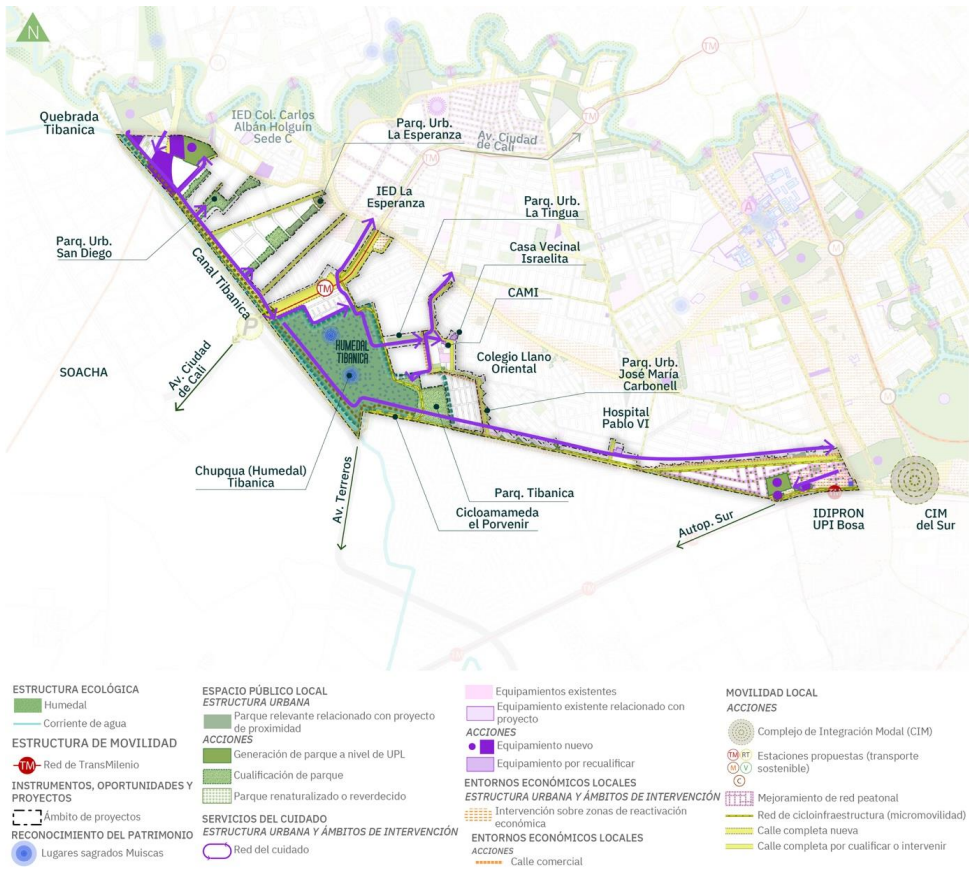


Imagen 83. Proyecto Eje Tibanica Apogeo
Fuente: DPL. SDP 2023

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

Reverdece 2 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 4 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Reconoce 2 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 4 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
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 3,71 kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 2,53 kms de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 1,17 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 10,42 Kms. de ciclorruta (4,04 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,90 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,51 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 4,97 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
Reconoce 1 CIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 4,16 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 0,49 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 51. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 03	EJE TIBANICA APOGEO
Ubicación	5 km de recorrido lineal a lo largo del Límite Urbano con Soacha, desde el Río Tunjuelo hasta la CIM del Sur
Área del Proyecto	96,12 Ha
Plazo	Largo 2035
Subproyectos	BO 03.1_Tibanica
	BO 03.2_Apogeo
Incidencia de participación **Con la comunidad se acordó:**	• REVITALIZAR Y REVERDECER LA QUEBRADA TIBANICA. • RECUALIFICAR Y REVERDECER EL HUMEDAL TIBANICA. • GENERAR UN SENDERO TURÍSTICO DESDE EL RÍO TUNJUELO, PASANDO POR LA QUEBRADA TIBANICA HASTA EL HUMEDAL TIBANICA • CREAR RED DE CICLO INFRAESTRUCTURA ENTRE EL RÍO TUNJUELO Y EL HUMEDAL TIBANICA. • CUALIFICAR Y REVERDECER EL PARQUE RESIDENCIAL SAN DIEGO SOBRE LA CARRERA 77G. • CONSTRUIR UN CEFE (CENTRO DE LA FELICIDAD) EN SAN DIEGO, BOSA.
Barrios	San Diego Bosa, San Bernardino I, Villa Anny I, Villa Anny II, José María Carbonell, Nueva Granada Bosa, La Estación Bosa, Gualoche, Andalucía II

Tabla 52. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje Los Naranjos

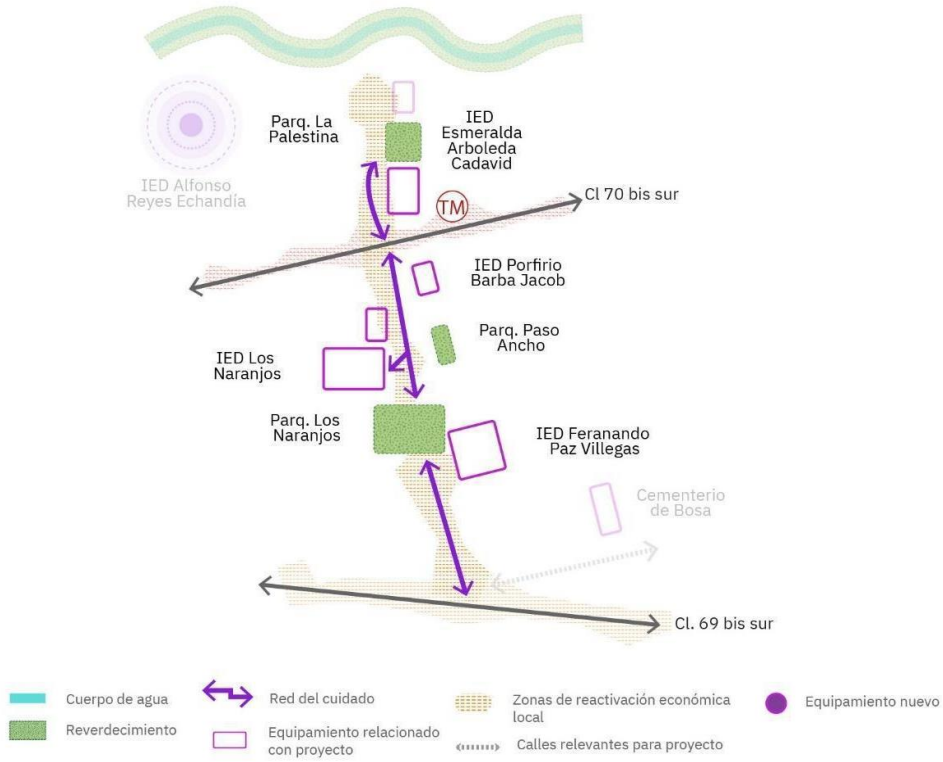


Imagen 84. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Los Naranjos
Fuente: DPL. SDP 2023

Eje localizado en el centro de la UPL, atraviesa los barrios Islandia, Paso Ancho, San Pablo Bosa y El Retazo y conecta importantes espacios públicos y equipamientos desde el río Tunjuelo hasta la Av. San Bernardino.

En los colegios Fernando Mazuera Villegas, Los Naranjos y Porfirio Barba Jacob se plantea el desarrollo de programas que permitan aprovechar más su infraestructura. También se propone el reverdecimiento del parque Paso Ancho, la cualificación del parque La Ele y el desarrollo de nuevos equipamientos en lotes de oportunidad con bajo nivel de consolidación.

La conectividad se garantiza a través de la consolidación de calles completas en la transversal 80h, la Calle 71a sur y las diagonales 68b sur y 71 sur. En estas se prioriza la

movilidad sostenible a través de ciclo infraestructura, andenes para los peatones y carriles para el transporte público de la escala local. Así mismo, en el punto central del eje, en torno al Colegio Fernando Mazuera, existe un tramo de movilidad exclusivo para peatones y bici usuarios que garantiza la continuidad del espacio público y la seguridad para estos actores viales.

Además de las acciones ya descritas, para garantizar la continuidad de los flujos se deben crear cruces seguros en vías como la Av. Ciudad de Cali y la Av. San Bernardino. También se recomienda ubicar puntos de conexión libre a internet y estaciones de recarga de vehículos eléctricos en equipamientos y promover el desarrollo de Huertas Urbanas y mercados campesinos en el espacio público.

Por otro lado, este eje coincide con uno de los límites de la zona de influencia establecida por el PEMP. En esta medida las acciones de reverdecimiento de parques y de generación de equipamientos se potencializan con programas del IDPC. Tal es el caso del programa Nodos y redes de encuentro y saber a desarrollarse en los Colegios Fernando Mazuera (IED) y Los Naranjos (IED).

Adicionalmente, el IDPC tiene planteado implementar el programa Vínculos: tejidos, trazas urbanas y dotaciones educativas en el espacio territorial existente entre éste PIP y el PIP Bosa Tradicional. En este caso las acciones están asociadas a la articulación local de andenes y calles con un sistema de parques y zonas verdes que enlazan equipamientos del programa Nodos de encuentro y saberes y dotacionales complementarios.

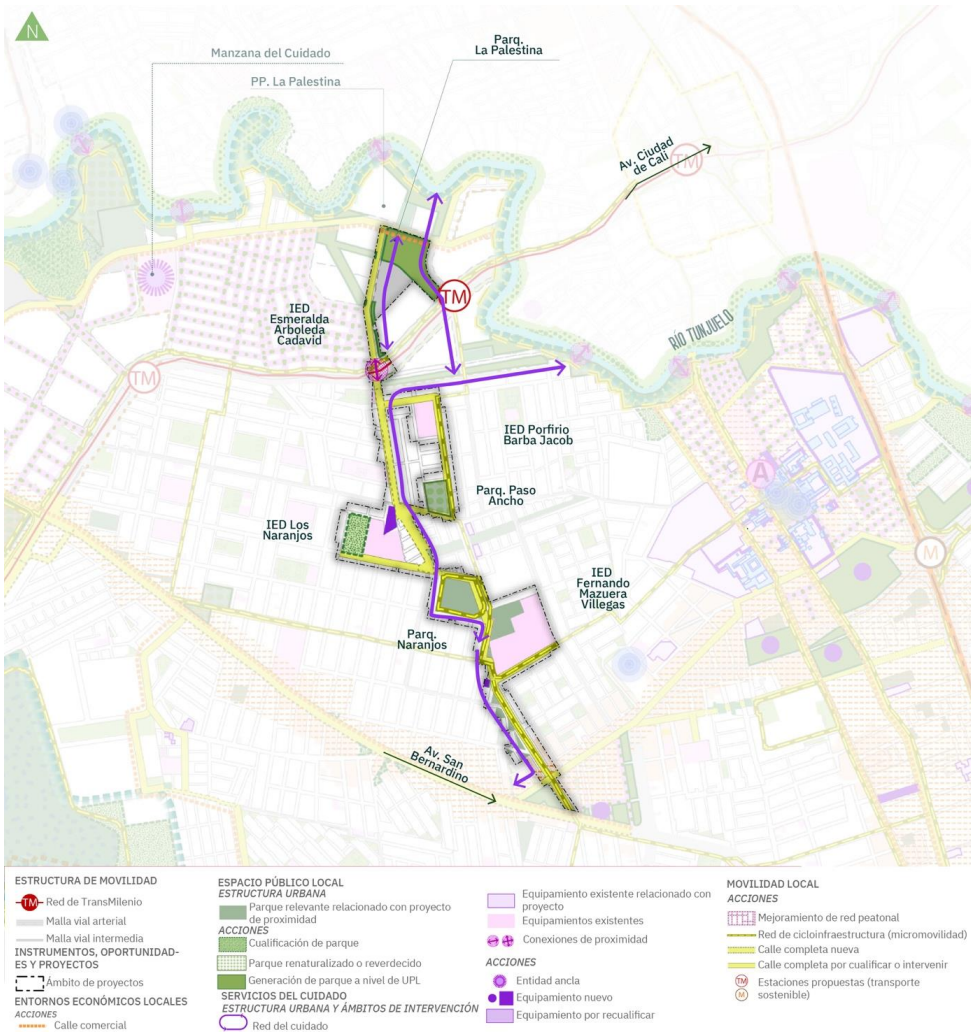


Imagen 85. Proyecto Eje Los Naranjos
Fuente: DPL. SDP 2023

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 1 parque existente 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 2,35 Kms. de ciclorruta (1,65 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,94 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,30 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 2,04 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad

Tabla 53. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 04	EJE LOS NARANJOS
Ubicación	1,8 km de recorrido lineal a lo largo de la Calle 71 a Sur, Diagonal 71 Sur, Calle 70 Bis Sur y Diagonal 69b Sur, desde la Carrera 86 hasta la Carrera 78c
Área del Proyecto	21,75 Ha
Plazo	Corto 2027
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER EL PARQUE LA ELE SOBRE LA CALLE 70 BIS SUR Y HABILITAR ACCESO A LA COMUNIDAD • CONSTRUIR UN CDC EN PLAN PARCIAL PALESTINA • CONSOLIDAR LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA
Barrios	Islandia, Paso Ancho, San Pablo Bosa, El Retazo

Tabla 54. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje productivo San Bernardino

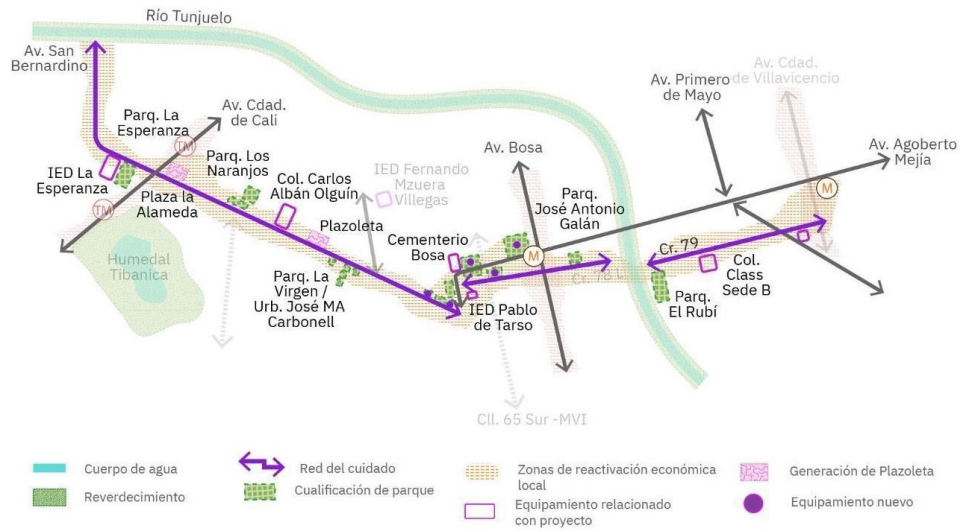


Imagen 86. Diagrama síntesis de Proyecto Eje productivo San Bernardino
Fuente: DPL. SDP 2023

Este eje atraviesa la UPL de oriente a occidente a través de la Av. San Bernardino y las carreras 78l, 79 y 79b. El objetivo de este proyecto es potencializar las dinámicas comerciales que se presentan en torno a estas vías mediante la consolidación de calles completas que permitan la movilidad sostenible, la organización de actividades comerciales en el espacio público y zonas de paisajismo. Además, este PIP se proyecta como un eje de servicios de proximidad.

Para lograr lo anterior se propone: el desarrollo de programas que permitan aprovechar al máximo las instalaciones de los colegios distritales La Esperanza, Carlos Albán Holguín, Pablo de Tarso y Class sede C; reverdecer el Parque Zonal La Esperanza y Laureles; cualificar los parques de bolsillo de la Urbanización José María Carbonell y generar nuevos parques y equipamientos en suelos de oportunidad en torno a afectaciones de las vías de la Malla Vial Arterial como la Av. Agoberto Mejía y en suelo con bajo nivel de consolidación sobre la Av. San Bernardino.

Además de las acciones ya descritas, para garantizar la continuidad de los flujos se deben crear cruces seguros en vías de la Malla Vial Arterial como la Av. Ciudad de Cali, la Av. Bosa, y Av. Primero de Mayo. En el mismo sentido es importante facilitar el paso sobre el Río Tunjuelo mediante un puente peatonal. También se recomienda promover manifestaciones ambientales y culturales en el espacio público y adecuar áreas para el desarrollo de Huertas Urbanas y mercados campesinos.

Para finalizar, cabe señalar que el IDPC está impulsando un Proyecto Urbano Integral que busca, además de reconocer y preservar el Cementerio Piamonte y su entorno, valorarlo como un sitio sagrado Muisca y promover una mejor integración de las actividades económicas que se desarrollan actualmente en este lugar y su contexto.

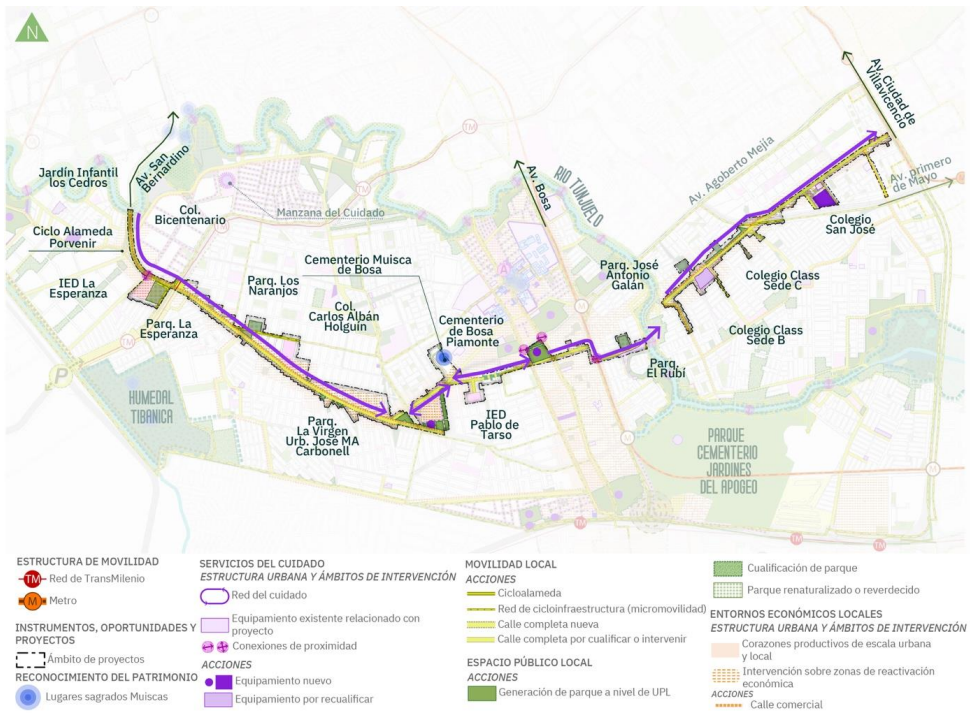


Imagen 87. Proyecto Eje productivo San Bernardino
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 2 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1 plazoleta existente para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Reconoce 1 Sitio Sagrado Muisca 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 1 edificación existente que presta servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 6,50 Kms. de ciclorruta (6,05 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,83 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,13 kms de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 4,65 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 5,99 kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 6,01 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 0,55 kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 55. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 05	EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO
Ubicación	5,6 km de recorrido lineal a lo largo de la Avenida San Bernardino, la Transversal 78l, Carrera 78l, Carrera 79a y Carrera 78j, desde el Río Tunjuelo hasta Calle 45 Sur
Área del Proyecto	55,50 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	BO 05.1_Eje de servicios Jardín -Los Naranjos
	BO 05.2_Eje Bosa tradicional
	BO 05.3_Eje de servicios Carrera 79
Incidencia de participación	• ADECUAR LA AVENIDA SAN BERNARDINO PARA EL DESARROLLO DE COMERCIO.

Con la comunidad se acordó:	• DAR CONTINUIDAD AL FLUJO DE PEATONES, BICICLETAS Y TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO POR LA AV. SAN BERNARDINO (CARRERA 80I Y 80K) Y EN EL SECTOR DE LA AV. CIRCUNVALAR DEL SUR. • REVERDECER LA CARRERA 78C SUR O FUTURA AV. SAN BERNARDINO. • REVERDECER PARQUE LA ESPERANZA SOBRE LA CARRERA 80J CON CALLE 77 SUR.
Barrios	El Jardín, Los Laureles, Gran Colombiano, San Diego-Bosa, San Bernardino I, Charles de Gaulle, Villa Anny I, El Retazo, José María Carbonell, Nueva Granada Bosa, San Pablo Bosa, Jimenez de Quesada II Sector, Jiménez de Quesada, Bosa, José Antonio Galán, El Rubí, Roma, Casablanca, Catalina, Pastrana

Tabla 56. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Nueva Roma

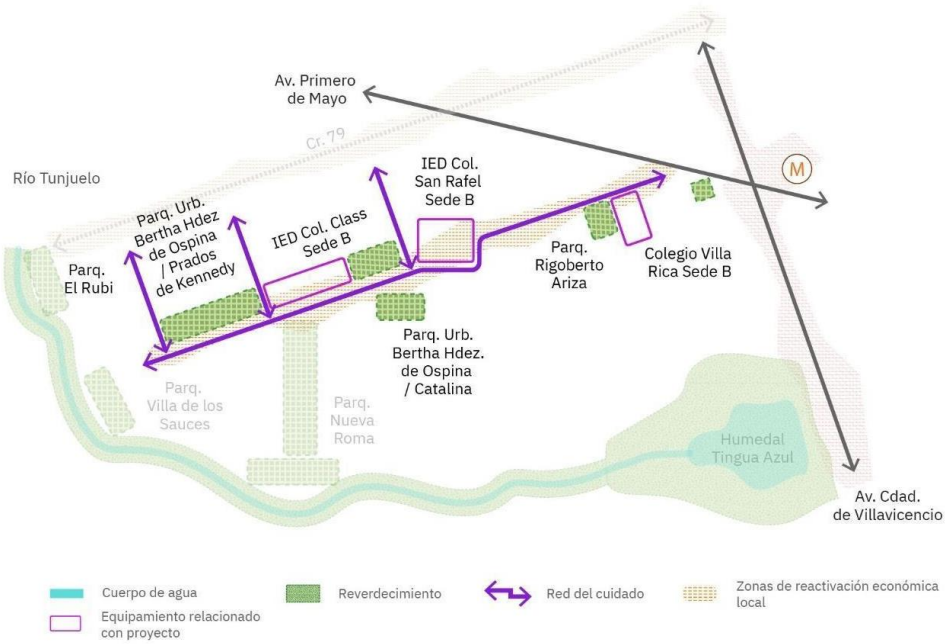


Imagen 88. Diagrama síntesis Proyecto Eje Nueva Roma
Fuente: DPL. SDP 2023

Este proyecto se localiza al occidente de la UPL a lo largo de las carreras 78 y 78g y busca consolidar este eje como un nodo de equipamientos y espacios públicos. De este modo, conecta gran parte de los espacios con este carácter de los barrios La Cecilia, Roma, Catalina II, Catalina, Jaqueline y Tocarema y enlaza los proyectos PIP Río Tunjuelo y Eje productivo San Bernardino.

Para vincular y consolidar este eje del cuidado el proyecto propone recualificar el Colegio San Rafael y cualificar los parques de las urbanizaciones Timiza I, Bertha Hernández de Ospina, ACIP, Catalina y Catalina II Sector. También establece acciones de calles completas para garantizar la inserción de franjas de movilidad para peatones, bici usuarios y transporte público de escala local.

Además de las acciones ya descritas, para garantizar la continuidad de los flujos se deben crear cruces seguros sobre las vías de la Malla Vial Arterial (Av. Primero de Mayo), Malla Vial Intermedia y local. De igual manera, se recomienda localizar puntos de acceso libre a internet y estaciones de recarga de vehículos eléctricos en sitios de aglomeración como los equipamientos. Finalmente se sugiere promover el desarrollo de Huertas Urbanas y mercados campesinos en el espacio público. Lo anterior de acuerdo con las necesidades de la comunidad residente y en armonía con las tipologías de parques propuestas.

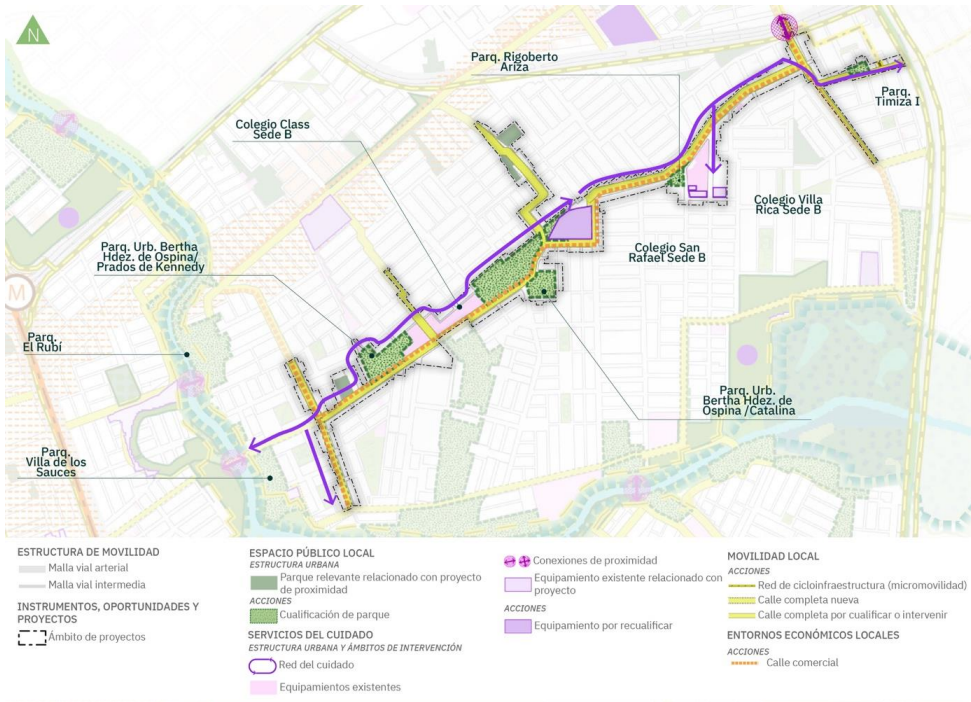


Imagen 89. Proyecto Eje Nueva Roma
Fuente: DPL. SDP 2023

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 1 edificación existente que presta servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,97 Kms. de ciclorruta (2,97 kms paralela a calles completas) y áreas de servicios complementarios.	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 3,19 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir

ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,66 kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad

Tabla 57. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

BO 06	EJE NUEVA ROMA
Ubicación	1,5 km de recorrido lineal a lo largo de la carrera 78, Diagonal 54a Sur, Carrera 77v Bis A, Calle 52a Sur y Carrera 78g desde la Calle 58 Sur hasta la Calle 45 Sur
Área del Proyecto	16,92 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	BO 06.1_Eje educativo Nueva Roma
	BO 06.2_Eje de integración modal
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• DAR CONTINUIDAD AL FLUJO DE PEATONES, BICICLETAS Y TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO POR LAS CARRERAS 78 Y 78g. • CONECTAR MEDIANTE DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE EL RÍO TUNJUELO CON LA AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO.
Barrios	La Cecilia, Roma, Catalina II, Catalina, Jaqueline, Tocarema

Tabla 58. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

7.8 Suelo de reserva UPL Bosa

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) desarrollados en la UPL, es fundamental contar con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad, tomando en consideración el proceso de gestión y habilitación de este (ver sección 2,3, capítulo 2)

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*.". También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como planes parciales y licencias urbanísticas. Además, se identifican sectores de baja consolidación y áreas donde se requiere la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

Puntualmente en la UPL Bosa el POT identifica áreas de oportunidad para aportar al Sistema del Cuidado en Bosa San José (patios del SITP) y en suelos sin consolidar afectados por la Malla Vial Arterial (en torno a la Av. San Bernardino y la Av. Agoberto Mejía) y en la CIM del Sur. En estos suelos se proponen acciones de parques y equipamientos nuevos.

Otros suelos de reserva se localizan en los sectores de Nueva Roma, Argelia, La Despensa, Bosa San José y se incorporan porque presentan baja consolidación o porque hay Patios del SITP. En estos lotes se propone el desarrollo de nuevos equipamientos o parques con equipamientos.

Finalmente, en trabajo en conjunto con el Instituto Distrital de Patrimonio se identificaron otros lotes o englobes de lotes en donde actualmente existen bodegas o espacios en desuso que pueden adquirir un nuevo valor. Estos se localizan cerca al centro tradicional de Bosa, el río Tunjuelo y el cruce de la Av. Bosa con la Av. Agoberto Mejía.

Vale la pena recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

8. UPL KENNEDY

La Unidad de Planeamiento Local Kennedy está ubicada entre la Av. NQS y Ciudad de Villavicencio al sur, la Av. de las Américas en su límite norte, y entre la Av. Cra 68 y la Av. Agoberto Mejía en sus límites oriente-occidente, respectivamente. La UPL abarca una extensión de 1.392 hectáreas, todas ellas clasificadas como suelo urbano. Debido a su ubicación en un entorno urbano y central dentro del sector suroccidental, se caracteriza por ser un territorio consolidado.



Imagen 90. Localización UPL Patio Bonito y proyectos POT.
Fuente: DPL. SDP 2023

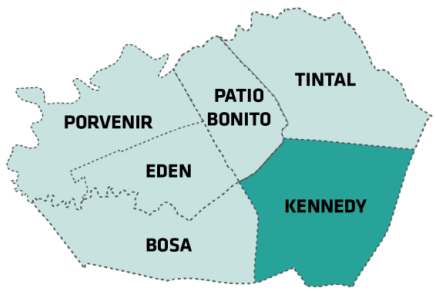


Imagen 91. Localización UPL Kennedy
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL cuenta con una población de 328.857 personas y una densidad de 236 habitantes (SDP, 2023) por hectárea que la ubica por debajo de la densidad media entre las UPL que conforman el sector suroccidente. La distribución de la población es diferencial entre tipos de desarrollo residencial que conforman este sector de la ciudad; entre los desarrollos residenciales se encuentran los proyectos de vivienda estatal (Ciudad Kennedy, Techo, Timiza), desarrollos de iniciativa privada (Mandalay, Américas Occidental, Nueva Marsella, Hipotecho, entre otros), de loteo y desarrollo progresivo (Carvajal, Las Delicias) o de origen informal (La Igualdad, Floresta Sur, Alquería La Fragua entre otros). Esta diversidad de sectores residenciales refleja entornos urbanos con calidades espaciales y déficits diferenciados. Dado lo anterior, se encuentran sectores residenciales con vitalidad del espacio urbano y oferta de espacio público como Mandalay, de oferta de espacios naturales como Timiza o desarrollos con ausencia de espacio público y arbolado urbano como Alquería La Fragua o Delicias por mencionar algunos ejemplos.

Las determinantes territoriales para la proximidad que se han identificado están relacionadas principalmente con:

- **El estado cualitativo del espacio público dada la necesidad de intervención que cualifique la oferta existente** de espacio público en los diferentes desarrollos residenciales y como soporte a las zonas que desarrollan actividades productivas.
- **La conectividad vial y acceso a transporte público**, asociado a la relación que tienen los desarrollos urbanos con los componentes de la malla vial arterial y los corredores de alta capacidad construidos (Sistema de Transmilenio NQS y Américas), y en construcción (PLMB y Transmilenio Av. Cra 68).
- **La diversidad de los elementos ambientales presentes en la UPL** que corresponden a los ríos Fucha y Tunjuelito, el humedal Tingua Azul, el Lago Timiza y su integración con los desarrollos residenciales y los sectores que desarrollan actividades productivas.

- **La ampliación de la oferta de empleo formal en proximidad**, teniendo presente la capacidad innovadora y el tejido empresarial existente.

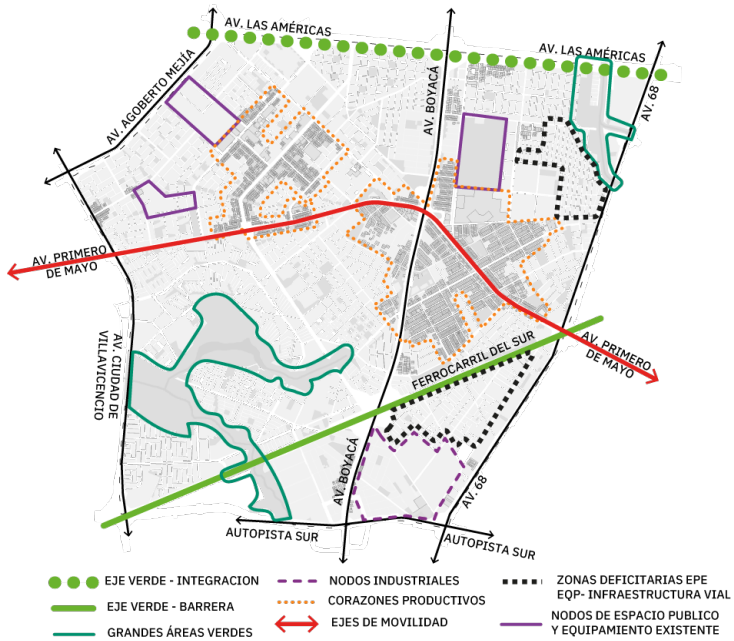


Imagen 92. Determinantes para la proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL cuenta con un total de 1,569,570 m² de espacio público efectivo (EPE) al 2021, lo que equivale a un índice de EPE por habitante de 4.77 m² (SDP, 2023). Este indicador posiciona a la UPL como el territorio con mayor oferta de EPE en el sector suroccidente de la ciudad. Sin embargo, es importante señalar que esta oferta cuantitativa de espacio público no refleja la calidad del mismo. Por lo tanto, es necesario intervenir el espacio público disponible para ofrecer un mejor entorno urbano a los residentes.

La deficiencia en la calidad del espacio público es evidente en desarrollos como La Igualdad y la Floresta Sur, donde el espacio público disponible no ha sido adecuadamente intervenido. Además, la falta de dotación y arbolado en estos sectores impide la generación de vitalidad urbana a su alrededor. Por el contrario, su cercanía al Río Fucha ha generado una percepción de inseguridad e insalubridad en estos lugares.

Otro ejemplo es el sector Alquería La Fragua, donde la oferta de espacio público es baja y la presencia de arbolado urbano es prácticamente inexistente. Esto, sumado a la localización de industrias en el área, ha creado condiciones urbanas de baja calidad en este sector.

En resumen, a pesar de contar con una gran cantidad de espacio público, la UPL enfrenta retos significativos en cuanto a la calidad y adecuación de este espacio para generar

entornos urbanos seguros, saludables y atractivos para sus residentes. Es necesario intervenir estos espacios para mejorar la calidad de vida de la comunidad y promover una mayor vitalidad urbana en toda la UPL.

Por otro lado, es importante destacar que el sector de Parque y Lago Timiza se destaca como un entorno residencial bien desarrollado y articulado alrededor de un parque que ofrece espacios naturales, dotaciones recreativas y servicios sociales del cuidado. Esto lo convierte en un referente de calidad en cuanto al espacio urbano y condiciones ambientales deseables. A diferencia de otros sectores mencionados anteriormente, Parque y Lago Timiza demuestra cómo una planificación adecuada y la oferta de servicios y espacios públicos bien diseñados pueden mejorar significativamente la calidad de vida de los residentes y promover un ambiente urbano más agradable y saludable.

Por otro lado, la proximidad tiene la incidencia de las barreras físicas que generan las vías arteriales construidas que atraviesan la UPL, a saber, Av. Boyacá y Av. Primera de Mayo, siendo esta última la que representan un mayor impacto dado que en su perfil se construirá la PLMB como una infraestructura elevada. Adicional a lo anterior, elementos no construidos de la malla vial arterial como la Av. Ferrocarril de sur, se transforman en lugares que fracturan el espacio urbano dada la ausencia de iluminación, la disposición inadecuada de residuos sólidos, la falta de mantenimiento y la invasión por parqueaderos y talleres automotrices a cielo abierto.

No obstante, la UPL Kennedy tiene una infraestructura vial optima y un trazado de vías de doble carril con separadores arborizados (avenidas de la malla vial arterial e intermedia) que ofrecen oportunidades para el reverdecimiento y la consolidación de ejes que propicien la vitalidad urbana y oferta de bienes y servicios de la proximidad. Entre estas vías se identifican las carreras 71d, 74 y 78k, las trasversales 72d, 72f y 74 y las calles 26, 40 y 45 sur. Los desarrollos residenciales de origen informal tienen las condiciones más limitadas de malla vial local sin cualificar entre los cuales se encuentran los sectores de Alquería La Fragua, Las Torres, New York y El Progreso.

Por otro lado, la transformación de desarrollos residenciales en sectores productivos conlleva a un inadecuado uso de los andenes. Un ejemplo de esta situación es el desarrollo Carvajal, que, si bien genera una oferta significativa de empleo formal y cualificado en el suroccidente de la ciudad, también requiere adaptar los perfiles viales para garantizar una convivencia armoniosa entre las actividades productivas y la vida residencial. Es esencial tomar medidas que aseguren un flujo adecuado de carga y descarga sin afectar la movilidad y seguridad de los residentes.

La intervención de la PLMB en el corredor de la Av. Primero de Mayo brinda una oportunidad para rediseñar el espacio público acorde a las dinámicas comerciales y de entretenimiento que se han consolidado en la cercanía del Centro Comercial. Además, es relevante destacar la relación existente entre la UPL y el corredor de transporte masivo de la Av. De las Américas, así como su portal intermedio, ya que estos elementos tienen una incidencia significativa en la dinámica funcional de la población residente en la UPL.

Las determinantes ambientales presentan un reto importante para la proximidad, pero también ofrecen oportunidades significativas para consolidar la estructura del espacio público en el territorio. Estas determinantes se reflejan en las oportunidades que se

presentan alrededor de los cuerpos hídricos y espacios naturales más importantes de la UPL, como los ríos Fucha y Tunjuelito, el humedal Tingua Azul y el Parque y Lago Timiza. Sin embargo, actualmente estos elementos se encuentran separados espacialmente y son percibidos de manera diferente por parte de la comunidad.

Por un lado, el Parque Timiza es considerado un patrimonio colectivo, un lugar apreciado por la comunidad y disfrutado como un espacio de esparcimiento y recreación. Por otro lado, el río Fucha enfrenta problemas de insalubridad e inseguridad, ya que está invadido por actividades asociadas al reciclaje, lo que afecta negativamente la calidad del espacio público y la percepción de seguridad.

La UPL también cuenta con una oferta amplia de parques de proximidad que tienen el potencial de integrarse dentro de una estructura ambiental mayor si se interviene adecuadamente. Sin embargo, es importante tener en cuenta que la oferta de arbolado en la UPL presenta un déficit de 0.47 árboles por cada 3 habitantes (SDP, 2023 – JBB, 2021), lo que destaca la necesidad de aumentar esta oferta en sectores donde se encuentran localizadas industrias y fuentes de emisión fija de gases.

En conclusión, abordar las determinantes ambientales en la UPL representa una oportunidad para mejorar la calidad del espacio público, consolidar entornos vitales y promover la convivencia armoniosa entre la comunidad y la naturaleza. Es fundamental tomar acciones para proteger y mejorar los cuerpos hídricos, humedales y parques, así como incrementar la cantidad de arbolado urbano para garantizar un ambiente saludable y sostenible para todos los habitantes de la UPL. De otra parte, la oferta de equipamientos de servicios sociales debe garantizar el equilibrio territorial al permitir una accesibilidad a los residentes de la UPL. Actualmente, el PMSCC la UPL Kennedy identifica un déficit de 10 servicios de proximidad y plantea un déficit cuantitativo de metro cuadrados de 2,97 m2/hab, (sdp 2023) el menor de todo el conjunto de las UPL del sector suroccidente de la ciudad.

Finalmente, la diversidad de desarrollos y usos en la UPL se ve reflejada como el territorio con mayor oferta de empleo formal y a partir de las intervenciones de infraestructura de transporte, como la PLMB y la troncal del sistema Transmilenio en el corredor de la Av. Cram68, permitirán una mayor movilidad de población residente y flotante que genera una mayor dinámica de actividades urbanas y consolida a la UPL como un centro de servicios de escala urbana; en la actualidad en la UPL se concentran 55. 506 empleos formales que equivalen a 53 empleos/ha. (SDP 2023)

Algunos instrumentos determinantes a tener en cuenta para la planificación de las UPL, en la transformación del territorio y la suplencia de servicios urbanos de proximidad, son la Actuación Estratégica (AE) Eje Metro Kennedy, la consolidación de las Manzanas del Cuidado del sector de Timiza y Av. Primera de Mayo con Av. Boyacá, al igual que la AIM vinculadas con la PLMB.

8.1 La Estructura Local UPL Kennedy

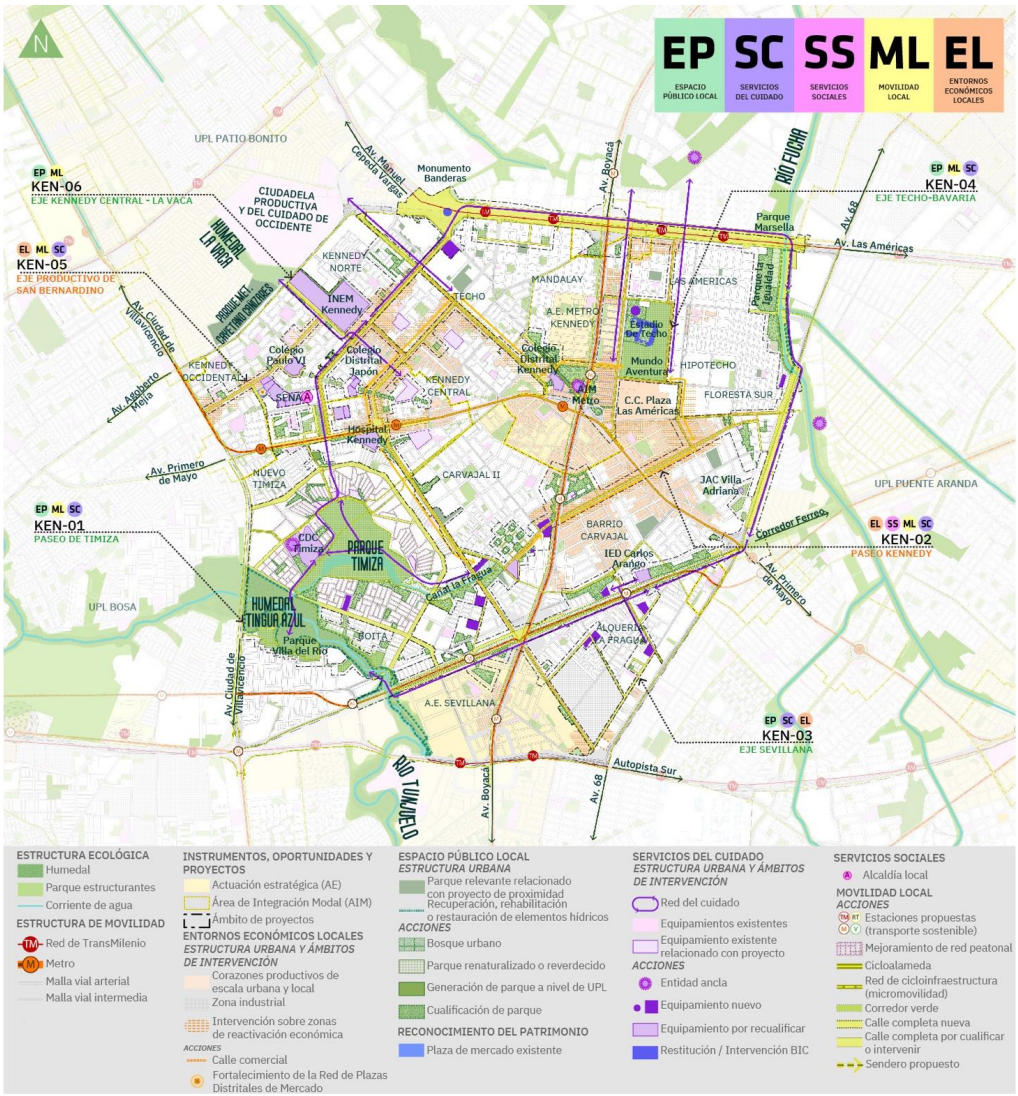


Imagen 93. UPL Kennedy
Fuente: DPL. SDP 2023

La UPL Kennedy cuenta con elementos naturales relevantes, actividades económicas y productivas consolidadas, así como procesos de transformación en curso relacionados con los sistemas de transporte masivo, como la construcción de la PLMB que recorre la Av. Primera de Mayo y la troncal del Sistema Transmilenio de la Av. Cra 68.

La primera intervención generará procesos de renovación en las zonas cercanas a las estaciones del sistema y permitirá ampliar y consolidar la oferta de servicios sociales del cuidado mediante la creación de nuevos equipamientos y la expansión de los servicios existentes. La estructura urbana busca mejorar las condiciones y percepción actual del patrimonio natural mediante la recuperación de elementos hídricos, la cualificación y reverdecimiento de los parques de proximidad y estructurantes existentes, la generación de nuevos parques y bosques urbanos, así como el establecimiento de recorridos que garanticen una movilidad interna y externa adecuada.

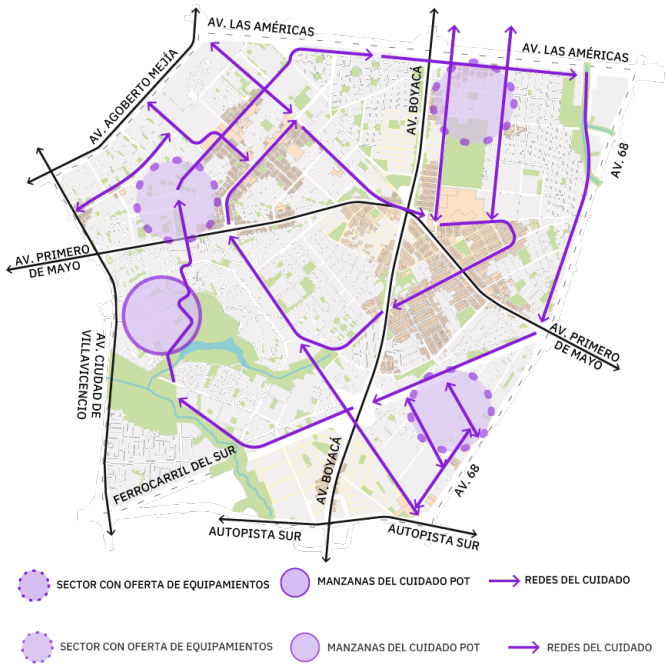


Imagen 94. Plano de la Estructura Urbana planteada para la proximidad UPL + Diagrama de estrategias
Fuente: DPL. SDP 2023

La nueva estructura urbana de la UPL Kennedy para la proximidad plantea generar conexiones entre elementos naturales o corredores de alta capacidad de reverdecimiento. Estos recorridos incentivarán nuevas dinámicas económicas en torno al turismo, con el propósito de integrar y eliminar los límites invisibles existentes entre los sectores de la UPL. Además, es fundamental generar un recorrido que articule los centros de actividad económica y cualifique las condiciones del espacio público, para promover la innovación, la productividad y facilitar una mejor transición e integración con las áreas residenciales circundantes.

La articulación de los elementos naturales, los corazones productivos y los centros de oferta de empleo y servicios se llevará a cabo mediante circuitos que garanticen la movilidad colectiva, alternativa y peatonal. Estos circuitos también se conectarán con la red existente de equipamientos que ofrecen servicios del cuidado, interactúan con las estaciones de la PLMB y se vinculan con las UPL colindantes. Estos ejes, complementarios a los circuitos perimetrales e internos, también integrarán elementos naturales de otras UPL, como humedales y bosques urbanos, así como actuaciones estratégicas y centros de oferta de abastecimiento y empleo, como la Plaza de las Flores y la Ciudadela Productiva y del Cuidado de Occidente.

Así pues, los PIP propuestos para garantizar la proximidad de la UPL Kennedy se organizan en dos categorías. La primera a través de dos (2) circuitos, uno externo o perimetral y otro interior o central. El primero de ellos garantiza la movilidad hacia los sectores externos de la UPL, brindando el acceso a los elementos ambientales como lo son los ríos Tunjuelito y Fucha, el humedal Tinguazul y los corredores de alta capacidad de reverdecimiento en la Av. De las Américas, la Av. Ferrocarril del Sur y la Av. Cra 68. El circuito interior, conecta el sector central de UPL vinculando los centros de actividad económica como el Centro Comercial Plaza de las Américas, el clúster de servicios de entretenimiento de la Av. Primero de Mayo, el sector industrial del Barrio Carvajal y los centros de oferta de bienes y servicios de proximidad del sector de Kennedy Central y Américas Occidental.

La segunda categoría consta de cinco (5) ejes que permiten la integración de la UPL con el sector; el primero, permite la integración entre el Estadio de Techo, el Centro Comercial Plaza de las Américas y el Parque Mundo Aventura con el Bosque urbano Bavaria y su manzana del cuidado asociada a través de las Cra 71ª y 71d de los desarrollos Américas y Nueva Marsella; el segundo, integra el sector de Kennedy Central e INEM de Kennedy con el Humedal Vaca Norte, el Parque Cayetano Cañizares y la Ciudadela Productiva y del Cuidado de Occidente; el tercero, vincula los centros de oferta de empleo y dinámica económica del barrio Carvajal con la Actuación Estratégica Sevilla y la zona industrial del sector Alquería La Fragua; el cuarto, que vincula las zonas de oferta de bienes y servicios entre la UPL Kennedy con la UPL el Edén a través de corredor vial de la carrera 79; finalmente, el quinto eje lo conforma un recorrido a través de la ronda del Rio Fucha que se integra con las intervenciones que se realizan en la UPL Tintal y la oferta de espacio públicos entorno al río.

Los PIP propuestos que consolida la estructura urbana para la proximidad son:

PASEO TIMIZA (circuito): Recorrido vinculante de la proximidad que conecta los ríos Tunjuelito y Fucha con el Humedal Tinguazul y el Parque Timiza a través de corredores de alta capacidad de reverdecimiento antes mencionados y las calles 41 sur, la carrera 78k. A lo largo de este recorrido se vinculan equipamientos relevantes del sector como la Alcaldía Local de Kennedy, el Portal Banderas y elementos patrimoniales como el monumento Banderas.

1. PASEO KENNEDY (Circuito): Recorrido que vincula los centros de empleo y actividades económicas del Centro Comercial Plaza de las Américas, el clúster de servicios de entretenimiento de la Av. Primero de Mayo, el sector industrial del Barrio Carvajal y los centros de oferta de bienes y servicios de proximidad del sector

de Kennedy Central y Américas Occidental. Este recorrido se realiza a través de componentes de la malla vial arterial, intermedia y local.

2. EJE TECHO-BAVARIA (eje): Eje que integra los humedales Burro, Techo y el rio Fucha a través de un recorrido a través de malla vial intermedia que sustituyo el antiguo trazado de la avenida Agoberto Mejía y vías alternas que priorizan l amovilidad alternativa y peatonal.
3. EJE KENNEDY-VACA (eje): Eje que integra el sector de Kennedy Central con el Humedal Vaca Norte, el Parque Cayetano Cañizares y la Ciudadela Productiva y del Cuidado de Occidente a través de la calle 38c y 26 sur.
4. EJE SAN BERNARDINO (eje): Eje integra la oferta de bienes y servicios entre las UPL Kennedy y Edén a través de la adecuación de espacio público de la cra 79.
5. EJE SEVILLANA (eje): eje que integra los centros de oferta de empleo y dinámica económica del barrio Carvajal con la Actuación Estratégica Sevilla y la zona industrial del sector Alquería La Fragua a través de las calles 40, 39 y 37b sur. La existencia de suelos de oportunidad y la delimitación del área de actividad de grandes servicios metropolitanos en el POT, permite la generación de nuevos equipamientos orientados a la educación y capacitación técnica y profesional.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD		
	Datos	Presente (Cantidad)	2035 (Cantidad)
Espacio Público Local	m2 de parques estructurantes y de proximidad	1.588.412	1.603.912
	Número de Parques	259	262
Servicios del Cuidado	Manzanas de Cuidado	0	1
	Equipamientos (und)	298	312
Servicios Sociales	Centros Administrativos	1	1
	Plazas de Mercado Distritales (intervención de existente)	1	1
Movilidad local	Km Cicloinfraestructura	45,20 km	64,00 km
Entornos Productivos Locales	Fortalecimiento de la dinámica existente en el entorno del Centro Comercial Plaza de las Américas y la Av. 1 de Mayo, la industria del barrio Carvajal, al igual que los corazones productivos localizados en El sector de Kennedy Central y con proximidad a las Clínica de Occidente.		

Tabla 59. Aportes de los proyectos integrales de proximidad
Fuente: DPL. SDP 2023

8.2 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Timiza

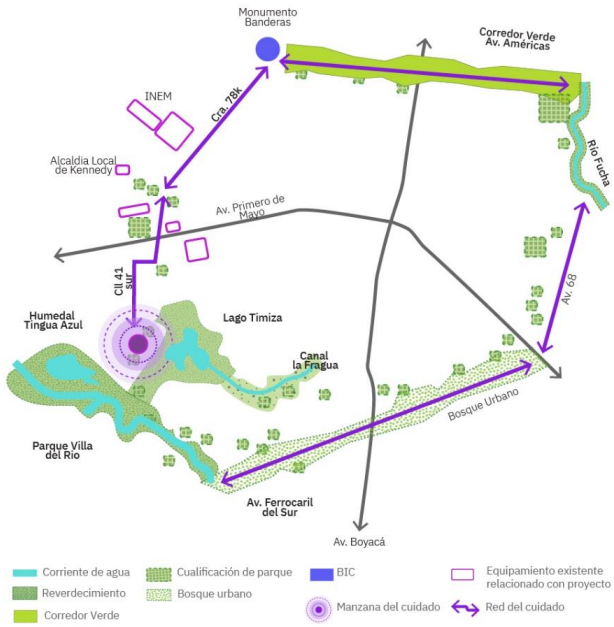


Imagen 95. Diagrama síntesis de Proyecto Paseo Timiza
Fuente: DPL. SDP 2023

El Paseo Timiza es un circuito reverdecido y vital que conecta los lugares más representativos de la UPL Kennedy al vincular componentes de la Estructura Ecológica Principal. Entre ellos destacan la ronda del Río Fucha, el Parque Timiza y su lago, y el Humedal Tingua Azul. Además, se conecta con corredores de alto potencial de reverdecimiento, como la Av. de las Américas y el Corredor Férreo del Sur. A lo largo del circuito, se generan oportunidades para localizar, fortalecer y recualificar equipamientos, así como establecer infraestructuras continuas para la movilidad alternativa para peatones y bici-usuarios, fomentando nuevas economías asociadas al turismo y la cultura.

El recorrido inicia en la intersección del Río Fucha con la Av. De las Américas e interviene los espacios públicos de los barrios La Igualdad y Floresta Sur, al igual que garantiza el cruce vial de la Av. Ciudad Montes (Cll 3) sobre este componente hídrico. Desde este punto, continúa a través de la Av. Cra 68 hasta el corredor férreo del sur, donde se encuentra el trazado preliminar de la tercera línea del metro de Bogotá. Sobre este corredor, se implementa la acción de calle completa y se aplica la estrategia de intervención del Bosque Urbano, creando franjas paralelas al espacio de la red férrea. Continúa hasta llegar al río Tunjuelito y a través de la red de ciclo rutas del desarrollo Boita conecta al parque Timiza y el CDC. Desde allí, se sigue por la calle 41 sur hasta la Av. Primera de Mayo y recorre el sector de Kennedy Central por las calles 41 y 41b sur y la

Cra 78K, hasta llegar al monumento Bandera y cerrar el circuito a través de la Av. De Las Américas.

Una parte importante del Paseo Timiza es la intervención puntual del Canal La Fragua, que da lugar a un parque lineal tipo malecón con intervención de Bosque Urbano y consolida una red de espacios públicos colindantes, como los Parques La Alejandra, Renania y Bombay Kennedy. Las intervenciones que se realicen contiguas al canal deben ser articuladas con las disposiciones que se adopten en el manejo de la ronda hidráulica por parte de la Secretaria Distrital de Ambiente y lo incluido en los planos urbanísticos que dieron origen a los desarrollos colindantes.

A lo largo del recorrido, se conectan diferentes espacios públicos de proximidad de los desarrollos La Igualdad, Floresta del Sur, Floralia, La Chucua y Boíta. Además, se integra el Parque Timiza como nodo articulador de esta red de espacio público, junto con los servicios sociales del cuidado consolidado en la manzana del cuidado y el CDC Timiza, y los servicios de la administración local en la nueva sede de la alcaldía local de Kennedy.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, se plantea el fortalecimiento de nuevas actividades económicas que puedan generar una mayor oferta de empleo a través de incentivar tres potenciales localizaciones para actividades de gastronomía turística en las cesiones del barrio Floralia, en la nueva sede de la Alcaldía Local de Kennedy y en el sector de Techo, colindante al Monumento Bandera. Además, se incentivará el uso del espacio público para prácticas comunitarias ambientales, adecuando espacios para la ubicación de huertas urbanas en el sector de La Igualdad y Floresta Sur.

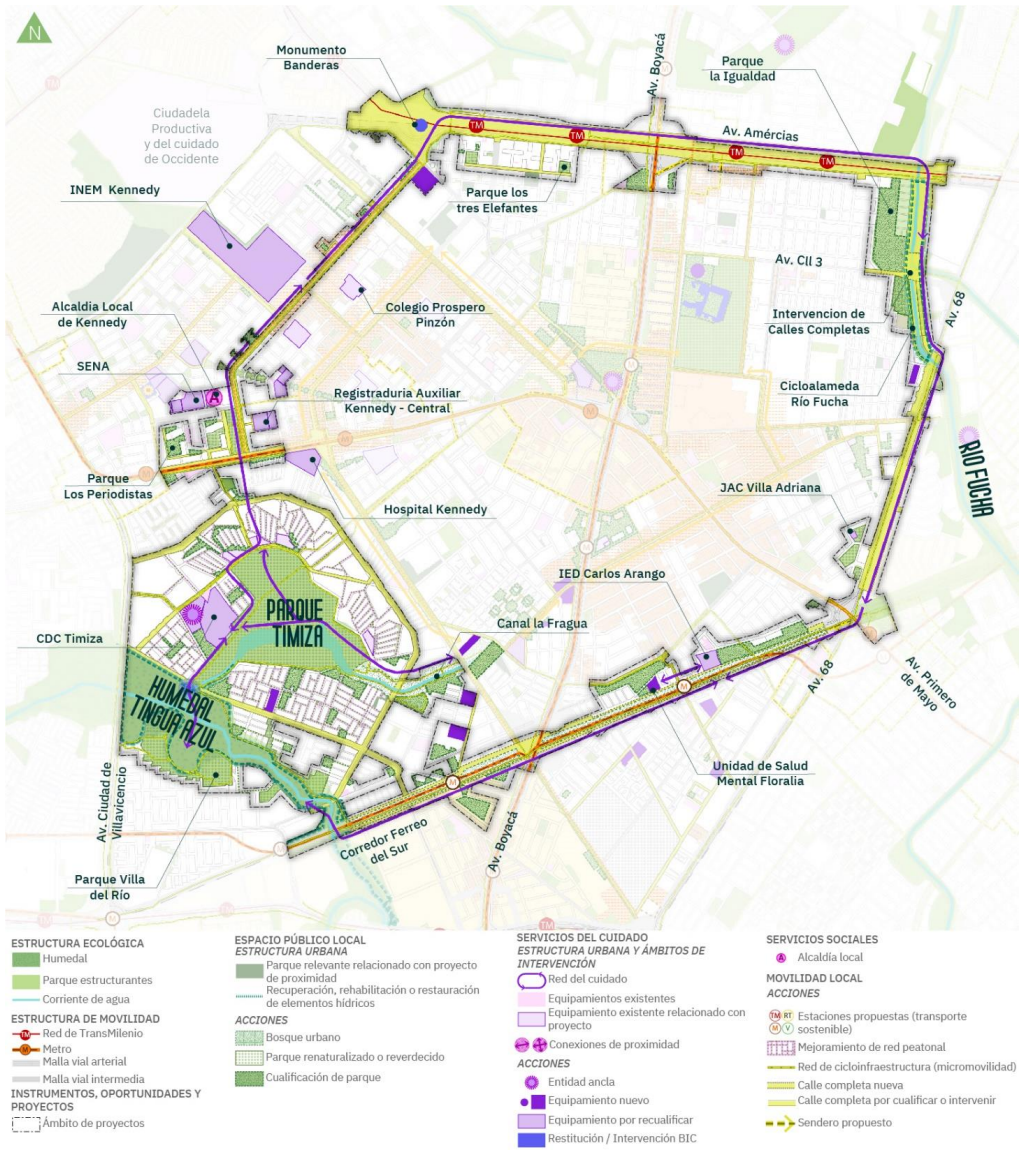


Imagen 96. Proyecto Paseo Timiza
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 15 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
2 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
Mejora 54 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0.91 Kms calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 11 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Restaura 1 edificaciones de conservación para prestar servicios de cuidado o sociales.	Restitución/ Intervención BIC
Delimita 1 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 20.8 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 3.21 Kms. de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 22.17 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 3.15 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Mejora 15.67 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0.98 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1.81 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 9.72 Kms de calles para transporte público de baja capacidad y usos complementarios a vivienda.	Corredor Verde de Proximidad
Interviene 15.31 Kms de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 60. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 01	**PASEO TIMIZA**
Ubicación	14,92 km de recorrido lineal desde Av. Las Américas con por la Ronda del Río Fucha, luego Av. Carrera 68, Av. Ferrocarril del Sur, Río Tunjuelo, Lago Timiza, Canal La Fragua, Parque Timiza, Calle 41 Sur. Carrera 78k, Monumento a las Banderas y Av de las Américas hasta Parque La Igualdad.
Área del Proyecto	354,33 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	KEN 01.1_Paseo Timiza tramo 1
	KEN 01.2_Paseo Timiza tramo 2
	KEN 01.3_Paseo Timiza tramo 3
	KEN 01.4_Paseo Timiza tramo 4
	KEN 01.5_Paseo Timiza tramo 5
	KEN 01.6_Paseo Timiza tramo 6
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER EL CORREDOR FÉRREO DEL SUR A TRAVÉS DE PLANTACIÓN DE ÁRBOLES • GENERAR COBERTURAS VEGETALES EN LA CALLE 41 SUR EN LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 38C SUR • RECUPERAR ZONAS VERDES EN LOS PREDIOS DE LA UNIDAD DE SALUD MENTAL DE FLORALIA

	• CONSOLIDAR Y REVERDECER EL CANAL LA FRAGUA JUNTO CON EL PARQUE TIMIZA • FORTALECER Y REFORESTAR CON MÁS ÁRBOLES EL PARQUE FLORALIA • RECUPERAR EL RÍO TUNJUELO A TRAVÉS DE TRATAMIENTOS DE BORDES, MANEJO DE BASURAS Y ESCOMBROS Y DESCONTAMINACIÓN DEL RÍO • CONSTRUCCIÓN DE SUPERCADE SOBRE LA CARRERA 78K CON CALLE 26 SUR
Barrios	La Igualdad, Nueva Marsella II Sector, Nueva Marsella I Sector, Las Américas, La Igualdad II Sector, La Igualdad La Rivera Real, La Pradera, Galán - El Portal del Castillo, Galán - Urb. Los Arrayanes, Brisas del Galán, Galán - Urb, Los Bungaviles, Galán, Floresta del Sur, Milenta, Floresta del Sur, Villa Claudia II, Carvajal, Villa Claudia II, Villa Adriana, Milenta II Sector, San Eusebio, Los Ángeles, Alquería de La Fragua, Floralia I Sector, Floralia II Sector, Las Torres, Nueva York II, El Progreso II, El Progreso II Sector, El Progreso, La Chucua, El Progreso I Sector, Renania, San Andrés II Sector, Tundama II Etapa, Tundama, Urb. Industrial las Delicias, Urb. Villa del Río Zona Comercial. Villa del Río II Sector, Villa del Río, Boita I Sector, Boita II Sector, S.C. Jacqueline, Jacqueline, Valencia La Chucua, Nueva York, Argelia, Carimagua I Sector, Bombay, La Alejandra, Alamedas de Timiza II, Quintas de Timiza, Alamedas de Timiza I, Villa Timiza, Timiza, Morabia II, Morabia, El Parque, Santa Catalina, Lagos de Timiza I, Lagos de Timiza II, Santa Luisa Timiza, Ciudad Kennedy Oriental Supermanzana 16, Ciudad Kennedy Supermanzana 8, Ciudad Kennedy Centro Cívico, Bosques de Kennedy, Ciudad Kennedy Norte, Ciudad Kennedy Supermanzana 7. Ciudad Kennedy Norte Supermanzana 9B, Ayacucho I, Techo, Ciudad Kennedy Norte Supermanzana 9A, Banderas, Ciudad Kennedy Supermanzana 12, Kennedy Norte Supermanzana 12A, Pio XII, Mandalay, El Rincón de los Ángeles, El Portal de las América, Las Américas Occidenal I, El Triunfo de las Américas, Bavaria I Sector, Las Américas, Nueva Marsella II Sector, Marsella Aloha Sector Sur, Marsella y Lusitania,

Tabla 61. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.3 Proyecto Integral de Proximidad Paseo Kennedy

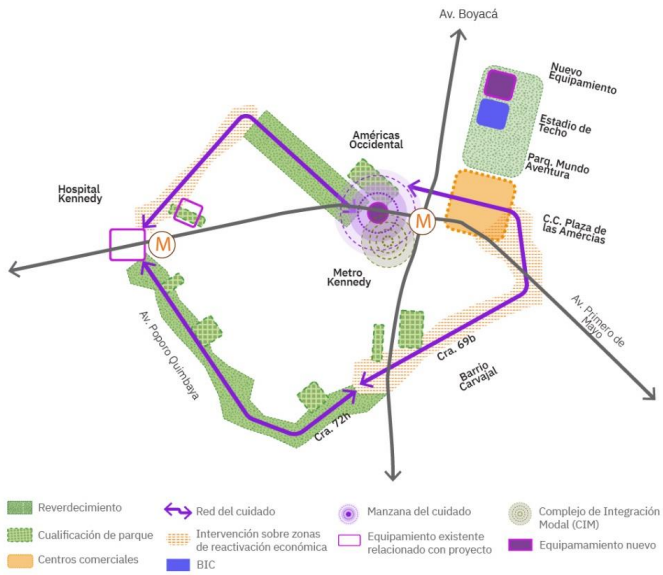


Imagen 97. Diagrama síntesis de Proyecto Paseo Kennedy
Fuente: DPL. SDP 2023

El Paseo Kennedy es un circuito que conecta y fortalece los corazones productivos y las actividades económicas de los sectores de Kennedy Central, Plaza de las Américas, Techo y las actividades industriales ubicadas en el Barrio Carvajal. Este circuito se realiza a través de la red vial local e intermedia, que integra las carreras 69b y 72h (sector Carvajal) y la calle 39b sur (Kennedy Central), donde se implementa la acción de calles completas con el objetivo de articular la movilidad vehicular con la red de ciclo infraestructura y las actividades de carga y descarga de las actividades productivas.

Por otro lado, las calles 26 y 40 sur y la carrera 78b se enfocan en la oferta de bienes y servicios que promuevan la vitalidad urbana en sectores como Carimagua, Techo y Kennedy. El paseo ofrece la oportunidad de generar un recorrido continuo entre sectores con actividades económicas diversificadas, destacando los servicios que proporcionan para este sector de la ciudad el Centro Comercial Plaza de las Américas, las actividades de entretenimiento en la Av. 1 de Mayo y las actividades industriales cualificadas en el sector de Carvajal.

El paseo de Kennedy propone la consolidación de las actividades urbanas en torno a la Av. Primera de Mayo y la PLMB (Primera Línea de Metro de Bogotá) y se procura la adecuación del espacio público que soporte estas actividades, al igual que potenciar el reverdecimiento en este corredor, bajo la red elevada de este sistema de transporte y en sectores colindantes a la estación 6 del Metro, entre las que se encuentran la generación

de parque en el conjunto de zonas verdes existentes sin cualificar en el límite del desarrollo Américas Occidental y la Supermanzana 1 de Ciudad Kennedy.

Como acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, se garantiza la seguridad de los cruces de peatones y ciclistas en elementos de la malla vial arterial, como lo son la Av. Boyacá a la altura de la carrera 69b y la calle 2 sur, y sobre la Av. 1 de Mayo en el sector del Hospital de Kennedy (Calle 40 sur). Además, se promueve la consolidación de la oferta de gastronomía con potencial de atracción turística en el sector de Techo y en el entorno del Centro Comercial Plaza de Las Américas.

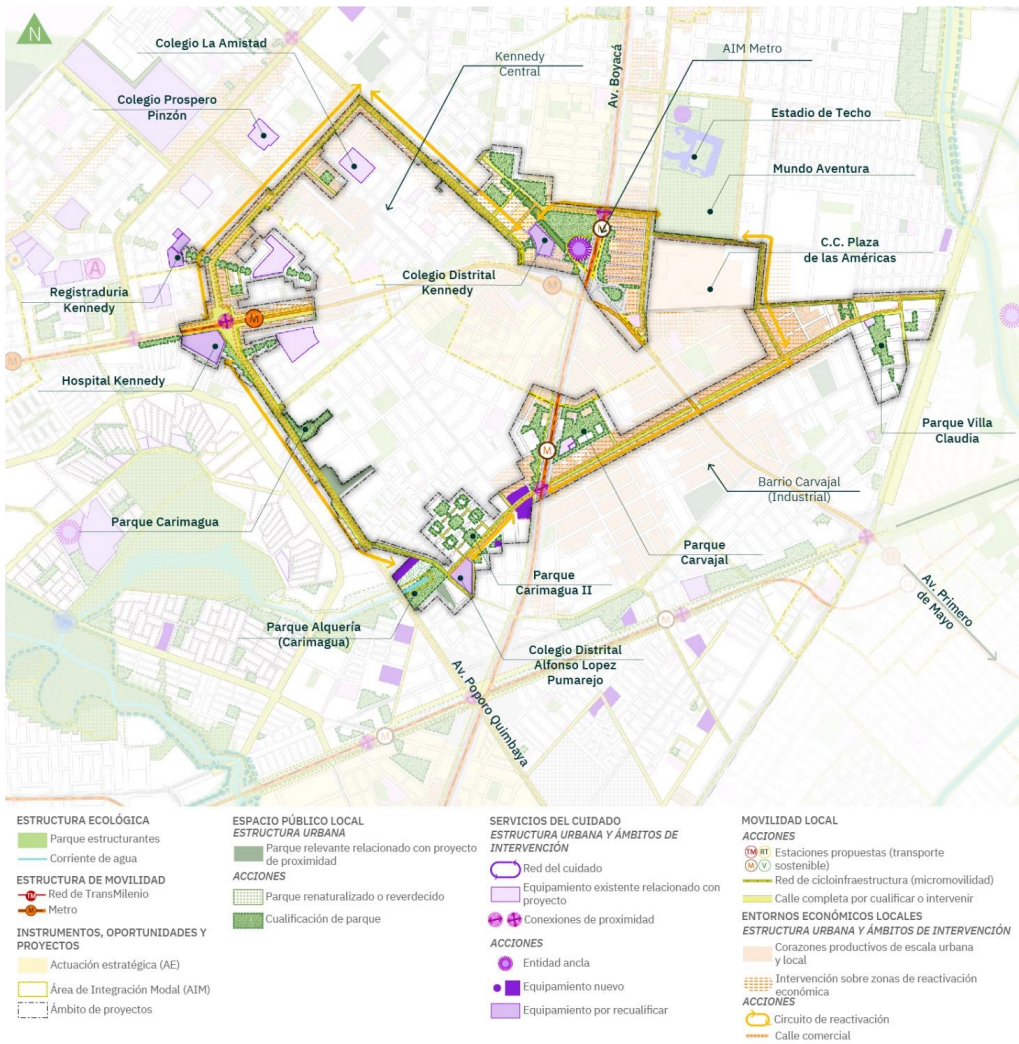


Imagen 98. Proyecto Paseo Kennedy
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 36 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
1 Bosque Urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque Urbano
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
Delimita 1 manzana del cuidado conformada por equipamientos donde se ofrecen servicios del cuidado.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2.07 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 11.12 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 11.99 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 8.91 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 62. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 02	PASEO KENNEDY
Ubicación	6,9 km de recorrido lineal desde Calle 22 Sur por Carrera 69B, Carrera 72H, Calle 39B Sur, Calle 40 Sur, Carrera 78B, Calle 26 Sur, Cesiones Urbanísticas Parque Américas Occidental y Calle 3 Sur hasta Carrera 70 B
Área del Proyecto	116.87 Ha
Plazo	Corto 2027
Subproyectos	KEN 02.1_Paseo Kennedy tramo 1
	KEN 02.2_Paseo Kennedy tramo 2
	KEN 02.3_Paseo Kennedy tramo 3
	KEN 02.4_Paseo Kennedy tramo 4
	KEN 02.5_Paseo Kennedy tramo 5
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• APROVECHAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO EN LOS EJES DE LAS CARRERAS 78B Y 78K A TRAVÉS DE ORGANIZACIÓN, CAPACITACIÓN Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD • MEJORAMIENTO DE CONDICIONES OPERATIVAS DE LAS INDUSTRIAS DEL BARRIO CARVAJAL PARA EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO • MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LAS ACTIVIDADES DE ENTRETENIMEINTO DE ALTO IMPACTO SOBRE LA AVENIDA PRIMERO DE MAYO • RECONOCIMIENTO DEL CENTRO COMERCIAL PLAZA DE LAS AMÉRICAS COMO UN LUGAR DE IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	Carvajal, Carvajal II, Argelia, Carimagua I Sector, Nueva York, Valencia La Chucua, Bombay, Quintas de Timiza, Timiza, Urb. Los Cristales - Urb La Rebeca, Multifamiliares Carimagua, Timiza, - Agrupación de Vivienda Tonoli, Kennedy Supermanzana 6A, Kennedy Oriental Supermanzana 6, Ciudad Kennedy Supermanzana 8, Ciudad Kennedy Supermanzana 7, Ciudad Kennedy Supermanzana 5, Techo, Glorieta de Las Américas, Ciudad Kennedy Supermanzana 2, Urb. Kennedy Supermanzana 2.

Tabla 63. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje Sevillana

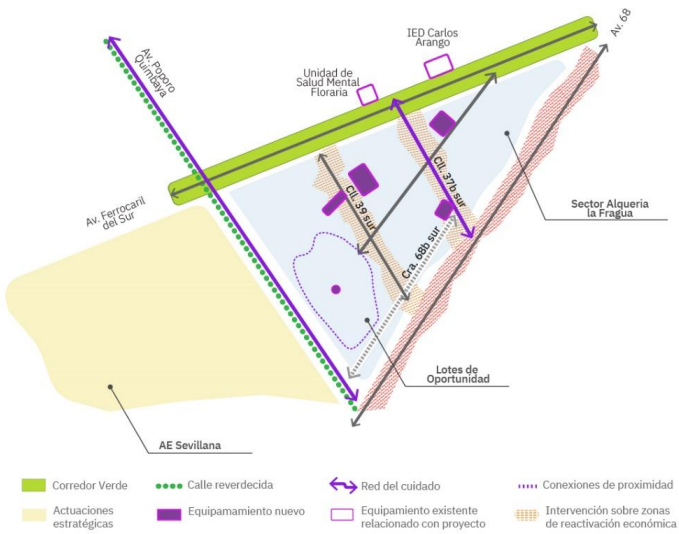


Imagen 99. Diagrama síntesis Proyecto Eje Sevillana
Fuente: DPL. SDP 2023

Este proyecto se constituye como el eje de integración entre los sectores residenciales de los desarrollos Carimagua, Boíta, La Chucua y Alquería La Fragua y el circuito económico propuesto en el Paseo Kennedy, así como el futuro desarrollo de la actuación estratégica Sevillana. Además, conecta los sectores de empleo que se localizan en los corredores viales de la Calle 40 y 37b sur, agrupando industrias y servicios de grandes superficies consolidados en el sector Alquería de La Fragua como lo son la planta Quala, Homecenter, Alkosto y su relación con los desarrollos residenciales colindantes, Las Delicias y San Andrés.

Las acciones se concentran en la intervención de calles completas sobre la calle 40 sur (continuidad de la Av. Poporo Quimbaya), 39 y 37b sur y las carreras 68b y 68g con el objetivo de garantizar el acceso a las industrias allí localizadas y permitir la integración con los otros sectores de la UPL al igual que potenciar el reverdecimiento y ampliación de la oferta del arbolado urbano. Adicional a las vías antes mencionadas, se incorpora la intervención de la calle peatonal localizada en la calle 38H sur como resultado de las propuestas presentadas por la comunidad en los espacios de participación sostenidos en el proceso de formulación.

El sector de Alquería de La Fragua concentra predios de oportunidad en los cuales se han desmontado actividades productivas y que, por su dimensión predial, pueden transformarse en nuevos equipamientos colectivos que cualifiquen este sector no solo como centro de empleo, sino también como centro de capacitación. Es importante tener

presente la existencia de actividades económicas especializadas, como la industria textil (en el sector Alquería) y de alimentos (en el sector La Fragua).

A lo largo de las calles 40, 39 y 37b sur, se adecuarán los perfiles viales para dar continuidad a las cicloinfraestructuras que recorren la UPL en el Paseo Timiza y Kennedy, y también para llevar a cabo el reverdecimiento de estos corredores.



Imagen 100. Proyecto Eje Sevillana
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 5 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
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
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2.16 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0.10 kms de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0.90 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 3.08 kms de franjas funcionales de fachada a fachada sobre calle existente.	Calle completa por intervenir
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.90 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 64. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 03	EJE SEVILLANA
Ubicación	4.42 km de recorrido lineal por Calle 40 Sur desde Carrera 72K Bis hasta Autopista Sur. Calle 37b Sur desde Av. Ferrocarril del Sur hasta Av. Carrera 68. Carrera 68A entre Calle 37b Sur y Calle 40. Y Calle 40 Sur por Carrera 68G y Calle 39 Sur hasta Carrera 68A.
Área del Proyecto	20,49 Ha
Plazo	Largo plazo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR CICLORUTA POR LA CALLE 40 SUR, DESDE AVENIDA PRIMERO DE MAYO HASTA LA AUTOPISTA SUR. • RECUPERAR Y REVERDECER EL PARQUE DE BOLSILLO EN LA CARRERA 37B SUR ENTRE CARRERA 68B Y 68A. • POTENCIAR EL PREDIO UBICADO DETRÁS DEL HOMECENTER DE LA CARRERA 68A CON CALLE 36A Y CALLE 37 BIS

Barrios	Timiza, Carimagua I Sector, Quintas de Timiza, Alamedas de Timiza II, Renania, Bombay, Valencia La Chucua, El Progreso, La Chucua, El Progreso I Sector, El Progreso II Sector, Villa Nueva, El Progreso II, Alq|uería de la Fragua, Salvador Allende, Floralia II Sector, Talavera, Alquería La Fragua, San Andrés, Rincón de San Andrés y Alquería La Fragua Santa Yolanda.

Tabla 65. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje Techo Bavaria

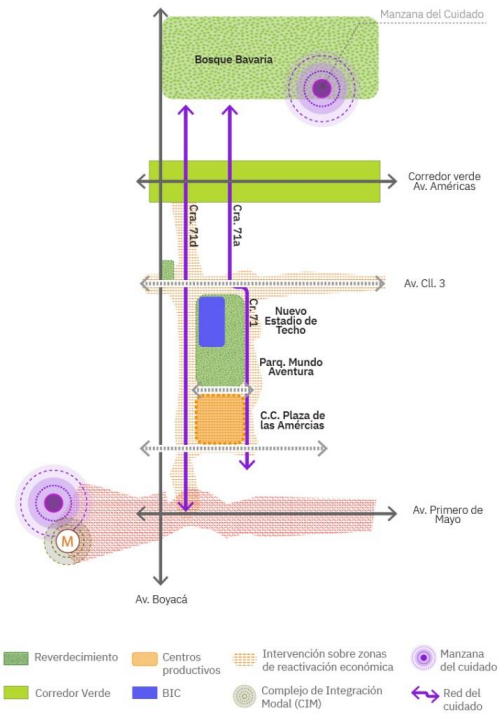


Imagen 101. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Techo-Bavaria
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje Techo Bavaria ofrece la articulación entre los sectores de las UPL Kennedy y Tintal, que agrupan equipamientos y espacios naturales reconocidos en el sur-occidente de la ciudad. En el sector de Kennedy, se localizan el Estadio de Fútbol, el Parque Mundo Aventura y el Centro Comercial Plaza de las Américas, que concentra una oferta de bienes y servicios, no solo comerciales, sino también servicios sociales orientados al sector salud. Por otra parte, el eje vincula los corazones productivos identificados en el sector colindante al Centro Comercial Plaza de las Américas y en el frente sobre la Av. De Las Américas, entorno a la Clínica de Occidente.

El eje realiza su recorrido a través de las carreras 71, 71a y 71b, las cuales delimitan el núcleo de equipamientos del Estadio de Techo y el Parque Mundo Aventura, y recorren los desarrollos de Las Américas y Nueva Marsella. A lo largo de estas vías, se garantizará la movilidad peatonal y de bici-usuarios, así como los cruces existentes en la Av. de las Américas vinculada a las estaciones del sistema Transmilenio Marsella y Américas/Av. Boyacá. Igualmente, sobre estos ejes viales, se ampliará la oferta de bienes y servicios

aprovechando la disponibilidad del espacio público en torno al Parque Mundo Aventura, procurando la revitalización de este borde urbano y el reverdecimiento.

En el sector de Tintal, se vinculará con la manzana del cuidado que se conformará con las cesiones urbanísticas destinadas a equipamientos del Plan Parcial Bavaria y el desarrollo Marsella Aloha, así como la oferta ambiental que ofrece el Bosque Urbano Bavaria. Como complemento a estas acciones, se incentivará la gastronomía turística y los mercados campesinos en el entorno del Parque Mundo Aventura y en sus áreas de parqueadero.

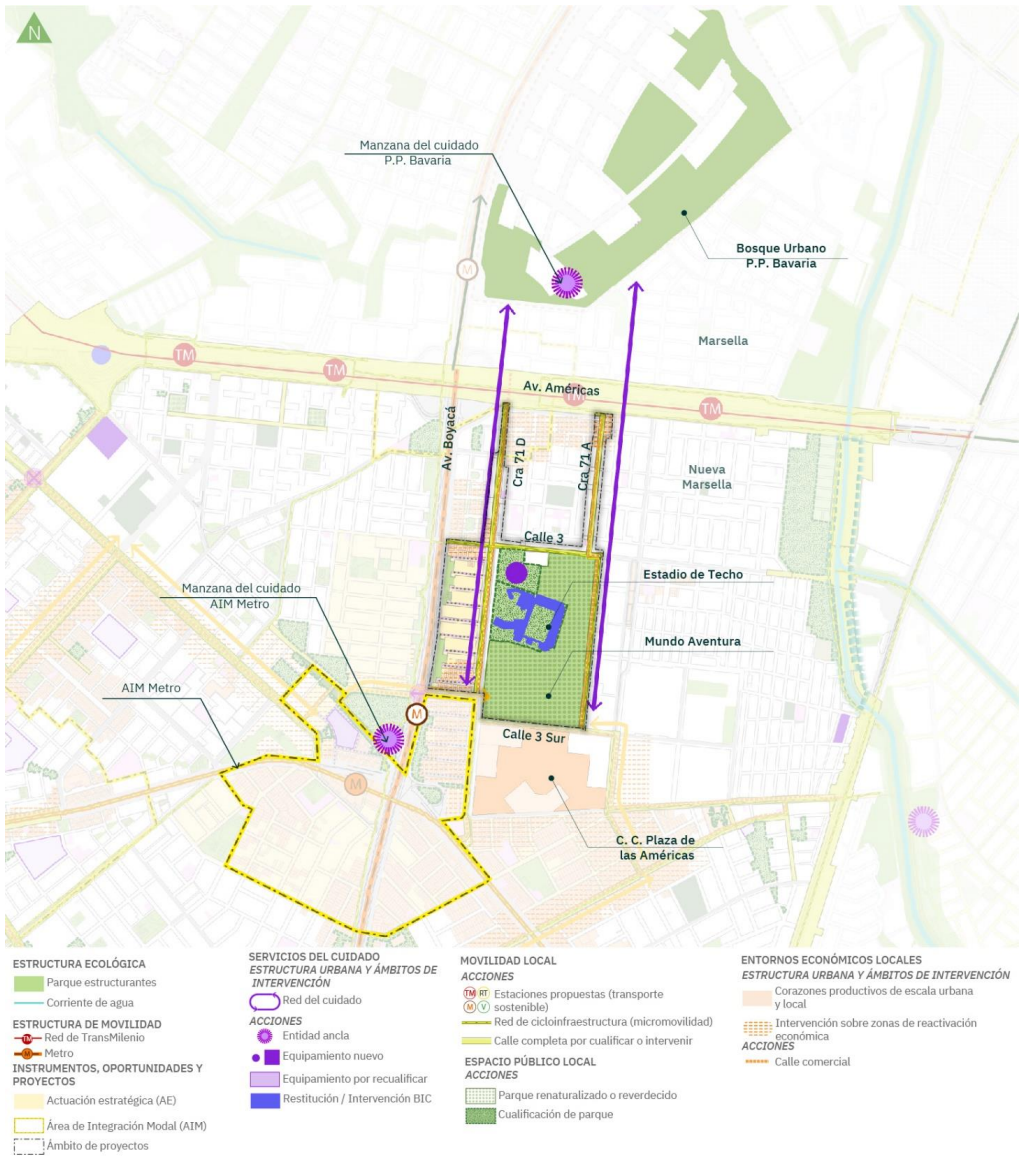


Imagen 102. Proyecto Eje Techo-Bavaria
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 1 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 1 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Se articula con **1 manzana del cuidado en UPL Tintal**	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 1.10 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 2.42 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2.97 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2.51 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 66. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 04	EJE TECHO BAVARIA
Ubicación	3,38 Km de recorrido lineal desde Plan Parcial Bavaria por la Carrera 71D hasta Av. 1ro de Mayo y también, desde Plan Parcial Bavaria por la Carrera 71A, Carrera 71, Calle 3 Sue y Carrera 70B hasta Calle 8 Sur.
Área del Proyecto	33,02 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	KEN 04.1_Eje Techo Bavaria tramo 1
	KEN 04.2_Eje Techo Bavaria tramo 2

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL SECTOR BAVARIA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL ESTADIO TECHO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECUPERAR LOS MUSEOS EXISTENTES EN EL ESTADIO TECHO Y ADECUAR EL MISMO PARA NUEVOS DEPORTES POR MEDIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE NODOS DE OFERTA DEPORTIVA • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE MUNDO AVENTURA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • APROVECHAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE, COMO PARQUEADEROS, PARA EVENTOS ECONÓMICOS Y CULTURALES EN LA CARRERA 71 D
Barrios	Cooperativa de Sub-oficiales, Bavaria I Sector, Marsella Aloha Sector Sur, Marsella Aloha Sector Norte, Marsella, Nueva Marsella II Sector, Las Américas, El Triunfo de las Américas, Las Américas La Triguera, Hipotecho Occidental, Las Américas Sector Galán, Hipotecho Occidental III y Carvajal.

Tabla 67. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje Productivo San Bernardino

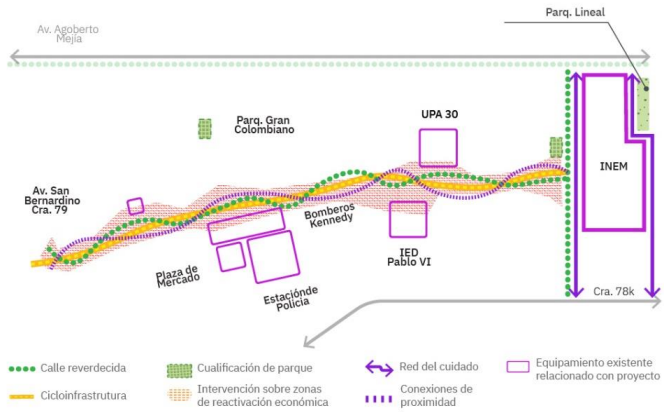


Imagen 103. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Productivo San Bernardino
Fuente: DPL. SDP 2023

El Eje Productivo San Bernardino es una ruta que conecta las UPL Bosa, Edén y Kennedy, y ofrece servicios de proximidad a lo largo del corredor vial de la carrera 79. Sobre este corredor, se encuentran ubicadas importantes infraestructuras como la Plaza de Mercado de Kennedy (calle 42 sur) para el abastecimiento de alimentos, instituciones educativas como el IED Pablo VI e INEM Kennedy y otros servicios del cuidado, así como otros servicios como los de salud en la Unidad de Primaria de Atención (UPA 30) y la estación de bomberos de Kennedy.

Para mejorar la accesibilidad y movilidad en este corredor, se llevará a cabo la intervención de calles completas. El objetivo es intervenir el espacio público de manera que se garanticen las condiciones adecuadas para acceder a los equipamientos mencionados anteriormente y para el desarrollo de las actividades comerciales de los establecimientos que se encuentran a lo largo del eje. Esta intervención también asegurará la creación de franjas funcionales que permitan el reverdecimiento y faciliten la movilidad peatonal, aprovechando el amplio perfil de la carrera 79.

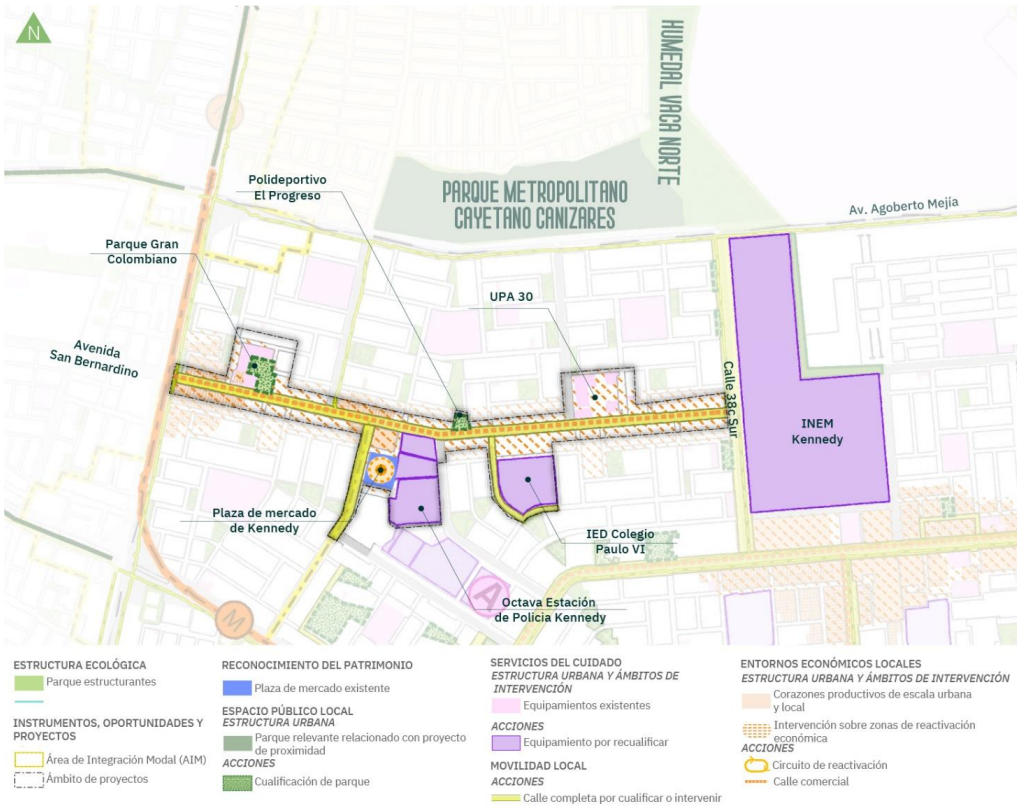


Imagen 104. Proyecto Eje Productivo San Bernardino
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2 parques existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 4 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
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**
Mejora 1.62 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1.11 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 68. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 05	EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO
Ubicación	0,58 km de recorrido lineal desde la Avenida Ciudad de Villavicencio por la Carrera 79 hasta Calle 38C Sur.
Área del Proyecto	14,58 Ha
Plazo	Largo 2035
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • SERVICIOS DE SEGURIDAD: ESTACIÓN DE BOMBEROS • ÉNFASIS EN SEGURIDAD EN EL EJE COMERCIAL DE LA CARRERA 79.
Barrios	Kennedy Supermanzana 15, Kennedy Supermanzana 14, Ciudad Kennedy Supermanzana 13 San Jorge, Kennedy Sur Supermanzana 10, Ciudad Kennedy Centro Cívico, Ciudad Kennedy Supermanzana 11.

Tabla 69. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Kennedy Central – La Vaca

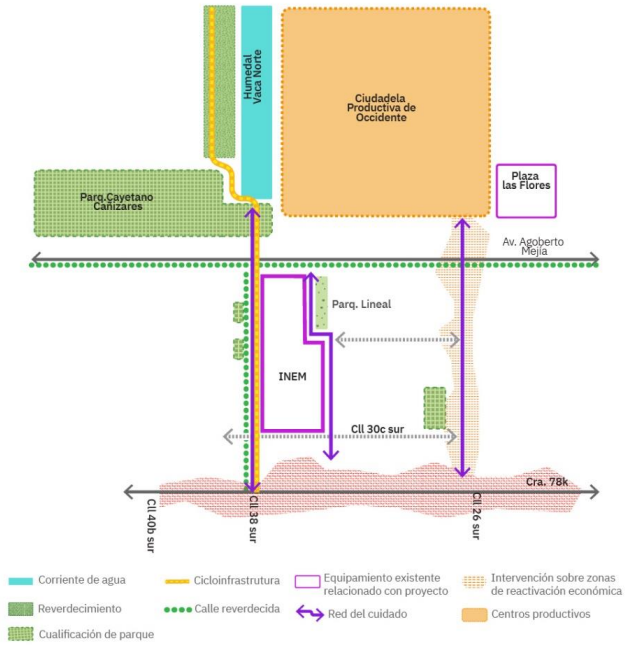


Imagen 105. Diagrama síntesis de Proyecto Eje Kennedy Central – La Vaca
Fuente: DPL. SDP 2023

Este proyecto se constituye como el eje de integración ambiental y peatonal entre el sector de Kennedy Central y el sector de la Ciudadela Productiva de Occidente, el Humedal Vaca Norte y el Parque Distrital Cayetano Cañizares, logrando la continuidad de acciones entre las UPL Patio Bonito y Kennedy. Para ello, se intervendrán dos corredores viales que garantizarán este objetivo; el primer corredor es la Calle 38c sur, con la intervención y continuidad de la cicloinfraestructura desde la Av. Agoberto Mejia hasta la carrera 78k (Paseo Timiza), y a través de la calle 37 sur hasta la carrera 78b (Paseo Kennedy). Se aprovechará el potencial de activación de la vida urbana en el perímetro de la institución INEM de Kennedy y las actividades económicas en el sector de Kennedy Central. El segundo corredor a intervenir es la calle 26 sur, aprovechando la oferta de bienes a lo largo del recorrido y vinculando sectores representativos como el clúster gastronómico del sector de Techo y la plaza de mercado de Las Flores.

Como parte de la activación urbana del perímetro del INEM de Kennedy, se delimita la oportunidad de transformar la reserva de la vía local identificada con la calle 38 sur, entre la Av. Agoberto Mejía hasta la carrera 79a, como un parque lineal, ya que en la actualidad no cumple funciones de movilidad y no tiene continuidad con el resto del territorio.

Entre las acciones complementarias a las propuestas en este proyecto, se garantiza la seguridad de los cruces de peatones y ciclistas en elementos de la malla vial arterial, como la Av. Agoberto Mejía a la altura de la calle 38c sur y la calle 26 sur. Asimismo, se incentivará el desarrollo de actividades de gastronomía turística en el sector de Techo.

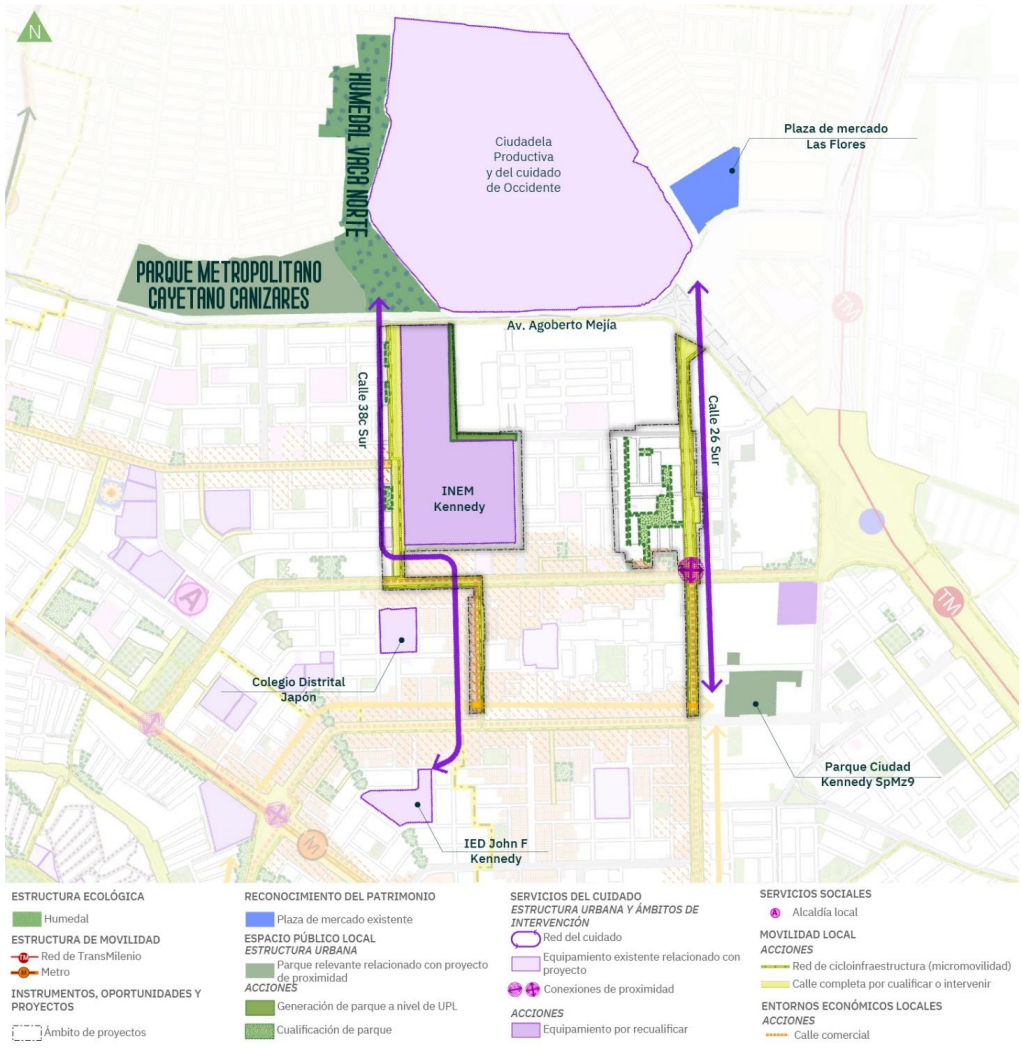


Imagen 106. Proyecto Eje Kennedy Central – La Vaca
Fuente: DPL. SDP 2023

ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 5 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Modifica 1 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2.71 Kms. de ciclorruta y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 1.57 Kms. de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0.36 Kms de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 70. Aportes del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

KEN 06	EJE KENNEDY CENTRAL - LA VACA
Ubicación	2,19 Km de recorrido lineal desde Av. Carrera 80 por Calle 26 Sur hasta Calle 78B y Av. Carrera 80 por Calle 38C Sur, Carrera 78K y Calle 38B Sur hasta Carrera 78B.
Área del Proyecto	25,17 Ha
Plazo	Mediano 2031
Subproyectos	KEN 06.1_Eje Kennedy Central – La Vaca tramo 1
	KEN 06.2_Eje Kennedy Central – La Vaca tramo 2

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR FERIAS CAMPESINAS Y GASTRONÓMICAS EN EL INEM KENNEDY. • RECONOCIMIENTO DEL INEM KENNEDY COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.
Barrios	Ciudad Kennedy Supermanzana 13 San Jorge, Kennedy Sur Supermanzana 10, Bosques de Kennedy, Ciudad Kennedy Supermanzana 8, Ciudad Kennedy Supermanzana 7, Techo, Ciudad Kennedy Norte, Ciudad Kennedy Norte Supermanzana 9B, Ayacucho I, Ciudad Kennedy Norte Supermanzana 9A, Ciudad Kennedy Norte Urb. Francisco José de Caldas, Ciudad Kennedy Supermanzana 12.

Tabla 71. Datos del proyecto
Fuente: DPL. SDP 2023

8.8 Suelo de reserva UPL Kennedy

Para lograr los objetivos propuestos en la estructura urbana de proximidad a través de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) desarrollados en la UPL, es fundamental contar con suelo que cumpla con las características adecuadas para expandir la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial, en línea con las necesidades de la población. En este contexto, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten planificar e implementar proyectos que fortalezcan el sentido de pertenencia en la comunidad, tomando en consideración el proceso de gestión y habilitación del mismo (ver sección 2,3, capitulo 2)

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”. También se consideran las cesiones urbanísticas no desarrolladas de actuaciones urbanísticas ya adoptadas, como planes parciales y licencias urbanísticas. Además, se han identificado sectores de baja consolidación, al igual de áreas donde se requieren la apertura vial o la ampliación de perfiles para conformar la Malla Vial Intermedia de la UPL.

En el caso específico de la UPL Kennedy, debido a su estado de consolidación, no cuenta con suelo disponible para desarrollar. Por lo tanto, no hay áreas de cesión adoptadas en el POT ni reservas de suelo previstas. En consecuencia, los suelos de reserva provienen principalmente de sectores de baja consolidación, donde el proceso de desarrollo ha sido a través de loteos individuales en lugar de agrupaciones o conjuntos residenciales.

Los suelos identificados para reserva se encuentran localizados en los sectores de Alquería La Fragua, La Chucua, Renania, Argelia, Talavera y El Progreso. Considerando la infraestructura de espacio público existente y los déficits en servicios sociales del cuidado, se ha asignado vincular los suelos de reserva a la generación de nuevos equipamientos colectivos, especialmente en aquellos sectores con mayores densidades poblacionales y un acceso más limitado a estos servicios.

Finalmente, vale recalcar que las acciones proyectadas que resulten de las intervenciones de los suelos de reserva serán precisadas a nivel técnico y jurídico por cada entidad respectiva, sin perjuicio de precisiones adicionales que garanticen la consolidación del proyecto.

PARTE II

PUESTA EN MARCHA

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

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Antecedentes

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

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

Marco normativo

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

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

Objetivo general

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

Objetivos específicos

- Aportar a la caracterización de las estructuras del ordenamiento a escala local desde la perspectiva ciudadana: reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible, territorios inteligentes, y patrimonio e identidad.[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.

[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.

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

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

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

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

Actividades y herramientas implementadas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Foro de Urbanismo “Bogotá Te Acerca, Acércate”, realizado el 24 de noviembre de 2022, permitió presentar a la ciudadanía los avances en el proceso de formulación

de las UPL a través de una instalación interactiva con cartografía de oportunidades de proyectos y las salidas gráficas de las derivas realizadas.

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

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

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

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

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

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

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

Resultados generales de la participación ciudadana para el sector Suroccidente

Las voces de las diferentes ciudadanías, comunidades y actores de los territorios del sector suroccidente de Bogotá, fueron incorporadas en la caracterización de las condiciones de la proximidad y vitalidad de las UPL del sector Suroccidente de Bogotá, así como también, hacen parte de las oportunidades identificadas, la visión y los proyectos integrales de proximidad de las UPL Patio Bonito, Kennedy, Tintal, Bosa, Edén y Porvenir.

Las actividades de diálogo y co-creación para la formulación de las UPL del sector suroccidente de Bogotá le permitieron a la Secretaría Distrital de Planeación construir relaciones con actores estratégicos del territorio, los cuales representan diferentes sectores, como son: grupos poblacionales, organizaciones ambientales, representantes de propiedad horizontal, de universidades, empresarios y residentes de diferentes barrios del sector. Estas relaciones permitieron identificar oportunidades en el territorio, de las cuales las que se perciben con un mayor impacto fueron: la protección y reverdecimiento de las áreas de reserva ambiental, como, por ejemplo, el Río Tunjuelo, Río Fucha, humedales como Tibanica, Tingua azul, el Burro, Techo, Chinguasuque, también conocido como La Isla, y la Vaca. También, la creación de nuevos equipamientos que fortalezcan el cuidado y la cultura para niños jóvenes y adultos en las UPL Porvenir, Tintal, Kennedy y Patio Bonito. Además, del reconocimiento de lugares patrimoniales como son el Cabildo Muisca, la Biblioteca Tintal, el Monumento Banderas y el Estadio de Techo.

Estos resultados se obtuvieron gracias a la participación y el compromiso de ciudadanas y 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.

Agradecemos a las instancias que representan a la comunidad raizal, a la comunidad palenquera y a la comunidad negra afrocolombiana que habitan en Bogotá, y a los representantes delegados por su participación en los tres (3) espacios de diálogo sectorial, los cuales le permitieron a la SDP conocer más acerca de la perspectiva de cada comunidad sobre los territorios del sector, las maneras de habitarlos conservando sus tradiciones y costumbres, y sus aportes a la construcción del patrimonio e identidad local pluriétnica.

Finalmente, valoramos de manera especial, la maravillosa contribución de las 1.153 voces de niñas, niños, adolescentes, entre los 5 y 16 años, que a nivel distrital se sumaron a la ruta de participación y enriquecieron con sus ideas, propuestas y sueños la visión de las UPL y los proyectos que a futuro podrán disfrutar y colaborar para que en sus territorios se hagan realidad. Para suroccidente, los temas de mayor importancia para los 107 niños, niñas y adolescentes que participaron en los 3 talleres de co-creación del sector realizados los días, 14 y 18 de marzo de 2023 fueron, por un lado, proyectos de mantenimiento y cuidado del espacio público relacionados con limpieza de calles y tratamiento adecuado de desechos y residuos aprovechables (con acciones pedagógicas de cultura ambiental), aumento de frecuencias de transporte y aumento de rutas, equipamientos comerciales, equipamiento educativo y cultural, mejoramiento de la seguridad, equipamientos recreo deportivos, y mejoramiento del alumbrado público.

1.1 UPL TINTAL



Imagen 107. Deriva UPL Tintal, 03 de marzo de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Para los ciudadanos que hicieron parte de la ruta de la participación, la UPL Tintal se caracteriza por la importancia de sus cuerpos de agua y el desarrollo de la agricultura urbana, en donde es primordial recuperar, reverdecer y conectar el Río Fucha con los humedales El Burro y el de Techo, creando circuitos ecológicos y económicos a través de huertas urbanas para incentivar los mercados campesinos, reconocidos como una práctica identitaria del sector. También existe un reconocimiento a la comunidad por las luchas sociales y jurídicas que se han dado por la conservación y preservación del patrimonio natural como lo es el bosque urbano Bavaria. La UPL Tintal tiene la oportunidad de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte y recreativo, con pasos peatonales seguros y ciclo infraestructura articulada a unidades básicas de atención para la comunidad.

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 Tintal (marzo – agosto de 2022) nos permitió identificar 92 actores y georreferenciar de 147 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.

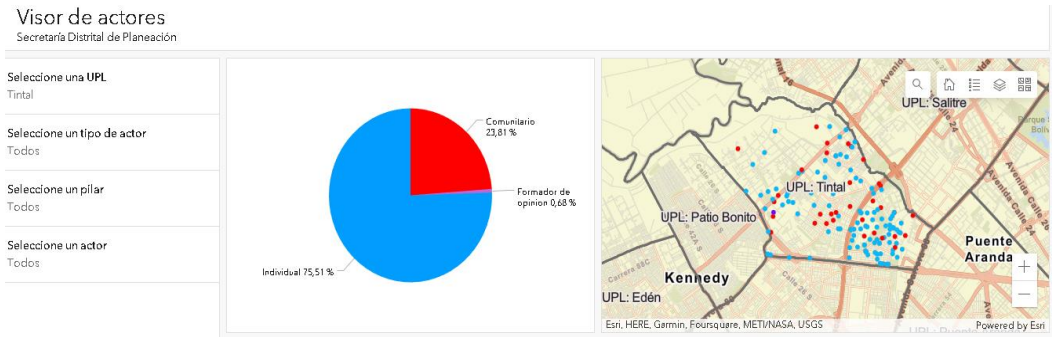


Imagen 108. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado Patrimonio Reactivación Reverdecimiento Movilidad sostenible Territorios inteligentes	- Construcción de equipamientos del cuidado para servicios educativos, sociales y de educación. - Mantenimiento y preservación de la infraestructura patrimonial. Recuperación del espacio público. - Recuperar y ejercer un mayor control del espacio público. - La Preservación, conservación y mantenimiento de los cuerpos de agua como el río Fucha y los humedales El Burro y el de Techo. El reverdecimiento de las principales vías y parques. - El mejoramiento de la movilidad en el sector con la adecuación y construcción de nuevas vías, andenes y ciclorrutas. - Descontaminación del río Fucha y generar mayor control sobre los factores contaminantes.
Formadores de opinión	Movilidad sostenible	- Generación de espacios para la reunión de las familias.
Individual	Cuidado Patrimonio Reactivación Reverdecimiento Movilidad sostenible Territorios inteligentes	- Construir más equipamientos educativos, culturales. Regular la altura de los edificios de propiedad horizontal. - Renovación y protección del bosque urbano Bavaria y declararlo área protegida. - Potencializar las huertas comunitarias.

		- Generar equipamientos turísticos y recuperar el espacio público para aprovechar el uso del suelo. Promover la economía del sector. - El reverdecimiento de los corredores ambientales. El cuidado de los cuerpos de agua, de la cuenca hídrica y en general de toda la estructura ecológica. - El mejoramiento de la malla vial. Construcción de puentes vehiculares y peatonales. Culminación y construcción de nuevas vías, - Mejoramiento del alumbrado público en Marsella. Mayor control sobre los recolectores de recursos aprovechables.

Tabla 72. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

La deriva realizada el 3 de marzo de 2023, con alcance de insumos para la formulación, contó con la participación de 20 actores, entre estos, habitantes, líderes comunales, representantes de universidades, funcionarios de entidades locales y distritales, por los siguientes puntos concertados con los participantes: punto 1. Hospital Tintal, punto 2. Uniagustiniana, punto 3. Universidad Pública de Kennedy, punto 4. Biblioteca El Tintal – Manuel Zapata Olivella, punto 5. Bosque Urbano Bavaria.

En el recorrido se identificaron oportunidades para la realización de proyectos de proximidad, alrededor del mejoramiento de la movilidad sostenible asociadas a la construcción de vías, ciclorrutas e incremento de la cobertura de transporte público; construcción de infraestructura de cuidado para servicios de educación, de cultura, de polígonos comerciales, deportivos y de recreación para el adulto mayor, niños, niñas y adolescentes. En temas de reverdecimiento se propusieron proyectos como la recuperación y el mejoramiento de parques, bosques urbanos, senderos ambientales y la conservación de ríos y humedales.

Los principales hallazgos de la deriva 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 109. salida gráfica deriva UPL Tintal, , 3 de marzo 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 Tintal

El taller de co-creación desarrollado el 15 de marzo de 2023, con la participación de 48 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 110. Taller Co-Creación UPL Tintal, 15 de marzo del 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y Patrimonio:

Reverdecimiento: La generación de corredores ecosistémicos: 1. Desde el canal Cundinamarca, pasando por el río Fucha, la vía de TransMilenio y subiendo por el canal Américas. 2. Desde el canal Castilla, humedal del Burro, bosque urbano Bavaria, avenida Guayacanes, canal Alsacia y finalizando en el canal Cundinamarca, creando un anillo que rodea, atraviesa y reverdezca la UPL.

Cuidado: La generación de un triángulo del Cuidado que contemple centros de cultura, unidades deportivas, servicios de salud, centros de atención al adulto mayor, cuidado animal, centros de atención inmediata - CAI y un museo en el bosque urbano Bavaria.

Reactivación económica: El aprovechamiento de los cuerpos de agua, la biodiversidad y la estructura ecológica como factor principal para potenciar el turismo y generar nuevas dinámicas en la economía. La creación y consolidación de una ruta agroecológica para comercializar productos orgánicos cultivados en huertas urbanas.

Movilidad sostenible: La construcción de una ciclo-alameda a lo largo del río Fucha; La generación de un corredor vial para el transporte sostenible que pase por la calle 9, el humedal de Techo y el bosque urbano Bavaria; La instalación de un punto de carga para bicicletas compartidas en los centros comerciales y en el monumento Banderas; La adecuación de la red peatonal.

Patrimonio: La implementación de un circuito de monumentos que incluya elementos históricos, culturales y naturales como la Biblioteca El Tintal, Distrito Grafiti de Kennedy y el bosque urbano Bavaria.



Imagen 111. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Tintal, 15 de marzo de 2023, Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP, 2022.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

Para la comunidad, actores, organizaciones y líderes de la UPL Tintal, el nombre asignado a la UPL dentro del Decreto 555 de 2021 POT Bogotá Reverdece es un asunto de importancia que consideran debe ser atendido puesto que no todos los habitantes se sienten incluidos e identificados con esta denominación. Si bien no tiene alcance dentro del proceso de formulación de las UPL, es un asunto de vital importancia para la identidad y arraigo del territorio. 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.

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 Tintal se priorizaron las siguientes oportunidades: crear un centro multipropósito con enfoque étnico donde se promuevan las tradiciones palenqueras, y reconocer el aporte cultural de la comunidad palenquera en la biblioteca Manuel Zapata Olivella, resaltando la identidad negra en las instalaciones de la biblioteca el Tintal que lleva su nombre.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Tintal

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



Imagen 112. Pieza gráfica sondeos UPL Tintal, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Tintal

Las respuestas de las 443 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 del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Tintal como la Biblioteca El Tintal, el Humedal el Burro, la Universidad Pública de Kennedy, el Centro Comercial Tintal, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos de educación, para todos los ciclos; de cultura, como museos y centros culturales; y de cuidado para mujeres, como casas de la igualdad. Por último, se priorizaron propuestas de reverdecimiento de humedales, ríos y canales y de mejoramiento de infraestructura para el peatón y la bicicleta.

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

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 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 Tintal y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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



Imagen 113. Mapa de acuerdos de Co-creación

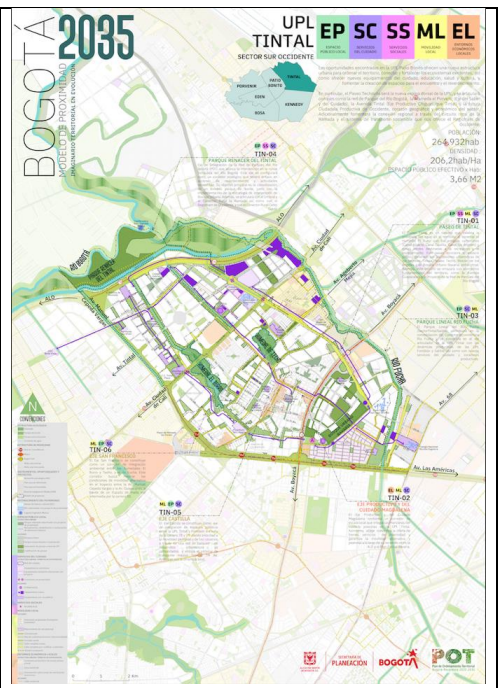


Imagen 114. Mapa de Formulación UPL

[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".

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	PASEO TINTAL
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• ADECUAR UN SKATE PARK EN LA BIBLIOTECA EL TINTAL. • GENERAR UNA CONEXIÓN DE RUTA TURÍSTICA ENTRE CIRCUITO DE MONUMENTOS: DISTRITO GRAFFITI, FINALIZANDO EN EL BOSQUE URBANO BAVARIA POR MEDIO DE LA BIBLIOTECA EL TINTAL, EL CANAL CASTILLA Y LA AVENIDA GUAYACANES. • RECONOCIMIENTO DE LA BIBLIOTECA EL TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • GENERAR UN CORREDOR VIAL PARA MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE SOBRE LA CALLE 6D. Y CONECTAR A SU VEZ, EL BOSQUE URBANO BAVARIA CON EL CORREDOR VIAL SOSTENIBLE DE LA CALLE 7A. • INSTALAR REDUCTORES DE VELOCIDAD SOBRE TODO EL BORDE DEL BOSQUE URBANO BAVARIA. • RECONOCIMIENTO DEL BOSQUE URBANO BAVARIA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER EL CANAL CASTILLA QUE PASA POR EL HUMEDAL EL BURRO Y EXTENDER ESE REVERDECIMIETO HASTA EL BOSQUE URBANO BAVARIA. • REVITALIZAR Y REALIZAR MANTENIMIENTO AL HUMEDAL BURRO Y EL HUMEDAL TECHO, RECUALIFICAR Y REVERDECER EL BOSQUE URBANO BAVARIA. • FORTALECER EL PROCESO DE ARBORIZACIÓN O REVERDECIMIENTO EN EL CANAL ALSACIA Y LAS ZONAS RESIDUALES LOCALIZADAS EN EL CRUCE DE LA AV. BOYACÁ CON LA AV. GUAYACANES. • RECONOCIMIENTO DE LA AVENIDA GUAYACANES COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER EL CANAL ALSACIA Y LA AV. GUAYACANES HASTA EL RÍO FUCHA. • RECONOCIMIENTO DE LA UNIAGUSTINIANA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES) • GENERAR CONEXIÓN ENTRE AVENIDA GUAYACANES Y LA ALO.

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO MAGDALENA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL PARQUE LA MAGDALENA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER EL CANAL MAGDALENA HASTA EL HUMEDAL TECHO. • CONSTRUCCIÓN DE TRES CONECTORES ECOLÓGICOS QUE CONECTEN EL RÍO FUCHA CON EL BOSQUE URBANO BAVARIA: POR LA CALLE 6A, 6B, 6D Y EL CANAL CASTILLA, OTRO POR EL CANAL MAGDALENA Y OTRO POR EL CANAL ALSACIA. • RECONOCIMIENTO DEL HUMEDAL TECHO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVITALIZAR Y REALIZAR MANTENIMIENTO AL HUMEDAL BURRO Y EL HUMEDAL TECHO, RECUALIFICAR Y REVERDECER EL BOSQUE URBANO BAVARIA.

Nombre del PIP	PARQUE LINEAL DEL RÍO FUCHA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CONSTRUCCIÓN DE CAI COLINDANTE AL RÍO FUCHA ENTRE LAS AMÉRICAS HASTA LA UNIVERSIDAD DE KENNEDY. • CONSTRUIR CICLOALAMEDA POR LA RONDA DEL RÍO FUCHA. • IMPLEMENTAR UNA RED DE ATENCIÓN DE SALUD A LOS BICIUSUARIOS SOBRE EL RÍO FUCHA. • POTENCIAR EL TURISMO DEL RÍO FUCHA A TRAVÉS DE LA CONSERVACIÓN DEL MISMO. • POTENCIAR HUERTAS URBANAS EN LA ZONA DE SANTA CATALINA Y LA RONDA DEL RÍO FUCHA COMO UNA RUTA AGROECOLÓGICA. • RECONOCIMIENTO DEL CANAL DEL RÍO FUCHA COMO UN LUGAR QUE CRA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVITALIZAR EL RÍO FUCHA ENTRE LA AV. BOYACÁ Y AV. CALI. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍO Y CANALES)

Nombre del PIP	Parques Renacer del Tintal
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍO Y CANALES) • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

Nombre del PIP	EJE CASTILLA

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL PARQUE CASTILLA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL POLIDEPORTIVO CASTILLA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL

Nombre del PIP	EJE SAN FRANCISCO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER LA CONEXIÓN ENTRE EL HUMEDAL TECHO Y EL HUMEDAL BURRO

Tabla 73 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: dos (2) días de campo con la Alcaldía Local de Kennedy realizados los días 4 de abril y 24 de mayo de 2022, con la participación de 43 personas y 6 personas respectivamente, logrando identificar oportunidades para la caracterización y alistamiento de la UPL Tintal.

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 563 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.2 UPL PATIO BONITO



Imagen 115. Deriva 2.0 UPL Patio Bonito, 24 de octubre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Los ciudadanos que participaron en la formulación de la UPL Patio Bonito destacaron la importancia de reverdecer el territorio a través del diseño de espacios verdes lineales sobre el Canal de la 38 y el mantenimiento de la conexión lineal verde de la Calle 40 sur, desde el Río Bogotá hasta el Humedal La Vaca. También destacaron la importancia de reverdecer el Humedal La Vaca, el Parque Bellavista, el Parque Dindalito y el Canal Cundinamarca como activos ambientales de la UPL. Por otro lado, señalaron las oportunidades para solucionar las problemáticas asociadas con la separación de residuos en el espacio público, con la creación de Centros de Acopio que tengan un doble propósito, por un lado, la protección del espacio público, por el otro, la organización de las actividades informales del reciclaje dentro de Patio Bonito. En relación con la movilidad, destacaron la cultura de la bicicleta, patrimonio inmaterial que se hace tangible con las ciclorrutas ya existentes en la UPL, sin embargo, indicaron que se requiere el mantenimiento de ellas en puntos neurálgicos, tales como la Av. Ciudad de Cali, la Carrera 80 y los demás corredores principales del territorio.

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 Patio Bonito (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 96 actores y georreferenciar 116 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.

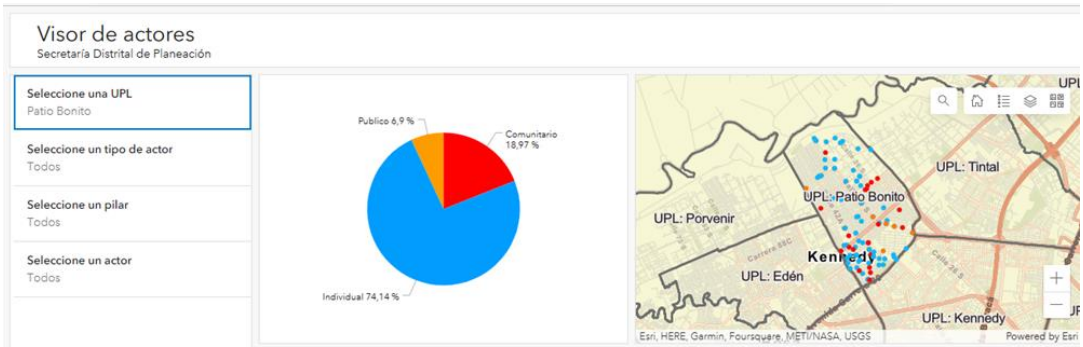


Imagen 116. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Individual	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reverdecimiento, Territorio Inteligentes	- Construir equipamientos educativos en el Barrio Tierra Buena. - Protección a moradores en el B. Villa de la Torre. - Mejoramiento de los equipamientos del cuidado del sector de Bellavista. - Identificación de vías para su pavimentación del B. Palmitas. - Construir vías previstas en el POT (Av. Tintal, Av. Manuel Cepeda Vargas, Av. Agoberto Mejía). - Restauración de Humedales La Vaca sector sur, Parque Bellavista y Canal de la 38. - Disposición de basuras Canal Cundinamarca.
Comunitario	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reverdecimiento, Territorio Inteligentes	- Nuevos equipamientos de servicios del cuidado en Patio Bonito. - Mejoramiento de la ciclo Alameda el Porvenir.

		- Protección y restauración del Humedal La Vaca, mejoramiento de los Parques Dindalito y Bellavista. - Disposición de basuras en el sector del barrio Jazmín.
Público	Cuidado Movilidad Sostenible	- Mejoramiento de equipamientos existentes. - Protección y permeabilización del Humedal La Vaca. - Protección del Parque Bellavista y Canal de la 38.

Tabla 74. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

La deriva realizada el 24 de octubre de 2022, con alcance de insumos para la formulación, contó con la participación de 20 personas, y permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad, pero también entender problemáticas de Patio Bonito alrededor del reciclaje que se podrían solucionar a través de proyectos enfocados en la cultura ambiental de las personas que trabajan en el reciclaje y habitantes del sector interesados en el tema.

Los puntos uno y dos del recorrido abordaron el Humedal Vaca Sur, Barrio Villa Nelly, Humedal Vaca Norte, Av. Cali con Carrera 88, desde la Calle 45 Sur hasta la Calle 35 Sur. En estos puntos la comunidad expresó sus anhelos sobre el futuro en la construcción de la Av. Ciudad de Cali y la ampliación de la Av. Villavicencio. Expresaron la importancia de abordar el tema de la invasión del espacio público por el parqueo para el abastecimiento de locales comerciales de la Calle 45 sur, y en términos ambientales manifestaron su interés por la recuperación del Humedal la Vaca.

Los puntos tres y cuatro, comprendieron el sector comercial Av. Villavicencio, Barrio María Paz y Canal de la 38. En cada uno de estos puntos la comunidad expresó la visión del territorio sobre el ordenamiento de las bodegas de reciclaje que no cumplen con áreas para la clasificación de residuos. Identificaron la oportunidad de reverdecimiento el desarrollo de huertas urbanas alrededor del Canal de la 38 para dignificar, embellecer y generar apropiación del territorio, teniendo en cuenta que es un espacio público con accesibilidad universal.

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 electrónicos y entregados de manera digital.

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

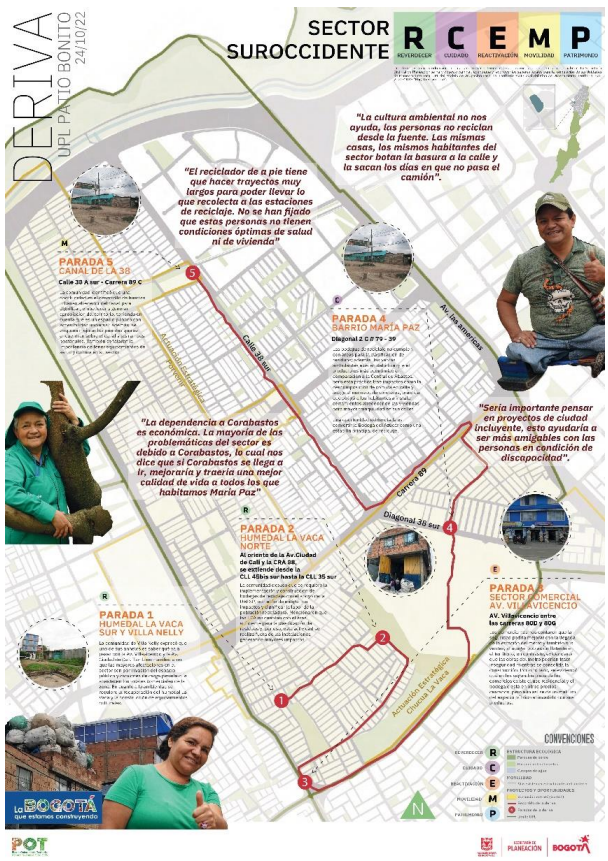


Imagen 117. salida gráfica deriva 2.0 UPL Patio Bonito, 24 de octubre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 3 de diciembre de 2022, con la participación de 42 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.

Es pertinente mencionar que inicialmente se desarrolló un taller de co-creación el día 16 de noviembre de 2022, con la participación de 24 personas, en el cual se logró avanzar en la identificación de oportunidades para la proximidad en la UPL Patio Bonito, pero dicho ejercicio no pudo ser culminado por fallas técnicas del lugar, no obstante, la información que en dicho espacio se alcanzó a trabajar, en efecto, también se tuvo en cuenta como parte de la co-creación.



Imagen 118. Taller Co-Creación UPL Patio Bonito, 3 de diciembre de 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, patrimonio, cuidado, movilidad sostenible y reactivación económica.

Reverdecimiento y Patrimonio: Se valoró la protección del humedal Chucua La Vaca (Norte y Sur) resaltando la importancia en la protección de los humedales, no sólo en la protección de orden ecológico, sino que, además, en lugares cuya protección ha sido gracias a la cohesión de la comunidad alrededor de un sólo objetivo. En términos culturales, exaltan la bicicleta como patrimonio inmaterial que se hace tangible en la ciclorruta desde Corabastos por la Diagonal 38 sur hasta parques del río Bogotá. Identifican la importancia de Corabastos como un lugar de referencia no sólo en términos económicos y comerciales, sino como punto alrededor de la UPL.

Cuidado: La comunidad priorizó la construcción de colegios en los barrios Tierra Buena, Villa Alexandra, Ciudad Galán. Identificaron la oportunidad de construir un Mega Colegio en Corabastos y darle uso como universidad en la noche; esta opción resuelve la necesidad de construir nuevas universidades y, para lo mismo, proponen utilizar como

equipamiento universitario nocturno el Colegio Eduardo Umaña Luna o el Colegio SaludCoop. En términos de salud, la construcción de un hospital en el barrio las Brisas.

Movilidad Sostenible: Se priorizó la movilidad sobre la malla vial principal, como, por ejemplo, sobre la Av. Guayacanes, la Av. Ciudad de Cali, la Calles 26 sur, la Calle 40 sur, La Calle 42 sur y Av. Villavicencio y a su vez, permitan el ingreso a sectores de los barrios Tierra Buena y Primavera, los cuales tienen problemas de movilidad complejos. En términos de movilidad se identificó como oportunidad la continuidad y mantenimiento de las ciclorrutas en puntos neurálgicos tales como la Avenida Ciudad de Cali y Carrera 80.

Reactivación Económica: La comunidad hizo énfasis en crear 2 Centros de Acopio de residuos dentro de la UPL Patio Bonito para que no haya separación de residuos en el espacio público. Otros temas fundamentales fueron la reactivación económica de los vendedores ambulantes sobre la Av. Villavicencio y la Av. Américas. Asimismo, proponen la creación de mercados campesinos itinerantes en las vías principales y la desconcentración de Corabastos.

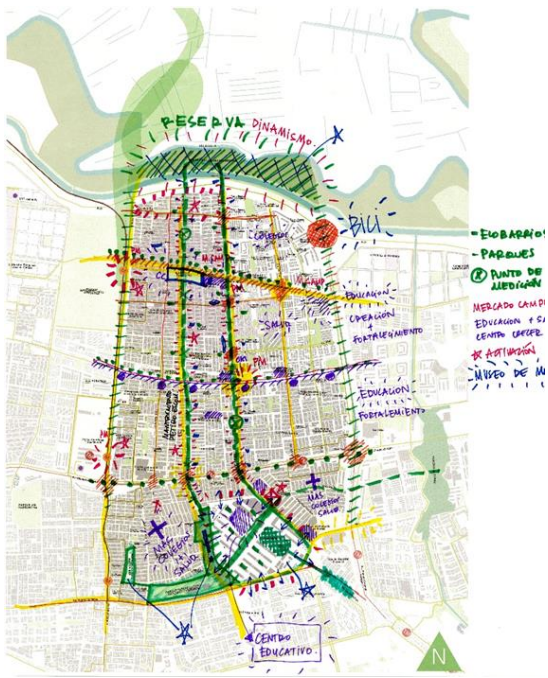


Imagen 119. Mapa de acuerdos, Taller co-creación UPL Patio Bonito, 3 de diciembre de 2022, Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP, 2022.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Patio Bonito

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Patio Bonito continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 5 de mayo de 2023) 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 120. Pieza gráfica sondeos UPL Patio Bonito SDP.
Plataforma Bogotá Abierta – Reto UPL Patio Bonito

Las respuestas de las 348 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 del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Patio Bonito como Corabastos, el Humedal La Vaca, el Parque Dindalito, el Parque Cayetano Cañizares, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos culturales, como museos y centros culturales; de salud, como servicios ambulatorios; y de educación, para todos los ciclos. Por último, se priorizaron propuestas de reverdecimiento de humedales, ríos y canales y de reverdecimiento de vías y parques.

La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Patio Bonito

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 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 Patio Bonito y sus proyectos de proximidad

[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".

incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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

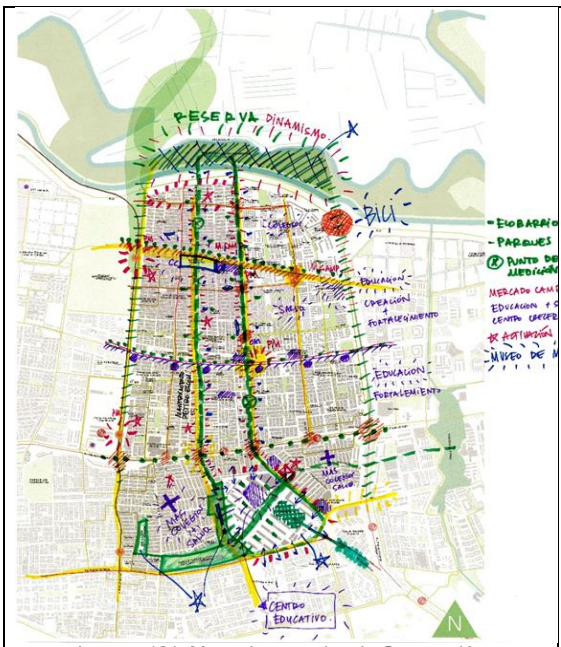


Imagen 121. Mapa de acuerdos de Co-creación

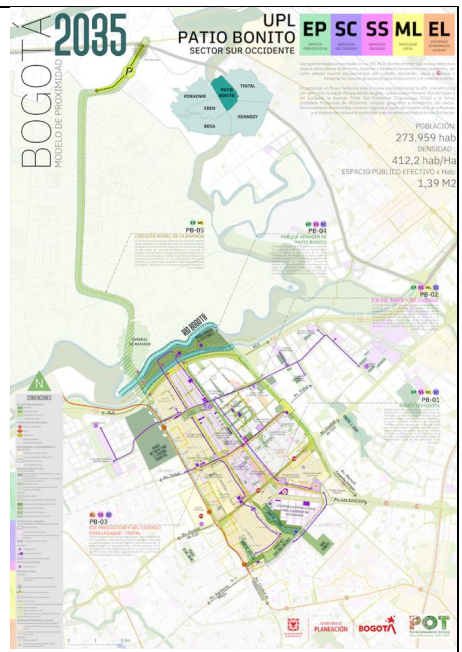


Imagen 122. Mapa de Formulación UPL

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	PASEO TECHOVITA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CONSTRUCCIÓN DE CAI SOBRE AVENIDA GUAYACANAES CON 38 SUR. • CONSTRUIR UN GIRO HACIA EL NORTE EN LA CALLE 38 SUR CON AVENIDA CALI. • EXTENDER Y MEJORAR LOS ESPACIOS VERDES LINEALES EN LOS BORDES DEL CANAL DE LA 38. • RECONOCIMIENTO DEL CANAL DE LA 38 COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • CONTINUACIÓN DE ALAMEDA QUE CONECTE CARRERA 80 Y CALLE 40 SUR.

	• GENERAR UNA CONEXIÓN ENTRE LA CALLE 40 SUR Y LA AVENIDA CALI. • GENERAR UNA CONEXIÓN VERDE CON CICLOINFRAESTRUCTURA SOBRE TODA LA CALLE 40 SUR HASTA EL RÍO Y EL HUMEDAL LA VACA. • CONSTRUCCIÓN DE CENTROS DE ACOPIO Y TRANSFORMACIÓN EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE MEGACOLEGIO UBICADO EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE INDUSTRIA, ENTRETENIMIENTO, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN AMBIENTAL EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE UN EQUIPAMIENTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN CORABASTOS. • CONSTRUCCIÓN DE UN MUSEO QUE CONTENGA LA IMPORTANCIA DE CORABASTOS. • CONSTRUIR UNA PLANTA DE APROVECHAMIENTO DE RESIDUOS ORGÁNICOS EN CORABASTOS. • CREACIÓN DE EMPRESAS SOCIALES Y COOPERATIVAS EN CORABASTOS, • DESCENTRALIZAR CORABASTOS. • DESCONCENTRAR CORABASTOS Y TRASLADAR LOS CENTROS DE ACOPIO A LAS ENTRADAS DE BOGOTÁ. • GENERACIÓN DE UN ESPACIO EN CORABASTOS PARA HUERTAS URBANAS Y VENTA DE ABONOS. • RECONOCIMIENTO DE CORABASTOS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE CORABASTOS. • GENERAR MERCADOS CAMPESINOS EN EL PARQUE DINDALITO. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE DINDALITO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • FORTALECER PLAZAS DE MERCADO EN EL SECTOR BELLAVISTA. • GENERAR MULTIPLICIDAD DE USOS EN INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN LOS COLEGIOS RODRIGO TRIANA, EDUARDO UMAÑA Y BELLAVISTA. • RECONOCIMIENTO DEL CDC BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL CARNAVAL EN PARQUE BELLAVISTA Y CARNAVAL CHUCUA LA VACA. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE COLEGIO RODRIGO TRIANA. • NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • GENERAR UNA ALAMEDA Y ZONA VERDE EN EL BORDE RESIDENCIAL COLINDANTE CON LA ALO. • RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES). • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

Nombre del PIP	EJE DEL SABER Y DEL CUIDADO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • RECONOCIMIENTO DEL ACUNAR BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • CONSTRUCCIÓN AVENIDA MUISCAS ENTRE AVENIDA TINTAL Y ALO. • GENERAR MERCADOS CAMPESINOS EN EL PARQUE DINDALITO. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE DINDALITO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • FORTALECER PLAZAS DE MERCADO EN EL SECTOR BELLAVISTA. • GENERAR MULTIPLICIDAD DE USOS EN INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE EDUCACIÓN SUPERIOR EN LOS COLEGIOS RODRIGO TRIANA, EDUARDO UMAÑA Y BELLAVISTA. • RECONOCIMIENTO DEL CDC BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE BELLAVISTA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL CARNAVAL EN PARQUE BELLAVISTA Y CARNAVAL CHUCUA LA VACA.

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• NUEVOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS SOCIALES Y DEL CUIDADO. • INSTALACIÓN DE HUERTAS URBANAS SOBRE LA BAHÍA, AVENIDA TINTAL Y VILLA LOMA. • RECONOCIMIENTO DE LA AVENIDA TINTAL COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • REVERDECER LAS AVENIDAS GUAYACANES Y TINTAL • RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DE COLEGIO RODRIGO TRIANA. • CONTINUACIÓN DE AVENIDA MANUEL CEPEDA Y CONSTRUCCIÓN DE RETORNOS A LA ALTURA DE LOS BARRIOS TIERRA BUENA Y PRIMAVERA. • RECONOCIMIENTO DEL BAZAR TIERRA BUENA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • INSTALAR JUEGOS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE EN EL PARQUE LAS BRISAS. • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE LAS BRISAS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

Nombre del PIP	PARQUES RENACER DE PATIO BONITO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RESTAURACIÓN Y REVERDECIMIENTO DE LOS CUERPOS DE AGUA (HUMEDALES, RÍOS Y CANALES). • RECONOCIMIENTO DEL RÍO BOGOTÁ COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

Tabla 75 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: dos (2) días de campo con la Alcaldía Local de Kennedy realizados los días 4 de abril de 2022 con la participación de 43 personas y el 24 de mayo de 2022 con la participación de 6 personas, un (1) recorrido por Patio Bonito, el realizado el 13 de septiembre de 2022 con la participación de 1 persona, y en conjunto con las demás actividades, fue posible profundizar en la manzana del cuidado del Centro de Desarrollo Comunitario de Bellavista, conocer la ruta del cuidado de mujeres cuidadoras y la estrategia Acunar del Jardín Infantil el Caracol. También, identificar los corazones productivos de la Calle 40 sur y de sectores para el reverdecimiento del Canal de la 38.

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 484 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.3 UPL PORVENIR



Imagen 123. Deriva UPL Porvenir, 22 de febrero de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Participación y Diálogo de Ciudad

Para los ciudadanos que participaron en la formulación de la UPL, Porvenir es un territorio con una estructura ecológica de gran potencial y que puede brindar a sus habitantes espacios adecuados para el encuentro y disfrute ciudadano, a través de circuitos turísticos para peatones y bici usuarios en articulación con el Humedal la Isla y el Río Tunjuelo, que puede conectarse con la ciclo alameda el Porvenir. Además, es un territorio que puede fortalecer los servicios de cuidado, cultura y movilidad sostenible para el desarrollo y atención de jóvenes, niños y adultos. En este territorio también se destacó, como una de las fortalezas y elemento de identidad en cuanto patrimonio, el Cabildo Muisca de Bosa como gran referente ancestral del territorio.

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Porvenir nos permitió identificar 69 actores y georreferenciar 97 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.

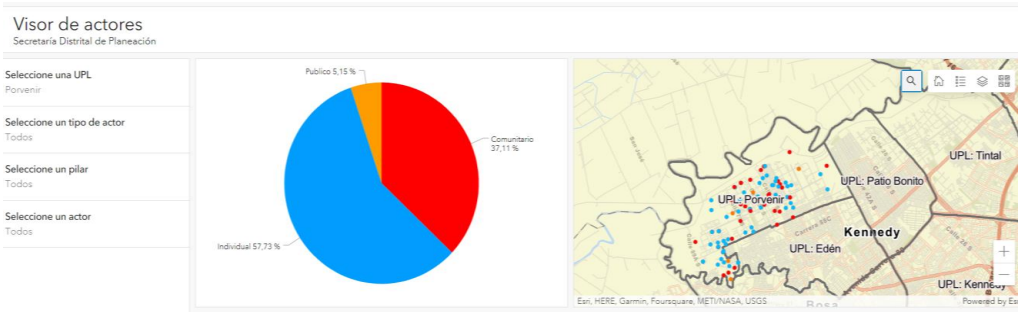


Imagen 124. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible y Patrimonio e Identidad.	- Inseguridad barrio Bosa El Regalo. - Inseguridad en el parque Metropolitano Porvenir. - venta de drogas por senderos de campo verde. - Descontaminación del río Tunjuelito y restauración completa de su ronda, con la participación de comunidades articuladas por un proyecto de gran impacto de educación ambiental
Públicos	Cuidado y Patrimonio e Identidad.	- Equipamientos para niños y jóvenes en el barrio Santa Fe el recuerdo. - Nuevo Hospital de Bosa. - Construir un corredor ambiental entre el humedal la Isla y Tibanica, rescatando un patrimonio de la localidad que es la hacienda la Isla que es manejada por SDA que más que ser patrimonial es ambiental.
Formadores de opinión	Reverdecimiento y Cuidado.	- Reverdecimiento acorde al espacio en el canal Tintal 3. - Alameda porvenir deteriorada. - Conservar el Humedal la Isla. - Reubicación de Patio talleres SITP - Oferta de vivienda y reactivación económica - Venta de ambulantes y apropiación de lotes. - regulación de recicladores en el barrio la vega.
Individual	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económica y Movilidad Sostenible.	- En temas de movilidad, es importante que se regula el parqueo estacionamiento de los buses del SITP. - Déficit en la malla vial por vías sin pavimentar como la Avenida Santa Fe. - falta de equipamientos de seguridad, como CAI móvil cerca al parque el porvenir.

		- Parqueaderos ilegales de transporte público en el barrio Atalaya.

Tabla 76. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 6 de mayo de 2022, con alcance a caracterización, y el 22 de febrero de 2023, con alcance de insumos para la formulación, permitieron identificar oportunidades para proyectos de proximidad para el sector de la UPL Porvenir; estas actividades brindaron información para identificar oportunidades de nuevos espacios para equipamientos culturales, de salud y recuperación de vías para mejorar la movilidad de la UPL.

El primer recorrido se realizó reuniendo los territorios de UPL Bosa, Edén y Porvenir, contó la participación de 17 líderes y representantes del Cabildo Indígena Muisca de Bosa, enmarcando los siguientes puntos dentro del territorio de la UPL Porvenir: El Cabildo Muisca y El Plan Parcial EL Edén- El Descanso; en estos puntos se pudo reconocer la importancia de diferentes elementos naturales que hacen parte del patrimonio histórico y cultural de la comunidad indígena, así como diferentes problemáticas que se presentan en el territorio por deficiencia en la prestación de servicios públicos, sociales, de recreación, educación, transporte y movilidad.

Por otro lado. La segunda deriva se realizó el 22 de febrero de 2023, contó con la participación de 39 personas, a través de un recorrido por diferentes puntos de la UPL Porvenir, como punto 1. el salón comunal Santa Fe El Recuerdo y sus alrededores donde se evidenció la oportunidad de nuevos espacios de salones sociales que promuevan la cultura, punto 2. El parque las Atalayas, primer sector donde se pueden fortalecer espacios de equipamientos sociales y del cuidado, punto 3. el parque El Regalo donde se identificó la oportunidad de reverdecer lotes baldíos para generar espacios verdes para la comunidad, punto 4. el Cabildo Muisca que la comunidad reconoce como patrimonio de la UPL y punto 5. el humedal Chinguasuque, también conocido como Humedal la Isla, gran referente de la comunidad como estructura ecológica. Al finalizar el recorrido se dialogó con los líderes comunales y comunidad residente del territorio, quienes brindaron información que permitió identificar oportunidades para equipamientos culturales, de salud, y la recuperación de vías para mejorar la movilidad de la UPL.

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 del primer recorrido con el Cabildo Muisca de Bosa el 06 de mayo de 2022, el segundo recorrido con líderes y residentes de los barrios aledaños el 22 de febrero del

2023 y el taller de co-creación de la UPL Porvenir realizado el 18 de marzo de 2023 y a través de correo electrónico.

A continuación, se presentan las cartografías colectivas resultado de estas actividades:

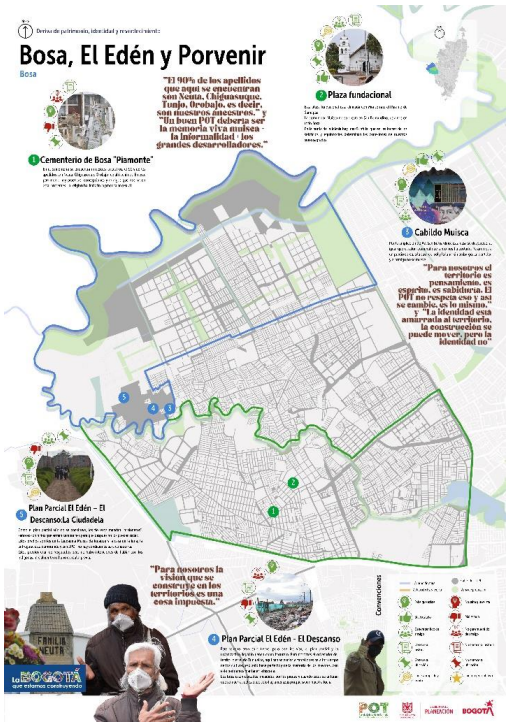


Imagen 125. Salida gráfica deriva UPL Bosa, El Edén y Porvenir, 6 de mayo de 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad



Imagen 126. Salida Gráfica Deriva UPL Porvenir, 22 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 Porvenir

El taller de co-creación desarrollado el 18 de marzo de 2023, con la participación de 34 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 127. Taller Co-creación UPL Porvenir, 18 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y Patrimonio:

Reverdecimiento: La comunidad priorizó el reverdecimiento y revitalización de todos los Canales que se encuentran dentro de la UPL, el Humedal Chiguasuque/la Isla y el Canal Potreritos donde es importante generar la conexión a través de la construcción de puentes peatonales para permitir la apropiación del territorio; Sumado a lo anterior, destacaron el reverdecimiento de toda la Ciclo-Alameda del Porvenir y la conexión del Río Tunjuelo con el Río Bogotá; y finalmente, identificaron diferentes lotes de oportunidad para parques de escala intermedia.

Cuidado: La comunidad propuso la creación de una manzana del cuidado, en la zona de El Edén - El Descanso, identificaron la oportunidad de construir espacios como casas de cultura en este mismo sector y en el barrio El Recuerdo de Santafé el Porvenir.

Reactivación Económica: La comunidad propuso construir plazas de mercado en diferentes puntos de la UPL donde además se pueden reubicar algunos de los vendedores informales para de esta manera liberar el espacio público, pues ven la oportunidad allí de tener espacios adecuados para este tipo de comercio.

Movilidad Sostenible: La comunidad plantea la oportunidad de consolidar acciones viales en diferentes puntos de la UPL Porvenir como la conexión vehicular en la calle 51 sur con carrera 89 y pavimentación de algunas calles como la calle 56f sur, implementación del manejo de basura en el espacio público y conexiones de ciclorrutas desde la Alameda El Porvenir.

Patrimonio: La comunidad reconoce como patrimonio ancestral y natural de gran importancia en la UPL Porvenir el Cabildo Muisca y su conexión con el Río Bogotá, Río Tunjuelito y Humedal Chiguasuque/la Isla, también resaltan el potencial de la Universidad Distrital en el territorio, por su carácter cultural como escenario artístico.

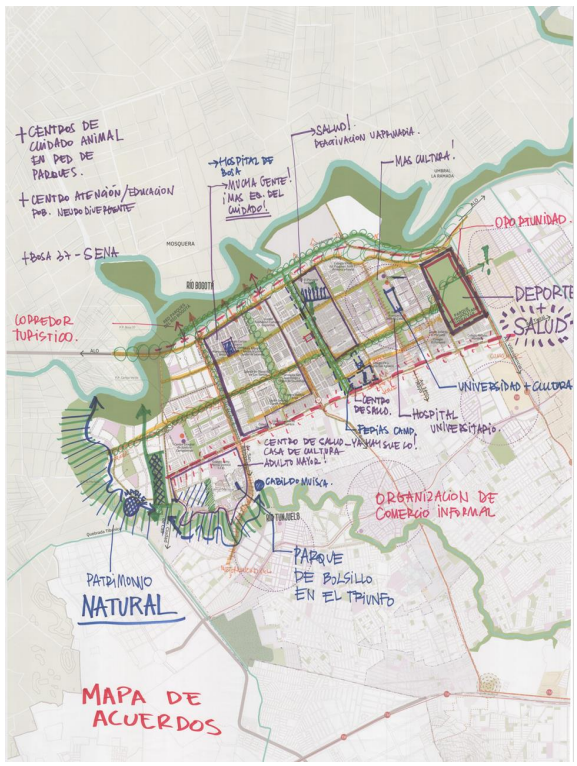


Imagen 128. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Porvenir, 18 de marzo 2023, Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP, 2022.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Porvenir

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



Imagen 129. Pieza gráfica sondeos UPL Porvenir, SDP 2023.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Porvenir

Las respuestas de las 405 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 del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Porvenir como el CDC Porvenir, la Universidad Distrital, el Humedal Chiguasuque, el Colegio San Bernardino, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos culturales, como museos y centros culturales; de educación, para todos los ciclos; y de cuidado para mujeres, como casas de la igualdad. Por último, se priorizaron propuestas de construcción de equipamientos para servicios sociales y de generación de circuitos turísticos a lo largo de los elementos de la estructura ecológica principal.

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

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 Porvenir 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".

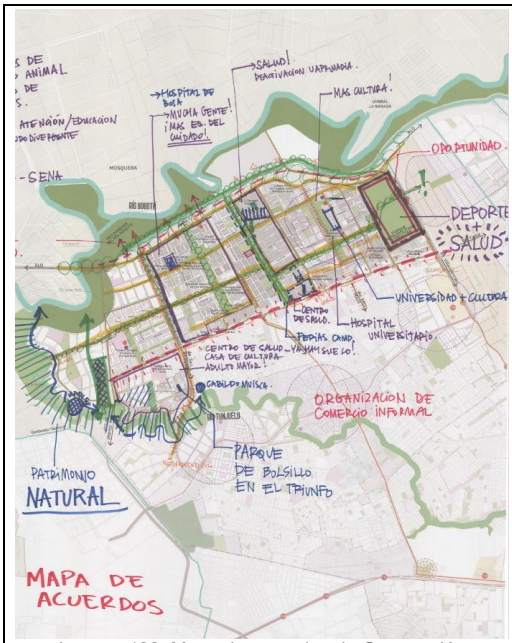


Imagen 130. Mapa de acuerdos de Co-creación



Imagen 131. Mapa de Formulación UPL

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	PASEO PORVENIR
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• POSICIONAR LA UNIVERSIDAD DISTRITAL Y EL PARQUE EL PORVENIR COMO UN LUGAR QUE PROMUEVA LA CULTURA Y EL ENCUENTRO DE LOS DISTINTOS GRUPOS ETARIOS, PERO PRINCIPALMENTE EL DE LOS JÓVENES • CONECTAR CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS, Y ARTICULACIÓN CON EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI • PAVIMENTAR Y CONECTAR LA AV. PRIMERO DE MAYO, CON ÉNFASIS EN EL SECTOR CALDAS, ENTRE CARRERA 92A Y AV. TINTAL. • REVERDECER PARQUE METROPOLITANO PORVENIR • REVERDECER PARQUE METROPOLITANO EL RECREO • RECUPERAR ALAMEDA PORVENIR

Nombre del PIP	RÍO TUNJUELO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVITALIZAR, RECUPERAR Y REVERDECER EL RÍO TUNJUELO • RECONOCIMIENTO DE FINCA LA MARLENE COMO CORREDOR AMBIENTAL ENTRE EL RÍO BOGOTÁ, RÍO TUNJUELO Y HUMEDAL CHIGUASUQUE. • RECONOCER LA HACIENDA LA ISLA COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO E HISTÓRICO. • RECONOCER EL RÍO TUNJUELO COMO PATRIMONIO NATURAL. • RECONOCER EL CABILDO Y EL HUMEDAL CHIGUASUQUE COMO PATRIMONIO HISTÓRICO, ANCESTRAL Y NATURAL. • CONSTRUIR PARQUES ENTRE EL HUMEDAL CHIGUASUQUE Y RÍO TUNJUELO • CONSTRUIR PARQUES EN ZONAS DE CESIÓN DEL PLAN PARCIAL EL EDÉN EL DESCANSO • CONSTRUIR EN LA VÍA 'LA VUELTA AL MUNDO' ESPACIOS PARA PEATONES, BICIUSUARIOS Y REVERDECIMIENTO.

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CONSOLIDAR LA AV. TINTAL. • GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO EN LOS PRIMEROS PISOS EN LA AV. TINTAL. • CONECTAR LA RED DE CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS Y ARTICULAR EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI. • CONSTRUIR PUENTES SOBRE AV. TINTAL PARA CONECTAR CICLORRUTAS EN EL COLEGIO SONIA OSORIO DEL BARRIO RECREO

Nombre del PIP	PARQUE RENACER DEL PORVENIR
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCER EL RÍO TUNJUELO COMO PATRIMONIO NATURAL • REVITALIZAR Y REVERDECER EL RÍO TUNJUELO • REVERDECER EL CANAL CUNDINAMARCA • CONSTRUIR UN ESCENARIO RECREATIVO CULTURAL Y DEPORTIVO EN EL PARQUE METROPOLITANO PORVENIR (GIBRALTAR) QUE PERMITA A LA COMUNIDAD APROVECHAR EL ESPACIO. • GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL FUTURO PARQUE GIBRALTAR

Nombre del PIP	BISAGRA CANAL TINTAL
Incidencia de participación	• REVITALIZAR Y REVERDECER EL CANAL TINTAL III • RECUPERAR LA RONDA HÍDRICA DEL CANAL TINTAL III. MITIGACIÓN DE IMPACTOS POR DESECHO DE RESIDUOS SÓLIDOS (LA ESCOMBRERA)

Con la comunidad se acordó:	• ADECUAR ALREDEDORES DEL MONUMENTO BERNARDO SALCEDO • GENERAR UN CORREDOR AMBIENTAL EN LA ALAMEDA PUES ES UN PUNTO DE ENCUENTRO CULTURAL Y ES IMPORTANTE EN EL TRÁNSITO ENTRE SOACHA, BOSA, KENNEDY Y FONTIBÓN. • POTENCIAR HUERTAS URBANAS EN CANAL POTRERITOS Y CANAL TINTAL III • REVERDECER PARQUE LAS ATALAYAS II SECTOR • REVERDECER PARQUE LAS ATALAYAS III SECTOR

Tabla 77 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 Bosa, el cual se realizó el día 11 de marzo de 2022 con la participación de 64 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 559 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.4 UPL EDÉN



Imagen 132. Deriva UPL El Edén, 02 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Participación y Diálogo de Ciudad

Los 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 la UPL Edén. Como parte del proceso de participación, la comunidad resaltó las oportunidades que tiene este territorio para el reverdecimiento en general de la UPL, priorizando el Río Tunjuelo y corredores viales como la Carrera 80h. La UPL El Edén tiene la oportunidad de fortalecer los servicios del cuidado, como los de salud, promover actividades económicas sustentables como huertas urbanas y mercados campesinos, consolidar la movilidad sostenible en las avenidas principales y promoviendo la conectividad dentro de la UPL, y fortaleciendo elementos patrimoniales como la Hacienda Las Margaritas y la construcción de una casa cultural, para promover la identidad y arraigo al territorio.

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 Edén (marzo – agosto de 2022) nos permitió identificar 75 actores y georreferenciar 97 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.

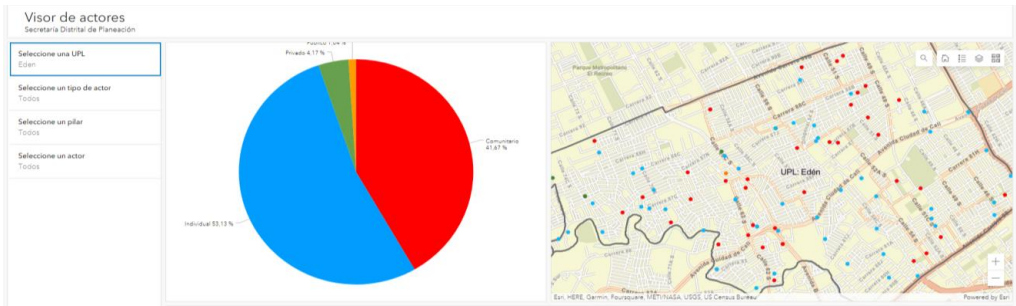


Imagen 133. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad, Reactivación Económica, Reverdecimiento y territorios inteligentes.	- Problemas de microtráfico y habitabilidad de calle en la UPL. - Mejoramiento del espacio público. - Construcción o mejoramiento de salones comunales. - Equipamientos del cuidado. - Semaforización y señalización en vías. - Fortalecimiento de rutas de transporte. - Protección y reconocimiento del pueblo Muisca en lugares sagrados. - Fortalecer oportunidades que reactiven el sector económicamente. - Descontaminación del Río Tunjuelo. - Arborización de parques. - Centros de acopio para aprovechamiento de residuos sólidos.
Individual	Cuidado, Movilidad sostenible, Reactivación económica, Reverdecimiento y Territorios inteligentes	- Equipamientos en servicios del cuidado. - Fortalecer servicios sociales en la UPL. - Problemas de seguridad en el espacio público y parques. - Mejoramiento de la infraestructura vial y peatonal. - Construcción de ciclorrutas entre Bogotá y Mosquera. - Reactivación económica postpandemia. - Zonas comerciales para campesinos, artesanos y comunidad en general. - Huertas Urbanas. - Planes de mitigación del riesgo del río. - Reverdecimiento de vías.

		- Centros de clasificación y aprovechamiento de residuos sólidos.
Privado	Cuidado y Movilidad sostenible.	- Mejoramiento en oferta educativa. - Equipamientos en servicios de salud. - Construcción de ciclorruta en potreritos.
Público	Movilidad sostenible.	- Ampliación y construcción de ciclorrutas.

Tabla 78. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 6 de mayo de 2022, con alcance de caracterización, y el 2 de marzo de 2023, con alcance de insumos para la formulación, permitieron identificar oportunidad para proyectos de proximidad en el sector de Potreritos y la posibilidad de crear un corredor turístico por el Río Tunjuelo que conecte también los humedales Chiguasuque y Tingua Azul. Durante estos recorridos se logró identificar las necesidades de la comunidad en torno a la construcción y mejoramiento de la malla vial, senderos peatonales, ciclorrutas, reverdecimiento de vías y parques; así como la organización de comercio informal.

El primer recorrido se realizó reuniendo los territorios de UPL Bosa, Edén y Porvenir con la participación de 17 personas, líderes y representantes del Cabildo Indígena Muisca de Bosa, enmarcando los siguientes puntos dentro del territorio de la UPL Edén: el Cabildo Muisca que se encuentra ubicado en el límite entre la UPL Porvenir y Edén; se pudo reconocer la importancia de diferentes elementos naturales que hacen parte del patrimonio histórico y cultural de la comunidad indígena, así como diferentes problemáticas que se presentan en el territorio por deficiencia en la prestación de servicios públicos, sociales, de recreación, educación, transporte y movilidad.

Para la segunda deriva realizada en la UPL Edén, se contó con la participación de con la participación de 23 personas, líderes comunales y sociales, así como residentes del sector, quienes acompañaron el recorrido en diferentes puntos de la UPL, entre los que se encuentran el sector del barrio Potreritos, CAI La Libertad y Parque Gilma Jiménez. En cada uno de estos puntos, la comunidad pudo expresar cuál es su visión del territorio, y relatar las dinámicas sociales, económicas y culturales que se desarrollan en la UPL; entre las que se resaltan la importancia de la protección a los cuerpos agua y demás elementos naturales como el humedal Tingua Azul y el río Tunjuelo; la necesidad de regular el uso del espacio público y la oportunidad de generar acuerdos o acciones que mejoren la convivencia entre comerciantes y residentes; la seguridad, el manejo de residuos y la movilidad.

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 del primer recorrido con el Cabildo Muisca de Bosa el 06 de mayo de 2022, el segundo recorrido con líderes y residentes de los barrios aledaños el 02 de marzo del 2023 y el taller de co-creación de la UPL El Edén realizado el 29 de marzo de 2023 y a través de correo electrónico.

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

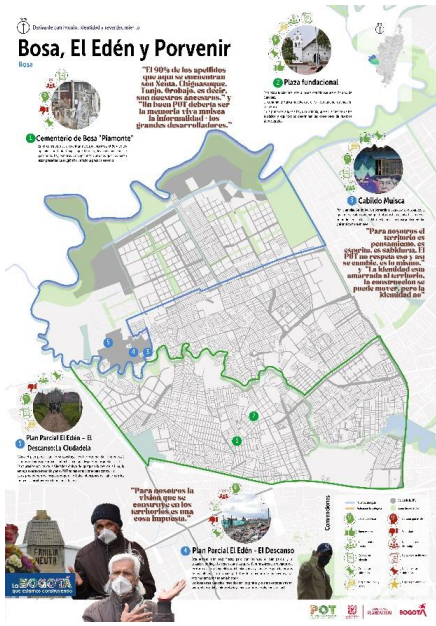


Imagen 134. Salida gráfica Deriva UPL Bosa, El Edén y Porvenir 6 de mayo de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad

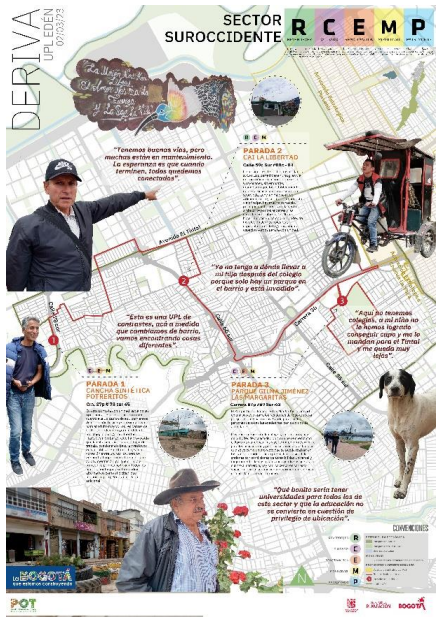


Imagen 135. Salida gráfica Deriva UPL El Edén, 2 de marzo de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 29 de marzo de 2023, con la participación de 77 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 136. Taller Co-creación UPL El Edén, 29 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Asesora de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y Patrimonio:

Reverdecer: La ciudadanía identificó y priorizó el reverdecimiento del Río Tunjuelo, así como la consolidación de un parque lineal o "malecón" por todo el borde del río. De igual forma, una de las prioridades de la comunidad participante es el reverdecimiento de corredores viales como las carreras 80h, la carrera 81l, la carrera 87, la carrera 88c y la Avenida Tintal. Por otro lado, la comunidad prioriza la posibilidad de reverdecer y mejorar los parques al interior de sectores como El Carmel, San Antonio y Margaritas, así como los parques aledaños al Río Tunjuelito, así como de equipamientos como El Portal de las Américas y las casas de la cultura, que juegan un rol importante en la apuesta ambiental de la UPL Edén.

Red del cuidado: La comunidad priorizó los centros de atención para el adulto mayor y para grupos diversos; el mejoramiento y construcción de salones comunales inexistentes y el aprovechamiento de suelos de oportunidad para equipamientos en salud.

Reactivación Económica: La propuesta en general de la comunidad fue buscar oportunidades en el territorio que le den una nueva dinámica económica a cada uno de

los sectores. Las propuestas estuvieron dirigidas a potenciales turísticos como el corredor ecológico por el Río Tunjuelo y que su desarrollo se enfoque en ofertas gastronómicas, artesanales y ruralismo ambiental. Adicionalmente desean consolidar la plazoleta comercial en el portal de las Américas.

Movilidad Sostenible: La comunidad planteó y priorizó la consolidación de vías como la Primero de Mayo y la Avenida San Bernardino para descongestionar toda la UPL. De igual manera, fue clave el reconocimiento de la falta de conectividad al interior de los sectores residenciales, para lo cual se plantearon diferentes circuitos para la movilidad en transporte sostenible, como carrera 80h, carrera 81j, calle 62 sur y carrera 81c.

Patrimonio, Recreación y Cultura: La comunidad demostró priorizó el pilar cultural y ambiental de acuerdo con la importancia del patrimonio natural enfocado en la recuperación de la cuenca hídrica del Río Tunjuelo y la creación de un Visor Ambiental en la ronda del río.

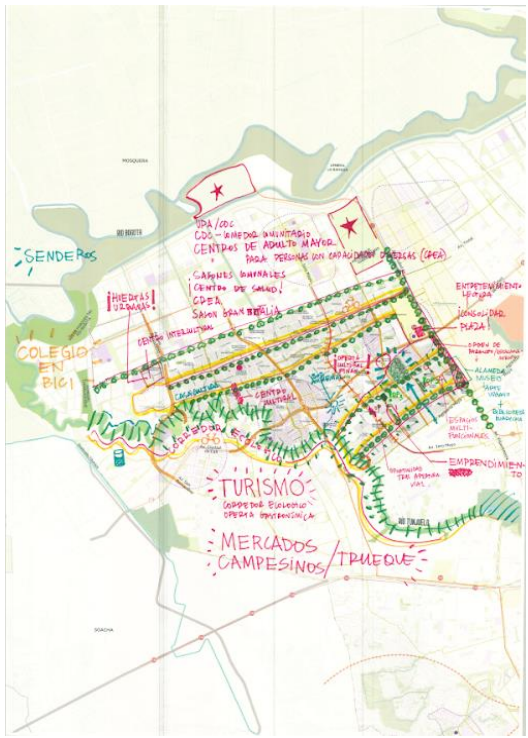


Imagen 137. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPLEl Edén, 29 de marzo de 2023, SDP.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De manera complementaria, se llevó a cabo una (1) sesión de trabajo el día 25 de abril con 8 representantes de la comunidad negra afrocolombiana con el objetivo de aplicar el sondeo UPL y motivar la identificación de oportunidades para las UPL de su interés. Para el caso de la UPL Edén, se priorizaron las siguientes oportunidades: proyectos de recuperación de la malla vial y andenes, reconocer e integrar en los proyectos de reactivación económica local las actividades económicas de las comunidades afro para la venta de productos capilares para la identidad negra afrocolombiana en el Barrio san Antonio

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Edén

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Edén continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 1 de mayo 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.



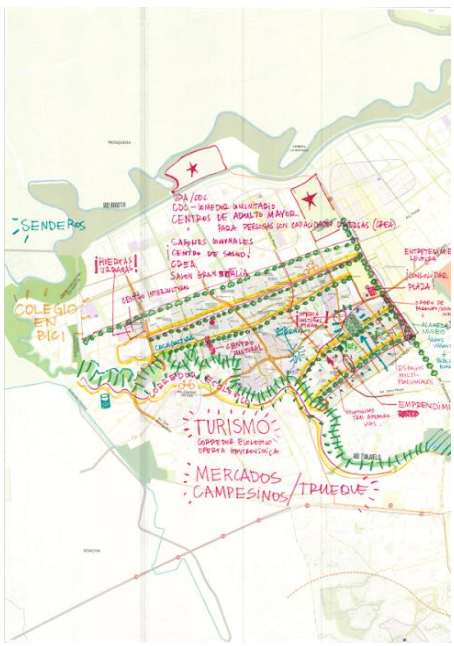
Imagen 138. Pieza gráfica sondeos UPL Edén, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Edén

Las 313 respuestas evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio, el desarrollo de acciones alrededor del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Edén como el Parque Gilma Jiménez, el Portal Américas, el Colegio Jaime Garzón, la Hacienda Las Margaritas, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos de cuidado para mujeres, como casas de la igualdad; de seguridad, como estaciones de bomberos; y de educación, para todos los ciclos. Por último, se priorizaron propuestas de mejoramiento de infraestructura para el peatón y la bicicleta y de generación de circuitos turísticos a lo largo de los elementos de la estructura ecológica principal.

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

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 Edén 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
	
Imagen 139.Mapa de acuerdos de Co-creación	Imagen 140.Mapa de Formulación 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".

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 DEL CUIDADO MUISCA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• CUALIFICAR Y REVERDECER PARQUES EN EL SECTOR DE LAS MARGARITAS. MEJORAR ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, ADULTOS MAYORES Y NIÑOS. • CONSTRUCCIÓN DE CENTRO PARA EL ADULTO MAYOR EN EL TROPEZÓN Y PORTAL AMÉRICAS. • CONSTRUCCIÓN DE CENTRO DE ATENCIÓN A PERSONAS CON CAPACIDADES DIVERSAS EN EL LOTE SAN BERNARDINO. • CONSTRUCCIÓN DE CASA CULTURAL ESCOCIA, PARA LOS BARRIOS ESCOCIA 1 Y VILLA NORA. • FORTALECER EL POTENCIAL TURÍSTICO DEL PORTAL AMÉRICAS. • PRIORIZAR PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN EN AV. PRIMERO DE MAYO ENTRE AV. TINTAL Y AV. AGOBERTO MEJÍA • CONSTRUIR CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA 87D DESDE EL PORTAL AMÉRICAS HASTA EL RÍO TUNJUELO.

Nombre del PIP	RÍO TUNJUELO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER Y MEJORAR LA RED DE PARQUES DE BOLSILLO CERCANOS AL RÍO TUNJUELO. • GENERAR CORREDOR ECOLÓGICO EN RÍO TUNJUELO Y RECUPERAR SUS CALIDADES AMBIENTALES. • POTENCIAR EL TURISMO DE LA UPL MEDIANTE LA CONSOLIDACIÓN DEL SENDERO ECOLÓGICO POR EL RÍO TUNJUELO Y PROMOVER LA OFERTA ARTESANAL, GASTRONÓMICA Y EL MURALISMO. • CREAR UN VISOR AMBIENTAL EN EL RÍO TUNJUELO AMPARADO POR LOS COLEGIOS DE LA ZONA: COLEGIO DÉBORA ARANGO, COLEGIO CLARA FEY, COLEGIO CLARETIANO Y EL COLEGIO DE LA BICI.

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO EN LOS PRIMEROS PISOS EN LA AV. EL TINTAL • CONEXIÓN DE CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS, Y ARTICULACIÓN CON EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI • CONSOLIDACIÓN DE LA AV. GUAYACANES (AV. TINTAL) • CONSTRUCCIÓN DE PUENTE SOBRE AV. TINTAL PARA CONEXIÓN DE CICLORRUTAS EN EL COLEGIO SONIA OSORIO, DEL BARRIO RECREO

Nombre del PIP	SUPERMANZANA DEL CUIDADO MARGARITAS
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO EN LOS PRIMEROS PISOS EN LA AV. EL TINTAL • CONSOLIDAR UNA RED DE CICLORRUTAS PARA LOS Y LAS ESTUDIANTES DE COLEGIOS Y POTENCIALIZAR EL PROGRAMA AL COLEGIO EN BICI • CONSOLIDAR LA AV.TINTAL. • CONSTRUIR PUENTE SOBRE AV. TINTAL PARA CONEXIÓN DE CICLORRUTAS EN EL COLEGIO SONIA OSORIO, DEL BARRIO RECREO.

Tabla 79 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 Bosa el 11 de marzo de 2022 con la participación de 64 personas, y un (1) recorrido técnico de UPL El Edén con la Alcaldía Local de Bosa, el cual se realizó el 2 de noviembre de 2022 con la participación de 8 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 510 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.5 UPL BOSA



Imagen 141. Humedal Tibanica, UPL Bosa, 2022
Fuente: SDP - Oficina de Prensa y Comunicaciones

Los ciudadanos y ciudadanas que participaron en la formulación de la UPL Bosa, demostraron un fuerte arraigo con el patrimonio natural de la UPL, algunos de ellos bajo una mirada ancestral del territorio, otros, destacaron el potencial ambiental de elementos como el Río Tunjuelo, la quebrada Tibanica y los humedales Tibanica y Tingua Azul, los cuales son una oportunidad para el reverdecimiento, que también hacen parte de la identidad y sentido de pertenencia de sus habitantes, reconociendo también el carácter ancestral de este territorio. Señalaron también las oportunidades para fortalecer los elementos de cuidado como Centros de Atención Comunitarios y Centros de Recreación y Deporte. Y como resultado se identifica la oportunidad de reverdecer estos activos ambientales a través de senderos ecológicos, que también activarían el sector económicamente y la construcción o mejoramientos de equipamientos del cuidado.

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 Bosa (marzo – agosto de 2022) nos permitió identificar 83 actores y georreferenciar 111 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.

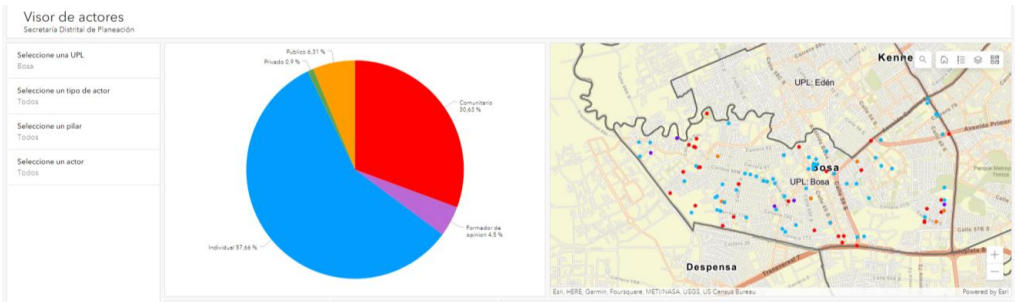


Imagen 142. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado, Movilidad sostenible, Reactivación Económica, Reverdecimiento	- Mejoramiento de equipamientos en salud. - Seguridad. - Mejoramiento de la malla vial en la UPL semaforización, cruces peatonales, andenes y construcción de nuevas vías de acceso - Centros de acopio para aprovechamiento de residuos sólidos. - Protección de los cuerpos hídricos Humedales, Ríos y Canales. - Reverdecer corredores sobre la calle 63 sur.
Formadores de opinión	Cuidado y Movilidad sostenible.	- Desarrollo de equipamiento de salud y educación. - Mejoramiento de equipamientos culturales. - Mejoramiento en el transporte público en Bosa San José
Individual	Cuidado, Movilidad sostenible, Patrimonio e identidad, Reactivación, Reverdecimiento y Territorios inteligentes	- Desarrollo de equipamientos de salud y educación. - Seguridad en los parques de la UPL. - Equipamientos del cuidado. - Construcción de vías y andenes. - Ciclorrutas en la UPL. - Mejoramiento de la malla vial en la UPL. - Protección y mejoramiento de infraestructura cultural en la UPL. - Organización de actividades informales en el espacio público.

		- Implementar zona comercial en Avenida Villavicencio. - Reverdecimiento de vías y parques. - Restauración y reverdecimiento de los cuerpos de agua.
Privado	Movilidad sostenible.	- Mejorar Avenida San Bernardino.
Públicos	Cuidado, Movilidad sostenible, Patrimonio e identidad, Reactivación y Reverdecimiento.	- Mayor oferta de vivienda en la UPL. - Protección y conexión de Humedal Tibanica con Avenida Terreros. - Iluminación de cuerpos hídricos en la UPL.

Tabla 80. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

Las derivas realizadas el 6 de mayo de 2022, con alcance de caracterización, y 11 de marzo de 2023, con alcance de insumos para la formulación, permitieron identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor de la quebrada Tibanica y la posibilidad de crear un corredor turístico por el Río Tunjuelo. Durante estos recorridos se lograron identificar las potencialidades que señaló la comunidad en torno a la construcción y mejoramiento de la malla vial, senderos peatonales, ciclorrutas y zonas verdes.

El primer recorrido se realizó reuniendo los territorios de UPL Bosa, Edén y Porvenir con la participación de 17 líderes y representantes del Cabildo Indígena Muisca de Bosa, enmarcando los siguientes puntos dentro del territorio de la UPL Bosa: el cementerio de Bosa “Piamonte” y la plaza fundacional, en donde se pudo reconocer la importancia de diferentes elementos naturales que hacen parte del patrimonio histórico y cultural de la comunidad indígena, así como diferentes problemáticas que se presentan en el territorio por deficiencia en la prestación de servicios públicos, sociales, de recreación, educación, transporte y movilidad.

Para la segunda deriva realizada en la UPL Bosa, se contó con la participación de 16 actores, líderes comunales, sociales, ambientales, así como residentes del sector, quienes acompañaron el recorrido en diferentes puntos de la UPL, entre los que se encuentran el sector del barrio Bosa San José, Humedal Tibanica, IED Fernando Mazuera y el salón comunal Andalucía II sector. En cada uno de estos puntos, la comunidad dio a conocer es su visión del territorio, y relató las dinámicas sociales, económicas y culturales que se desarrollan en la UPL; entre las que se resaltan la importancia de la protección a los cuerpos agua y demás elementos naturales como los humedales Tibanica, Tingua Azul y Río Tunjuelo; la necesidad de regular el uso del espacio público, la oportunidad de generar acuerdos o acciones que mejoren convivencia entre comerciantes y residentes; la seguridad, el manejo de residuos y la movilidad sostenible.

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 del primer recorrido con el Cabildo Muisca de Bosa el 06 de mayo de 2022, el segundo recorrido con líderes y residentes de los barrios aledaños el 11 de marzo del 2023 en el taller de co-creación de la UPL Bosa realizado el 25 de marzo de 2023 y a través de correo electrónico.

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

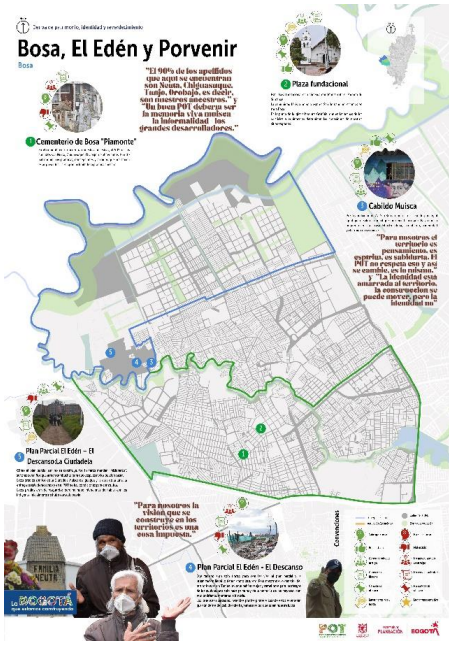


Imagen 143. Salida Gráfica Deriva UPL Bosa, El Edén y Porvenir, 6 de mayo de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad



Imagen 144. Salida Gráfica Deriva UPL Bosa, 11 de marzo 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 Bosa

El taller de co-creación desarrollado el 25 de marzo de 2023, con la participación de 25 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 145. Taller Co-Creación UPL Bosa, 25 de marzo de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y Patrimonio:

Reverdecer: La propuesta en general de la comunidad fue intentar conectar todos los recursos hídricos que existen en territorio de una manera adecuada (Río Tunjuelo, Humedal Tibanica, Quebrada Tibanica y Humedal Tingua Azul), dándole prioridad al reverdecimiento y revitalización del Río Tunjuelo.

Red del cuidado: La comunidad identificó y priorizó equipamientos como: centros comunitarios de atención, en salud (hospitales) y los CEFE (Centro de felicidad); también mencionaron la habilitación de un aula ambiental en el humedal Tibanica para su protección y cuidado.

Reactivación Económica: La comunidad planteó y priorizó senderos turísticos y ambientales a lo largo de la Quebrada Tibanica, el Río Tunjuelo y el cementerio el

Apogeo. También plantearon que a lo largo de toda la red de parques se instalen mobiliarios para que los vendedores ambulantes puedan ubicarse allí y vender de forma organizada.

Movilidad Sostenible: El tema de movilidad sostenible en la UPL Bosa se orientó a partir de la oportunidades de la consolidación de la infraestructura peatonal y para biciusuarios, en donde, se menciona la importancia de recuperar la cicloinfraestructura existente, pero completarla como una red que además se articule con los grandes activos ambientales como el Río Tunjuelo, Humedal Tibanica, Humedal Tingua Azul, y genere seguridad, particularmente para la población infantil y el programa al Colegio en Bici. Asimismo, se hizo énfasis en los cruces y puentes vehiculares y peatonales sobre las vías principales y las posibilidades para mejorar la movilidad sobre las mismas.

Patrimonio, Recreación y Cultura: La comunidad identificó y exaltó la importancia de algunos lugares característicos de la historia e importancia de la UPL tales como, la Estación de Tren, las plazas de mercado de San Pablo y Bosa Centro, con la particularidad de descentralizar estos elementos, que puedan estar por todo el territorio y no solo en un lugar específico. Varios de los participantes coincidieron en que La Plaza Fundacional de Bosa se ha destacado porque se han volcado allí todos los servicios, por ende, propusieron desplegar la atención a otros lugares y procesos culturales, entre los cuales destacaron Bosque Urbano El Tunjuelo, La Estación de Bomberos, El Río Tunjuelo, las actividades culturales que allí ha creado la comunidad y los recorridos en bicicleta que promueven los procesos comunitarios en el territorio.



Imagen 146. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Bosa, 25 de marzo de 2023, SDP.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad
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) sesión de trabajo el día 25 de abril con 8 representantes de la comunidad negra afrocolombiana con el objetivo de aplicar el sondeo UPL y motivar la identificación de oportunidades para las UPL de su interés. Para el caso de la UPL Bosa priorizaron las siguientes oportunidades: contar con equipamientos en los barrios Roma Sector II y Catalina I que promuevan actividades culturales y de participación.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Bosa

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Bosa continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 4 de mayo 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 147. Pieza gráfica sondeos UPL Suba, SDP, 2023
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Bosa

Las respuestas de las 359 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 del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Bosa como la Plaza Fundacional de Bosa, el Cementerio de Bosa, el Río Tunjuelo, el Humedal Tibanica, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos de cultura, como museos y centros culturales; de educación, para todos los ciclos; y de salud, como servicios ambulatorios. Por último, se priorizaron propuestas de mejoramiento de infraestructura para el peatón y la bicicleta y de adecuación de espacios para la recreación y del deporte al aire libre.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[23], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la

[23] *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 Bosa y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

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



Imagen 148.Mapa de acuerdos de Co-creación

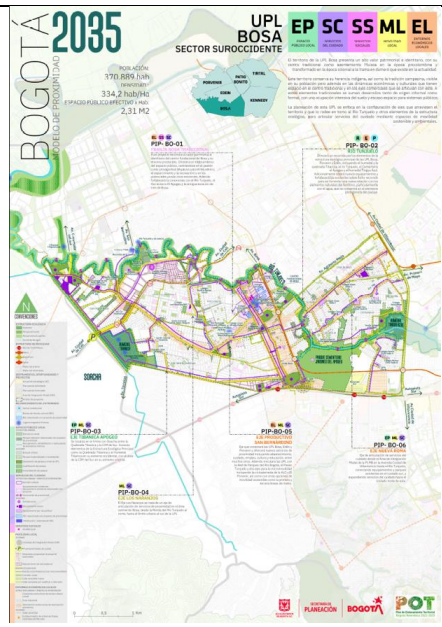


Imagen 149. Mapa de formulación UPL

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	FRANJA BOSA TRADICIONAL
Incidencia de participación	• PRESERVAR EL PERFIL URBANO DE LA PLAZA FUNDACIONAL DE BOSA PARA NO AFECTAR LA CASA CULTURAL CLARET, LA CASA DE LA CULTURA Y EL COLEGIO FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.

Con la comunidad se acordó:	• INCENTIVAR RECORRIDOS EN BICICLETA DESDE LA PLAZA FUNDACIONAL PARA VISIBILIZAR CONOCIMIENTOS COMUNITARIOS. • RECUPERAR EL MUSEO EN BOSA CENTRO, LOCALIZADO CERCA A LA ALCALDÍA. • GENERAR CRUCES SEGUROS EN LA CALLE 63 SUR. ÉNFASIS EN CRUCE PARA COMUNIDAD INFANTIL POR PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS. • CREAR UNA RUTA CULTURAL SOBRE LA CRA 80 ENTRE LA CALLE 65 Y LA 68 SUR.

Nombre del PIP	**RÍO TUNJUELO**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER Y REVITALIZAR DEL RÍO TUNJUELO. • CONSERVAR Y MANTENER EL BOSQUE URBANO LOCALIZADO EN EL BORDE DEL RÍO TUNJUELO, SIN AFECTAR SU USO DE SUELO. • REALIZAR ACCIONES DE PAISAJISMO Y MEMORIA EN EL PARQUE CEMENTERIO JARDINES DEL APOGEO. • REVERDECER EL PARQUE CLARELANDIA. • REVERDECER EL PARQUE SAN JOSÉ DE MARYLAND • CONSTRUIR PUENTE PEATONAL EN PARQUE CLARELANDIA.

Nombre del PIP	**EJE TIBANICA APOGEO**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVITALIZAR Y REVERDECER LA QUEBRADA TIBANICA. • RECUALIFICAR Y REVERDECER EL HUMEDAL TIBANICA. • GENERAR UN SENDERO TURÍSTICO DESDE EL RÍO TUNJUELO, PASANDO POR LA QUEBRADA TIBANICA HASTA EL HUMEDAL TIBANICA • CREAR RED DE CICLO INFRAESTRUCTURA ENTRE EL RÍO TUNJUELO Y EL HUMEDAL TIBANICA. • CUALIFICAR Y REVERDECER EL PARQUE RESIDENCIAL SAN DIEGO SOBRE LA CARRERA 77G. • CONSTRUIR UN CEFE (CENTRO DE LA FELICIDAD) EN SAN DIEGO, BOSA.

Nombre del PIP	EJE LOS NARANJOS
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER EL PARQUE LA ELE SOBRE LA CALLE 70 BIS SUR Y HABILITAR ACCESO A LA COMUNIDAD • CONSTRUIR UN CDC EN PLAN PARCIAL PALESTINA • CONSOLIDAR LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• ADECUAR LA AVENIDA SAN BERNARDINO PARA EL DESARROLLO DE COMERCIO. • DAR CONTINUIDAD AL FLUJO DE PEATONES, BICICLETAS Y TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO POR LA AV. SAN BERNARDINO (CARRERA 80I Y 80K) Y EN EL SECTOR DE LA AV. CIRCUNVALAR DEL SUR. • REVERDECER LA CARRERA 78C SUR O FUTURA AV. SAN BERNARDINO. • REVERDECER PARQUE LA ESPERANZA SOBRE LA CARRERA 80J CON CALLE 77 SUR.

Nombre del PIP	EJE NUEVA ROMA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• DAR CONTINUIDAD AL FLUJO DE PEATONES, BICICLETAS Y TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO POR LAS CARRERAS 78 Y 78g. • CONECTAR MEDIANTE DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE EL RÍO TUNJUELO CON LA AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO.

Tabla 81 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 Bosa con la participación de 64 personas, y (1) recorrido técnico en el sector de Roma Kennedy con la participación de 4 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 493 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.6 UPL KENNEDY



Imagen 150. Canal del Fucha, Deriva UPL Kennedy, 16 de febrero de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

Para los ciudadanos que participaron en la formulación de la UPL Kennedy este es un territorio lleno de oportunidades para el reverdecimiento sobre corredores de movilidad y cuerpos de agua como el Canal la Fragua y el Río Tunjuelo. Con potencialidades para promover el cuidado a través de equipamientos enfocados en el adulto mayor, personas con discapacidad, cuidadores y cuidadoras. Asimismo, se destacó la vocación económica del sector, a través de acciones a través de bahías, mercados itinerante y mobiliario urbano dispuesto para las actividades comerciales. También se destacó la importancia de los corredores verdes y el potencial deportivo como parte de la identidad en la UPL.

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Kennedy (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 103 actores y georreferenciar 119 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.

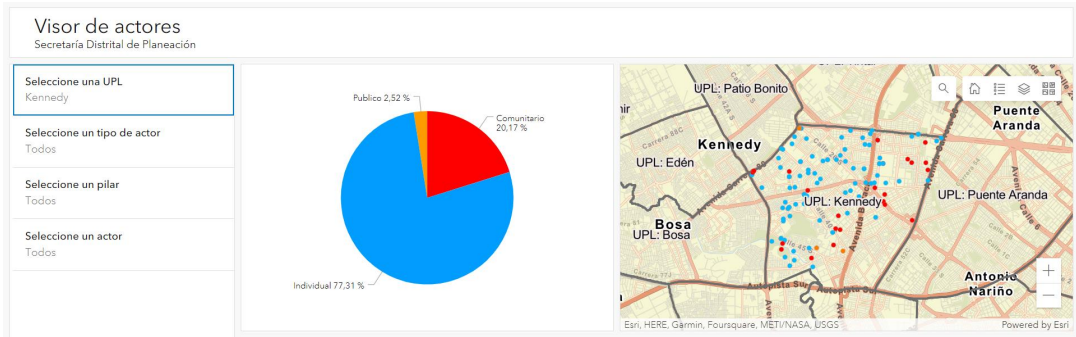


Imagen 151. visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reverdecimiento, Territorio Inteligentes	- Reubicación de las manzanas del cuidado dentro de la UPL. - Ampliación de la infraestructura existente de Hospitales sobre la Av. 1. de Mayo. - Ubicación de nuevos equipamientos de salud en la UPL. - Adecuación de la malla vial que se encuentre incompleta o en mal estado. - Adaptación de las vías existentes para el uso de diferentes tipos de transporte. - Restauración de Humedales, Parques y Canales. - Disposición de basuras.
Individual	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reverdecimiento, Territorio Inteligentes	- Ubicación nuevos equipamientos de servicios del cuidado. - Adecuación de la malla vial y ampliación de vías. - Protección y restauración de Humedales, Parques y Canales. - Mejoramiento de la calidad de servicios públicos.
Público	Cuidado Movilidad Sostenible	- Mejoramiento de equipamientos existentes para el cuidado. - Protección y permeabilización de los humedales de la UPL Kennedy.

Tabla 82. 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 a través un recorrido guiado por los actores que lo habitan

La deriva realizada el 16 de febrero de 2023, con alcance de insumos para la formulación, contó con la participación de 20 personas, y permitió identificar lotes de oportunidades para proyectos de proximidad alrededor del sector del Carvajal y el Corredor Férreo que se pueden volver a futuro en proyectos para el reverdecimiento, el cuidado y recuperación del espacio público. Además, se visitaron sectores identificados tanto de industrias formales y no formales, que han conformado un clúster en el sector del Carvajal, con dinámicas económicas especializadas en la transformación de materias primas que generan impactos hacia el sector residencial de estos barrios.

El recorrido se llevó a cabo con líderes de JAC del sector del Carvajal, Alquería la Fragua y la Floresta sur. Para el primer punto se inició en el Salón Comunal Carvajal Osorio y el Corredor Férreo. Donde se identificaron, junto a la ciudadanía, industrias formales e informales, las cuales, han traído una serie de problemáticas para la comunidad en términos de desechos de residuos sólidos y vertimientos. Luego en el punto dos, continuó el recorrido en el salón comunal JAC Alquería la Fragua II sector, donde la comunidad identificó el potencial y algunos lotes de oportunidad para implementar equipamientos educativos y de salud. Finalmente, el punto tres, continuó con un diálogo con líderes de la JAC la Floresta Sur quienes manifestaron tener el sueño de construir un equipamiento multifuncional en los siete lotes reservados para este propósito en un solo predio, ubicado en la Carrera 68A con Calle 1 sur. Además, se visitó el Canal del Río Fucha para conocer la experiencia comunitaria de las mujeres que reverdecen y recuperan el Canal, en donde han implementado huertas urbanas para la apropiación y protección del espacio por parte de la comunidad.

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 correos electrónicos y entregados de manera digital.

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



Imagen 152.Salida gráfica deriva UPL Kennedy, 16 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 Kennedy

El taller de co-creación desarrollado el sábado 4 de marzo de 2023, con la participación de 18 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 153. Taller Co-creación UPL Kennedy, 04 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, permitió generar acuerdos alrededor de temas como el reverdecimiento, patrimonio, cuidado, movilidad sostenible y reactivación económica.

Reverdecimiento y patrimonio: La comunidad generó propuestas en torno al patrimonio material, histórico, natural y deportivo del territorio. En particular, priorizaron el Estadio de Techo como el antiguo Aeropuerto e hipódromo de Bogotá e identificaron los corredores verdes, la agricultura y las huertas urbanas, como temas representativos en la UPL. Por último, resaltaron la importancia de potencializar la cultura del deporte y de promover prácticas de nuevos deportes.

Red del cuidado: Las propuestas y priorizaciones de la ciudadanía en términos del cuidado presentó una concentración hacía los sectores de La Fragua, Corredor Férreo, Carvajal Osorio, Floralia y Nueva York, en donde las oportunidades identificadas se relacionan con equipamientos para adulto mayor, salud (ampliación o lotes de oportunidad), cultura, educación (educación superior), pista para trote del adulto mayor y diversificación de la infraestructura ya existente. Adicionalmente, se identificaron propuestas relacionadas con parques bio-saludables tipo gimnasios al aire libre en sectores aledaños al INEM y Fragua.

Movilidad Sostenible: La comunidad expresó propuestas para el territorio enfocadas en la movilidad de la UPL Kennedy y organizar el espacio público a través del mejoramiento, mantenimiento y diseño de nuevas ciclorrutas dentro del sector del Carvajal. Asimismo, se generaron propuestas para adecuar el Corredor Férreo desde la Av. Villavicencio hasta el Río Fucha, y una red de micro movilidad dentro de las vías principales como la Av. 1 de Mayo, Av. 68 y Av. Boyacá.

Reactivación Económica: La ciudadanía propuso organizar, formalizar y consolidar zonas de ventas informales a través del mejoramiento del espacio público y la sana convivencia en el ejercicio de las ventas ambulantes en el sector de la Av. 1 de mayo. También, señalaron el fortalecimiento de actividades económicas a través de programas de capacitación técnica y profesional para comerciantes e industriales de los principales ejes viales comerciales del Carvajal y Kennedy Central.

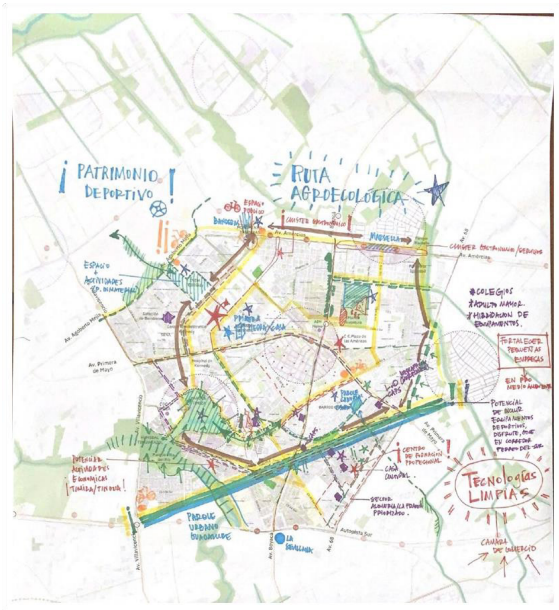


Imagen 154. Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Kennedy, 4 de marzo de 2023, SDP. Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

De manera complementaria, se llevó a cabo una (1) mesa de trabajo con la comunidad raizal el día 21 de marzo de 2023 con la participación de 10 personas, con el objetivo de enriquecer el proceso de formulación de las UPL con enfoque diferencial étnico. Para el caso del sector suroccidente se priorizó la oportunidad de incluir en los equipamientos de cuidado del sector -tipo los Centro Amar- actividades para promover la lengua raizal, y para la UPL Kennedy construir centros multipropósito en donde se promueva la práctica de sus tradiciones.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Kennedy

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Kennedy continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo (5 de abril al 1 de mayo 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 155. Pieza gráfica sondeos UPL Kennedy, SDP.
Plataforma Bogotá Abierta - Reto UPL Kennedy

Las respuestas de las 351 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 del reconocimiento de lugares que ayudan a crear identidad para la UPL de Kennedy como el Parque Timiza, el estadio Techo, el Monumento Banderas, el Hospital de Kennedy, entre otros. Asimismo, los residentes evidencian la necesidad de construir equipamientos de cultura, como museos y centros culturales; de cuidado para mujeres, como casas de la igualdad; y de educación, para todos los ciclos. Por último, se priorizaron propuestas de mejoramiento de infraestructura para el peatón y la bicicleta y de restauración y reverdecimiento de humedales, ríos y canales.

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

Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[24], 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 Kennedy 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.

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

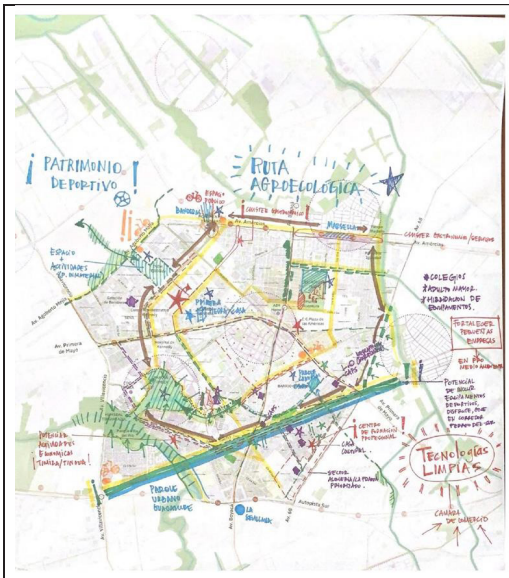


Imagen 156. Mapa de acuerdos de Co-creación

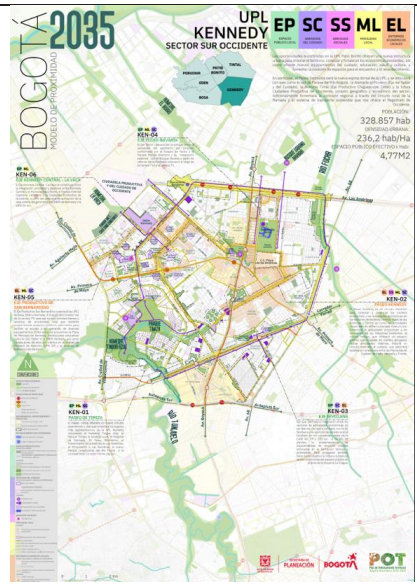


Imagen 157. Mapa de Formulación UPL

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	PASEO TIMIZA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• REVERDECER EL CORREDOR FÉRREO DEL SUR A TRAVÉS DE PLANTACIÓN DE ÁRBOLES • GENERAR COBERTURAS VEGETALES EN LA CALLE 41 SUR EN LA INTERSECCIÓN CON LA CALLE 38C SUR • RECUPERAR ZONAS VERDES EN LOS PREDIOS DE LA UNIDAD DE SALUD MENTAL DE FLORALIA • CONSOLIDAR Y REVERDECER EL CANAL LA FRAGUA JUNTO CON EL PARQUE TIMIZA • FORTALECER Y REFORESTAR CON MÁS ÁRBOLES EL PARQUE FLORALIA • RECUPERAR EL RÍO TUNJUELO A TRAVÉS DE TRATAMIENTOS DE BORDES, MANEJO DE BASURAS Y ESCOMBROS Y DESCONTAMINACIÓN DEL RÍO • CONSTRUCCIÓN DE SUPERCADE SOBRE LA CARRERA 78K CON CALLE 26 SUR

Nombre del PIP	PASEO KENNEDY
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• APROVECHAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO EN LOS EJES DE LAS CARRERAS 78B Y 78K A TRAVÉS DE ORGANIZACIÓN, CAPACITACIÓN Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD • MEJORAMIENTO DE CONDICIONES OPERATIVAS DE LAS INDUSTRIAS DEL BARRIO CARVAJAL PARA EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO • MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LAS ACTIVIDADES DE ENTRETENIMEINTO DE ALTO IMPACTO SOBRE LA AVENIDA PRIMERO DE MAYO • RECONOCIMIENTO DEL CENTRO COMERCIAL PLAZA DE LAS AMÉRICAS COMO UN LUGAR DE IDENTIDAD EN LA UPL.

Nombre del PIP	EJE SEVILLANA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR CICLORUTA POR LA CALLE 40 SUR, DESDE AVENIDA PRIMERO DE MAYO HASTA LA AUTOPISTA SUR. • RECUPERAR Y REVERDECER EL PARQUE DE BOLSILLO EN LA CARRERA 37B SUR ENTRE CARRERA 68B Y 68A. • POTENCIAR EL PREDIO UBICADO DETRÁS DEL HOMECENTER DE LA CARRERA 68A CON CALLE 36A Y CALLE 37 BIS

Nombre del PIP	EJE TECHO BAVARIA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DEL SECTOR BAVARIA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECONOCIMIENTO DEL ESTADIO TECHO COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • RECUPERAR LOS MUSEOS EXISTENTES EN EL ESTADIO TECHO Y ADECUAR EL MISMO PARA NUEVOS DEPORTES POR MEDIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE NODOS DE OFERTA DEPORTIVA • RECONOCIMIENTO DEL PARQUE MUNDO AVENTURA COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • APROVECHAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE, COMO PARQUEADEROS, PARA EVENTOS ECONÓMICOS Y CULTURALES EN LA CARRERA 71 D

Nombre del PIP	EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• RECONOCIMIENTO DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL. • SERVICIOS DE SEGURIDAD: ESTACIÓN DE BOMBEROS • ÉNFASIS EN SEGURIDAD EN EL EJE COMERCIAL DE LA CARRERA 79.

Nombre del PIP	EJE KENNEDY CENTRAL - LA VACA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	• GENERAR FERIAS CAMPESINAS Y GASTRONÓMICAS EN EL INEM KENNEDY. • RECONOCIMIENTO DEL INEM KENNEDY COMO UN LUGAR QUE CREA IDENTIDAD EN LA UPL.

Tabla 83 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: dos (2) días de campo con la con la Alcaldía Local de Kennedy realizados los días 4 de abril y 24 de mayo, con la participación de 43 personas y 6 personas respectivamente, un (1) recorrido en el Canal la Fragua y zona del Carvajal Kennedy el 6 de septiembre de 2022 con la participación de 3 personas, y en conjunto con las demás actividades, fue posible identificar el potencial de reverdecimiento que tiene la UPL, específicamente desde el Río Fucha hasta el Parque Timiza, así como en el Humedal Tingua Azul en donde se presentan problemáticas de invasión de espacio público del humedal por parte de habitantes de calle, y vertimientos de escombros dentro de la ronda del Río Tunjuelo. Asimismo, se identificaron corazones productivos del sector del Carvajal y Kennedy Central.

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 451 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[25] 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.

[25] 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.

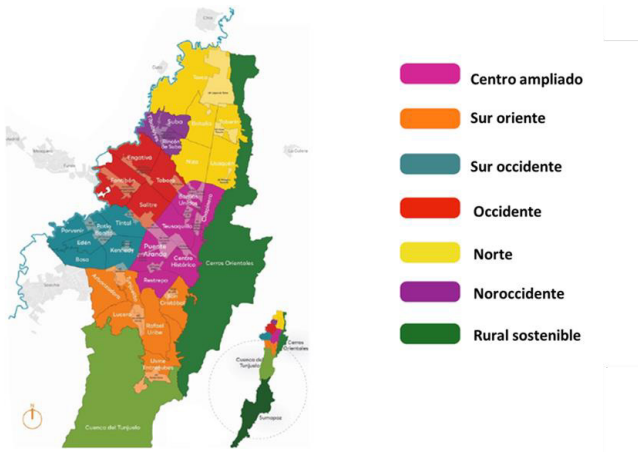


Imagen 158 Rediseño Institucional para el entendimiento de la escala intermedia
Fuente: SDP - Decreto Distrital 432 de 2022

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 i) conjunto de datos cualitativos y cuantitativos confiables y ii) una institucionalidad capacitada que les permite, en conjunto con la comunidad i) tomar decisiones, ii) optimizar recursos, iii) implementar los mecanismos justos para gestionar el suelo la financiación y la asociación en estos escenarios y iv) 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:

- Levantamiento de datos primarios especialmente orientado a moradores y fortalecer el tema de protección a los mismo,
- 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)[26]:** Este indicador, exclusivo de esta dimensión, corresponde al resultado de dividir el espacio público efectivo

[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-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.

(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.
  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).

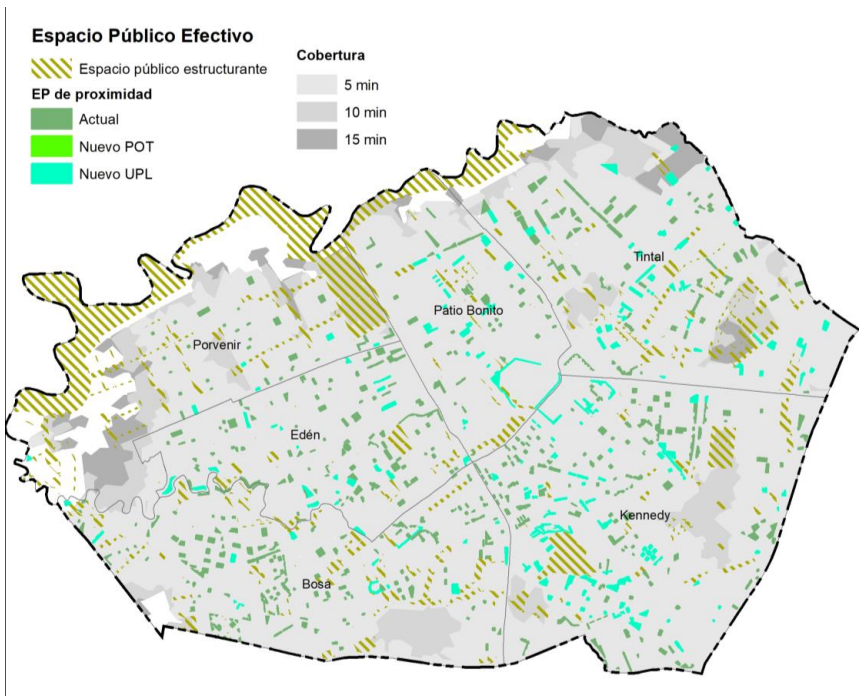


Imagen 159 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador			Suroccidente	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Espacio Público Efectivo por Habitante		EP Actual	**2,78**	2,51	1,76	4,83	1,45	2,27	3,61
		EP POT	**4,41**	2,33	1,63	4,49	2,60	12,68	4,76
		EP UPL	**6,43**	3,21	1,94	4,53	4,11	20,95	7,60
Distancia Promedio al Elemento (m)		EP Actual	**210,86**	154,99	159,34	226,86	229,01	316,5	289,62
		EP POT Futuro	**210,86**	154,99	159,34	226,86	229,01	316,5	289,62
		EP UPL Futuro	**156,2**	135,36	138,06	147,08	170,96	260,78	148,69
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	EP Actual	**85,97%**	96,34%	96,97%	84,03%	87,83%	69,13%	74,95%
		EP POT	**85,97%**	96,34%	96,97%	84,03%	87,83%	69,13%	74,95%
		EP UPL	**92,40%**	97,88%	98,32%	93,33%	95,31%	74,01%	90,73%
	A 10 min	EP Actual	**97,78%**	99,99%	100,00%	99,29%	100,00%	90,85%	94,34%
		EP POT	**97,78%**	99,99%	100,00%	99,29%	100,00%	90,85%	94,34%
		EP UPL	**98,60%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	91,49%	98,38%
	A 15 min	EP Actual	**99,16%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	94,08%	99,78%
		EP POT	**99,16%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	94,08%	99,78%
		EP UPL	**99,25%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	94,59%	99,94%

Tabla 84 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[27], 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:

[27] 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[28], 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	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Disponibilidad actual m² por habitante	0,89	0,68	1,27	1,50	0,55	0,63
Escenario 1 Contención del déficit	1,06	0,80	1,51	1,78	0,66	0,74
Escenario 1 m² a construir	148.425	71.340	133.646	117.519	63.698	86.805
Escenario 2 Reducción déficit 10%	1,15	0,87	1,64	1,93	0,71	0,80
Escenario 2 m² a construir	239.580	115.153	215.725	189.693	102.819	140.116
Escenario 3 Reducción déficit 20%	1,24	0,94	1,76	2,08	0,77	0,87
Escenario 3 m² a construir	338.123	162.517	304.456	267.717	145.110	197.747
Escenario 4 Eliminación del déficit	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17
Escenario 4 m² a construir	1.180.410	803.965	647.274	437.445	913.903	1.078.568

Tabla 85 Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante
Fuente: SDP, 2023

Tipo Equipamiento		Norte	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Numero Manzana Totales		**8.307**	2.078	1.583	1.837	1.442	608	759
Primera Infancia y Preescolar	Manzanas con proximidad	**6.114**	1.716	1.239	1.400	1.130	238	391
	% manzanas con proximidad	**73,6%**	82,6%	78,3%	76,2%	78,4%	39,1%	51,5%

[28] "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.

Educación Básica y Media	Manzanas con proximidad	**7.978**	2.011	1.568	1.829	1.367	520	683
	% manzanas con proximidad	**96,0%**	96,8%	99,1%	99,6%	94,8%	85,5%	90,0%
Educación Superior	Manzanas con proximidad	**3.465**	474	850	1.049	245	305	542
	% manzanas con proximidad	**41,7%**	22,8%	53,7%	57,1%	17,0%	50,2%	71,4%
Salud	Manzanas con proximidad	**7.767**	2.012	1.543	1.800	1.359	476	577
	% manzanas con proximidad	**93,5%**	96,8%	97,5%	98,0%	94,2%	78,3%	76,0%
Integración Social	Manzanas con proximidad	**4.095**	1.278	939	563	864	287	164
	% manzanas con proximidad	**49,3%**	61,5%	59,3%	30,6%	59,9%	47,2%	21,6%
Igualdad y Oportunidades	Manzanas con proximidad	**3.885**	918	820	1.087	795	249	16
	% manzanas con proximidad	**46,8%**	44,2%	51,8%	59,2%	55,1%	41,0%	2,1%
Cultura	Manzanas con proximidad	**7.505**	1.954	1.504	1.833	1.429	370	415
	% manzanas con proximidad	**90,3%**	94,0%	95,0%	99,8%	99,1%	60,9%	54,7%
Recreación y Deportes	Manzanas con proximidad	**3.442**	764	168	1.264	896	-	350
	% manzanas con proximidad	**41,4%**	36,8%	10,6%	68,8%	62,1%	0,0%	46,1%
Culto	Manzanas con proximidad	**8.150**	2.045	1.573	1.834	1.435	531	732
	% manzanas con proximidad	**98,1%**	98,4%	99,4%	99,8%	99,5%	87,3%	96,4%
Seguridad Ciudadana, Justicia	Manzanas con proximidad	**4.323**	1.327	760	1.031	906	78	221
	% manzanas con proximidad	**52,0%**	63,9%	48,0%	56,1%	62,8%	12,8%	29,1%
Participación Social Ciudadana	Manzanas con proximidad	**7.538**	1.897	1.566	1.762	1.363	429	521
	% manzanas con proximidad	**90,7%**	91,3%	98,9%	95,9%	94,5%	70,6%	68,6%
Administración Pública	Manzanas con proximidad	**4.416**	1.240	1.141	1.272	391	332	40
	% manzanas con proximidad	**53,2%**	59,7%	72,1%	69,2%	27,1%	54,6%	5,3%
Abastecimiento	Manzanas con proximidad	**2.448**	960	308	533	366	208	73
	% manzanas con proximidad	**29,5%**	46,2%	19,5%	29,0%	25,4%	34,2%	9,6%
	Manzanas con proximidad	**2.336**	942	48	1.286	60	-	-

Cementerio y servicios funerarios	% manzanas con proximidad	**28,1%**	45,3%	3,0%	70,0%	4,2%	0,0%	0,0%

Tabla 86 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.

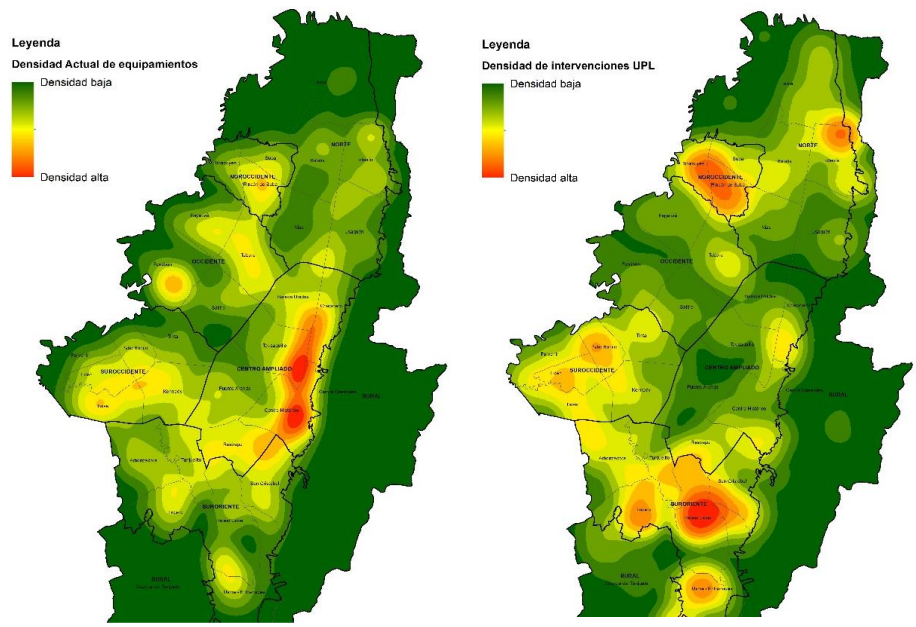


Imagen 160 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

La imagen de la izquierda muestra que las UPL del Suroccidente tienen una densidad media de equipamientos, principalmente en las UPL de Bosa y Kennedy, la cual va disminuyendo hasta llegar a densidades bajas a medida que se acerca más al borde occidente de la ciudad. En la imagen de la derecha, que muestra la densidad de las acciones de equipamientos nuevos y por recualificar propuestos por UPL, se nota una densidad media-alta de intervenciones proyectadas en las UPL Patio Bonito y Edén. Dicha densidad complementa la densidad de dotacionales existentes actuales, teniendo además efectos en las UPL contiguas, evidenciándose un aumento de la cobertura principalmente en los sectores situados hacia el borde del Río Bogotá, áreas que se caracterizan por presentar un gran déficit de acceso a equipamientos que presten servicios sociales y del cuidado.

Movilidad Local

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

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

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

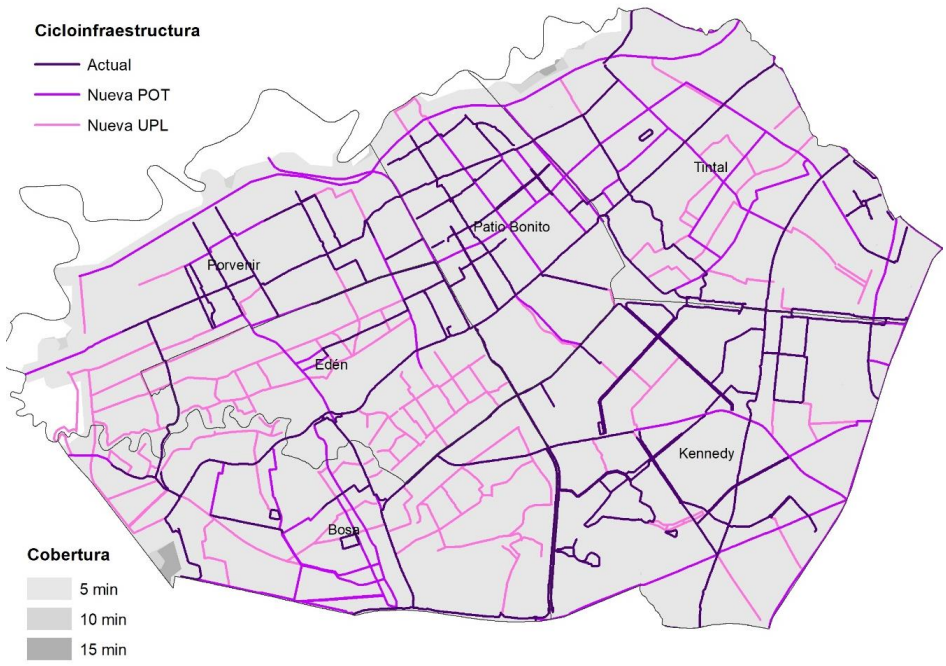


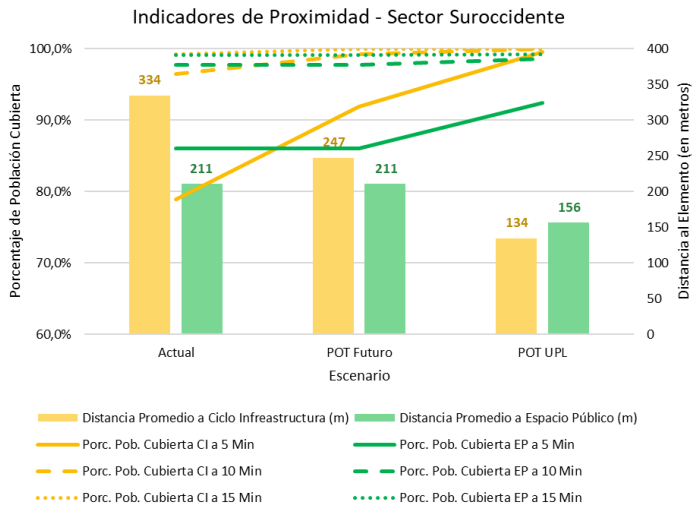
Imagen 161 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

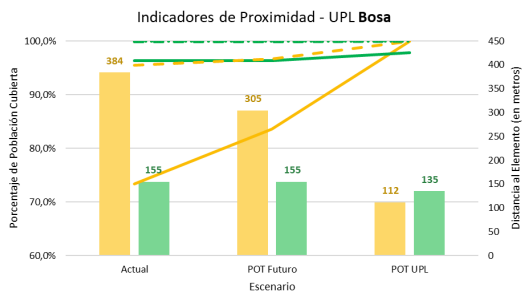
Indicador			Suroccidente	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Distancia Promedio al Elemento (m)		CI Actual	**334,46**	384,00	414,81	259,78	209,24	286,26	471,81
		CI POT Futuro	**247,27**	304,53	340,68	210,68	154,72	196,28	206,48
		CI UPL Futuro	**134,39**	111,73	116,63	173,51	129,27	136,06	143,74
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	CI Actual	**78,88%**	73,35%	70,39%	87,81%	95,63%	81,91%	64,76%
		CI POT Futuro	**91,91%**	83,61%	79,05%	98,87%	100,00%	95,44%	97,66%
		CI UPL Futuro	**99,58%**	99,99%	99,98%	99,04%	100,00%	100,00%	98,39%
	A 10 min	CI Actual	**96,40%**	95,51%	95,91%	99,98%	100,00%	92,73%	93,36%
		CI POT Futuro	**99,17%**	96,65%	99,24%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		CI UPL Futuro	**100,00%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	A 15 min	CI Actual	**99,19%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	94,08%	100,00%
		CI POT Futuro	**100,00%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		CI UPL Futuro	**100,00%**	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

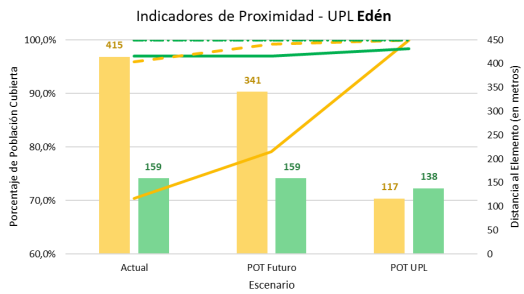
Tabla 87 Distancia y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

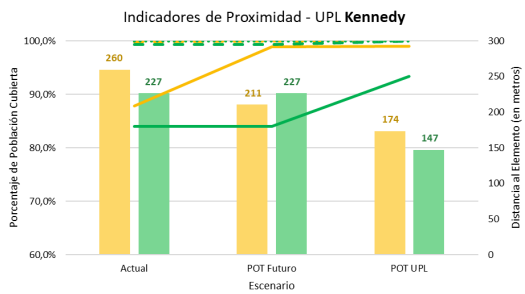
En las siguientes gráficas se puede apreciar la evolución de los indicadores de Espacio Público y Movilidad Locales en cada uno de los tres escenarios. Se evidencia que con las

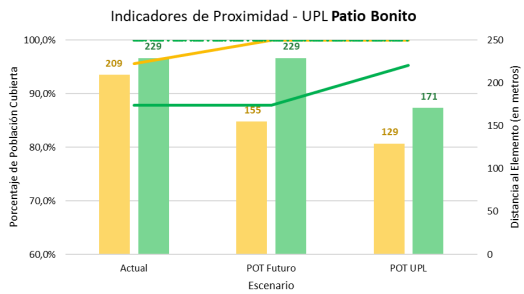
acciones de POT y UPL implementadas se tendrá una disminución de distancia hacia el elemento de la dimensión, mientras que el porcentaje de la población cubierta aumenta llegando en la mayoría de los casos a aproximadamente 100%. Esta es la materialización de la proximidad y de la escala local en el modelo de ocupación territorial de Bogotá.











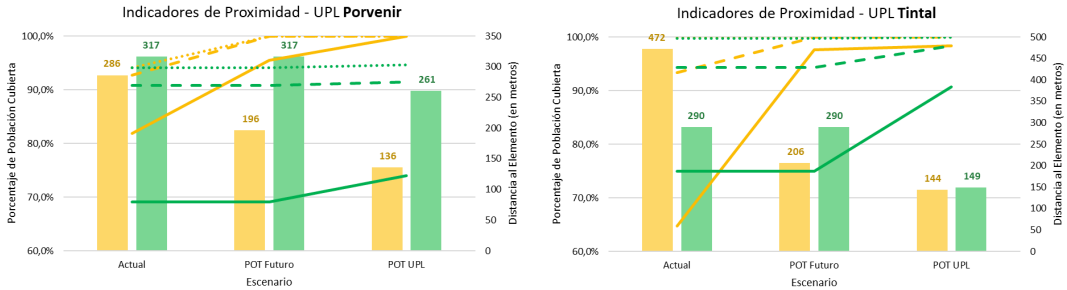


Imagen 162 Indicadores de proximidad sector
Fuente: SDP, 2023

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).

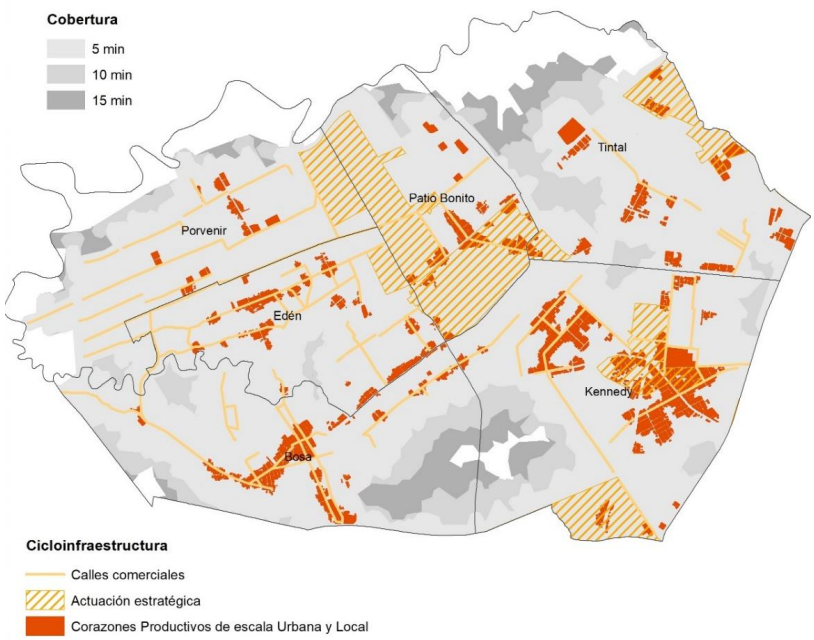


Imagen 163 Indicadores de Proximidad – Entornos Productivos Locales por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador		Suroccidente	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Distancia Promedio a Áreas generadoras de Empleo (AGE)		**253,03**	335,22	136,322	299,1446	204,8589	168,7683	320,908597
Porcentaje de Población Cubierta	**ZGE a 5 Min**	**76,89%**	65,77%	97,06%	72,99%	83,20%	95,44%	51,08%
	ZGE a 10 Min	**93,27%**	89,98%	99,84%	94,04%	99,04%	100,00%	77,36%
	ZGE a 15 Min	**97,74%**	99,20%	100,00%	99,31%	100,00%	100,00%	86,77%

Tabla 88 Distancia promedio y porcentaje de población cubierta
Fuente: SDP, 2023

Indicadores de Impacto de las UPL en el contenido programático POT

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

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

ID	DIMENSIÓN	ACCIÓN	MEDIDA	LONGITUD/ÁREA/CANTIDAD	DEFINICIÓN	EU	AMBITO	ACCIÓN	ATRIBUTO	SECTOR	UPL	SIG	PROGRAMÁTICO	OBSERVACIÓN
3	ESPACIO PUBLICO LOCAL	Parques Reverdecidos	Ha Cantidad	110,18 Ha 84	Mejoramiento de cobertura de árboles, vegetación y suelo permeable en un parque existente.			X			X	X	X	Deben quedar los estipulados por POT. No se puede proponer sobre ningún cuerpo hídrico
4		Calles Reverdecidas	Km	3,0 km de Calles Reverdecidas, de las cuáles 0,72 km están en calles completas	Construcción o mejoramiento de la franja de paisajismo con mayor cobertura de árboles, vegetación y/o SUDS en calle existente.			X	X		X	X	X	En los casos en los que se sobreponga con Calle Completa no se dibuja sino se describe como atributo de la calle completa, la cual es la misma observación en el contenido programático
5		Bosque Urbano	Ha	210,24	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.			X			X	X	X	No se puede proponer sobre ningún cuerpo hídrico
6		Cualificación de Parques	Ha Cantidad	177,46 Ha 220	Mejoramiento de componentes (ancestral, juegos, permanencia, multifunción, etc.), estructuras de apoyo y otros servicios, en parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.			X			X	X	X	Deben quedar los estipulados por POT. No se puede proponer sobre ningún cuerpo hídrico

7		Cualificación de plazoleta existente	Ha Cantidad	0,48 Ha 2	Mejoramiento de las condiciones de plazoletas existentes para su uso y disfrute.			X			X	X	X	
8		Consolidación de parques	Ha Cantidad	65,86 Ha 1	Adecuación de parques y zonas verdes para su uso y disfrute como parque.			X			X	X	X	Se deben incluir los estipulados por POT
9		Generación de parque a nivel de UPL	Ha Cantidad	382,96 Ha 69	Construcción de un parque nuevo. El parque puede ser un parque de proximidad (de menos de 1 hectárea) o un parque estructurante.			X			X	X	X	No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río. No deben ser inferiores a 300m2
10		Generación de plazoleta nueva	Ha Cantidad	1,31 Ha 3	Construcción de una plazoleta nueva.			X			X	X	X	No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río.
11	SERVICIOS DEL CUIDADO	Equipamiento nuevo	Ha (solo polígonos) Cantidad (Polígonos y Puntos)	75,54 Ha 139	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.			X		X	X	X	X	No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río, ni sobre equipamientos existentes.
12		Equipamiento por recualificar	Ha Cantidad	105,13 Ha 61	Modificación, ampliación, reforzamiento estructural o reúso de edificaciones existentes en las que se prestan servicios del cuidado y sociales.			X		X	X	X	X	No aplica en BICs

13		Restitución/ Intervención BIC	Ha Cantidad	2,52 Ha 4	La restauración de edificaciones que corresponden a bienes de interés cultural para alojar un servicio de cuidado específico.			X			X	X	X	Solamente a BICs
14		Manzana del cuidado	Cantidad	9	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.		X			X	X	X		Pendiente aclaración Sec. Mujer sobre si se propone ámbito para las manzanas del cuidado a implementar. Por otro lado, consultar si se pueden proponer nuevas manzanas del cuidado.
15	SERVICIOS SOCIALES	Equipamiento de administración, seguridad y justicia	Cantidad	5	Localización de un equipamiento de servicios para la administración pública local, seguridad, justicia y convivencia. En donde se contempla				X	X	X			En GDB y programático es observación a la acción de equipamientos.

					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.									
17		Cicloalameda	Km	15,3	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.			X		X	X	X	X	Solo quedan las que vienen de POT: NO SE PROPONEN NUEVAS CICLOALAMEDAS.
18		Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Km	129,45	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			X			X	X	X	No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río. Se debe tomar la info que viene del PMSS.

					saludable y aporta al principio de una ciudad descarbonizada donde prima la movilidad sostenible.									
19		Calle completa nueva	Km	37,49	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.			X			X	X	X	Todas van en línea y en polígono solamente las intermedias priorizadas y arteriales.
20		Calle completa por cualificar	Km	74,14	Mejoramiento de las franjas funcionales de paramento a paramento existentes incluyendo arborización, andenes, ciclorrutas, mobiliario y vías de fachada a fachada.			X			X	X	X	Todas van en línea y en polígono solamente las intermedias priorizadas y arteriales.
21		Calle completa por intervenir	Km	65,72	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.			X			X	X	X	Todas van en línea y en polígono solamente las intermedias priorizadas y arteriales.

22	Sendero propuesto	Cantidad	9	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 de movilidad. En territorio rural son caminos construidos que permiten la circulación peatonal para conectar diferentes puntos en el territorio, pueden incorporar la franja de calidad rural para reforzar su función paisajística. Se caracterizan por incorporar diferentes materiales en su diseño según el contexto en el que se encuentra, sin perder la continuidad y conectividad de los recorridos.			X					No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río.
24	Mejoramiento de redes peatonales	Km	152,76	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 para el encuentro y del transporte			X	X	X	X	X	Se agrupa por sub proyecto. Todo tramo por fuera del sub proyecto, son calles completas locales.

					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.									
25	ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	Corredores inteligentes de Turismo	Km Cantidad	72,68 39	Adecuación y mejoramiento de senderos y caminos veredales existentes a lo largo de los cuales se habilitan espacios o estaciones móviles para promover las actividades económicas de recreación y turismo.			X		X	X	X	X	
26		Calle comercial	Km	71,12 Km Totales de Calles comerciales, de las cuáles 65,75 km están en calles completas	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			X	X		X	X	X	Toda calle comercial que se sobreponga a calle completa se describe como atributo de la calle completa en la GDB y en el programático. Cuando no se cruza queda dibujada como calle comercial.

						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.													

Tabla 89 Relación contenido programático del POT
Fuente: SDP, 2023

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 • NÚMERO 7856 • PP. 1-359 • 2023 • NOVIEMBRE • 14

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

Este equipo coordinador tendrá como responsabilidades las siguientes:

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

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

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

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

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

que los proyectos y políticas sean coherentes con las necesidades y prioridades de la comunidad.

- Lugar y requerimientos físicos en las UPL.

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

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

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

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

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

i) *Esquemas de seguimiento,* que deberá incluir estudios y evaluaciones periódicas para analizar el desempeño de las acciones, proyectos y programas en relación con los objetivos establecidos. La información de seguimiento deberá contener como mínimo, la

identificación del proyecto o acción, el estado de avance, los recursos del presupuesto comprometidos y su georreferenciación.

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

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

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

2.2. Financiación de los proyectos integrales de proximidad

Estimación del costo de los proyectos integrales de proximidad

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

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

- **Criterios utilizados**

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

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

Cada una de estas acciones se analizó y se detalló de acuerdo 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 90 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:

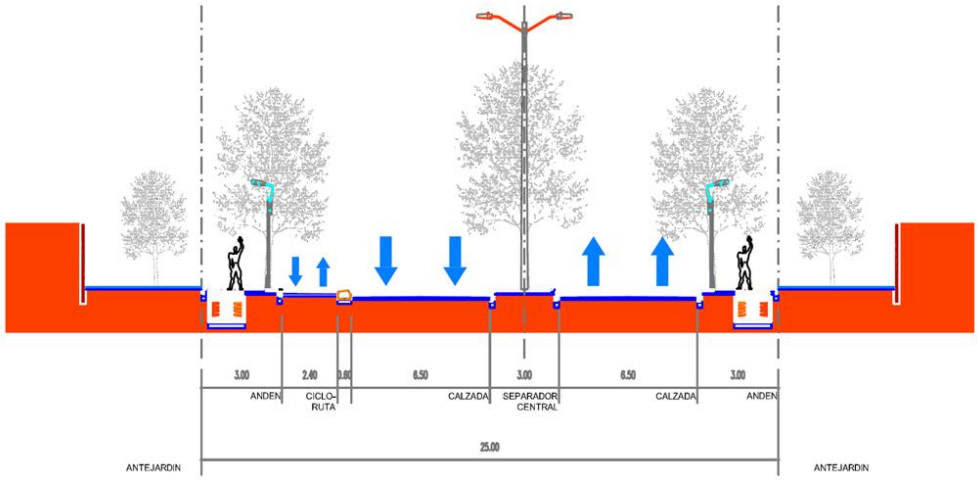


Imagen 164 Figura 1. Perfil vial I-4
Fuente: Decreto 555 de 2021

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 91 Equivalencia perfiles viales POT vs Decreto 555 de 2021
Fuente: Decreto 555 de 2021

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

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

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

Tabla 92 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 93 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 94 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
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00
Bosque urbano	m2	$330.950,00
Calles renaturalizadas o reverdecidas	m	$1.020.945,00
Parques renaturalizados o reverdecidos	m2	$442.941,00

Tabla 95 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:

Otras acciones		
Tipología de Área	**Unidad**	**Valor**
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 96 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 del suministro e instalación de señalética de turismo.

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 97 Costos totales de equipamientos nuevos por metro cuadrado
Fuente: Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS

UPL Bosa

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
BO 01-FRANJA BOSA TRADICIONAL	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 24.434.639
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 47.504.327.116
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 15.496.175.481
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 13.655.596.975
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 83.017.803.614
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 15.067.135.330
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.249.657.949
	Restitución/Intervención BIC	Corto plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 8.294.879.889
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 67.111.497.628
Total BO 01-FRANJA BOSA TRADICIONAL				**$ 256.421.508.622**
BO 02-RIO TUNJUELO	Bosque urbano	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 12.016.259.428
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 37.790.854.680
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 8.187.432.072
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.548.611.579
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 83.720.195
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 134.778.832.154
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 147.419.956.419
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 25.826.959.135
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 88.250.096.963
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 172.100.366.856

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 27.202.530.639
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.424.320.857
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.966.222.133
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 123.306.309.318
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 33.733.845.229
Total BO 02-RIO TUNJUELO				**$ 819.636.317.656**
BO 03-EJE TIBANICA APOGEO	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 96.861.266.346
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 3.293.358.619
	Cicloalameda	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.035.710.656
	Corredores inteligentes de turismo	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 3.085.766
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 55.090.443.244
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 479.277.087.644
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 20.661.567.308
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 25.321.615.761
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 33.302.994.001
	Mejoramiento de redes peatonales	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 10.104.518.324
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.719.918.735
	Restitución/Intervención BIC	Largo Plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 6.035.921.069
	Sendero propuesto	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 371.360.078
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 73.380.759.315
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.926.939.341
Total BO 03-EJE TIBANICA APOGEO				**$ 821.386.546.209**
BO 04-EJE LOS NARANJOS	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.621.547.064
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 27.217.040.188
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.340.483.373
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.129.760.509
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 37.215.366.513
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 2.388.848.182

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
Total BO 04-EJE LOS NARANJOS				$ **89.913.045.829**
BO 05-EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 95.701.586.283
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 817.742.389
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 3.505.738
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.108.267.893
	Cualificación de plazoleta existente	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 128.100.786
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 125.636.474.632
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.330.783.654
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 22.294.962.188
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 30.308.519.533
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 41.450.259
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 64.213.059.158
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 11.181.420.006
Total BO 05-EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO				$ **361.765.872.519**
BO 06-EJE NUEVA ROMA	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 26.226.219.094
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 16.656.284.896
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 39.221.217.316
Total BO 06-EJE NUEVA ROMA				$ **82.103.721.307**
TOTAL BOSA				**$ 2.431.227.012.141**

UPL Edén

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
ED 01-SUPERMANZANA DEL CUIDADO MUISCA	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 72.893.983.502
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 3.520.945.529
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.087.790.688
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 7.670.096
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 16.120.331.954
	Cualificación de plazoleta existente	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.870.177.149
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 285.178.573.124

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.330.783.654
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 21.859.729.341
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 37.197.404.176
	Generación de plazoleta nueva	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 87.766.163.274
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 3.836.299.409
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 134.127.337.125
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 6.881.934.689
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 72.893.983.502
Total ED 01-SUPERMANZANA DEL CUIDADO MUISCA				**$ 686.679.123.709**
ED 02-RIO TUNJUELO	Bosque urbano	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 9.680.756.264
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 10.085.409.874
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 32.612.483
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.298.074.832
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 351.628.371.013
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 20.661.567.308
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 48.809.326.341
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 23.886.921.858
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.755.657.363
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 720.144.642
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 19.184.818.521
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 9.974.318.565
Total ED 02-RIO TUNJUELO				$ **503.717.979.063**
ED 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 54.241.602.261
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 1.662.590
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.603.635.231
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 291.801.764.536
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 61.224.212.142

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.259.631.284
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 19.226.204.314
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 5.188.896.460
Total ED 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL				$ **436.547.608.818**
ED 04-SUPERMANZANA DEL CUIDADO LAS MARGARITAS	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 25.842.907.490
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 2.786.306.282
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 8.096.854
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 89.047.739.134
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 519.257.955.520
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.938.424.928
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.807.783.831
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 55.985.210.738
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.238.089.471
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 98.740.983.508
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 3.385.807.243
Total ED 04-SUPERMANZANA DEL CUIDADO LAS MARGARITAS				$ **810.039.305.000**
TOTAL EDÉN				$ **2.436.984.016.590**

UPL Kennedy

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
KEN 01-PASEO TIMIZA	Bosque urbano	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 37.677.904.327
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 67.003.813.196
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 308.319.160.887
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 13.828.083.170
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 97.218.692
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 189.959.225.234
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 366.353.448.821
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 270.893.732.603

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 3.715.396.737
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 56.633.188.341
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.276.667.265
	Restitución/Intervención BIC	Mediano plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 69.314.285.130
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 176.707.925
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 11.417.827.739
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 931.251.919
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 187.057.572.224
Total KEN 01-PASEO TIMIZA				**$ 1.588.655.484.210**
KEN 02-PASEO KENNEDY	Bosque urbano	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 2.023.194.095
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 139.161.254.630
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 111.437.935.041
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 154.758.239.113
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 183.771.226.289
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 5.588.684.280
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 5.645.889.236
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 9.124.349.209
Total KEN 02-PASEO KENNEDY				**$ 611.510.771.894**
KEN 03-EJE SEVILLANA	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 1.131.134.091
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 6.587.522.350
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.342.453.131
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 186.268.440.046
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.408.935.922
	Calle completa por intervenir	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 41.178.274.381
Total KEN 03-EJE SEVILLANA				**$ 241.916.759.921**
KEN 04-EJE TECHO BAVARIA	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 25.050.455.194
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 37.110.793.235
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 5.165.391.827

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 2.996.799.895
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 57.833.091.088
Total KEN 04-EJE TECHO BAVARIA				**$ 128.156.531.239**
KEN 05-EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 15.691.874.670
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 2.449.970.074
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 135.771.981.758
Total KEN 05-EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO				**$ 153.913.826.502**
KEN 06-EJE KENNEDY CENTRAL-LA VACA	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 21.404.880.647
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 8.763.240.606
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 181.777.939.470
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 6.188.930.157
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 991.821.815
Total KEN 06-EJE KENNEDY CENTRAL-LA VACA				**$ 219.126.812.695**
TOTAL KENNEDY				**$ 2.943.280.186.462**

UPL Porvenir

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PO 01-PASEO PORVENIR	Calle comercial	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 6.391.415.909
	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 171.651.908.016
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 32.127.316.704
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 19.878.788.236
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 72.768.375
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 165.778.715.593
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 1.720.596.465.633
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 5.165.391.827
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 27.022.516.875
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 219.665.016.223
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 18.479.246.143
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 16.047.338.242

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 52.599.880.731
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 16.844.253.416
Total PO 01-PASEO PORVENIR				**$ 2.472.321.021.923**
PO 02-RIO TUNJUELO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 74.463.437.434
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 12.285.115.349
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.708.327.692
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 8.168.938
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 11.451.691.818
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 5.165.391.827
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 25.773.294.668
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.315.628.597
	Restitución/Intervención BIC	Mediano plazo	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	$ 191.543.423.932
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 644.417.642
Total PO 02-RIO TUNJUELO				**$ 331.358.897.896**
PO 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL	Calle comercial	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 3.596.410.855
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 47.310.835.085
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 2.007.793.347
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.643.933.489
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 399.471.525.891
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.620.541.499
Total PO 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL				**$ 461.651.040.165**
PO 04-PARQUES RENACER DE PORVENIR	Bosque urbano	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 415.105.265.419
	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 355.853.083.055
	Consolidación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 602.180.968.440
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 20.661.567.308
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 520.274.796.461
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.618.236.681
Total PO 04-PARQUES RENACER DE PORVENIR				**$ 1.916.693.917.364**

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PO 05-BISAGRA CANAL TINTAL	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 28.355.220.883
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 10.469.480.634
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 1.484.134
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 92.784.730.994
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 16.557.383.556
	Generación de plazoleta nueva	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.461.229.456
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 309.046.997
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 22.858.021.362
Total PO 05-BISAGRA CANAL TINTAL				**$ 175.796.598.017**
TOTAL PORVENIR				**$ 5.357.821.475.365**

UPL Tintal

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
TIN 01-PASEO TINTAL	Bosque urbano	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 46.230.444.104
	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 141.764.286.617
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 107.578.247.614
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.513.831.078
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 64.460.270
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 104.816.927.049
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 668.562.663.750
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.330.783.654
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 65.289.559.450
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 331.153.344.167
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 7.184.654.323
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 10.698.114.921
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 44.374.353
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 74.314.619.271
Total TIN 01-PASEO TINTAL				**$ 1.575.546.310.621**

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
TIN 02-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO MAGDALENA	Bosque urbano	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 8.118.790.285
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 21.256.729.273
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 57.411.354.395
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 895.827.993
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 60.868.163.012
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 624.085.754.947
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 177.380.033.413
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 65.789.581.523
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 28.000.319.666
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 8.904.474.271
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 416.782.419
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 28.300.959.035
Total TIN 02-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO MAGDALENA				**$ 1.081.428.770.231**
TIN 03-PARQUE LINEAL RIO FUCHA	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 729.449.083
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 21.103.876.954
	Cicloalameda	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.383.259.242
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 23.652.042.986
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 2.266.668.195.770
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.066.657.093
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 10.096.882.443
Total TIN 03-PARQUE LINEAL RIO FUCHA				**$ 2.328.700.363.570**
TIN 04-PARQUES RENACER DE TINTAL	Bosque urbano	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 76.883.625.858
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 120.770.116.033
Total TIN 04-PARQUES RENACER DE TINTAL				**$ 197.653.741.891**
TIN 05-EJE CASTILLA	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 1.009.067.916
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 23.188.460.241
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 40.448.192.488
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 46.056.713.887

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 50.975.378.235
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.563.945.118
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 5.132.186.684
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 137.146.605
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 7.457.621.479
Total TIN 05-EJE CASTILLA				**$ 175.968.712.652**
TIN 06-EJE SAN FRANCISCO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 63.104.021.475
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 18.757.789.019
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 18.067.132.027
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 90.867.914.949
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 82.859.879.494
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.361.350.819
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.947.596.194
	Calle completa por intervenir	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 6.859.546.844
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 515.747.723
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 6.336.941.096
Total TIN 06-EJE SAN FRANCISCO				**$ 302.677.919.639**
TOTAL TINTAL				**$ 5.661.975.818.603**

UPL Patio Bonito

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
PB 01-PASEO TECHOVITA	Bosque urbano	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 32.738.279.722
	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 97.134.169.079
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 70.186.499.336
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 35.214.965
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 112.147.917.245
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 680.895.104.719

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 36.157.742.789
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 300.478.330.901
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 113.444.001.288
	Generación de plazoleta nueva	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 11.146.346.124
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 75.429.665.132
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.093.457.429
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 76.046.279.091
Total PB 01-PASEO TECHOVITA				**$ 1.612.933.007.825**
PB 02-EJE DEL SABER Y DEL CUIDADO	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$14.705.387.023
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 8.143.122.573
	Corredores inteligentes de turismo	Corto plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 931.735
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 24.384.525.990
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 37.663.262.776
	Calle completa por intervenir	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 1.486.211.899
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 289.898.353
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 5.361.983.916
Total PB 02-EJE DEL SABER Y DEL CUIDADO				**$ 92.035.324.269**
PB 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 59.409.383.517
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 1.174.059
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 18.378.375.713
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 88.771.938.391
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 31.433.724.084
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 1.556.948.446
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.101.803.329
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.014.402.339
Total PB 03-EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE TINTAL				**$ 206.667.749.881**
PB 04-PARQUES	Bosque urbano	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 55.313.733.337

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
RENACER DE PATIO BONITO	Corredores inteligentes de turismo	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 15.218.768,17
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.330.783.654
	Generación de parque a nivel de UPL	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 70.286.268.121
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 577.821.420
Total PB 04-PARQUES RENACER DE PATIO BONITO				**$ 136.523.825.302**
TOTAL PATIO BONITO				**$ 2.048.159.907.278**

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.

Además de los anteriores, el Plan de Ordenamiento Territorial definió otros planes que se convierten en instrumentos de planeación intermedia, o local, y que se articulan con las Unidades de Planeamiento Local:

i. Plan para los Patrimonios Vitales. Con este se concreta la gestión, diseño, promoción, desarrollo y ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito capital, con base en las fichas de valoración que se efectúen para los sectores. Dado que uno de los pilares del POT, y por lo tanto de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, está directamente relacionado con el patrimonio y su conservación, su articulación es fundamental para la gestión y puesta en marcha de los Proyectos Integrales de Proximidad o de los mismos lineamientos adoptados en el Plan para los Patrimonios Vitales.

ii. Unidad de Planificación Rural -UPR. Como instrumento de planeación del suelo rural puede desarrollar y precisar las condiciones de ordenamiento de áreas delimitadas en porciones del territorio asociadas a unidades geográficas de cuenca, cerro o planicie, así como incorporar el detalle de los usos previstos en el suelo rural conforme a las categorías previstas para la ruralidad. Así como en el caso anterior, su articulación y coherencia con las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad permitirá adelantar las acciones que materialicen la proximidad en la ruralidad bogotana.

iii. Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat PIMI-Hábitat. Este aplica a asentamientos humanos informales que hayan sido o no objeto de legalización urbanística, indistintamente del tratamiento en que se clasifiquen, mediante el cual se concretan las políticas, estratégicas y metas del programa de hábitat y vivienda popular, a través de la coordinación de las acciones y actuaciones institucionales para el mejoramiento integral del hábitat, en términos de plazos, actores, recursos y estrategias. La formulación de las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad incluyen acciones específicas para los sectores deficitarios identificados en el Plan de Ordenamiento Territorial, y por lo tanto, se convierten en sustento para concretar las intervenciones que permitan reducir el déficit y las brechas urbanas, ambientales y sociales, que deberán ser tenidas en cuenta en el PIMI.

iv. Planes Parciales. Con este se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial en el suelo de expansión urbana y en las áreas del suelo urbano, que según las disposiciones de los tratamientos urbanísticos de desarrollo o de renovación urbana en la modalidad de revitalización deban desarrollarse bajo este instrumento. Articula los objetivos de ordenamiento con los de gestión de suelo, mediante la definición de condiciones técnicas, jurídicas, económicas, financieras y de reparto equitativo de cargas y beneficios para su ámbito de aplicación. Al estar incluidos dentro de las Unidades de Planeamiento Local y, en algunos casos, dentro de los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad, sus lineamientos deben corresponder con las estrategias de planeación local, especialmente con las cargas derivadas de su ejecución y que, a través de nuevos desarrollos, sea posible consolidar la proximidad en los territorios.

Actuaciones Estratégicas – AE

Una de las estrategias de intervención que plantea el POT son las Actuaciones Estratégicas – AE. Estas, son intervenciones urbanas integrales donde confluye la inversión privada y pública. En algunos casos, las directrices para la definición de lo público, establecidas en el artículo 483 del POT, se han realizado de forma paralela y articulada con la formulación de las UPL. En el caso de las que no han sido adoptadas, además de las determinantes de escala distrital que influyen sobre la Actuación Estratégica, desde la escala local se han identificado requerimientos para el desarrollo de las actuaciones que inciden en el reparto de cargas que aportan a requerimientos de espacio público y equipamientos y, por lo tanto, cuando existan iniciativas sobre nuevas actuaciones, estas deberán ser tenidas en cuenta en las directrices para la definición de lo público, así como también, en la ejecución de los proyectos específicos que de ellas se deriven.

Estrategias, Programas y proyectos

Dentro de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se adoptaron diferentes líneas de trabajo, a modo de estrategias, programas o proyectos que han sido tenidas en cuenta para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local:

i. Ecobarrios. Promueven el desarrollo de prácticas constructivas y asociativas, coordinadas con la ciudadanía, que promuevan la economía de agua y energía, el uso de fuentes de energía renovables no convencionales, la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible, el manejo sostenible de los residuos domiciliarios y la economía circular en los territorios con proximidad de la Estructura Ecológica Principal y en los bordes urbano-rurales que, por lo mismo, tienen la aptitud de consolidar su protección y disminuir su vulnerabilidad.

ii. Barrios Vitales. Es una estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados de la ciudad, en la que convergen decisiones administrativas en materia de planeación y movilidad urbana para realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá; aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

iii. Red de Urbanismos Tácticos Sociales – RUTAS. Promueven la construcción de espacio público en los territorios priorizados para el mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana. Buscan la articulación de las redes del cuidado en cada UPL, priorizando al peatón en el diseño de las intervenciones y de acuerdo con los lineamientos de la Visión Cero (DD 813/2017).

Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos

Con base en el documento remitido por la Secretaría Distrital de Hábitat[29] el Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos se estructura a partir de las disposiciones previstas en el parágrafo 3 del artículo 192, el parágrafo del artículo 452.

En ese sentido, teniendo como antecedente las continuas demandas comunitarias de la población asentada en las Veredas Mochuelo Bajo y Mochuelo Alto, ante los impactos ambientales y sociales del Parque de Innovación Doña Juana se define como instrumento de gestión para el territorio conformado por dichas veredas. La formulación de este instrumento parte de una metodología de co-creación con la comunidad y sus distintas organizaciones sociales por medio de un ejercicio participativo que contribuyera también a promover el liderazgo y el empoderamiento sobre el territorio desde un enfoque de corresponsabilidad entre todos los actores que inciden en su gestión.

Esta metodología participativa se enmarco en diálogos y talleres con múltiples actores tanto sociales como de la administración distrital, propiciando una mirada más incluyente en los procesos que determinan la toma de decisiones, la implementación de los acuerdos y el aseguramiento de la integralidad en el accionar institucional. Como resultado de este proceso se definió un plan de acción que, a su vez, es insumo y elemento de articulación entre el Instrumento de gestión de las veredas Mochuelo Alto y Mochuelo Bajo y la UPL Cuenca del Tunjuelo, lo anterior por medio de la identificación de acciones y proyectos que reflejan las respuestas a necesidades y sentimientos más apremiantes de la comunidad.

Dentro del proceso de construcción del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos se definieron unos ámbitos de gestión con base a las características del territorio: i) Presión urbanística en suelo urbano y de expansión, ii) Transición Parque de Innovación Doña Juana - PIDJ, iii) Productividad del suelo rural y, iv) Conservación del suelo de protección, que a su vez se complementan con las necesidades presentes del territorio, la articulación institucional, la armonización con las distintas políticas públicas, y el diálogo social con la comunidad con base a las mesas de trabajo priorizando los aspectos ambientales, sociales, económicos y del hábitat. En la siguiente imagen se puede observar los ámbitos de gestión del Instrumento de Gestión de Borde los Mochuelos.

[29] Radicado SDHT 2-2023-46798 del 23/06/2023 y radicado SDP 1-2023-52553 del 27/06/2023

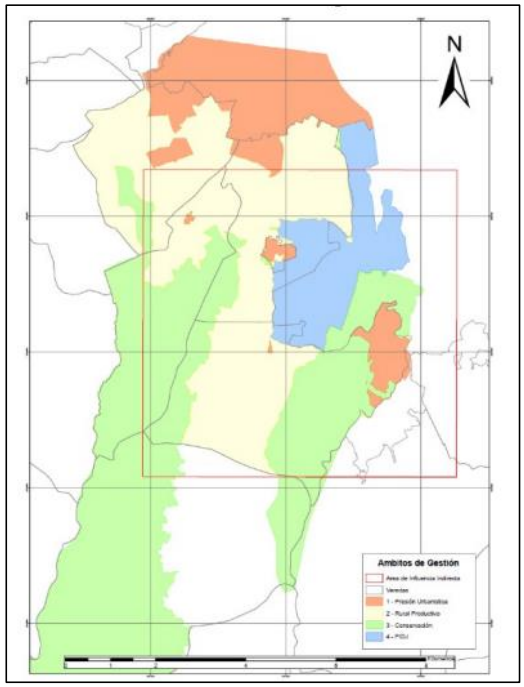


Imagen 165. Ámbitos de gestión Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos
Fuente: SDHT 2023

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 con el uso manifiesto. En aplicación del numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, el cambio en el uso que se realiza a través de las Unidades de Planeamiento Local como instrumento de planeación, reconoce el uso

público que la ciudadanía da a estos espacios y permite que se ajuste la manera como estos suelos se encuentran registrados en los sistemas de información del distrito.

Al respecto, es necesario tener en cuenta que en el Decreto Distrital 072 de 2023, se reglamentaron las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial, entre otros, los mecanismos, instrumentos y procesos relacionados con la generación y transformación del espacio público para la totalidad del Distrito, que incluye los trámites de recepción, incorporación, titulación y gestión de los bienes destinados al uso público, declaratoria de espacio público, modificación de planos urbanísticos, sustitución y cambio de uso de zonas de uso público y delimitaciones de cesiones señaladas como zonas verdes o comunales.

Toda vez que las Unidades de Planeamiento Local son instrumentos de planeación, en el marco de la formulación y de la precisión de la estructura urbana local se realiza el señalamiento de espacios públicos que evidencian vocación de uso público o un uso notorio de espacio público y el cambio de uso de espacios públicos de cesiones urbanísticas que evidencian un uso actual diferente al señalado en los planos urbanísticos con que fueron aprobadas. Con este señalamiento se avanza en el reconocimiento urbanístico de esos suelos de espacio público que prestan servicios a la ciudadanía en general, se alimenta y consolida el inventario de espacios públicos del distrito capital y se respalda la labor de las entidades en la inversión de recursos para el mantenimiento de estos espacios; lo cual permitirá que mediante este señalamiento, se puedan aplicar las disposiciones del Decreto 072 de 2021, para ser incorporado o actualizado el inventario de bienes públicos de la ciudad y optimizando la gestión del espacio público en beneficio de las comunidades.

2.4. Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo

Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidado.

Dentro de los instrumentos que ofrece el Plan de Ordenamiento Territorial para la gestión del suelo, se incluyen las Zonas de Reserva que son una demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio Distrital, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio. Las zonas de reservas y sus modificaciones serán adoptadas mediante acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Planeación, entidad que tendrá la información oficial de las mismas.

Las Zonas de Reserva de suelo para la estructura funcional y del cuidad con destinación para vías, equipamientos, espacios y servicios públicos desempeñan un papel esencial en el reverdecimiento del territorio al garantizar una planificación urbana sostenible que integre áreas verdes y espacios naturales en el entorno construido. Estas reservas proporcionan oportunidades para la creación de corredores verdes y la conservación de áreas naturales, lo que contribuye a la mejora de la calidad del aire, la mitigación del efecto de isla de calor y la protección de la biodiversidad en entornos urbanos densamente poblados. Al considerar estas zonas de reserva como componentes fundamentales de la infraestructura verde de la ciudad, los urbanistas pueden promover la conexión entre

diferentes áreas verdes y facilitar la creación de espacios públicos que fomenten la interacción con la naturaleza y la recreación al aire libre.

Además, al integrar estas reservas en la planificación urbana, se asegura la provisión adecuada de servicios públicos y equipamientos para la comunidad, lo que mejora la calidad de vida de los ciudadanos y favorece la equidad en el acceso a servicios esenciales. Por ejemplo, al reservar áreas para parques, centros comunitarios o instalaciones deportivas, se promueve un estilo de vida más activo y saludable, y se crea un ambiente propicio para la cohesión social y la interacción entre vecinos. Asimismo, las zonas de reserva destinadas a infraestructuras viales y servicios públicos pueden diseñarse de manera que minimicen el impacto ambiental y promuevan la eficiencia en el transporte y la distribución de recursos.

En ese sentido, los Proyectos Integrales de Proximidad formulados para cada una de las Unidades de planeamiento Local contendrán dentro de su formulación 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):

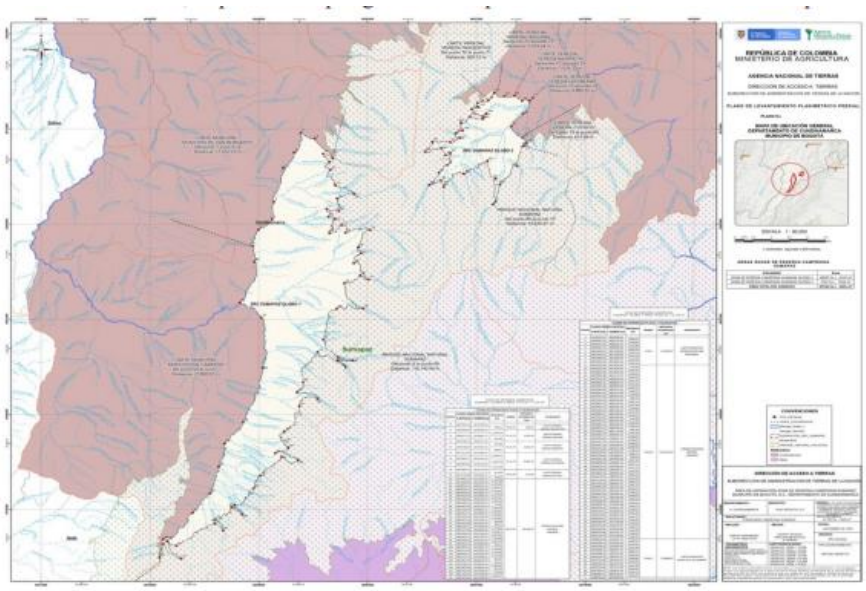


Imagen 166 Zonas de Reserva Campesina - Acuerdo 252 de 2022 - ANT

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)

3.1 Introducción

La Malla Vial Intermedia es ese conjunto de vías resultante de la relación que debe existir entre las calles del barrio o vías locales, con las avenidas de la ciudad, clasificadas como malla vial arterial (que el Plan de Ordenamiento Territorial asigna un papel desde su contenido, las clasifica por función y por ancho); pero el POT en relación con la malla vial intermedia, aunque la define desde la escala general, establece la posibilidad de adelantar ajustes a la caracterización, razón por la cual es la oportunidad de definir esta red vial pero de manera que se constituya no solo en una clasificación por sus características físicas sino por el papel estratégico para concretar la proximidad y el estímulo a la movilidad no motorizada, la articulación con los soportes de ciudad en sus diferentes escalas y la garantía de que se desarrollen con las franjas para la movilidad peatonal, la bicicleta, la arborización, el transporte público y el transporte mixto. La integración con el entorno, los usos y servicios cerca de las vías y la relación con el espacio público, son retos para que la MVI no solo sea la red complementaria de la vialidad de la ciudad sino un componente de planificación urbana en las escalas zonal y local.

A partir de las normas de mayor jerarquía y de la definición de una estrategia metodológica, se lleva a cabo la caracterización y definición de la malla vial intermedia, que se desarrolla en el presente documento el cual, junto con el acto administrativo que se proyecte, se constituye en la adopción y reglamentación de la Malla Vial Intermedia - MVI para Bogotá, Distrito Capital.

3.2 Generalidades

3.2.1 Norma POT

Políticas del largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial

El Decreto 555 de 2021 en su artículo 3, establece políticas de largo plazo de las cuales es importante tener en cuenta la Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada, que *"Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.*

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital."

En el marco de la política descrita, se soporta parte del Modelo de Ocupación Territorial – MOT, que entre las estructuras territoriales definidas se ubica el Sistema de Movilidad de cual hace parte la. Malla Vial Intermedia, así.

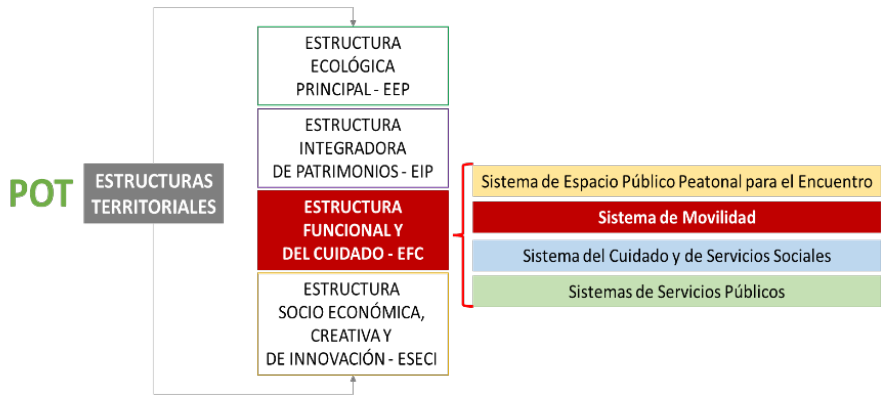


Imagen 167. Esquema conformación MOT – Estructuras Territoriales – Sistemas
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente– DPL, SDP

3.2.2 Sistema de movilidad

El Sistema de Movilidad en el POT se organiza a partir de los siguientes componentes:

- Espacio Público para la Movilidad
- Red de Transporte Público de Pasajeros urbano, regional y rural
- Red de Transporte Aéreo
- Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística

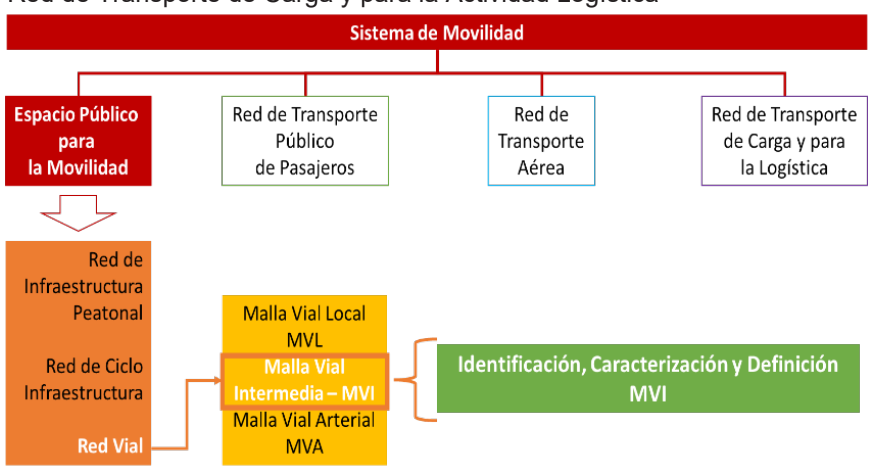


Imagen 168. Esquema conformación Sistema de Movilidad
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Sistema de Movilidad – Espacio público para la movilidad

Dentro de esta organización del Sistema, la malla vial se desarrolla como parte del Espacio Público para la Movilidad, y se destaca que *"tienen prelación la circulación peatonal, las*

personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad". Lo cual destaca la tarea que especialmente tiene la Malla Vial Intermedia en relación con la estrategia de proximidad como propósito del POT y su política de descarbonizar la ciudad.

De las estrategias del Sistema de Movilidad consignadas en el artículo 93 en relación con las infraestructuras para la movilidad, se destacan dos que tienen directa relación con la MVI:

> *"…f. Conectividad de la malla vial intermedia para dar soporte a los flujos de escala estructurante y la accesibilidad a la escala de proximidad, y cualificación de la malla de proximidad y del cuidado para garantizar la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad.*
>
> *g. Intervención de los perfiles viales a partir del concepto de calles completas para consolidar el espacio público para la movilidad…"*

Estas dos estrategias se convierten en el eje para la identificación, caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia acorde con la misionalidad del presente estudio el cual adoptará la MVI resultante de la concreción de lo previsto para ello en el Plan de Ordenamiento Territorial, y el trabajo conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector y responsable del desarrollo de la política de movilidad para el Distrito Capital.

Como cuestión de escala, la planeación de las mallas viales que soporta la movilidad y accesibilidad de la ciudad, deben observar hoy principios propios del ordenamiento territorial como son la cohesión, la convergencia y la corrección de los desequilibrios territoriales existentes, entre otros (López-Escolano & Hernández Navarro, 2019).

La red vial urbana como parte de los elementos construidos del sistema urbano, tiene una gran inercia frente a los cambios, en comparación por ejemplo con la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación que responde a la norma urbanística y a la dinámica de las relaciones económicas y sociales; por consiguiente, la red vial es una de las partes que más permanece en la configuración física de la ciudad (Boccolini, 2020). De ahí la importancia de la configuración de la MVI en cuanto a trazados y perfiles en el ensamblaje de la formulación de las actuaciones alrededor de las UPL o de las Actuaciones Estratégicas (AE).

Con relación a lo anterior, cabe precisar que el entramado de la MVI es significativo territorialmente, puesto que atiende a un nivel de escala particular de ciudad y de relaciones espaciales y operacionales que responde a los siguientes aspectos (Secretaría de Planeación, 2021):

i. Funcional - en cuanto a modos de transporte, donde se asocia en alto grado a las calles por las cuales con preferencia ha de circular el componente flexible del sistema integrado de transporte público y en términos de capacidad porque ha de servir de oferta a los altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local.
ii. Participación en el Modelo de Ocupación Territorial (MOT) - dando soporte a la vida local y de proximidad en la estrategia de aprovechamiento del suelo y revitalización de áreas consolidadas con oferta de vivienda, empleo, espacio público y equipamientos.

iii. Participación complementaria - a la operación de las mallas arterial y de integración regional.

Así mismo, el artículo 152 de la Red Vial, establece en el numeral 2 los compromisos para que la Secretaría Distrital de Planeación precise la malla vial intermedia, en el marco de las Unidades de Planeamiento Local – UPL, para la toma de decisiones a escala zonal y local, en este caso desde la movilidad, por cuanto uno de los logros para apuntarle a mejorar las condiciones de la movilidad y de encaminar el ordenamiento hacia la estructuración de entornos cercanos que faciliten la proximidad, es precisamente la mirada en detalle de la malla vial que conecta la ciudad con las zonas de vivienda y actividades complementarias.

Es así como, se adelanta la identificación y caracterización de la Malla Vial Intermedia con el fin de establecer ajustes y modificaciones a lo previsto en el POT, teniendo en cuenta que se hace un énfasis en la escala zonal y local para poder concretar acciones y proyectos encaminados hacia el cumplimiento de la estrategia de proximidad que busca acercar las dinámicas principales, facilitar el acceso y acortar los tiempos de desplazamientos lo cual incentiva los modos limpios y no motorizados de movilidad, tarea en la cual la MVI tiene un papel indiscutible.

La Estrategia de Calles Completas y franjas funcionales de la Red Vial, debe ser considerada con mayor precisión en la definición de la MVI teniendo en cuenta que su principal objetivo es abordar la escala local y su integración con el entorno, propendiendo por la proximidad y la cualificación del espacio público para la movilidad y su articulación con el espacio público para el encuentro, los servicios del cuidado, las actividades de comercio propias de los barrios, los corazones productivos y los corredores de transporte público flexible o zonal. De tal manera que las franjas definidas en la estrategia sean el referente para la implementación, ajuste y adaptación de la MVI a los entornos de proximidad.

En relación con los anchos de las franjas descritas, el artículo 155 define los anchos de referencia para las franjas funcionales los cuales se establecen por rangos con el fin de que las vías se integren, adapten y armonicen con el entorno urbano contiguo, y cumplan un papel de articulador con las actividades y las áreas de soporte, principalmente en la escala de proximidad.

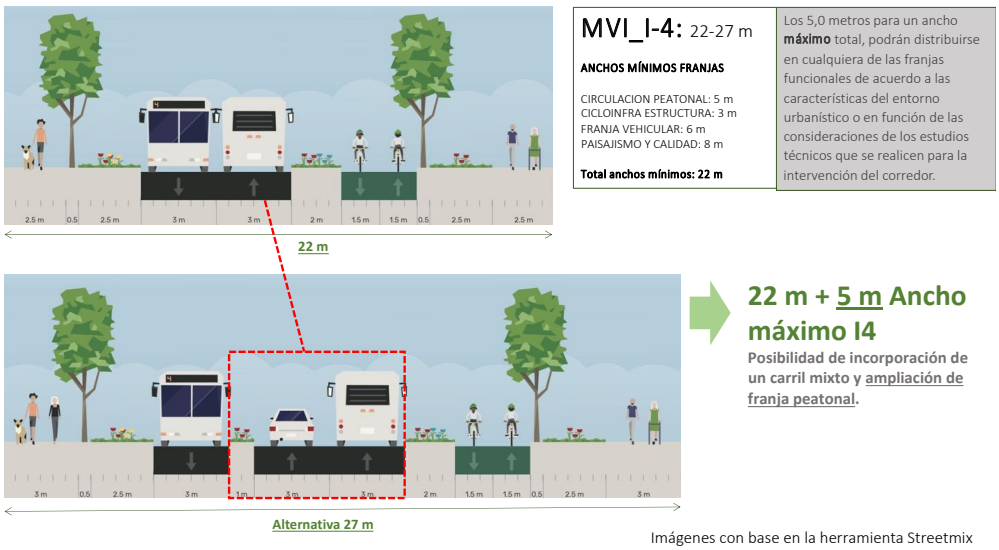


Imagen 169. Ejemplo perfiles franjas funcionales
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

El artículo 155 contempla un cuadro de rangos de referencia, del cual se resume el siguiente en relación con los rangos para malla vial intermedia que tienen los códigos I-4, 1-5, I-6, pero también se incluyen los códigos L-7 y L-8 de malla vial local considerando que hay sectores, principalmente de mejoramiento integral, cuyos anchos de vías son menores que en la ciudad consolidada, y que son corredores que tienen la mayor continuidad y conectividad que hace que puedan asumir funciones de malla vial intermedia:

RANGOS DE REFERENCIA POR TIPO DE CALLE (Medidas en metros)

	PERFIL COMPLETO		FRANJAS FUNCIONALES ANCHOS MÍNIMOS				
I-4	22	<27	5	3	0	6	8
I-5	18	<22	5	1,7	0	3	6
I-6	16	<18	6	1,7	0	3	3
L-7	13	<16	4	1,7	0	3	3
L-8	10	<13	4	0	0	3	2

Tabla 98. Resumen rangos de referencia por tipos de calle Artículo 155 Estrategia Calles Completas POT Dec. 555 de 2021
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Tanto para la identificación, caracterización y definición, como para la intervención y ejecución de la MVI por parte de las entidades competentes, es de primordial atención la aplicación de lo dispuesto en el artículo 155 y sus parágrafos, considerando que la determinación de los anchos y el manejo de las franjas es la manera como la MVI se integra y articula con el entorno y las actividades que hacen parte de los diferentes sectores de la ciudad, especialmente los de escala local y zonal. El artículo 156, de cualificación de la malla vial, establece competencias sobre ejecución y mantenimiento de las vías.

Sistema de Movilidad – Redes del sistema de transporte del sistema de movilidad

La Malla Vial Intermedia, como parte de su identificación y caracterización, deberá considerar de manera específica su papel de articulador con los elementos que constituyen la Red de Transporte Público para pasajeros, la Red de Transporte Aérea y la Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística, así como de su infraestructura de soporte, y que están definidos entre los artículos 157 y 168 del Decreto 155 de 2021.

Según el artículo 157 Red de transporte público urbano de pasajeros, los componentes son: i) Los corredores de transporte público, ii) La infraestructura de soporte del transporte público, iii) Los complejos de integración modal –CIM, iv) Las áreas de integración multimodal –AIM.

Con respecto a los corredores de transporte público, los definidos en el artículo 159 como corredores verdes de media capacidad y de baja capacidad, están relacionados con la malla vial intermedia y en el cual se identifican y caracterizan, lo cual es una determinante desde la red de transporte, a considerar para la caracterización y definición de la MVI.

3.2.3. Plan de Movilidad Sostenible

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible - PMSS como instrumento de planeación estratégica de segundo nivel que permite concretar el Modelo de Ocupación Territorial, y mediante el cual se adopta, implementa, y se hace seguimiento y evaluación a las políticas de movilidad establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, específicamente hacía una movilidad sostenible y descarbonizada.

En este sentido, las apuestas que hace el PMSS para atender la escala local o de proximidad, escala dentro de la cual se encuentra la malla vial intermedia, se asocian tanto en los retos establecidos, sus objetivos, estrategias y proyectos propuestos.

Como retos del Plan, es importante resaltar:

- La necesidad de aumentar la calidad y cobertura del sistema multimodal e integrado de transporte público, apostando por una ciudad que busca la cercanía de los hogares a la oferta de servicios para actividades cotidianas, oportunidades y empleo.
- El desarrollo de una movilidad que revitalice el espacio público,
- El desarrollo del enfoque de calles completas y los barrios vitales en la proximidad y la escala local;
- Una infraestructura bien diseñada y en buen estado que contribuya a una movilidad segura y sostenible;

Por otro lado, dentro de las estrategias propuestas, se destacan:

- Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto en la movilidad.
- Consolidación de la Movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana

Finalmente, frente a la propuesta de programas y proyectos se destaca el programa de la red de movilidad de proximidad y del cuidado, con los proyectos de red de corredores verdes de proximidad, la construcción de calles completas, y el proyecto de conservación de la malla vial urbana.

3.3 Objetivos de implementación de la Malla Vial Intermedia - MVI

Teniendo en consideración la política del POT y la actualización del Plan Maestro de Movilidad en proceso de formulación luego de la expedición del Decreto 555 de 2021, y considerando que la Malla Vial Intermedia es una herramienta no solo de la red vial sino también para la planeación urbana y para la gestión de proyectos, se determinan los siguientes objetivos estratégicos para la implementación de la Malla Vial Intermedia para el Distrito Capital:

Objetivos implementación MVI

- Definir la malla vial intermedia como un componente de la planeación urbana además del desarrollo del subsistema vial que hace parte del sistema de movilidad del POT
- Jerarquizar y priorizar la MVI acorde con la estrategia de ordenamiento del POT, específicamente la red de centralidades, los ámbitos de equipamientos y los ejes de comercio local
- Definir la caracterización de la MVI a partir del concepto de calles completas para incluir franja para circulación peatonal, franja de ciclo infraestructura, franja ambiental arborizada y/o verde, franja de transporte público y franja de transporte mixto
- Mejorar las condiciones de accesibilidad a los sectores de difícil acceso a partir de la consolidación de corredores de movilidad local asociados al transporte público flexible
- Integrar la MVI al a red vial del Distrito Capital como una malla vial complementaria a la arterial que funcione como alternativa de conexión entre las diferentes zonas de la ciudad y al interior de éstas
- Propender porque la MVI sea una red vial que facilite la articulación de los diferentes modos de transporte y contribuya a la implementación del subsistema de regulación y control de tráfico
- Incentivar en la definición e implementación de la MVI el papel de corredores de articulación de parques, zonas verdes y elementos de la estructura ecológica principal, con el fin de contribuir a la mejora de las condiciones ambientales al interior de los sectores y su articulación con la ciudad

- Incentivar el desarrollo de modos limpios de transporte como la bicicleta dando prelación a esta modalidad de cero emisiones a partir de la jerarquización de la franja de ciclo infraestructura y a su articulación con la red de ciclorrutas y ciclo alamedas de la ciudad.

3.4 Análisis de la Malla Vial Intermedia desde la movilidad

Desde la Secretaría de Movilidad, se ha venido realizando un proceso de identificación de MVI para el mejoramiento de la accesibilidad al medio físico y al transporte en cada una de las UPL establecidas en el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de la validación de las necesidades de caminabilidad, conectividad ciclista, de micromovilidad, y transporte público. Para lograr este propósito se deben mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad, específicamente en los parámetros establecidos a continuación.

- Red de Infraestructura Peatonal: Determinar los tramos de la Red de Infraestructura Peatonal (RIP) que deben ser mejorados en cada Unidad de Planeamiento Local (UPL), proporcionando condiciones adecuadas de caminata y acceso a pie a equipamientos, servicios sociales y manzanas del cuidado.
- Red de Cicloinfraestructura: Determinar los tramos de la Red de Cicloinfraestructura (RCI) que deben ser construidos, mejorados o intervenidos por Unidad de Planeamiento Local (UPL), a escala urbana y a nivel regional.
- Malla Vial Intermedia: determinar con base en una evaluación física los tramos o segmentos viales únicos de la malla vial local e intermedia que requieren intervención de la estructura de pavimento para mejorar sus condiciones de circulación vehicular.
- Infraestructura de Corredores de Transporte Público zonales: Establecer los tramos viales donde circulan rutas de transporte público zonal que requieren mejoramiento de calzada permitiendo una circulación adecuada de los buses zonales SITP u otros medios de transporte público, optimizando los tiempos de recorrido.

3.4.1 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 atractivos o destinos de viajes. Al tener estas áreas identificadas se localizan los tramos de RIP y de RCi dentro de la malla vial intermedia que deben ser mejorados o que permanezcan en condiciones adecuadas.

Para su evaluación, se establecen las siguientes características de análisis territorial:

- **Sectores de la ciudad en donde más se realizan viajes en modos activos.**

A partir de la Encuesta de Movilidad se identifican los sectores en Bogotá en dónde más se realizan viajes en modos activos y por lo tanto se definen las áreas que deben ser atendidas por estos modos.

- **Proximidad al sistema de transporte público.**

La propuesta de desarrollo de Bogotá se plantea en torno a mejorar las condiciones de los viajes del cuidado y avanzar hacia una mejoría de la calidad de vida. En este proyecto de ciudad el transporte público juega el rol de engranaje para garantizar el acceso a los servicios para quienes vienen en modos activos. Se tienen en cuenta las estaciones de Transporte Masivo, Estaciones de Cable, Paraderos del componente zonal SITP, zonas amarillas.

- **Proximidad al Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales (Art 94)**

Es el conjunto de equipamientos, espacios, edificaciones, instalaciones o construcciones temporales, infraestructura o unidades móviles, donde se prestan los diferentes servicios del cuidado y servicios sociales que responden a las necesidades de la población de manera diferencial, con el fin de permitir su inclusión y participación social en condiciones de igualdad en Bogotá.

- Servicios del cuidado: Educación, Salud, Integración social, cultura, recreación y deportes.
- Servicios sociales: Seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia, Servicios ambientales, Bienestar y cuidado animal, servicios de apoyo a la producción y al desarrollo rural.

- **Proximidad a la Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación (Art 100)**

Esta estructura reconoce la coexistencia de actividades productivas y residenciales, y las ventajas competitivas de la economía bogotana, buscando potenciarlas. A esta estructura se debe poder acceder caminando o montando bicicleta entre otros modos activos.

- **Oferta de espacio público para la movilidad**

Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia, conexión, para el encuentro y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad.

- **Seguridad vial**

La infraestructura, como componente fundamental dentro de la seguridad vial, busca entre otros aspectos transformar los espacios en lugares seguros para todos sus usuarios.

- **Proyectos asociados al Objetivo 4 del actual POT Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad e integrados en la Estructura Funcional y del Cuidado. (Art 5):**

Red de corredores de cable aéreo, Red de corredores verdes de proximidad, proyecto de calles completas, Cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales, Consolidación de espacio público para el encuentro, Manzanas del cuidado, Barrios Vitales, Bogotá Turista, Red de urbanismos tácticos sociales- RUTAS, Áreas de intercambio modal – AIM, Complejo de Integración Modal – CIM.

- **Estado de la Malla Vial Intermedia**

Se evalúa la infraestructura de acuerdo con las condiciones actuales del estado de la estructura de pavimento y capa de rodadura de la malla vial intermedia.

- **Corredores de Transporte Público Zonal**

Se tienen en cuenta los corredores, de la malla vial intermedia donde transitan las rutas del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como instrumento que garantizará mejor calidad de vida de los ciudadanos.

- **Actuaciones Estratégicas**

Se tiene en cuenta la malla vial intermedia que se encuentra al interior de los polígonos donde se tiene referenciadas las Actuaciones Estratégicas.

Una vez identificada las zonas para definir los destinos o lugares de interés en los viajes del cuidado, se evalúa la infraestructura existente para poder determinar los tramos que pueden ser intervenidos. La propuesta es poder construir circuitos que sean coherentes, que enlacen y permitan acceder a esos destinos identificados, a la vez que promueven la integración modal. Deben ser seguros, al reducir el número de conflictos entre los diferentes actores viales, protegiendo a los peatones, ciclistas y usuarios de la micromovilidad con diseños adecuados que los priorice. Lo anterior tomando en cuenta el estado actual de la infraestructura, la proximidad de circulación de rutas de transporte público y en función de propuestas de intervención específicas, tales como las Actuaciones Estratégicas.

Con base en el diagnóstico de características de análisis territorial, se establecen los aspectos de evaluación sobre los cuales se procedió a aplicar el ejercicio de identificación de principales segmentos viales de la MVI.

- **Red de Infraestructura Peatonal**

Los viajes peatonales cómodos son de corta duración y distancia, 1 kilómetro en 15 minutos, para especificar los tramos que se deben intervenir, se ha definido un área de influencia alrededor de los servicios que permita que sus usuarios puedan llegar a pie. Con el fin de determinar cuáles tramos se deben revisar para posible intervención se cuenta con dos fuentes de información: el nivel de conectividad de la malla vial y el estado de la superficie de circulación peatonal por andenes.

En la figura a continuación se observan las áreas de mayor atracción de viajes peatonales.

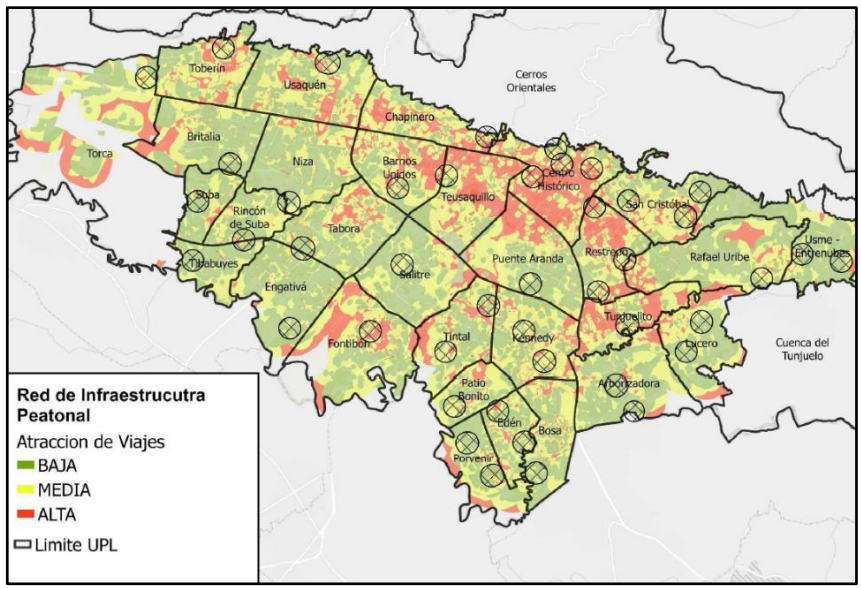


Imagen 170. Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Definidas las áreas de influencia con base en lo expuesto anteriormente se definió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de mejora de la red de infraestructura peatonal de la malla vial intermedia, el cual califica de acuerdo a la proximidad.

Para esto se define un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella, como se observa en la figura a continuación

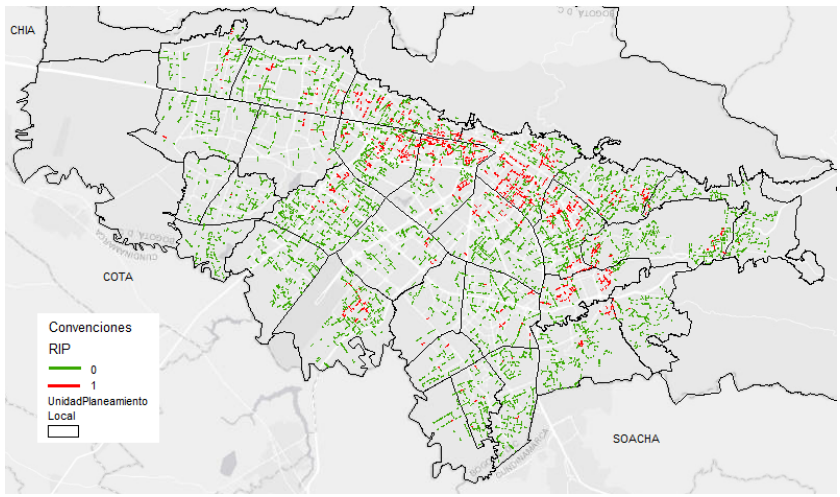


Imagen 171. Segmentos viales identificados de acuerdo a la RIP por UPL

Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

- **Red de Cicloinfraestructura**

Con la bicicleta y los vehículos de la micromovilidad se logran dos tipos de viajes: travesía (pendulares) y proximidad (flotantes), diferenciados entre ellos por las distancias y tiempo de recorrido, cada uno con diferentes características y por lo tanto necesidades de configuración de los recorridos. Los viajes de proximidad son aquellos viajes entre 0 y 3 km de distancia, los cuales se efectúan en un promedio de tiempo de 15 minutos y, los viajes de travesía son aquellos cuyas longitudes se encuentran entre 3 y 8 km, con tiempos promedios de viaje entre 45 minutos a 1 hora.

Es así, como este ejercicio busca la identificación de principales segmentos viales con tramos de cicloinfraestructura considerados en el actual Plan de Ordenamiento Territorial - “Bogotá Reverdece 2022 - 2035” - por Unidades de Planeamiento Local, dando relevancia a la idea de tener ciudades compactas, respondiendo a las necesidades contemporáneas de viajes y aprovechamiento del espacio público de todos las personas que habita un territorio, impactando de manera positiva en las externalidades del transporte motorizado como congestión, siniestralidad y contaminación atmosférica.

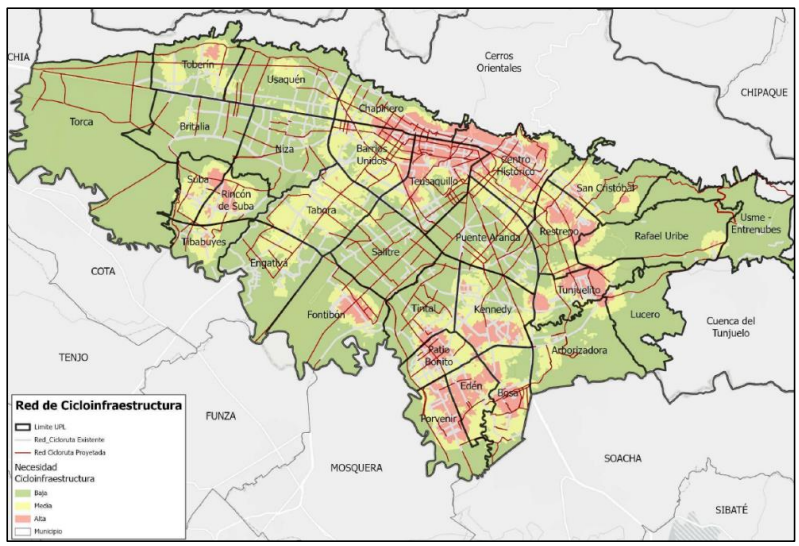


Imagen 172. Zonas de atracción de viajes en bicicleta por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Definidas las áreas de influencia se definió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de la red de ciclo infraestructura de la malla vial intermedia.

Para esto se define un valor de uno (1) si se encuentra al interior de la zona analizada que requiere mejora o implementación y de cero (0) si se encuentra por fuera de ella.

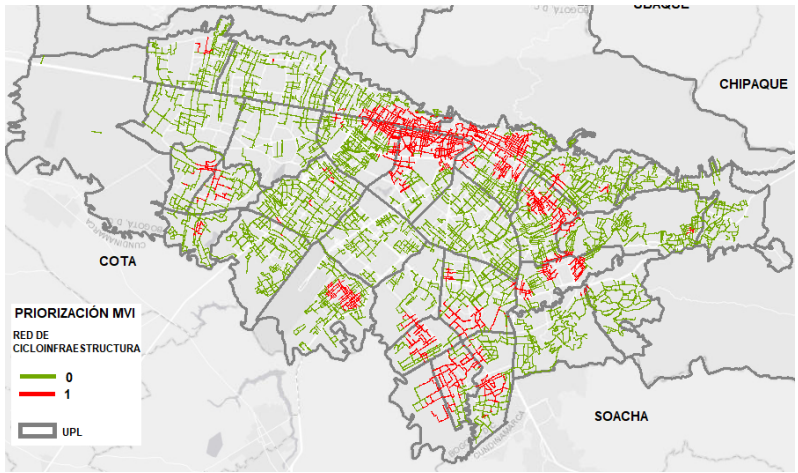


Imagen 173. Segmentos viales identificados de acuerdo a la RCI por UPL
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Noroccidente – DPL, SDP

- **Estado de la malla vial**

El estado de los segmentos viales resulta fundamental para priorizar y enfocar los esfuerzos de reparación y mantenimiento de la ciudad, por lo cual se utilizó el diagnóstico del Instituto de Desarrollo Urbano con corte a junio del 2021,

Acorde a la escala de calificación de la malla vial establecida por el IDU en el cual se indica el estado del pavimento que va desde bueno hasta fallado, se estableció un orden en la identificación reagrupando dichas condiciones de acuerdo con su estado para determinar el nivel de importancia.

- Puntaje 0: Bueno, justo, satisfactorio. (No prioritario)
- Puntaje 1: Pobre, muy pobre, grave y fallado. (Prioritario)

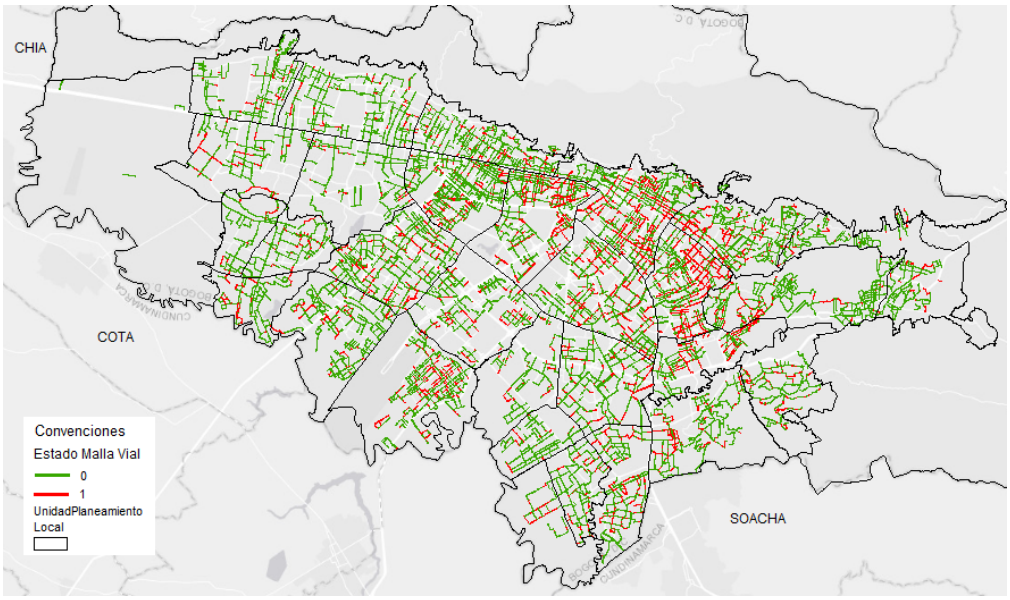


Imagen 174. Estado de Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

- **Corredores de Transporte Público y Circuitos de Movilidad**

Los tramos viales por donde circulan las rutas de transporte público del componente zonal de SITP son de especial importancia, dado que son un factor para mejorar la calidad de los viajes, optimizar y favorecer los tiempos de recorrido y de espera de los usuarios para viajes de mayor distancia. En tal sentido para el ejercicio de identificación de principales segmentos viales se procede a validar la presencia o ausencia de estas rutas dentro de la malla vial intermedia, donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que pasan rutas por el segmento identificado y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estas rutas.

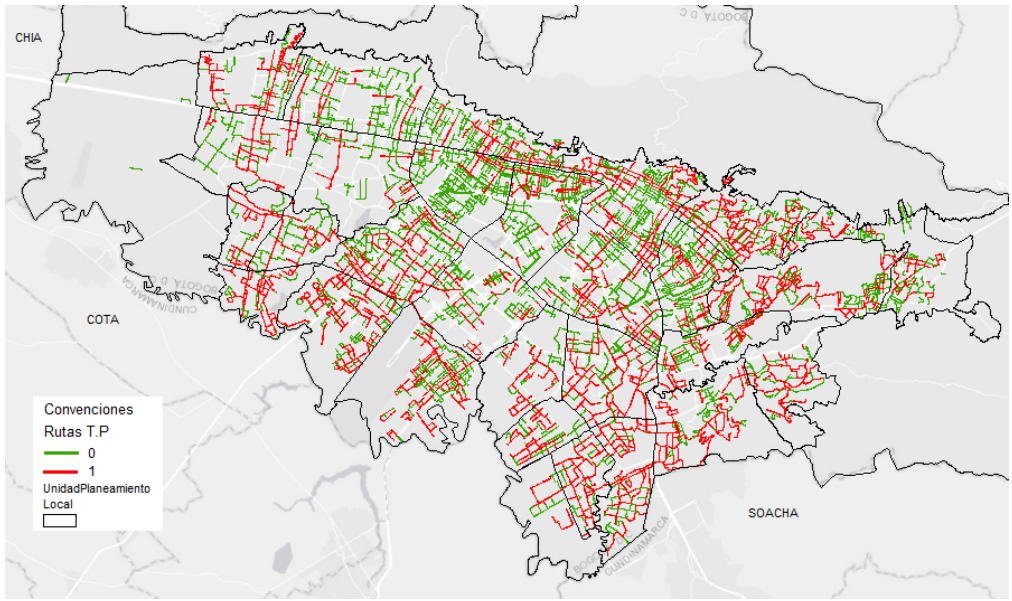


Imagen 175. Presencia de rutas de transporte público
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

- **Actuaciones Estratégicas**

Se indica que las AE aterrizan las apuestas POT, mediante la generación de incentivos que permitan consolidar zonas económicas y sectores adecuados para el desarrollo de viviendas dignas, definiendo las condiciones normativas que generen los servicios de salud, educación y del cuidado. En este sentido se considera que parte de esta consolidación se generaría con una adecuada malla vial.

En tal sentido se procede a validar la presencia o ausencia de la MVI dentro de las AE, calificada donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que hay presencia de segmentos viales dentro de la AE y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estos segmentos.

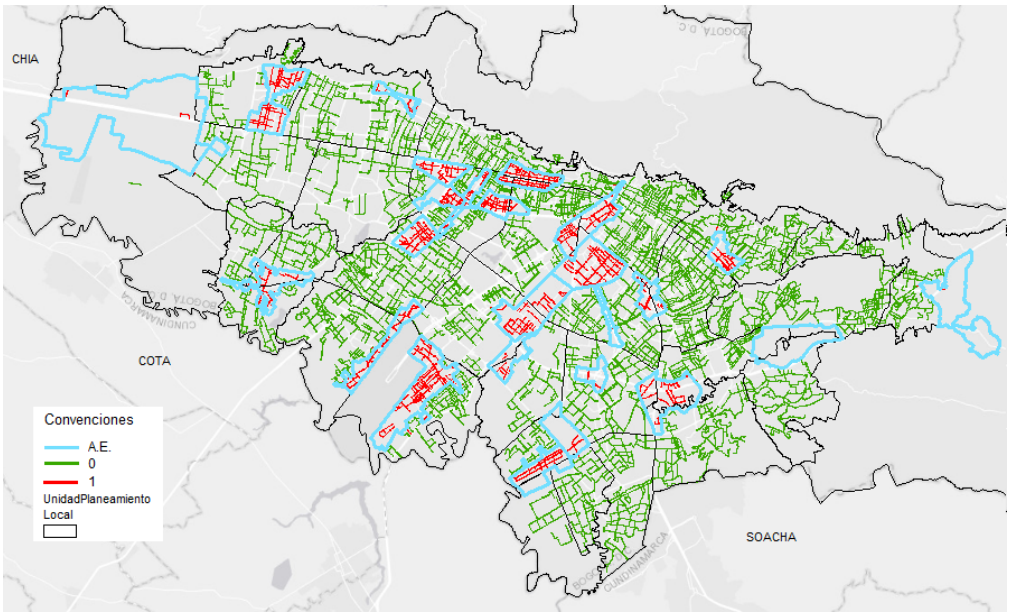


Imagen 176. Actuaciones estratégicas
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Como metodología de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia, de acuerdo con cada criterio evaluado se les indicó un orden de prioridad, asignando un puntaje por cada criterio, ilustrado a continuación:

Criterio	Calificación Puntaje asignado
Red peatonal	1
Red de Cicloinfraestructura	1
Rutas de del componente zonal de SITP	1
Estado de la Malla Vial	1
Actuaciones estratégicas	1

Tabla 99. Atributos de evaluación
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

Al final de la evaluación, todos los parámetros se suman, identificando su intervención el que acumule mayor resultado. Esta información se podrá visualizar con el montaje de cada capa (shape) por parámetro y así establecer la malla vial intermedia resultante. Se agruparon los resultados de la evaluación en 3 rangos para establecer la necesidad de intervención en el corto, mediano y largo plazo.

Los rangos de prioridad se establecieron de la siguiente manera:

Prioridad	Nivel de intervención
1 A	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 5 puntos.
1 B	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 4 puntos.
2	Necesaria; corresponde a la sumatoria de 3 puntos.
3	No Prioritaria; corresponde a la sumatoria inferior a 3 puntos.

Tabla 100. Rangos de prioridad de acuerdo al nivel de intervención para MVI
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Del análisis de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia de acuerdo a los rangos establecidos, se visualiza las zonas de intervención en cada UPL de acuerdo a su necesidad de intervención.

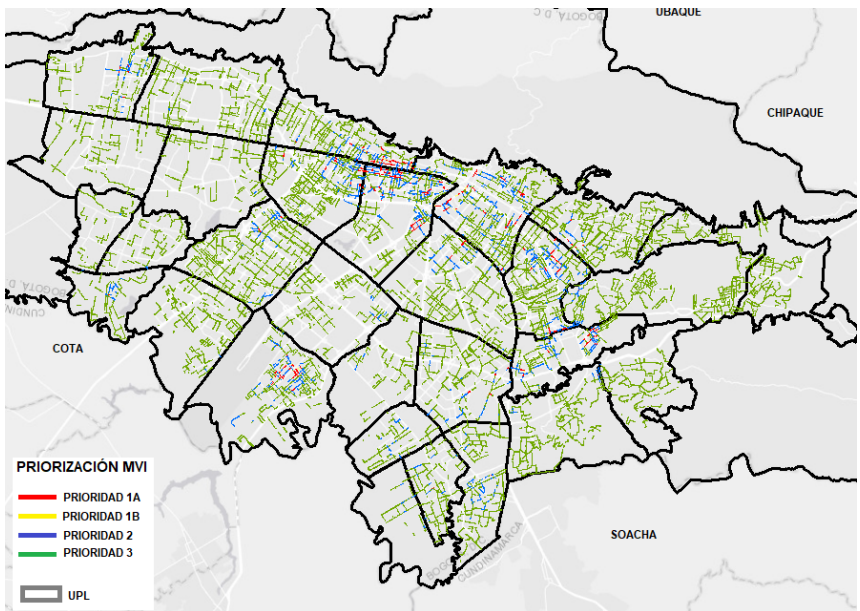


Imagen 177. Malla vial intermedia identificada de acuerdo a su nivel de intervención
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.4.2 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 como 1A y 1B, es decir, de intervención de corto plazo, se genera una única malla vial intermedia a la cual se le dio una condición de continuidad hacia los corredores viales de la malla arterial, principalmente con segmentos de prioridad 2 o de prioridad 3.

Con esta metodología las condiciones de identificación de principales segmentos viales buscan un mejoramiento o mantenimiento de la infraestructura vial basada en condiciones físicas y de conectividad para una movilidad sostenible, agrega circuitos de transporte público, se tienen en cuenta las actuaciones estratégicas y finalmente se involucra la participación ciudadana de acuerdo con sus necesidades.

Como resultado del análisis se observan los tramos viales identificados de malla vial intermedia en las UPL de la cuidad.

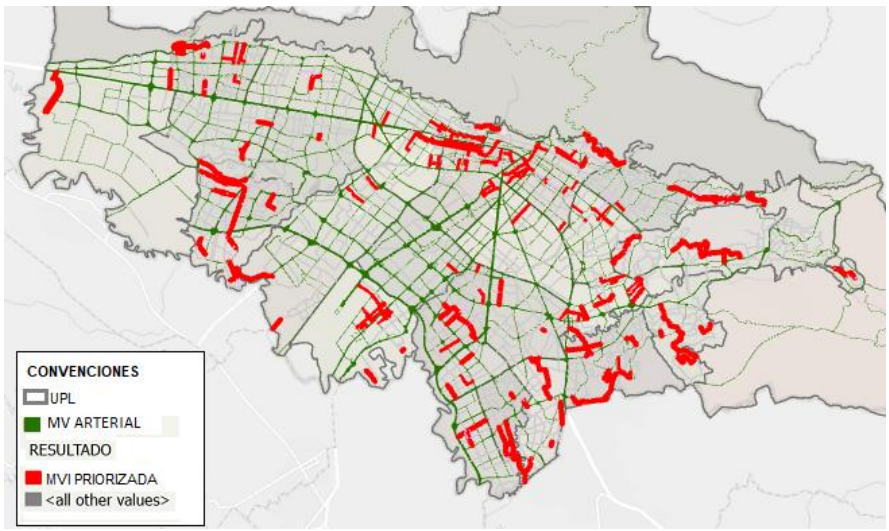


Imagen 178. Malla vial intermedia identificada por SDM
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

Luego de un proceso de concertación con la SDP se ajustaron los segmentos viales identificados al localizarse en zonas que presentaban alguna restricción normativa, es decir, por estar en suelo de conservación, por estar en zonas del PEMP o por estar al interior de ámbitos de proyectos establecidos por formuladores de UPL, donde ya se han

definido propuestas propias al interior de cada ámbito. Finalmente, de este resultado se presenta los tramos viales de Malla Vial Intermedia identificada.

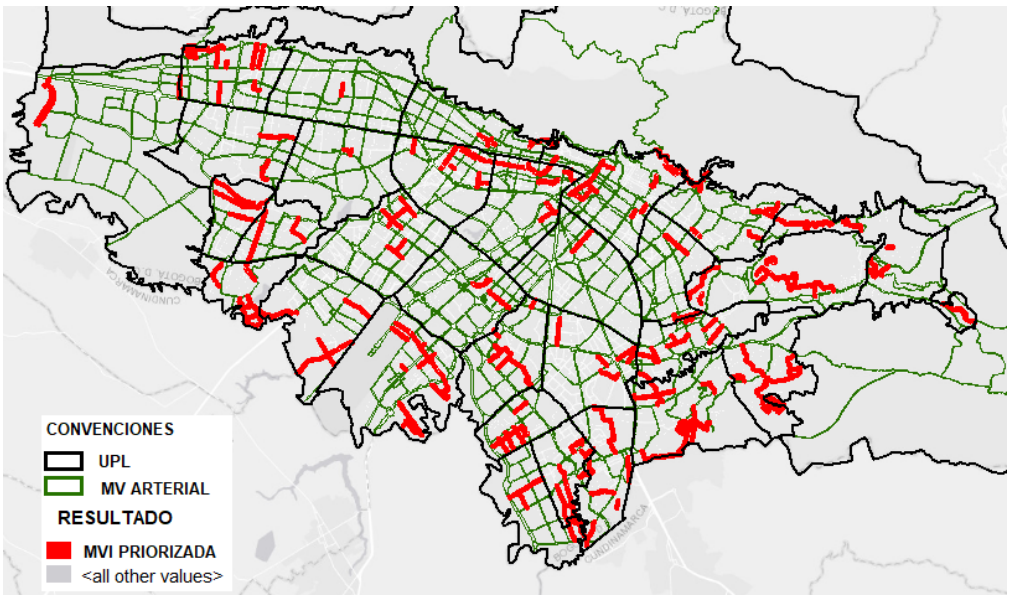


Imagen 179. Malla vial intermedia identificada
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.5 Metodología para la caracterización y definición de la Malla Vial Intermedia

Considerando que la Malla Vial Intermedia MVI hace parte de la Estructura Funcional y del Cuidado, pero a su vez se articula con las demás estructuras de Plan de Ordenamiento Territorial POT, es decir con la Estructura Ecológica Principal EEP como estructuradora del territorio articulando y brindando accesibilidad a los elementos ambientales, la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación mediante la consideración de los aspectos normativos de cada sector referidos a las áreas de actividad y tratamientos urbanísticos que se ven impactados al momento de definir la MVI, la Estructura Integradora de Patrimonios teniendo en cuenta principalmente los Sectores de Interés Cultural y/o hitos urbanos como Bienes de Interés Cultural que sean posibles articular mediante la MVI.

A partir del marco general anteriormente descrito se procede a aterrizar los conceptos principales de la definición incluida en el artículo 152 del POT sobre la Malla Vial Intermedia MVI mencionada en otros apartes de presente documento y que se resume en que dicha malla se conforma por 3 aspectos: i) calles por las que circula el componente flexible de sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, ii) Dar soporte a la vida local y de proximidad, y iii) complementar la operación de las mallas arterial y de integración regional. Estos aspectos son la base para establecer las determinantes principales de la MVI considerando que ésta funciona 1. Como estructuradora urbana, mediante la cual es posible articular diferentes elementos e

infraestructuras, y permite materializar el concepto principal de la proximidad a desarrollar en las Unidades de Planeamiento Local UPL que es 2. La conformación de supermanzanas.

Las anteriores determinantes a su vez son transversales y de allí se derivan los criterios urbanísticos para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que se relacionan con las estructuras POT y consideran los aspectos que se deben articular y considerar en la consolidación de la MVI: i) Conectividad de espacio público y equipamientos, ii) continuidad vial y forma urbana, iii) condiciones normativas, y iv) accesibilidad a elementos ambientales.



Imagen 180. Esquema metodológico para la definición de la Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

3.5.1. Determinantes urbanas de la Malla Vial Intermedia

De acuerdo con la metodología descrita anteriormente se establecen dos determinantes urbanas que se conciben como transversales a los criterios urbanísticos definidos más adelante y que contienen los aspectos de la definición de POT sobre la Malla Vial Intermedia MVI, las determinantes se refieren a: i) MVI como estructuradora urbana y ii) Conformación de supermanzanas mediante la MVI.

Malla vial intermedia como estructuradora urbana de proximidad

La malla vial intermedia, como elemento de infraestructura vial incluida dentro del componente de Espacio Público para la Movilidad del Sistema de Movilidad del POT, se establece como soporte del componente flexible del Sistema de Transporte Público, y complemento a la operación de la malla vial arterial permitiendo así la conexión física entre esta tipologías de mayor jerarquía y las vías locales, esta condición convierte a la malla vial intermedia como un elemento del Sistema de Movilidad que permite la accesibilidad desde lo local hacia las dinámicas de carácter urbano ofrecidas por el componente arterial y sus redes de transporte público urbano de pasajeros de alta y media capacidad,

asimismo, y de manera preponderante la malla vial intermedia en sí misma sustenta las necesidades de desplazamiento para la escala de proximidad.

Bajo una nueva concepción de la Malla vial intermedia es importante aclarar su papel o función en el ordenamiento del distrito por su importancia como eje de encuentro peatonal, o como eje concentrador de actividades económicas de soporte a sus áreas aferentes, o como vía de entrada y salida de barrios o como eje de conectividad entre elementos funcionales. La MVI cumple un papel de soporte zonas residenciales concentrando actividades económicas y funcionales de un territorio específico que conecta la malla vial arterial con una función más urbana- metropolitana con la malla vial local que cumple la función de tránsito y circulación de los residentes de un barrio donde se establecen redes más de carácter comunitario y de vecindad.

En algunos casos la MVI es el principal eje de actividad económica donde se localizan supermercados, farmacias, ferreterías, misceláneas, sedes bancarias, concentración de servicios como restaurantes, bares, es decir actividades de soporte y proximidad. En otros casos la MVI se concibe como el principal eje de movilidad de una zona, por donde pasa el transporte público y que da acceso o salida a las demás zonas de la ciudad. En muchos casos la MVI conecta elementos funcionales como colegios, escuelas, parques locales, centros culturales, y demás equipamientos relacionados con el sistema de cuidado. Bajo estas características la red de la malla vial intermedia se puede considerar como un elemento estructurador urbano de un sector o zona determinada.

Conformación de supermanzanas

Estrategia supermanzanas

De acuerdo con la teoría de Salvador Rueda en la que se destacan las ventajas de la conformación de supermanzanas para la implementación de un urbanismo ecosistémico, lo cual se articula con los criterios para la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, que de soporte a los proyectos integrales propuestos desde las Unidades de Planeamiento Local UPL del POT de Bogotá y que a su vez debe ir en línea con la organización de la movilidad y el transporte conforme a la pirámide invertida de movilidad, en donde se prioricen los modos sostenibles y se define la accesibilidad necesaria en términos de transporte público y mixto, se considera importante destacar lo siguiente de dicha teoría, considerando éste criterio como el principal para la definición de la MVI:

> *"Las Supermanzanas urbanísticas, como uno de los instrumentos del urbanismo ecosistémico, permiten la aplicación del conjunto de principios que propone este urbanismo. Cada superbloque se configura como una pequeña "ciudad" y busca:*
>
> *Que la densidad de población y actividades den una masa crítica determinada que genere espacio público; (…)*
>
> *Que la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público. A tal efecto, se construirán las infraestructuras adecuadas para lograr este objetivo.*
>
> *La rehabilitación de edificios en las supermanzanas es básica para incorporar los objetivos del Urbanismo Ecosistémico. (…)*
>
> *La provisión de equipos que garanticen una mejor habitabilidad colocada a una distancia que pueda cubrirse a pie con tiempos entre 5 y 10 minutos, dependiendo del equipo.*

El mapa urbano actual, con dos dimensiones, no puede incluir el conjunto de variables que incorporan los principios / objetivos establecidos. El urbanismo ecosistémico dibuja tres mapas: en altura, en superficie y en subsuelo, (…).

La implementación del Urbanismo Ecosistémico en cada supermanzana genera, a escala urbana, un modelo para una ciudad más sostenible y, al mismo tiempo, un modelo de ciudad del conocimiento. (…)"30

La problemática que se pretende abordar con la conformación de supermanzanas busca cambiar la destinación del espacio vial, ya que una parte importante del espacio público de la ciudad está dedicada a flujos de alta ocupación y baja densidad de usuarios. Para eso se consideran como insumos en el presente criterio: i) Tránsito promedio diario en ejes de la red vial, ii) Dimensiones de secciones transversales viales (especialmente anchos de calzada), iii) Revisión de población por manzanas o sectores censales y densidades de población, iv) Configuración de barrios, v) Análisis de rentas.



Imagen 181. Esquema de conformación de supermanzanas31
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

La metodología para establecer las supermanzanas y las características a considerar debe contemplarse en el siguiente orden: i) Definir principales canales de transporte (público), ii) considerar la red de transporte público principalmente con carriles exclusivos (condición mínima carriles preferenciales controlados), iii) la red proyectada con

[30] 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

[31] Tomado de https://mastercas.net/2013/06/07/conferencia-de-salvador-rueda-supermanzanas-movilidad-y-espacio-publico/

características de ortogonalidad dada su eficiencia, iv) la frecuencia del transporte público en la red definida de 5 minutos, v) definición de secciones viales con actores principales – Transporte público y ciclo usuarios adicional al EP peatonal, vi) las Supermanzanas no se consideran una célula sino una red gobernada por una ecuación de eficiencia donde se movilizará un mayor número de usuarios, vii) configuración de red perimetral de transporte público y sentidos viales alrededor de supermanzanas.

Barrios vitales

Dentro del componente urbano de POT se establecen las estrategias para la implementación del Ecourbanismo y la construcción sostenible, el artículo 118 establece las estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, que en relación con la definición de la Malla Vial Intermedia MVI se encuentra relevante la estrategia de barrios vitales y su relación con el criterio urbanístico principal de la MVI que es la conformación de supermanzanas, en donde el borde de las mismas se conforme como MVI y procure dar marco al espacio público y equipamientos que hagan parte de los proyectos integrales de las UPL y que potencialmente conformen barrios vitales.

3.5.2. Definición de los criterios generales en el marco del POT

En concordancia con lo descrito en la metodología de la MVI, para la caracterización de la malla vial intermedia, su definición y estructuración en el marco de lo previsto en el POT Decreto 555 de 2021 mediante las Unidades de Planeamiento Local, se definieron los criterios de análisis urbanístico en el marco de las determinantes, que permitan establecer las necesidades que a nivel territorial debe suplir la Malla Vial Intermedia y que se abordan desde los aspectos funcionales y normativos del POT, para los cuales se desarrolla el análisis por cada uno de los sectores y UPL para así establecer la clasificación y priorización, de la siguiente manera:

Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado

- Conectividad de espacios públicos y equipamiento
- Continuidad vial y forma urbana

Criterios en función de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

- Condiciones normativas: áreas de actividad y tratamientos urbanísticos POT

Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

- Accesibilidad de elementos ambientales

3.5.3. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

Articulación con el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales

El Sistema del Cuidado y Servicios Sociales es, junto con el Sistema de Movilidad, un componente de la Estructura Funcional y del Cuidado y claramente el POT se refiere a la interdependencia de los soportes del Modelo, que constituyen esta Estructura (EFC), que son los relacionados con espacio público, movilidad, equipamientos y servicios públicos.

Es así como, el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales (específicamente las redes del Cuidado y su estrategia de articulación acorde con el artículo 171), está directamente relacionado con la determinación de la Malla Vial Intermedia y su papel de integración de los soportes de ciudad en la escala de proximidad.

Como estrategia y condiciones relevantes que organizan las redes del cuidado en relación con la malla vial intermedia, se resaltan estas dos:

- Proximidad, caminabilidad y accesibilidad, considerando las condiciones físicas de las personas sujetas de cuidado y de las cuidadoras, y la forma en que se desplazan, empleando entre 10 y 15 minutos caminando o haciendo uso de rutas de transporte público circular.
- Rutas de transporte público circulares o facilidades de transporte zonal y alternativas de micromovilidad al interior de una UPL o entre UPL cercanas.

En cuanto a la articulación entre espacio público y equipamientos en ámbitos integrales de cuidado, en cumplimiento del artículo 232 Ámbitos Integrales del Cuidado, es necesario tener en cuenta los siguientes criterios para lo cual la MVI es un componente estratégico:

- Aportar a complementar Áreas de Integración Multimodal integrando espacios públicos y servicios sociales y del cuidado.
- Conectar manzanas del cuidado y centralidades de proximidad - tejido económico local en calles comerciales con elementos del sistema de transporte.
- Aportar a la constitución de barrios vitales y facilitar la implementación de calles completas.
- Mejorar, ampliar o desarrollar espacio público de proximidad, realizando cualificación de parques de proximidad existentes y nuevos.
- Facilitar la articulación con parques proyectados en instrumentos planes parciales y otros instrumentos – actuaciones estratégicas y actuaciones urbanísticas en desarrollo y redesarrollo.
- Facilitar la articulación entre proyectos estructurantes del POT con otras estrategias o actuaciones.

Por otra parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 131 Proyectos priorizados del Sistema Urbano de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, es importante en las UPL más deficitarias en términos cuantitativos de espacio público considerar la conectividad de suelo priorizado para la generación de espacio público en UPL deficitarias al igual que los espacios públicos demarcados como “desarrollo de espacio público para el encuentro en suelo no intervenido”, que se encuentran delimitados en el mapa 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).

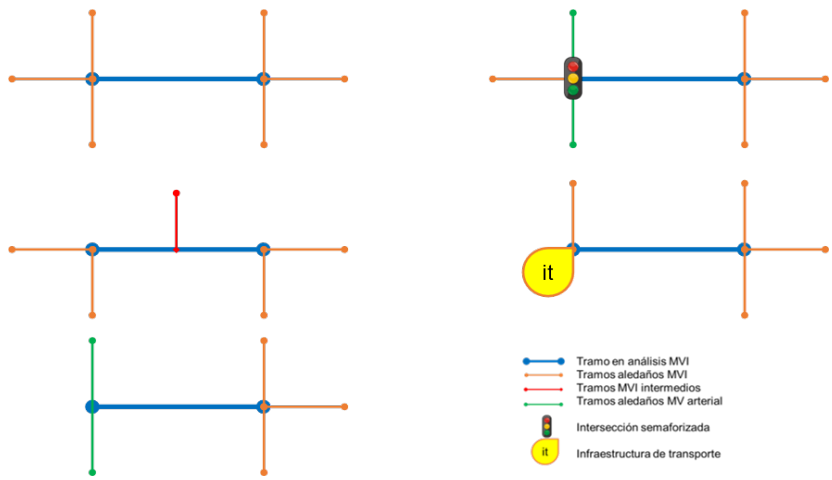


Imagen 182. Esquema de alternativas de conectividad de la Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP

En el nivel de escala de la malla vial intermedia (MVI), es preciso referenciar la posibilidad bivalente con que cuenta esta malla en materia de movilidad versus accesibilidad (CAF, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, & IDU), no obstante la conectividad de primera instancia y en la que se concentra la identificación, caracterización y precisión de la MVI en el marco de la formulación de las UPL se da en la articulación con la malla vial arterial definida en el Decreto Distrital 555 del 2021 y en las intersecciones con la propia MVI, o bien con las diferentes infraestructuras de soporte de la red de transporte público de pasajeros.

Es importante señalar, que como producto de los proyectos de las UPL y de los estudios que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad es posible que en cuanto al componente

de conectividad se generen controles de acceso a modos de transporte desde la malla vial arterial hacia la MVI y desde la MVI hacia la malla vial local.

Continuidad: Cuyo elemento objetivo son los tramos viales y su determinante lógica es dar secuencia a unos segmentos viales con otros (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016) para el ensamblaje de corredores o circuitos. Este componente en el proceso de análisis de la red vial, valida la unión y/o prolongación de la malla vial intermedia, a partir de la identificación de nodos semaforizados o a partir de infraestructuras (puentes, etc.).

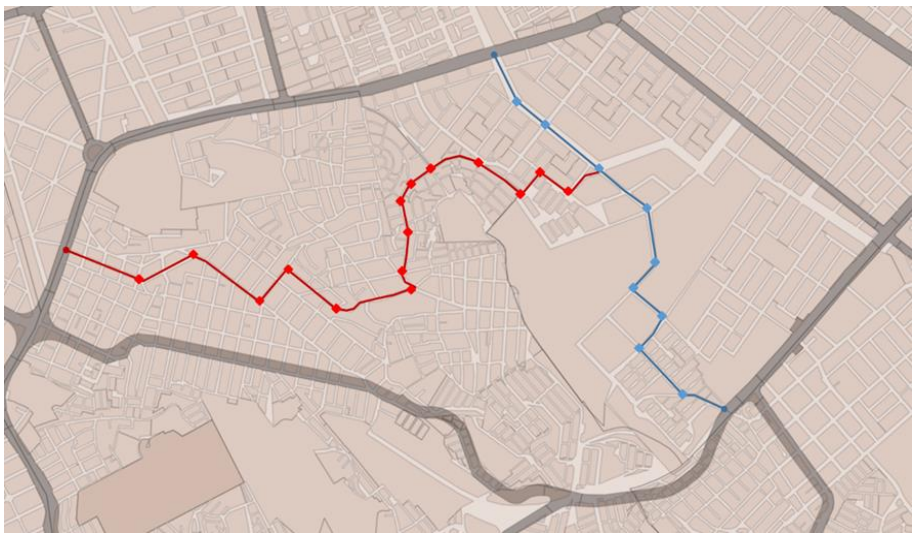


Imagen 183. Representación de trazados de MVI mediante la continuidad de tramos viales
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

Morfología urbana: El tejido urbano y su evolución histórica, el origen del planeamiento de sectores y la topografía son determinantes para poder definir la continuidad de la malla vial intermedia y en general todo tipo de continuidad en la malla vial, en donde hay dos aspectos determinantes en la morfología resultante de un territorio que son la presencia de elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y la topografía. La morfología urbana como producto del proceso de urbanización del cual deviene el actual entramado viario, predial y de infraestructuras alojadas en la ciudad, que marcan la huella y memoria urbana de la ciudad. Se tipifica en las siguientes 3 características:

- Trazados de ejes curvos e irregulares, con numerosos cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados reticulares con configuraciones más o menos regulares en la trama interna de cada aglomerado (polígonos delimitados por la malla vial arterial) con un bajo número de cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados lineales no ortogonales que interceptan diferentes vías de la malla vial en ángulos de aproximación particulares.

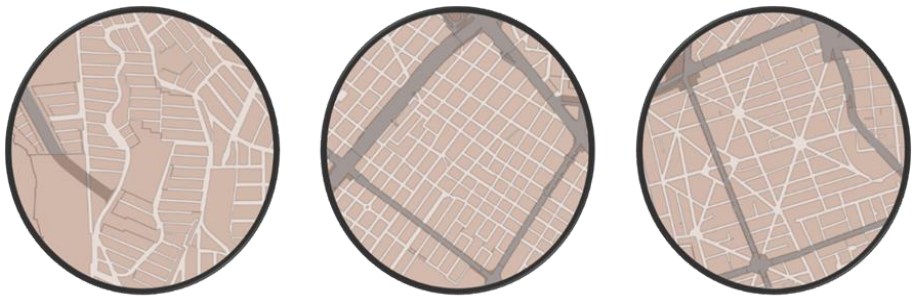


Imagen 184. Casos de morfología vial urbana
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

El balance de los anteriores aspectos propenderá por conseguir una MVI con oportunidad de trazado para servir a los orígenes y destinos de las dinámicas de movilidad de proximidad actuales y proyectadas, sin discontinuidades y por la ruta más franca (con menor número de desvíos).

3.5.4. Criterios en función de la Estructura Socio Económica, Creativa y de Innovación – ESCI

Condiciones normativas

Áreas de actividad en el POT

El Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 555 de 2021 definió como áreas de actividad en primer lugar la Estructurante compuesta por zonas receptoras de vivienda de interés social y zonas receptoras de actividades económicas, considerando la localización en zonas conectadas con corredores de alta y media capacidad en donde se permite una mayor intensidad de mezcla de usos. En segundo lugar se encuentra el área de actividad de Proximidad compuesta por las zonas generadoras de soportes urbanos y zonas receptoras de soportes urbanos de acuerdo al déficit de soportes urbanos que se presente, como lo establece el artículo 240 en esta área de actividad el *"…uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman. …".*

En tercer lugar, se encuentra el área de actividad de grandes servicios metropolitanos que de acuerdo con. El mismo artículo "Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos."

De acuerdo con lo anterior y con la clasificación de usos establecida en el artículo 243 Usos de suelo permitidos por área de actividad, se relacionan las condiciones de

localización de usos de comercio y servicios e industrial, respecto a la Malla Vial Intermedia de la siguiente manera:

	Comercio y servicios básicos
3	*Hasta 100 m2 se permite sin restricción.* ***De más de 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. Adicionalmente, se permite en edificaciones diseñadas y construidas para el uso en predios sujetos a los tratamientos de Desarrollo y Renovación Urbana, y en Mejoramiento Integral en "Actuación de manzana" o "Plan Vecinos".*
	Servicios de oficinas y servicios de hospedaje
7	*Hasta 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico y del grupo Urbano;* ***también se permite en predios con frente a vías de la malla vial arterial construida y de la malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 4.000 m2, se permite únicamente en Bienes de Interés Cultural del grupo Arquitectónico, así como en predios con frente a la malla vial arterial construida.*
	Servicios logísticos e industria
12	***Hasta 100 m2, se permite en predios con frente a la malla vial arterial construida y malla vial intermedia****, señaladas en el mapa de áreas de actividad, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados. De más de 100 m2, se permite en predios con frente a vías de la malla vial construida, así como en manzanas comerciales previstas en los proyectos urbanísticos aprobados.*

Tabla 101. Localización usos artículo 243 POT en Malla Vial Intermedia
Fuente: DTS Definición de la Malla Vial Intermedia Sector Noroccidente – DPL, SDP.

En este contexto, al definir o establecer una vía en la categoría de Malla Vial Intermedia se activan las condiciones de localización de usos señaladas anteriormente y que en cierta medida permiten una mayor intensidad que lo que se permite en las vías de la malla vial local, por lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos su definición como intermedia.

Tratamientos urbanísticos POT

El Decreto 555 de 2021 Plan de Ordenamiento Territorial estableció los tratamientos de Desarrollo, Renovación Urbana, Consolidación, Conservación y Mejoramiento Integral, a los que se asignaron normas comunes y normas específicas en cuanto a edificabilidad se refiere, teniendo como premisa la edificabilidad base determinada en el POT. Para la definición de Malla Vial Intermedia es importante considerar estas condiciones normativas, específicamente en el caso del tratamiento de consolidación, ya que al definir una MVI sobre áreas con esta condición, se cambian principalmente las posibilidades de usos que se pueden desarrollar en zonas que son en su mayoría residenciales.

3.5.5. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal – EEP

Accesibilidad a elementos ambientales

Algunos de los elementos ambientales como las rondas, cuerpos de agua e incluso canales artificiales presentan ciertas condiciones respecto a su entorno urbano inmediato, generalmente están enmarcados por desarrollos no planificados con ausencia de servicios públicos, carencias de espacios de permanencia, y gran deficiencia en conectividad y

accesibilidad a servicios básicos sociales; es así como estos elementos ambientales cobran importancia y se convierten en una de las determinantes para el desarrollo del ejercicio de identificación y priorización de malla vial intermedia-MVI designado por el POT, ofreciéndose como herramienta que permita la generación de acciones para la reactivación y resignificación de estos sectores.

El deterioro del territorio adyacente a lo largo de elementos como bordes de río y en general rondas hídricas, por lo regular son el resultado de asentamientos informales que ven como espacios de oportunidad aquellas áreas que se han definido desde la planeación y la norma urbana de la ciudad como suelos de conservación ambiental con restricciones de intervención; como consecuencia de esta situación se han generado condiciones de riesgo para la población residente al ocupar las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental de cuerpos de agua naturales, y a su vez se han originado espacios de ciudad con carencia de estructuras de soporte para las relaciones funcionales de escala urbana y de proximidad.

Por otro lado, la definición de la red vial existente en estos sectores, en muchos casos corresponden a áreas sobrantes de predios que se han consolidado y que en su momento el mayor interés fue separar los predios privados de lo público, generando un configuración y trazado discontinuo con anchos de vía variables de una manzana a otra, careciendo de criterios de conectividad, directividad y continuidad.

Ahora bien, la red vial como componente esencial en la definición de la morfología urbana, juega un papel importante al precisar las relaciones funcionales entre los espacios específicos que constituyen el ámbito de ciudad, es así como la ubicación de los lugares/espacios sobre la red vial agrega valor a estos de acuerdo al grado de accesibilidad y conectividad que ésta provee a dichos espacios para las escalas urbanas (Frick , 2014). En razón de lo anterior, uno de los principios establecidos en la metodología para la identificación de la MVI, fue considerar el planteamiento de corredores existentes o proyectados de esta tipología vial que ofrecieran dar cara a los elementos ambientales, como una apuesta para la reactivación y la agregación de valor a estos sectores mediante el mejoramiento de su accesibilidad y mediante corredores de una jerarquía media que ofrecieran criterios de conectividad, continuidad y directividad.

Asimismo, la cualificación de estos corredores de MVI busca fomentar el disfrute en el entorno inmediato de dichos elementos ambientales, a través del mejoramiento y ampliación del espacio público para la movilidad que generen impactos positivos en barrios próximos e inviten a múltiples usuarios a aprovechar los espacios ofrecidos (National Association of City Transport Officials, 2020).

De acuerdo con lo anterior es importante considerar las condiciones de espacio público relacionadas con elementos ambientales que en relación con el criterio de conectividad ambiental establecido desde el POT en los criterios de diseño para el sistema de espacio público peatonal y para el encuentro considerados del artículo 122, en donde se establece como se debe dar el manejo de la red vial frente a los elementos de la Estructura Ecológica Principal así: *"…v) El diseño de las calles localizadas perimetralmente a la Estructura Ecológica Principal debe reconfigurar su perfil vial para garantizar la prioridad de la franja de circulación peatonal, de la franja de calidad ambiental y la localización de mobiliario para el disfrute efectivo de la calle."*

3.6 Desarrollo e identificación de la Malla Vial Intermedia

Para adelantar un ejercicio integral, se articuló la información obtenida con las determinantes del POT que son relevantes a escala de proximidad clasificadas según las Estructuras del MOT: EEP, EFC y a ESECI, con el análisis urbanístico de los sectores que conforma cada grupo de UPL.

Los aspectos considerados en el presente análisis están encaminados hacia el propósito de consolidar y definir la malla vial intermedia requerida, más allá de realizar un análisis urbanístico que profundice en los temas de ciudad, tipos de ocupación del territorio, intensidad de usos, densidades de población, índices de ocupación y construcción, vivienda, comercio, etc.

Es así como, el análisis urbanístico adelantado pretende contribuir tanto a la proximidad como a generar soporte a los proyectos que se definen desde el instrumento de planificación de la UPL y que identifican los componentes del territorio en la escala de proximidad definida en el POT, en función del planeamiento integral, así como también de la inversión para establecer las prioridades en la construcción y mantenimiento de la malla vial intermedia de la ciudad.

El desarrollo del análisis se hace a partir de considerar los criterios listados en la metodología expuesta, que caracterizan los sectores definidos y que los constituyen las Unidades de Planeamiento Local UPL. A continuación, se desarrolla de manera específica, para cada sector y/o UPL de acuerdo con lo que se requiera para el criterio, el análisis urbanístico de la siguiente manera:

3.7 Caracterización general del sector Suroccidente

La principal característica geográfica del sector es la colindancia con el Río Bogotá con su función ecológica y de parque de borde que a su vez representa un potencial para la generación de espacio público. De igual manera otra característica importante es que la estructura y las condiciones urbanas en la mayoría de las zonas del sector se desarrollaron de manera homogénea por la condición de origen informal en muchos sectores, ya que a nivel de malla vial tanto en el interior de los barrios y en algunas zonas donde hay malla vial intermedia o arterial cuentan con condiciones similares y no se encuentran diferencias importantes en cuanto a perfiles viales o desarrollo de usos que permita dar cuenta de esa jerarquía, la localización de grandes equipamientos o servicios se visualiza a lo largo de algunos corredores sobre o con cercanía a la malla vial arterial, sin embargo son pocas las concentraciones de equipamientos localizados en Bosa y Kennedy. Respecto a las manzanas de cuidado se localizan 10 de estas. Respecto a los espacios públicos representativos de la escala estructurante se encuentran el parque Gibraltar, Cayetano Cañizares, Timiza, entre otros.

En cuanto a los tipos de urbanización el sector presenta sectores con zonas residenciales planificadas en propiedad horizontal en el sector de Tintal y Provenir, zonas residenciales con trazados urbanos discontinuos en el sector de Bosa y Bosa Edén, y zonas residenciales con altas densidades de origen informal con perfiles viales reducidos.

Una condición relevante es la localización de la Central de abastecimiento Corabastos como el principal centro económico del sector que concentra un muy importante número de empleos y de actividades productivas que tiene relevancia regional y nacional, además que condiciona gran parte de los problemas de movilidad del sector Suroccidente. Adicionalmente se localizan varias concentraciones económicas importantes como es el sector de Carvajal y la actividad de la carrera 78 B.

En cuanto a infraestructura de transporte público se encuentra en el sector los corredores Troncales de Transmilenio de la Avenida de las Américas y Autopista Sur, así como proyectos estructurantes planteados que atraviesan el sector como las primeras líneas de metro por la Avenida Villavicencio y Avenida 1 de Mayo, la cuarta línea por la Avenida Boyacá y la línea férrea del sur que pasa por el sector y bordea el aeropuerto desde el occidente hacia el centro por la calle 22.

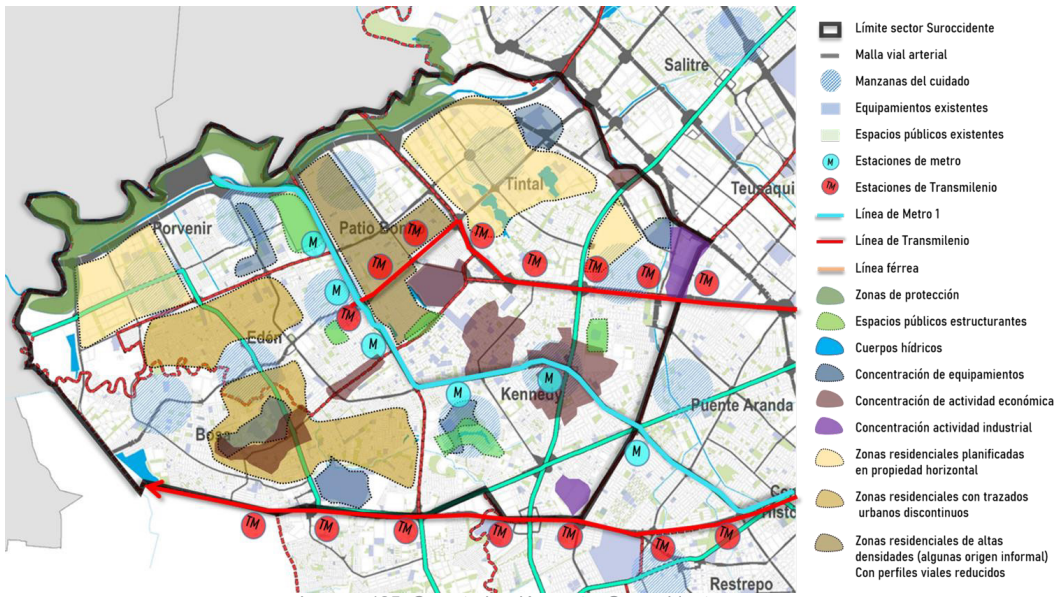


Imagen 185. Caracterización sector Suroccidente.

3.8 Caracterización general del sector Suroccidente

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 Suroccidente y las UPL que lo conforman, análisis a partir del cual es posible priorizar y realizar los ajustes a la clasificación de la Malla Vial Intermedia MVI.

3.8.1. Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

3.8.1.1. Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

En el sector Sur Occidente, se encuentra un déficit de equipamientos notable en las UPL Tintal y Patio Bonito, en el sector se encuentra el complejo educativo de Los Agustinos y se presenta un potencial para desarrollar en los planes parciales, en las UPL El Edén y Porvenir se evidencia concentración de servicios de diferentes tipos y la localización de los equipamientos se ha dado mediante los planes parciales, se encuentra potencial para la conformación de un corredor de servicios y espacios públicos por las áreas de los AIM. El sector sur, de origen informal, evidencia la falta de servicios y espacios públicos. En cuanto a las UPL Bosa y Kennedy se encuentran equipamientos y espacio público cerca o en el casco fundacional que tienen una connotación patrimonial, estos se localizan en el borde occidental. La mayoría de su territorio, especialmente hacia la Autopista Sur, es deficitaria y con una problemática también asociada a la conectividad vial por cuanto está la línea del ferrocarril y la ronda del Río Tunjuelito.

Para la conectividad de espacios públicos y equipamientos el sector presenta como características, baja concentración de equipamientos para la extensión de sector debido al déficit que se presenta, en especial en las UPL Tintal y Patio Bonito, cuenta con pocos parques estructurantes y solo uno de proximidad representativo, el potencial para desarrollo de espacio público se presenta a lo largo del parque de Borde Río Bogotá. La dispersión de equipamientos se presenta en general en todo el sector en especial en las UPL Bosa y Kennedy, en razón a lo anterior se determina la localización de 10 manzanas del cuidado y se presentan varios conectores de la MVI en la zona sur y occidental. En general en el sector Sur Occidente la localización de equipamientos en sectores que provienen de asentamientos informales es resultante de la disponibilidad de predios públicos o privados y no de un proceso planificado. 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

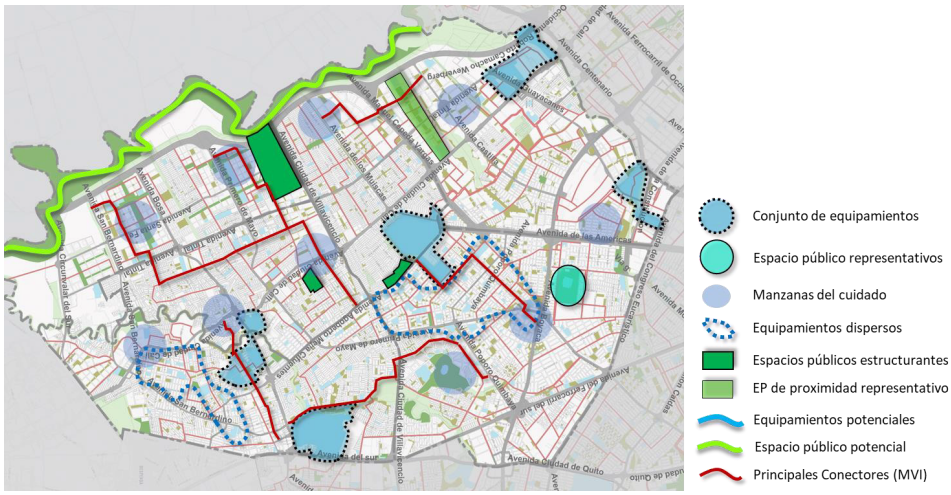


Imagen 186. Conectividad espacio público, equipamientos e hitos existentes.
MVI DD 555 de 2021

Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta

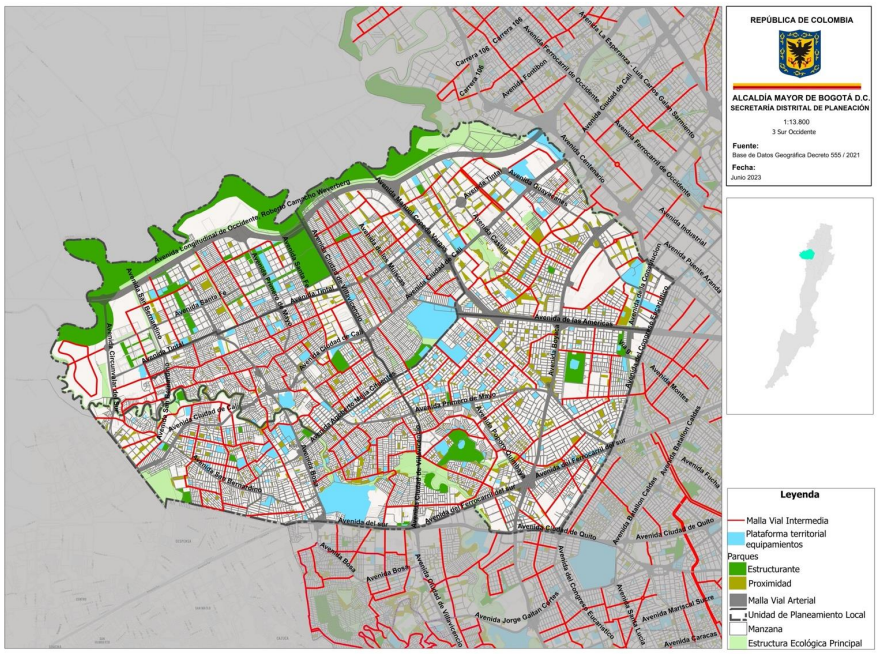


Imagen 187. Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta

3.8.1.2. Continuidad vial y morfología urbana

De acuerdo con el criterio definido en la metodología para la caracterización de la MVI, en el análisis de continuidad vial y forma urbana se desarrolla para el sector Suroccidente, 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

Es uno de los sectores con mayor densidad de MVI, contiene tres zonas con características asociadas, la primera zona entre las Avenidas Tintal y ALO donde la primacía de los trazados de MVI se ordenan en sentido occidente-oriente para configurar supermanzanas donde los trazados de malla vial arterial del sentido occidente-oriente se encuentran a distancias de 1 km o más, con lo cual la MVI aporta de forma complementaria a los movimientos en esta dirección. En esta primera zona la continuidad es lineal ortogonal para funciones de última milla por el efecto de borde de la zona.

La segunda zona contenida en el polígono delimitado por los ejes arteriales Avenida Bosa - Avenida Agoberto Mejía - Avenida Manuel Cepeda Vargas - Avenida Tintal y el límite sur del Distrito con Soacha, donde si bien en la MVI se desarrollan trazados continuos los más marcados en sentido sur-norte, se configura también un entramado para el sentido occidente-oriente, con directividades limitadas, propio del reconocimiento de la memoria de ejes por los cuales se cuenta con las secciones viales mayormente adaptadas para el tránsito del transporte público flexible que resuelven las necesidades de servicios en la proximidad y entre UPL colindantes. La forma urbana de esta zona es lineal no ortogonal con una continuidad asociada a un gran número de cambios de dirección.

En la tercera zona al oriente de la Avenida Agoberto Mejía y al norte de la Avenida Bosa, la MVI es útil en la configuración de supermanzanas en un territorio bastante consolidado y ordenado, conectando y cruzando los ejes de la malla vial arterial en intersecciones a nivel. La forma urbana compagina morfologías reticulares y lineales no ortogonales que son el reflejo de las formas del trazado de la malla vial arterial y de los grandes equipamientos o áreas de espacio público existentes.

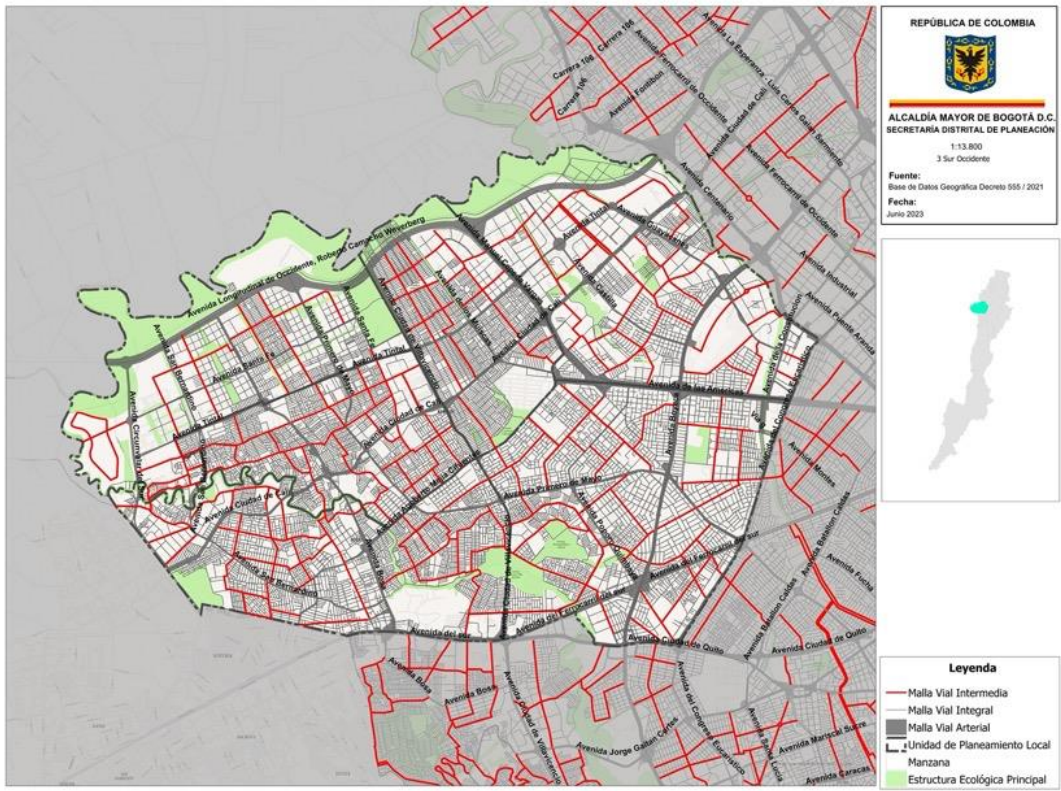


Imagen 188. Identificación de tramos con continuidad de la MVI propuesta

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 Tintal

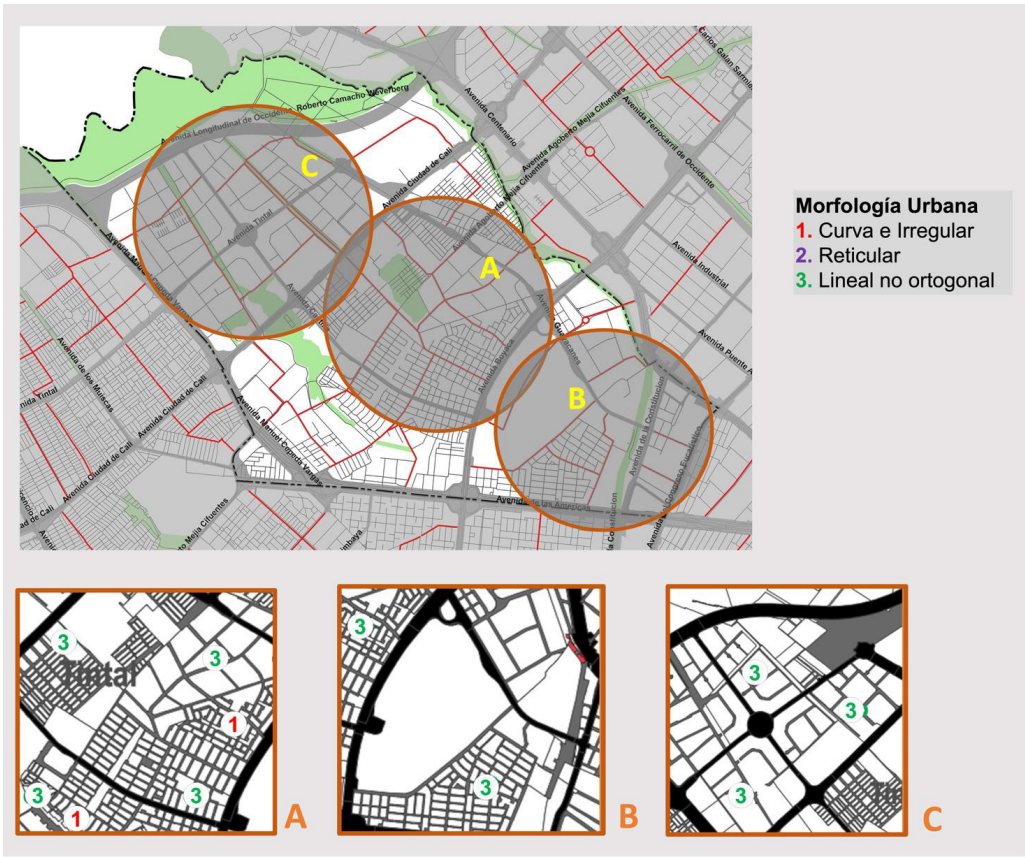


Imagen 189. Morfología Urbana UPL Tintal

UPL Patio Bonito

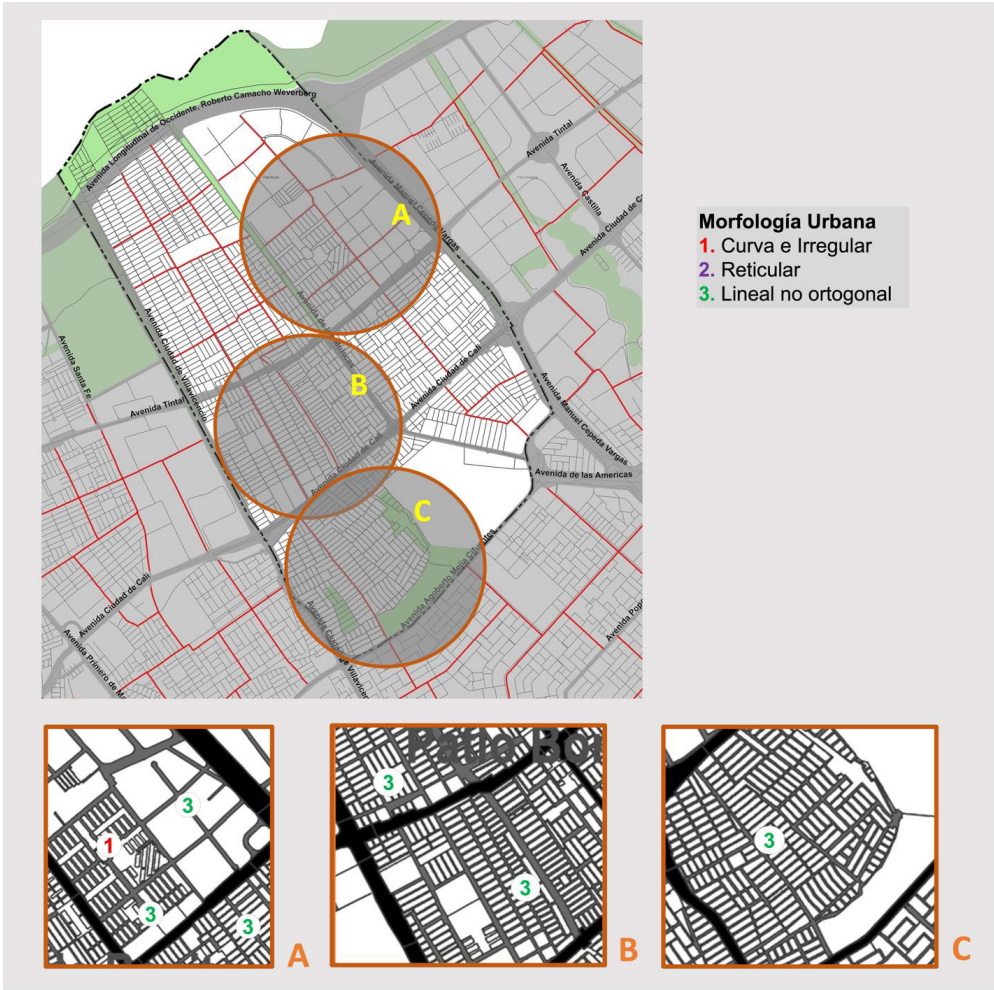


Imagen 190. Morfología Urbana UPL Patio Bonito

UPL Porvenir



Imagen 191. Morfología Urbana UPL Porvenir

UPL Edén

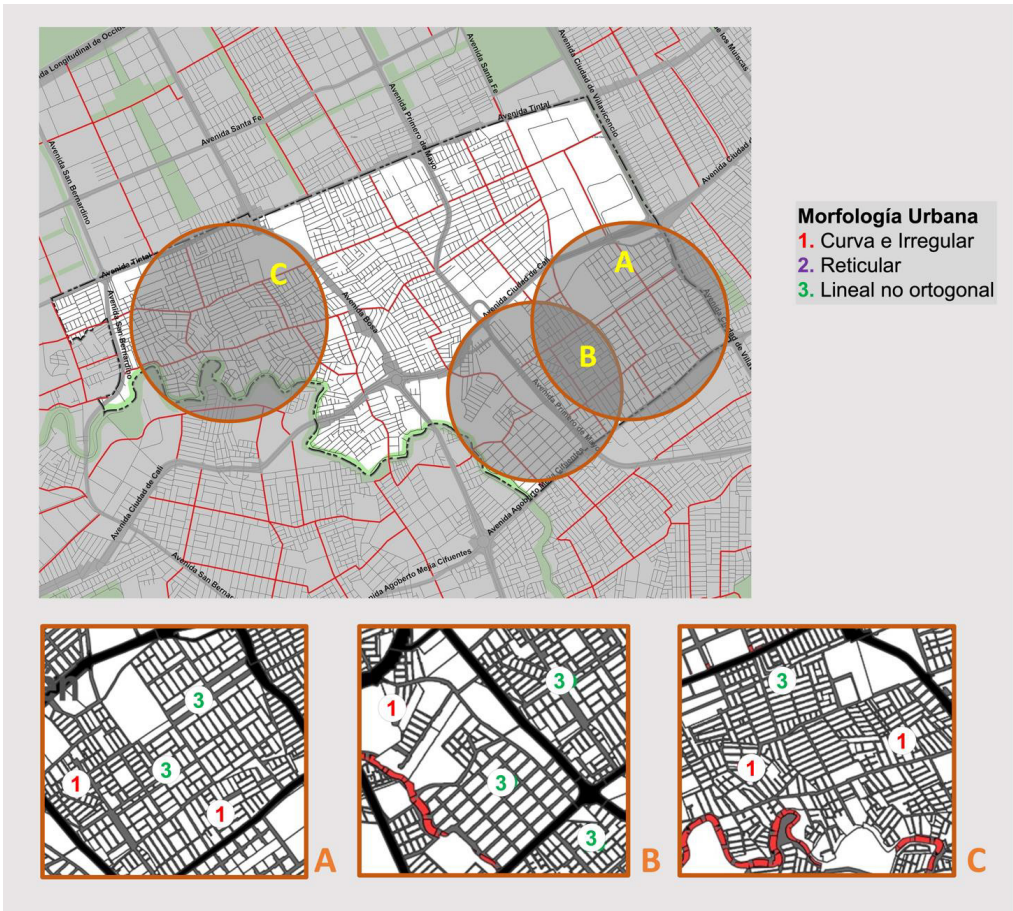


Imagen 192. Morfología Urbana UPL Edén

UPL Bosa

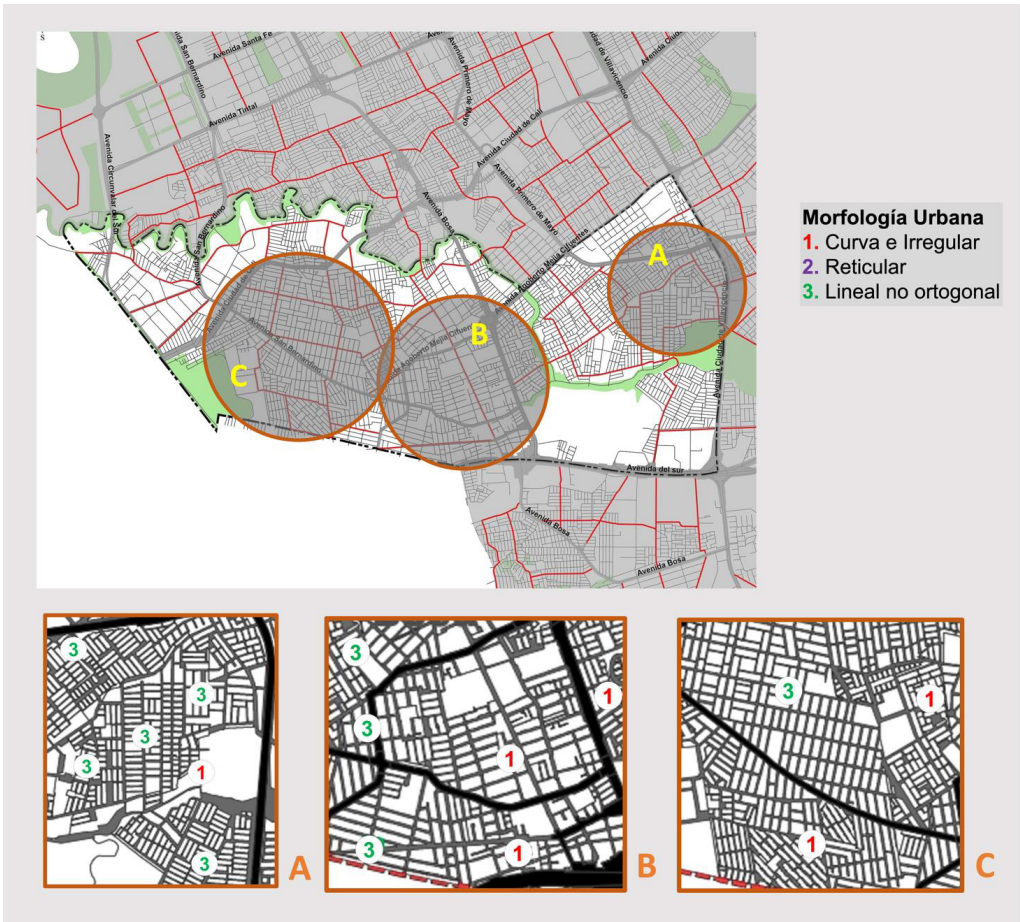


Imagen 193. Morfología Urbana UPL Bosa

UPL Kennedy

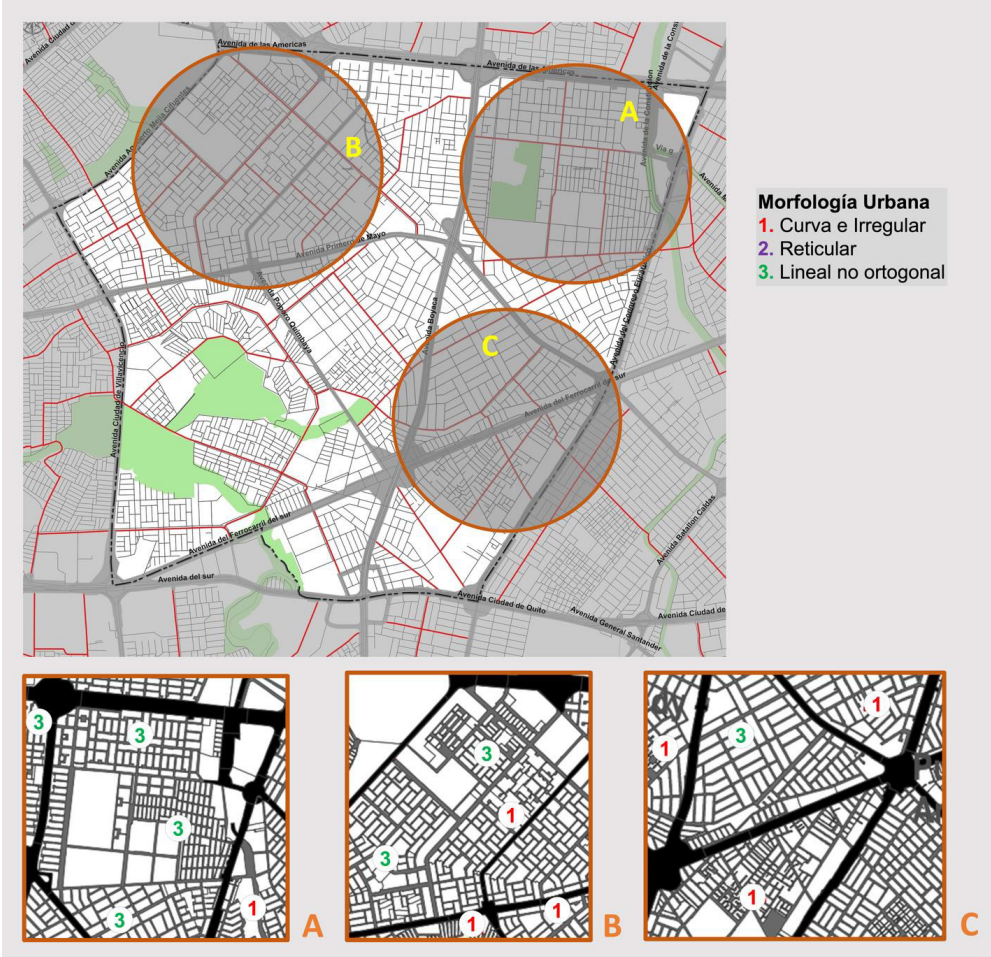


Imagen 194. Morfología Urbana UPL Kennedy

3.8.2. Criterios en función de la Estructura Socio Económica, Creativa y de Innovación– EFC

3.8.2.1. Condiciones Normativas

Áreas de actividad y tratamientos urbanísticos en el POT

A la hora de definir la Malla Vial Intermedia MVI es importante considerar las condiciones normativas de cada sector entre esas las áreas de actividad definidas desde el POT, ya

que al definir una vía como MVI en cierta medida se permiten algunos usos con una mayor intensidad de lo que se permite en las vías de la malla vial local, lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos.

Así mismo, se deben considerar las condiciones de los tratamientos definidos desde el POT, por lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI de cada sector respecto al tratamiento urbanístico y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo, ya que en el tratamiento de consolidación específicamente, se amplían las posibilidades para el desarrollo en las zonas que son más residenciales.

En cuanto a las áreas de actividad en casi la totalidad de los corredores por donde se define la Malla Vial Intermedia MVI se encuentran en Área de Actividad de Proximidad receptora de soportes urbanos, con algunas zonas localizadas en Área de Actividad Estructurante receptora de actividades económicas y algunos puntos aislados en Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. Dadas las condiciones que requieren generar mayores soportes urbanos para la población de sector se encuentra como potencial el límite con el parque de borde del río Bogotá que propende por el mejoramiento sustancial de las condiciones de proximidad, en términos de espacio público y equipamientos en algunas zonas, siendo un aspecto importante por abordar para el mejoramiento de las dinámicas del sector.

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, sin embargo la mayoría de los corredores en las UPL Porvenir y Edén se encuentran en tratamiento de mejoramiento integral, en general en todo el sector se encuentran algunos suelos en tratamiento de Desarrollo dado los planes parciales definidos y algunos predios y sectores puntuales en tratamiento de renovación urbana con planes parciales de renovación y áreas susceptibles a este tipo de desarrollo.

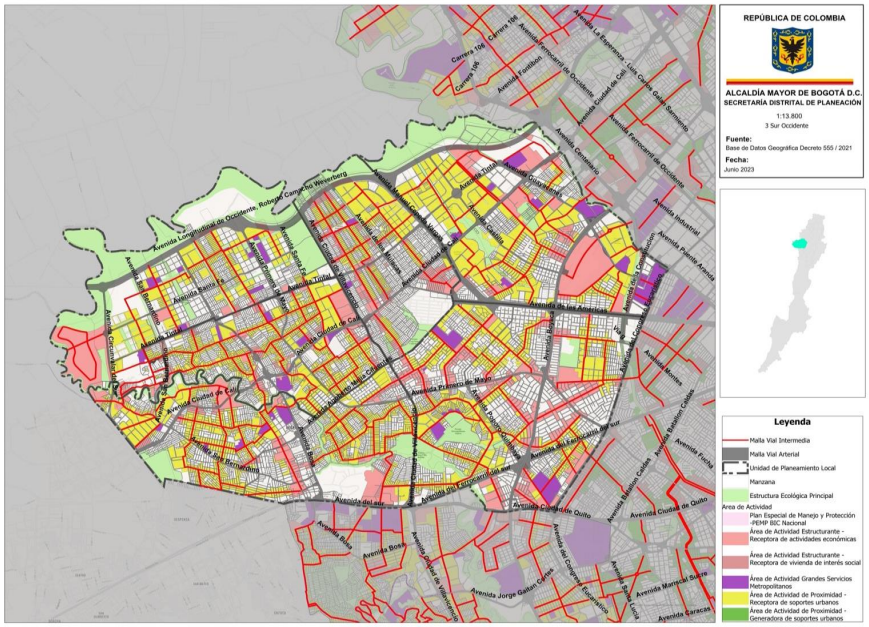


Imagen 195. Conectividad áreas de actividad mediante MVI propuesta- sector Suroccidente

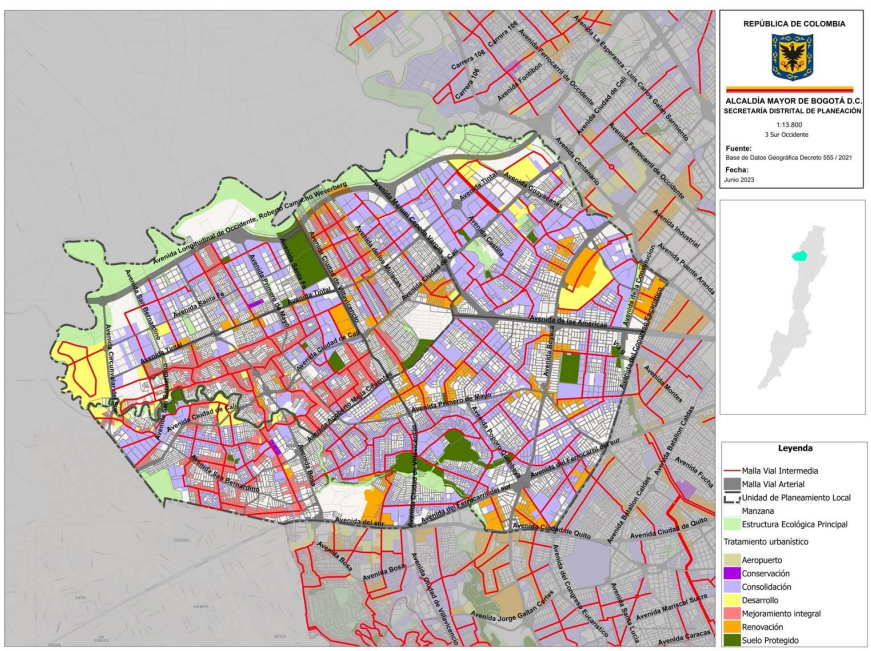


Imagen 196. Conectividad tratamientos urbanísticos mediante MVI propuesta- sector Suroccidente

Elementos Económicos

En la caracterización de elementos económicos se encuentran de manera localizada en el sector Sur Occidente concentración de actividades económicas sobre algunos corredores de las zonas de Mundo Aventura, Ciudad Kennedy, Corabastos, y Marsella, en concordancia con la áreas de actividad definidas en el POT, así como los Corazones productivos como elementos que generan dinámica económica en la escala de proximidad en el sector de Talavera, se resaltan los principales comercios de gran escala de manera dispersa, y la localización de dichos elementos en relación con la MVI de POT.

Un caso aparte y relevante es la localización de la Corabastos que concentra más de 20 mil empleos directos y más de 5200 empresas relacionadas con el abastecimiento, que a su vez condiciona la movilidad de la zona, pues es un fuerte atractor de vehículos de carga y de población flotante. Para el sector Suroccidente Corabastos es el principal centro económico y el corazón de la productividad.

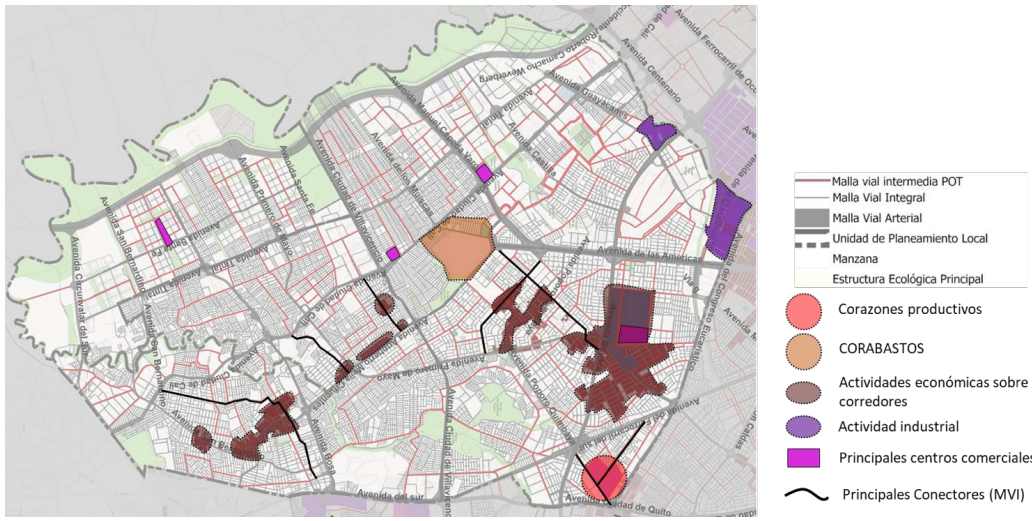


Imagen 197. Concentración actividades económicas sector Suroccidente

3.8.3. Criterios en función de la Estructura Ecológica Principal – EEP

Accesibilidad a elementos ambientales.

Los elementos de la Estructura Ecológica Principal al ser determinantes de superior jerarquía cobran importancia de igual manera en la definición de la Malla Vial Intermedia MVI, por lo que al encontrarse en el territorio se deben articular a los componentes de la estructura funcional y del cuidado y esto se da principalmente a través de la malla vial, la cual permite que dichos elementos den frente al entorno que los rodea y tengan una mayor vitalidad articulándose a su vez con el espacio público cercano, pero propendiendo por su conservación y protección de acuerdo al papel y función de cada uno.

En el sector Sur Occidente se encuentra bordeado por la red de parques de borde de Río Bogotá qué a su vez hace parte de la EEP, así como el Río Tunjuelo, el Humedal El Burro, el humedal Tingua Azul, el Humedal de Techo, algunos canales que conectan lo elementos hídricos, por otra parte, cuenta en su ámbito con parques estructurantes Mundo Aventura, El Porvenir, El Recreo, entre otros. En este sector se encuentra 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 necesariamente los elementos de espacio público de escala estructurante se vinculan mediante la MVI a los proyectos integrales definidos en UPL.

Situación actual

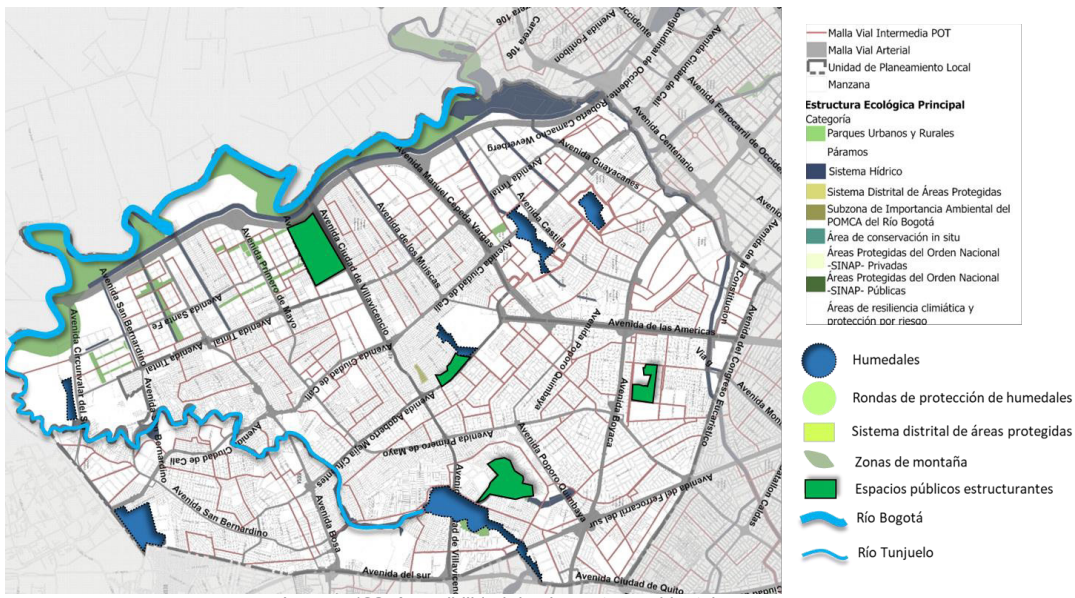


Imagen 198. Accesibilidad de elementos ambientales.
MVI DD 555 de 2021

Conectividad de elementos ambientales con MVI Propuesta

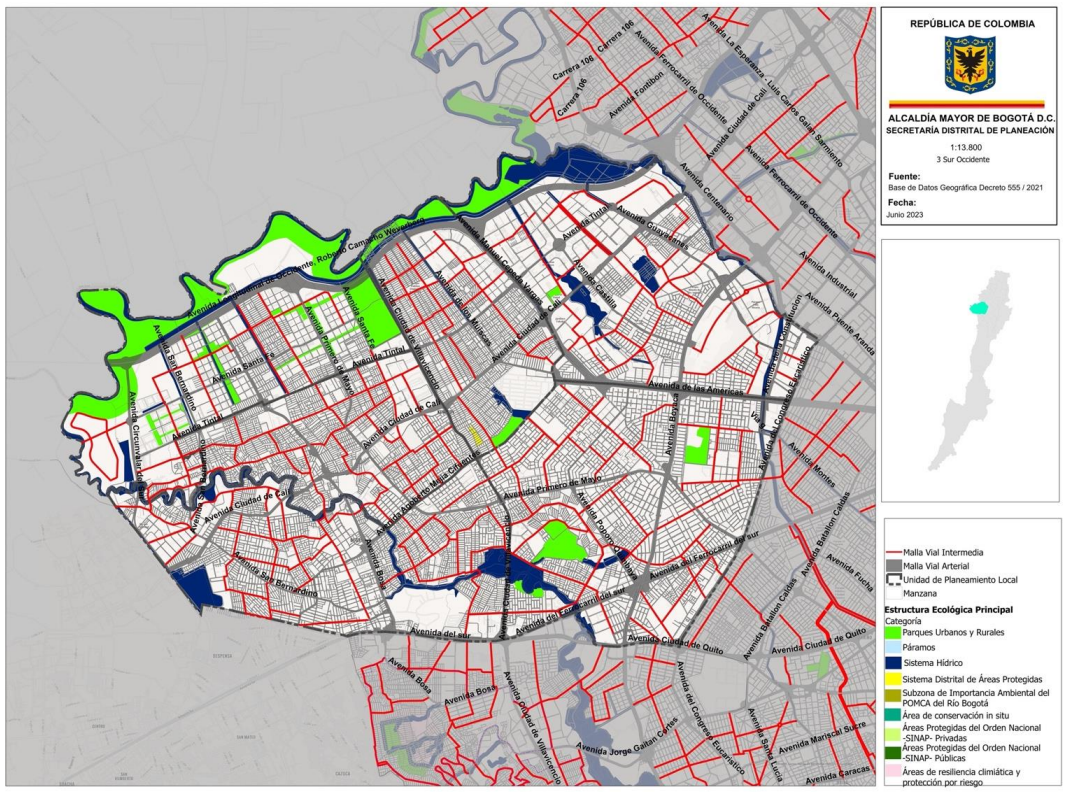


Imagen 199. Conectividad de elementos ambientales con MVI Propuesta

3.9 Articulación con Proyectos UPL

Adicional a lo antes expuesto y teniendo en cuenta el concepto de Supermanzanas, es muy importante el papel de la MVI en la propuesta de proyectos y ámbitos de proyectos definidos en las Unidades de Planeamiento Local, pues complementa y en algunos casos estructura las diferentes iniciativas y propuestas que desde la proximidad se platea para los territorios de las UPL. Como principio general la malla vial intermedia “envuelve” los proyectos definidos. Excepcionalmente y en casos específicos los ejes identificados de la MVI atraviesan los proyectos. En síntesis, la siguiente imagen ilustra la articulación entre la MVI y los ámbitos y proyectos definidos para el Sector Sur Occidente:

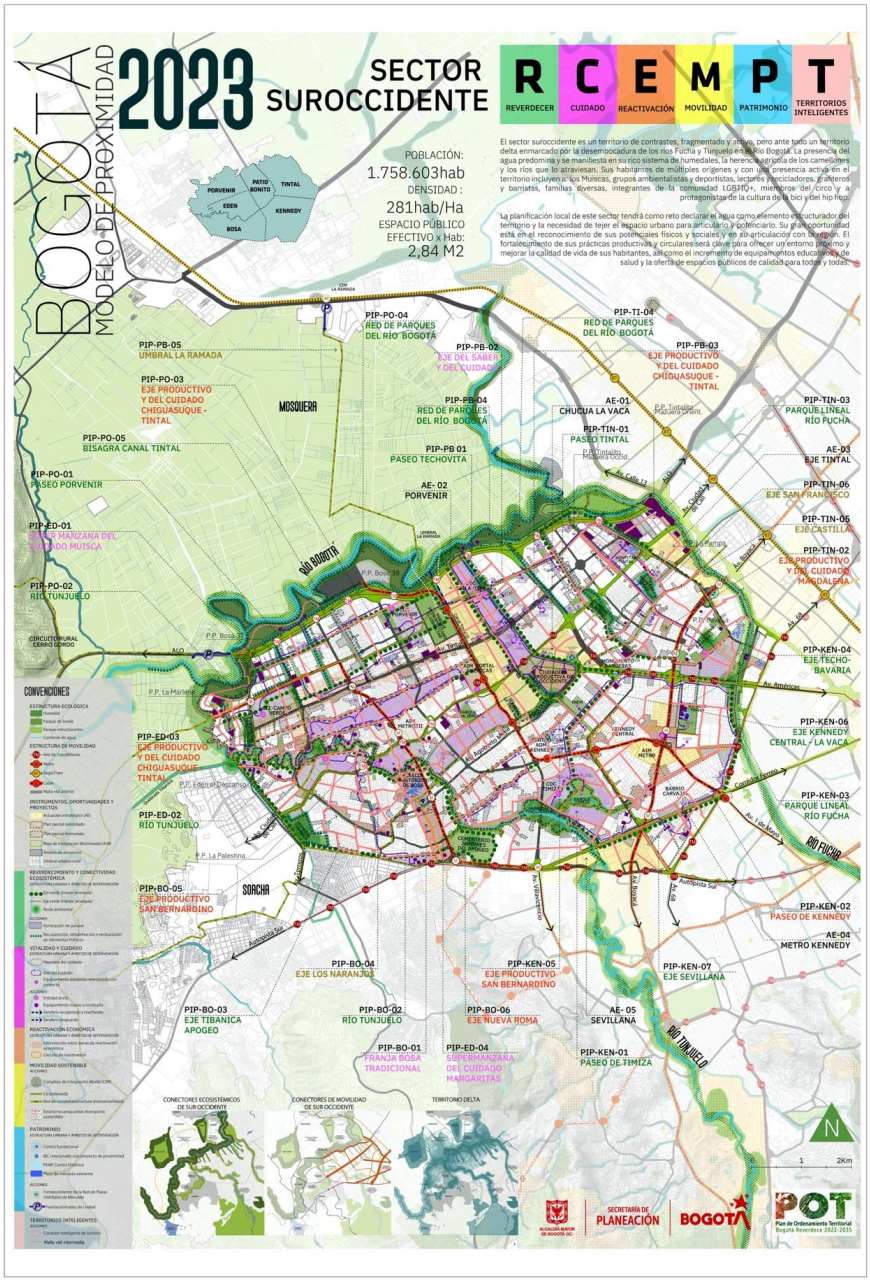


Imagen 200. Proyectos Sector Suroccidente y Malla Vial Intermedia

Rutas circulares del cuidado del Sector Suroccidente

Las rutas circulares del cuidado están conformadas por vías de la malla vial intermedia principalmente, con presencia en algunos casos y por tramos cortos, en la malla vial arterial y la malla vial local, que, a manera de calles completas, pretenden conectar eficientemente y de forma segura y accesible a la comunidad con los equipamientos del sistema de cuidado a nivel local (UPL), en un tiempo no mayor a 30 minutos. Estas plantean un sistema sostenible de transporte interno dentro de las UPL acercando a sus residentes a modos de transporte masivo para conectarse con otros servicios metropolitanos

El trazado de estas rutas circulares está sujeto a precisión técnica por parte de las entidades competentes. Su operación deberá ser articulada y coordinada con las entidades que administran los equipamientos del sistema de cuidado.

En la ejecución de las UPL se podrán identificar las rutas circulares del cuidado propendiendo que se conformen sobre los corredores de la Malla Vial Intermedia identificada en el Sector

Para el sector Suroccidente se identifican las siguientes rutas

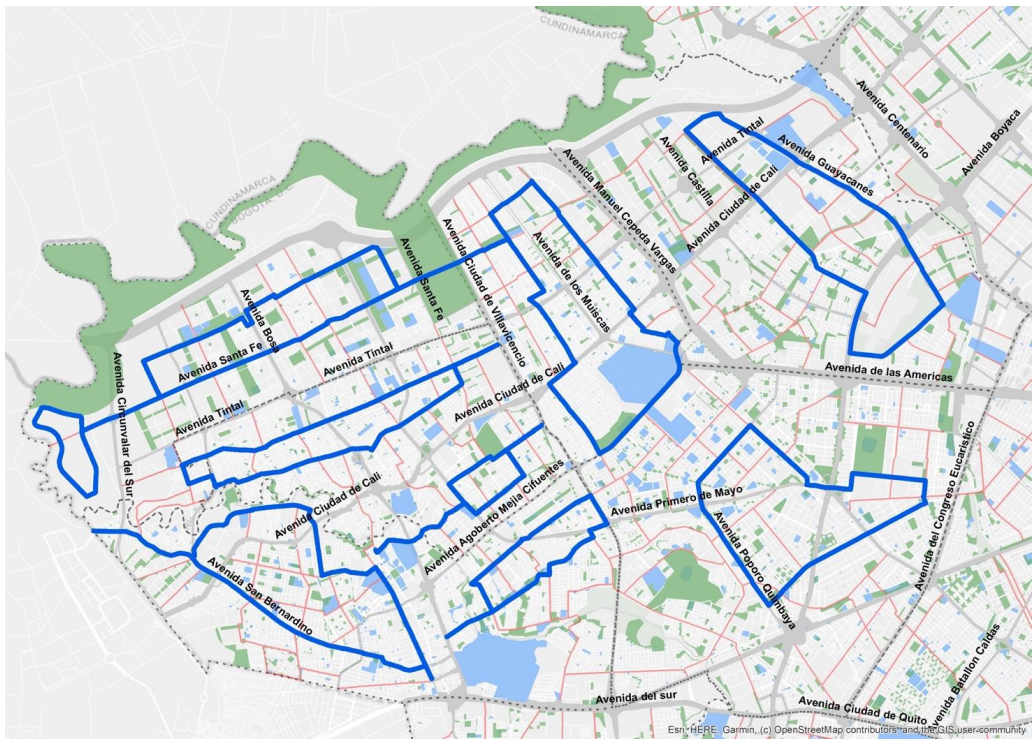


Imagen 201. Rutas circulares del Cuidado Sector Suroccidente

3.10 Priorización y validación de tramos de la malla vial intermedia

La priorización de tramos de la malla vial intermedia se realizó para circuitos continuos en los cuales se identificó alguna necesidad de intervención; intervenciones que fueron asociadas principalmente a la construcción de calles nuevas o recualificación de sus franjas funcionales bajo la estrategia de calles completas definida en el POT para el Sistema de Movilidad.

La priorización se realizó en términos de tiempo, respondiendo a un horizonte de intervención a corto plazo, y en términos de inversión de manera que se aseguren los recursos para la ejecución de estos proyectos en dicha temporalidad; en ese sentido los circuitos priorizados corresponden de manera general a proyectos viales concretos de gran impacto que permitan fortalecer o generar la adecuada conexión y accesibilidad dentro y fuera de los sectores, así como aquellos enmarcados en los Proyectos integrales de proximidad (PIP) dado el soporte que ofrecen a los desplazamientos en el ámbito local.

En ese sentido, se establecieron 5 pilares asociados a cada uno de los circuitos priorizados del sector, que describen la justificación de su intervención y la función objetivo que aportan en el territorio:

1. **Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público**.

Segmentos viales que posibilitan la conexión de cierto tipo de equipamientos y espacios públicos localizados dentro de las UPL. Así también se hace referencia a los segmentos que de forma perimetral o de borde contribuyen a la accesibilidad a los elementos ambientales que hacen parte de la EEP (elementos hídricos principalmente). Desde la priorización se pretende aportar a mejorar la accesibilidad a este tipo de elementos para la mejora de la calidad urbana.

2. **Soporte dinámicas de proximidad UPL**

Segmentos priorizados a partir de la formulación de los proyectos integrales de proximidad (PIP) y subproyectos, así como el ámbito de estos en donde se pretende complementar las intenciones de conformar manzanas del cuidado, supermanzanas y demás acciones encaminadas a cumplir el objetivo de cada uno de los PIP. Corresponden a segmentos viales que se integran como estructura de soporte en materia de movilidad esenciales para los PIP.

3. **Soporte escala urbana conexión UPL**

Segmentos que facilitan la conexión entre dos o más UPL y que facilitan la movilidad zonal, son segmentos necesarios para la escala urbana y que con la priorización complementan la función de la malla vial arterial de todo el circuito.

4. **Solución de movilidad para conexión local**

Segmentos enfocados a facilitar conexiones puntuales y locales que solucionan problemas de movilidad zonal y local, así como solucionar conexiones específicas que le den continuidad a la malla vial intermedia y que aproximan territorios en materia de

conexiones hacia la malla vial intermedia y/o arterial. En algunos casos brindan solución a requerimientos propuestos por la comunidad.

5. Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial

Segmentos que en algún momento estuvieron marcados como reserva vial de la malla vial arterial en normatividades anteriores pero que por el desarrollo constructivo de edificaciones sobre esas antiguas reservas ya no existen, pero es necesario dar solución a través de identificación de tramos desde la malla vial intermedia. Ejemplo Av. La Conejera, la Av. Agoberto Mejía, Av. Las Mercedes, entro otros.

Como parte de la priorización se identificaron factores del entorno urbanístico inmediato de algunos circuitos priorizados, determinantes en el desarrollo de los estudios técnicos que se adelanten para su implementación; estos factores son casos excepcionales que sugieren restricciones de intervención dadas las características del territorio que impiden cumplir a cabalidad con las disposiciones para la malla vial intermedia de la tabla contenida en el artículo 155 *"Anchos de referencia para las franjas funcionales de las Calles del espacio público para la movilidad"* del POT . Para el ejercicio se han definido 5 casos excepcionales:

a. Corredores en sectores de conservación Cuando son sectores en tratamiento de conservación se mantiene la dimensión existente por la misma condición urbana de los sectores de interés cultural. Su condición normativa impide ampliar perfiles.

b. Corredores en sectores de origen informal Cuando son sectores de origen informal se propende por reconocer las condiciones de su origen y su encaje como integrada de la ciudad. Su condición constructiva limita en muchos casos ampliar perfiles y puede contener restricciones topográficas que limitan el trazado de rutas alternas.

c. Corredores con desarrollos consolidados Cuando existen sectores o calles con edificaciones consolidadas en propiedad horizontal y que los procesos de gestión predial para su ampliación son muy difíciles de lograr.

d. Corredores con condiciones ambiental PARTICULARES Cuando existen condiciones ambientales y de cruce de la EEP que limitan su ampliación y donde se permite en algunos casos solo el reconocimiento del perfil existente.

e. Corredores con presencia de equipamientos representativos. Cuando existe la presencia de equipamientos representativos e icónicos para el sector que restringe la ampliación de secciones transversales.

Como resultado del ejercicio desarrollado se identificaron 135 Km de malla vial intermedia para el sector Suroccidente de la ciudad, de los cuales el 23% con un total 30 Km fueron priorizados mediante 28 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:

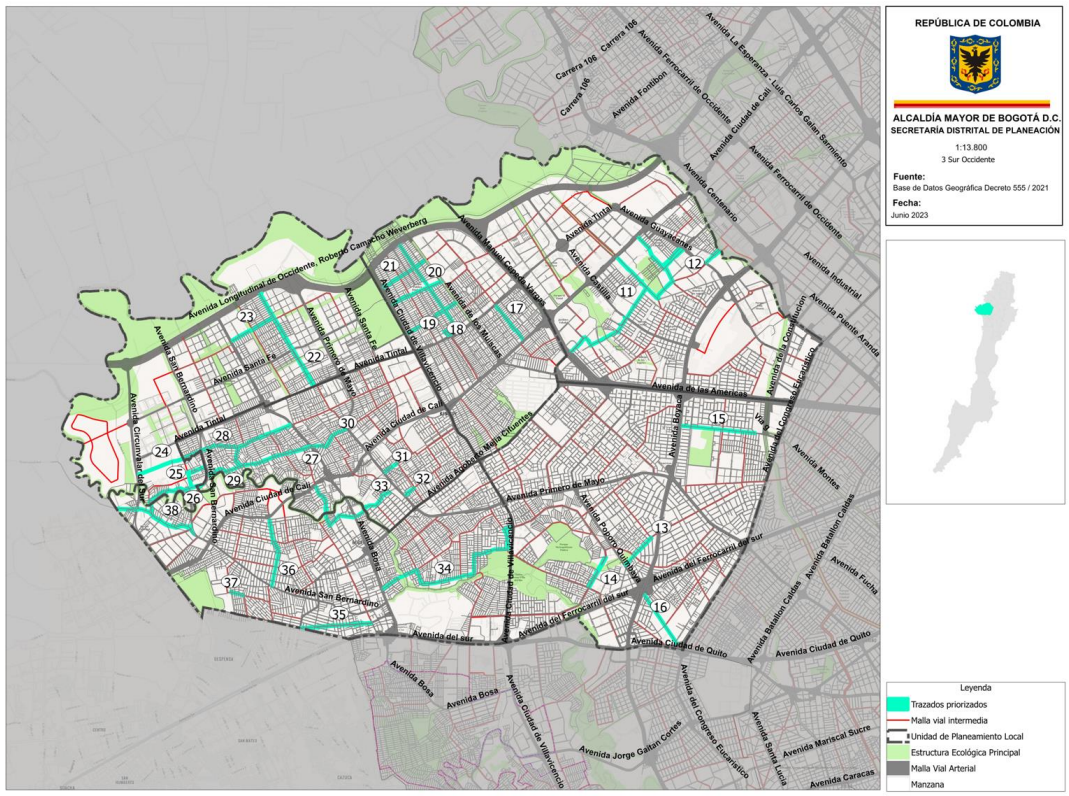


Imagen 202. Circuitos priorizados MVI- sector Suroccidente

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE**	CASOS EXCEPCIONALES
11	TINTAL	Circuito 1 Tintal	Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial	Calle completa nueva	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
12	TINTAL	Circuito 2 Tintal	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
13	KENNEDY	Circuito 1 Kennedy	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con condiciones ambientales particulares Corredores con presencia de equipamientos representativos
14	KENNEDY	Circuito 2 Kennedy	Solución de movilidad para conexión local	Cruce Vial	I-4	
15	KENNEDY	Circuito 3 Kennedy	Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con desarrollos consolidados

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE**	CASOS EXCEPCIONALES
16	KENNEDY	Circuito 4 Kennedy	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
17	PATIO BONITO	Circuito 1 Patio Bonito	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
18	PATIO BONITO	Circuito Paseo Techovita	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
19	PATIO BONITO	Circuito 2 Patio Bonito	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
20	PATIO BONITO	Circuito 3 Patio Bonito	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal Corredores con presencia de equipamientos representativos
21	PATIO BONITO	Circuito 4 Patio Bonito	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
22	PORVENIR	Circuito 1 Porvenir	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-4	
23	PORVENIR	Circuito Porvenir Carrera 100A	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Cruce Vial Calle completa por cualificar o intervenir	I-5	
24	PORVENIR	Circuito Porvenir-Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
25	PORVENIR	Circuito 2 Porvenir	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
26	PORVENIR	Circuito Bosa-Porvenir	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
27	EDÉN	Circuito 1 Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
28	EDÉN	Circuito 2 Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
29	EDÉN	Circuito 3 Eden	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
30	EDÉN	Circuito 4 Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
31	EDÉN	Circuito 5 Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE**	CASOS EXCEPCIONALES
32	EDÉN	Circuito 6 Eden	Soporte dinámicas de proximidad Upl	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
33	EDÉN	Circuito Edén Bosa	Soporte dinámicas de proximidad Upl Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
34	BOSA	Circuito 1 Bosa	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir Cruce Vial	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
35	BOSA	Circuito 2 Bosa	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de conservación
36	BOSA	Circuito 3 Bosa	Soporte dinámicas de proximidad Upl Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
37	BOSA	Circuito 4 Bosa	Soporte dinámicas de proximidad Upl Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal
38	BOSA	Circuito 5 Bosa	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-5	
	**** 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 102. Circuitos priorizados de Malla Vial Intermedia- sector Suroccidente

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, en donde por una parte se desarrolló un análisis de movilidad con criterios operacionales y funcionales de la infraestructura vial en los segmentos de malla vial intermedia. Esto conjugado con el análisis urbanístico que desarrolló la SDP que se fundamenta en el papel de la malla vial intermedia como eje estructurador urbano del territorio, conformador y consolidador de los procesos de restructuración urbana conocidos como supermanzanas. Así las cosas, el resultado del ejercicio conjunto de las dos entidades se resume en la propuesta de malla vial intermedia expuesta en la imagen anterior.

4. BIBLIOGRAFÍA

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

Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de 12 de 2021). Decreto 555 del 29 de diciembre de 2021. Bogotá D.C.

Biblioteca Luis Ángel Arango. (13 de febrero de 2006). Exposición Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana. Obtenido de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/menu.htm

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

Decreto Distrital 555 de 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."

GEHL, Jan. (2010). Cities for people. Island Press, Washington, DC. (GEHL Jan. 2010. Ciudades para la gente. Por un mejor futuro urbano. Organización de las Naciones Unidas - hábitat).

IDPC, A pie por Engativá y Barrios Unidos. Patrimonios locales. 2019.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1941). Vuelo-235-160 y 163. Bogotá.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1950). Plancha 246-II-4 y 246-II-2. Bogotá, Colombia.

Jacobs, Jane. (2011). Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Capitán Swing Libros, Madrid.

Moreno, Carlos, "La revolución de la proximidad en tiempos de cambio climático y COVD 19" en Revista Semestral de Humanidades y Ciencias Sociales, Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, Madrid, Octubre de 2021.

MORENO Carlos. (2003). La revolución de la proximidad. Alianza editorial. España.

ONU. (2021). Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ciudades y Comunidades Sostenibles. Obtenido de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Romero, Diego Felipe. Procesos comunitarios en la Localidad de Engativá en la segunda mitad del siglo XX. Universidad de los Andes, pág. 18, 2009.

Rueda, Salvador. 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 1
SECTOR SUROCCIDENTE

1. Caracterización del Sector Occidente
1.1. Caracterización de la UPL Tintal
1.2. Caracterización de la UPL Patio Bonito
1.3. Caracterización de la UPL Porvenir
1.4. Caracterización de la UPL Edén
1.5. Caracterización de la UPL Bosa
1.6. Caracterización de la UPL Kennedy

1. Caracterización del sector

1.1 Introducción

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, Bogotá Reverdece 2022-2035 (DD 555, 2021) que establece tres escalas de planificación en su Modelo de Ordenamiento Territorial, el objetivo del presente capítulo es describir la situación actual que enfrenta la implementación de dicho modelo en la escala local y la construcción de la ciudad próxima de los 30 minutos.

El Sector Sur Occidente está conformado por seis (6) Unidades de Planeamiento Local (UPL): (13) Tintal, (14) Patio Bonito, (15) Porvenir, (16) Edén, (17) Bosa y (18) Kennedy. En el siguiente apartado se describe el contexto del sector en su conjunto a través de una radiografía con cifras estadísticas y posteriormente se hace una descripción de cada una de las UPL.

El Sector Suroccidente de Bogotá que agrupa las seis (6) UPL, está delimitado por el río Bogotá al norte, con el río Fucha al nororiente; la Avenida Carrera 68 al suroriente; la Autopista Sur en el costados sur y por las carreras 77 G y J de los Barrios de Bosa Centro, que colindan con el límite del municipio de Soacha - Cundinamarca y el río Tunjuelo que desemboca en el río Bogotá.

Desde el Modelo de Ordenamiento Territorial el Sector de Sur Occidente marca el acceso y salida al sur de ciudad (la futura salida de la ALO y la Autopista Sur) para conectarse con Soacha y la región (Cerro Gordo, Muña, Sibaté) y hacia el noroccidente para conectarse con Mosquera (Avenida Carrera 13, que a pesar de estar fuera del Sector, tiene incidencia en la relación del Sector con la región). Adicionalmente el Sector comprende la terminación del conector ecosistémico Media Luna del Sur, el conector ecosistémico subcuenca del Rio Fucha y el proyecto estructurante Red de Parque del Rio Bogotá. Adicionalmente el Sector Suroccidente se nutre en sentido oriente-occidente de la Avenida 68, la Avenida Boyacá, la Av. Agoberto Mejía (Carrera 80) y Avenida Ciudad de Cali, así como la Avenida Bosa, la Avenida Ciudad de Villavicencio (Av. CL 43 Sur – Primera Línea Metro) y la Manuel Cepeda Vargas (continuación de Avenida Las Américas) en sentido Norte Sur.

Al interior del sector también se encuentran los humedales Techo, Burro, Vaca, Chiguasaque – La isla, Tibanica y Tingua Azul que hacen parte de la estructura ecológica principal junto con grandes parques estructurantes como son el Porvenir, La Margarita (Gilma Jiménez), Cayetano Cañizares y Timiza, entre otros de menor escala y la configuración del Bosque Urbano Bavaria.

Así mismo, hacia el noroccidente del sector se evidencian aproximadamente diez y ocho(18) planes parciales de desarrollo incluyendo los ya desarrollados, los formulados y los delimitados. Adicionalmente cuenta con 5 Actuaciones Estratégicas (AE) como son El Porvenir, Chucua La Vaca, Eje Tintal, Metro Kennedy y parte de Sevillana. Las AE buscan consolidar e impulsar la reactivación económica del sectorde la mano de las Áreas de integración Modal (AIM) que hacen parte de la Primera Línea Metro de la ciudad.

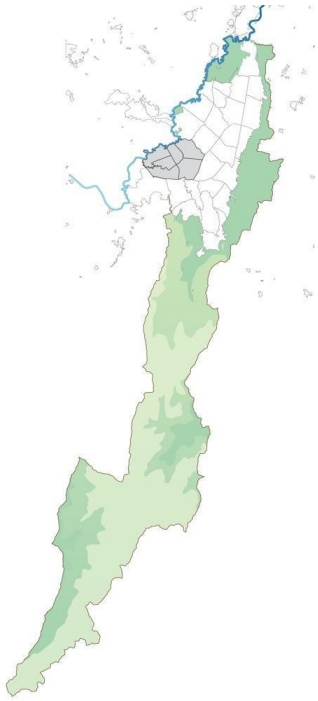




Imagen 1. Localización y Límites Sector Sur Occidente

Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

Caracterización Demográfica

El sector Sur Occidente cuenta con una población total de 1.777.925 habitantes en una superficie de 6.249,64 hectáreas, según datos de la SDP-DIE y proyecciones del DANE y el Plan de Ordenamiento Territorial. El sector contiene tres tipos de clasificación del suelo: urbana, rural y de expansión. Las áreas urbanas y de expansión representan el 94,66% del territorio y la densidad urbana es de 284.5 hab/ha, cifra por encima del promedio de la ciudad que es de 207,22 hab/ha. Las zonas rurales se ubican en las UPL de Porvenir, Patio Bonito y Tintal y suman un área de 333,53 hectáreas.

La distribución de la población por UPL en el sector indica una mayor densidad en Bosa con respecto a las demás UPL, la cual, a su vez, fue identificada como UPL deficitaria en términos de espacio público y servicios básicos. A continuación, se presentan los datos poblacionales por UPL:

UPL	**Población 2021** ***(SDP-DIE)***	**Área total UPL** ***(hectáreas)***	**Densidad poblacional en suelo urbano** ***(habitantes/hectárea)***
Bosa	370.889	1.109,64	334,20
Edén	298.682	678,19	440,40
Kennedy	328.857	1.392,50	236,20
Patio Bonito	273.959	664,63	412,20
Porvenir	240.606	1.119,69	214,90
Tintal	264.932	1.284,99	206,20
Total	1.777.925	6.249,64	1.844,10

Tabla 1. Datos de población por UPL sector Sur Occidente
Fuente: DANE, SDP y POT 2021

Distribución Espacial

La dinámica poblacional del sector Sur Occidental refleja que en la UPL Porvenir se concentra los hogares con el nivel socioeconómico más bajo del sector, presentando un rápido crecimiento poblacional que supera el promedio de la ciudad en un 68%, con gran participación de población menor de 14 años. Así mismo, en las UPL Bosa, Edén y Patio Bonito, mayoritariamente se concentran hogares con IPM (Índice de Pobreza Multidimensional) mayor al conjunto urbano de la ciudad y se caracterizan por ser zonas con bajo nivel social y alta fecundidad, con poco aumento en la cantidad de personas y una importante sobrerrepresentación de población menor de 14 años.

Por otra parte, la población mayoritariamente asentada en las UPL Kennedy y Tintal está compuesta por hogares con el IPM menor al conjunto de la ciudad, presentando tendencia de crecimiento baja o negativa en Kennedy, mientras que la zona oriental y occidental de la UPL Tintal son zonas principalmente habitadas por población en edad adulta, de nivel social medio, pero con un ritmo de crecimiento poblacional acelerado, que en promedio presenta tasas de 60, 9%.

Otros aspectos reflejados en el análisis denotan alta densidad residencial en todo el sector Suroccidente con una mayor concentración en Bosa, Porvenir, Edén y Patio Bonito, mientras que en Kennedy y Tintal se observa una leve disminución de la concentración de población y que usualmente coincide con estratos socioeconómicos más altos. Aunque estas dos UPL presentan disminución en las densidades y estratos socioeconómicos más altos, las mejores condiciones del espacio público del sector se encuentran localizadas en la UPL Porvenir.

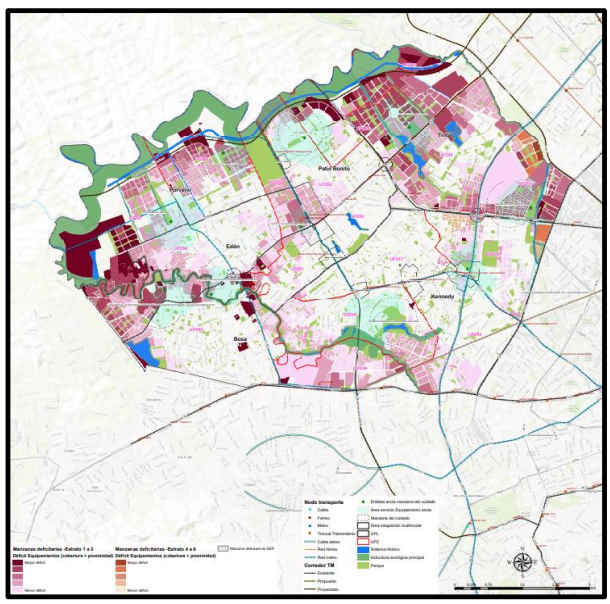


Imagen 2. Zona deficitarias según la caracterización demográfica sector Sur Occidente
Fuente: DPMC. SDP 2022

Soportes urbanos

A continuación se caracterizará la situación actual de los soportes urbanos del sector Sur Occidental en cuanto a equipamientos, espacio público, hábitat (vivienda y arbolado urbano) y actividades socioeconómicas.

a. Equipamientos

Según datos de la Dirección de Planes Maestros y Complementarios de la Secretaría Distrital de Planeación (DPMC-SDP) a septiembre de 2022, el sector del suroccidente contaba con una oferta de equipamientos en metros cuadrados (m²) de 1'546.407.63, posicionándolo como el cuarto sector con mayor oferta del Distrito. Lo anterior se traduce en un total de 1,094 equipamientos en total a lo largo de todo el territorio.

Con datos de la DIE-SDP del 2022, se pudo establecer que para el sector la cantidad de metros cuadros (m²) de equipamientos disponible por habitante es de 0.86.

En la siguiente tabla se evidencia el índice de equipamiento de cada UPL en comparación con el estándar.

Índice/UPL	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Índice Equipamiento (m²/habitante) *Estándar 3.17*	2.94	1.07	2.18	2.20	1.14	2.74

Tabla 2. Índice de equipamientos actual del sector Sur Occidente por UPL
Fuente: Datos SDP – 2022

b. Espacio Público

En el 2021, de acuerdo con datos del Decreto Distrital 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el sector del suroccidente del Distrito contaba con un total de 4'908.902 m² de espacio público efectivo (EPE), en comparación con los demás sectores, se localiza en el puesto 5. El índice de EPE por habitante en metros cuadrados (m²) para el sector es de 2.76.

El sector se encuentra en un déficit de 3.24, 7.24 y 12.24 m²/hab en contraste con los estándares de 6, 10 y 15 m²/hab respectivamente.

Categoría/UPL	Bosa	Edén	Kennedy	Patio Bonito	Porvenir	Tintal
Espacio público efectivo - EPE *(m²/hab)*	2.31	1.62	4.77	1.39	2.68	3.65
Parques de proximidad *(m²/hab)*	1.53	1.00	2.37	0.82	0.74	3.22
M² de zonas verdes	146.412	99.051	150.490	48.229	35.808	56.110

Tabla 3. Condición actual de espacio público sector Sur Occidente por UPL
Fuente: Datos POT – DD 555 de 2021

c. Hábitat (vivienda y arbolado urbano)

De acuerdo con la política de vivienda social que implementa el POT de 2021, la cual contempla el desarrollo de esta tipología de vivienda en áreas de la ciudad construida que por la propuesta normativa permitan su desarrollo, se plantea entonces que estas no solo se ejecuten en zonas a las que se les haya asignado el tratamiento urbanístico de desarrollo, sino que también en zonas cuyo tratamiento urbanístico asignado sea el de mejoramiento integral.

Es por lo anterior que el sector del suroccidente, según el DTS del POT de 2021, en gran parte de su territorio, se encuentra señalado como zonas priorizadas para la cualificación del hábitat popular y vivienda progresiva.

Los datos del Jardín Botánico de Bogotá (JBB), arrojan que en 2022, el sector contaba con un total de 187.213 árboles. Se establece entonces que bajo esta cifra hay un total de 0.31 árboles por cada 3 habitantes, lo cual evidencia un déficit de 0.69 árboles respecto al estándar de 1 árbol por cada 3 habitantes.

Teniendo como referencia el estándar de 1 a 3, la totalidad de árboles faltantes al año 2022 sería de 405.428.

d. Carácter Socioeconómico

El sur occidente de la ciudad presenta una gran diversidad social y económica. Por un lado esta diversidad social se ve reflejada en la variedad étnica y cultural, lo que incluye también una importante presencia de población migrante. De acuerdo con datos de la DPMC-SDP, en 2022, la concentración de los diferentes grupos étnicos se establecía por UPL como se muestra a continuación:

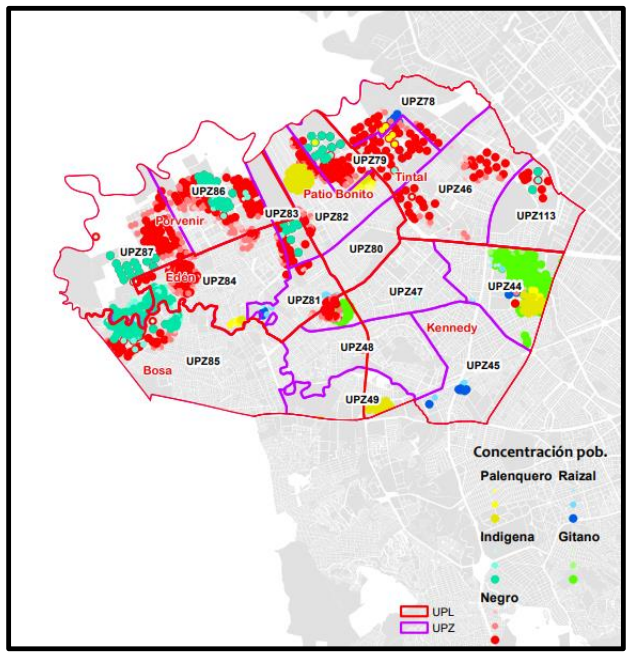


Imagen 3. Mapas de grupos étnicos sector Sur Occidente
Fuente: DPMC-SDP 2022

Por otro lado, la diversidad económica se refleja en las características de sus habitantes y su entorno geográfico. Según el informe de Coyuntura Económica de Bogotá (2021), los sectores más importantes son el comercial, de la construcción, la industria manufacturera y los servicios personales y empresariales. Es importante resaltar que en el sector existe una importante presencia de economía informal, según la Encuesta Nacional de Calidad de Vida (2020), en la localidad de Bosa el 54,8% de las unidades económicas son informales, mientras que en la localidad Kennedy este porcentaje se eleva al 64,4%. La informalidad se concentra principalmente en el sector del comercio y los servicios personales.

A pesar de haber fuerte presencia de diversas actividades económicas, el sector del sur occidente se enfrenta a importantes desafíos en términos de informalidad y desempleo, lo que requiere de políticas públicas efectivas para abordar estas problemáticas y promover el desarrollo económico y social de sus habitantes.

Oportunidades Del Sector

El Sector Suroccidente tiene el potencial de articularse y potenciarse de la mano de la región próxima que lo rodea. Por ejemplo, articulando los servicios urbanos que se ofrecen desde la cuidad con los servicios ambientales ofrecidos en Mosquera. De la

misma forma, el Sector debe buscar forma de articularse tanto urbanamente como ambientalmente con Soacha para así lograr entornos urbanos más sanos y cuidadores.



Imagen 4. Estructura de Anillos Regionales y Grillas Locales del Sector Norte
Fuente: DPMC. SDP 2023

Adicionalmente, el rico sistema hídrico que ofrece el sector así como la presencia de múltiples y una población comprometida con el mejoramiento ambiental que facilita.

1.2 Elementos Estructurantes

La descripción de las estructuras territoriales a escala de sector permite dar el salto entre la escala urbana y la escala local. Mediante el acercamiento a nivel de sector se identifican deficiencias en cuanto a la conectividad y articulación entre los elementos estructurales, a continuación, se describen estos elementos de acuerdo con las estructuras definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

1.2.1 Estructura Ecológica Principal – EPP

La Estructura Ecológica Principal – EEP es considerada como uno de los principios básicos del ordenamiento del territorio de la ciudad, que busca garantizar los equilibrios entre los diversos ecosistemas con el fin de generar un modelo de ocupación estrechamente relacionado con la sostenibilidad ambiental, de aquí se deriva su gran importancia para el distrito.

A nivel del sector Sur Occidente la Estructura Ecológica Principal se caracteriza por elementos que forman parte de las áreas protegidas y estratégicas para la conservación

de la biodiversidad (fauna y flora) de la ciudad, como son el río Bogotá que marca el límite de la ciudad y es el elemento estructurante regional que colinda con el paisaje agrícola de planicie del municipio de Mosquera; el río Tunjuelo y Río Fucha afluentes principales del río Bogotá; los humedales La Vaca, El Burro, Techo, Chiguasuque, Tibanica y Tingua Azul, junto con los canales artificiales de drenaje urbano que se conectan al canal Cundinamarca y vallados existentes. Por otro lado, el Cementerio el Apogeo, aunque es privado y no considerado como EEP, aporta calidad al paisaje y a la oferta de servicios ecosistémicos.

Aunque se cuenta con una amplia variedad de elementos ecológicos estructurantes, se estima que la participación de este sector a nivel distrital sigue siendo baja, especialmente hacia la localidad de Bosa.

Parques Estructurantes

Los parques estructurantes son aquellas áreas que complementan a las zonas de conservación, no sólo generan espacios naturales de disfrute para la ciudadanía y el aprovechamiento del tiempo libre, sino que además mejoran las condiciones estructurantes de la conectividad ecológica y ambiental que a su vez representan pequeños pulmones en la ciudad.

En este sector particularmente encontramos entre los Parques de mayor extensión El Porvenir, El Recreo, Timiza El Cayetano Cañizales, y le sigue La Igualdad, Mundo Aventura junto con la cancha de Techo, Timiza, y se tiene como red de parques el Lineal Hídrico del Rio Bogotá; además también encontramos los parques: Las Margarita (Gilma Jiménez), Clarelandia, Los Naranjos, San José de Maryland, Campo Verde y Tibanica, entre otros.

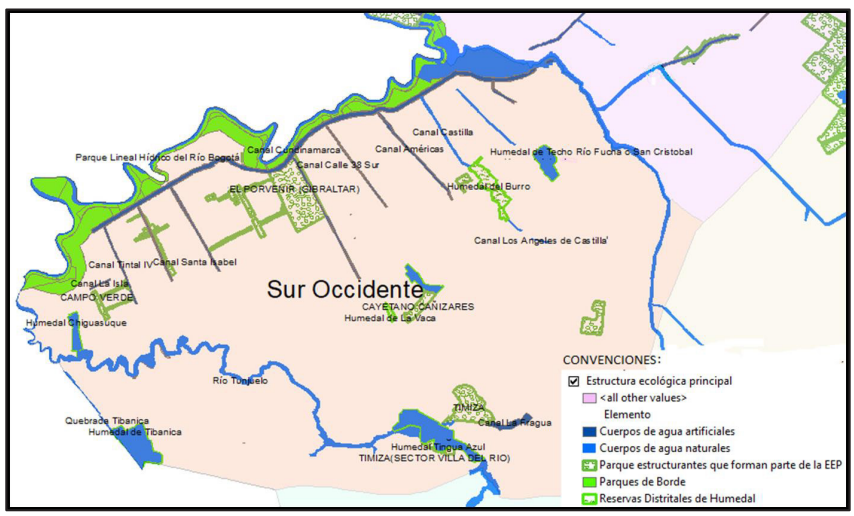


Imagen 5. Estructura Ecológica Principal – EEP sector del Sur Occidente
Fuente: Elaboración propia con datos de la BDGC de la SDP



Imagen 6. Parque Timiza localidad Kennedy
Fuente: Alcaldía Local de Kennedy – Tomado de: http://www.kennedy.gov.co/milocalidad/parque-timiza

El Sistema Hídrico

El sector Sur Occidente presenta un paisaje urbano denso sobre la planicie, donde el agua es protagonista al confluir en su territorio ríos, canales, camellones y humedales y es el eje del ordenamiento de este territorio, lo que plantea un reto para la conectividad. No obstante, y de acuerdo con el Instituto Distrital de Gestión del Riesgo y del Cambio Climático (IDIGER), es el sector con menor precipitación de la ciudad que oscila entre aproximadamente los 600 y los 900 milímetros de lluvia acumulada en un año, lo cual es considerado como una condición climatológica “seca”.

Este sector está caracterizado por encontrarse enmarcado por fuentes hídricas de vital importancia para la ciudad; es así, como hacia el norte se encuentra el río Fucha y su desembocadura, al occidente el río Bogotá el cual marca el límite no solo del sector si no de la capital siendo un elemento estructurante que colinda con el municipio de Mosquera y al sur se localiza el río Tunjuelo, aunque el paisaje urbano se extiende hasta el municipio de Soacha.

La condición de los valles aluviales inundables de los ríos Bogotá y Tunjuelo determinan la presencia de los humedales Techo, Vaca, Burro, Chiguasuque, Tibanica y Tingua Azul.

Históricamente, esta condición favoreció la construcción de camellones muiscas que habilitaron tierra para la agricultura. Posteriormente se realizaron vallados que además de la agricultura permitieron actividades de ganadería y hoy existen canales artificiales rectilíneos para el drenaje urbano.

Estos canales urbanos, concentrados en el occidente del sector, drenan sus aguas en dirección noroccidental hacia el canal Cundinamarca, el cual fluye paralelo al río Bogotá y a la reserva vial de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). Esta configuración de canales, ocupados parcialmente por labores de reciclaje y huertas urbanas, dificulta la conectividad al interior del sector y el acceso al río Bogotá.

Arbolado

Las especies arbóreas cumplen diversas funciones entre las cuales ayudan a mejorar la calidad del ambiente urbano y paisajístico, producen oxígeno, capturan dióxido de carbono (CO2), sirven de hábitat para la fauna y regula el clima. El fortalecimiento, conservación y mantenimiento de todas las coberturas vegetales en la ciudad es una de las estrategias que se han implementado frente al cambio climático ya que ayudan a reducir sus efectos.

La Administración Distrital ha ampliado y fortalecido este aspecto con la implementación de la estrategia 5x1 Verde, la cual se entiende como cinco árboles plantados por cada árbol talado; y con pilares del modelo de manejo silvicultural de Bogotá como la conservación y traslado de las especies, además de incorporar el arbolado en los diseños de las obras públicas y privadas. Es así como la Secretaria Distrital de Ambiente – SDA, menciona que en las localidades Bosa y Kennedy que forman parte de este sector se plantaron alrededor de 2000 especies durante el año de 2021, llegando a un total de aproximadamente 183.539 especies arbóreas existentes en el sector suroccidente.

Entre las especies arbóreas que se pueden encontrar en el sector encontramos el caucho, acacia japonesa, falso pimiento, pino, caballero de la noche, ciprés, chicalá, holly liso, nogal, roble, alcaparro, sauco, mangle de clima frío, higuerillo, sauce llorón, aliso y eucalipto entre otros; plantas que no generan ningún riesgo con el paso de los años y que se localizan en andenes, separadores, canales, y especialmente en parques y humedales.

Aunque es un sector que cuenta con gran número de especies arbóreas, se debe tener en cuenta que el cerramiento de algunos humedales no contribuye al uso y disfrute del espacio público; más, sin embargo, están contribuyendo a la generación de servicios ecosistémicos de vital importancia.

Es de anotar, que bajo el programa Conectividad Ecosistémica, Reverdecimiento y Atención de la Emergencia Climática definido en el POT, se tiene el subprograma de Protección a los Elementos de Importancia Ambiental el cual tiene como objetivo el consolidar la EPP mediante la implementación de estrategias de conectividad y complementariedad entre el sistema hídrico, los parques de borde, los parques distritales de montaña, las áreas protegidas y demás elementos de la EEP y las áreas de importancia ambiental de la región, para lo cual se tiene como estrategias de intervención la conformación de conector ecosistémico de los ríos Fucha y la cuenca río Tunjuelo –

Media Luna del sur mediante la recuperación y restauración de coberturas en los diferentes componentes del conector.

De igual forma se tiene el subprograma de protección y recuperación del río Bogotá con el proyecto de restauración y recuperación de cobertura vegetal en la red de parques en el río Bogotá ubicada en las UPL Tintal, Patio Bonito y Porvenir.

Así mismo el subprograma de renaturalización y/o reverdecimiento de los espacios públicos peatonales y para el encuentro de varios de los parque estructurantes del sector así como también el subprograma de Consolidación de Bosques Urbanos con el objetivo de aumentar la cobertura vegetal como es el de consolidar el bosque urbano de Bavaria que se encuentra localizado en el sector.

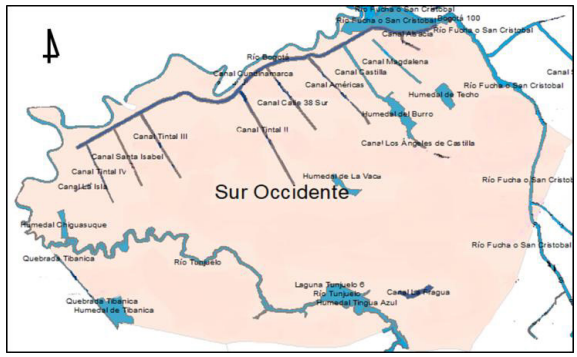


Imagen 7. Sistema hídrico del sector Sur Occidente
Fuente: Elaboración propia con datos de la BDGC de la SDP

1.2.2. Estructura integradora de patrimonios – EIP

Los elementos patrimoniales e identitarios asociados al Sector Suroccidente son sumamente diversos, datan de diferentes etapas históricas, y en su mayoría están asociados a organizaciones de base e instituciones presentes en el territorio. Dichas identidades se alimentan de elementos patrimoniales de carácter material, natural e inmaterial que reflejan la historia de la construcción del territorio incluyendo desde su origen geomorfológico, hasta su etapa prehispánica, colonial y republicana y hechos más recientes relacionados con los procesos de urbanización del territorio durante los siglos XX y XXI, incluyendo tanto asentamientos de origen formal como autogestionado.

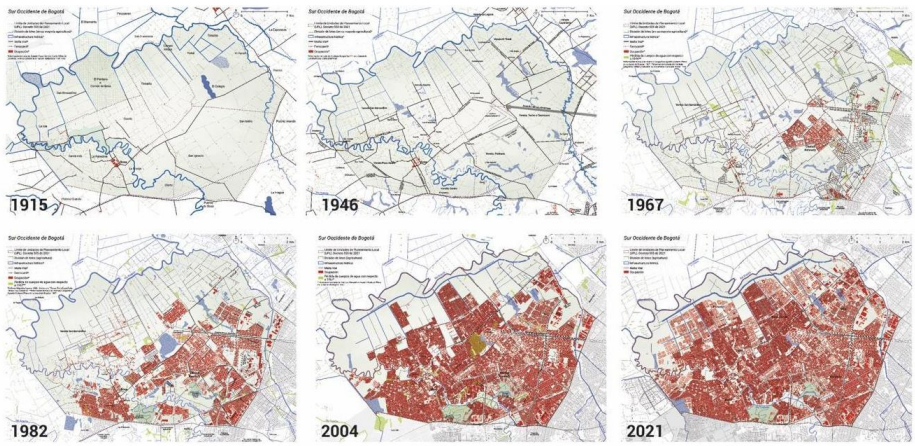


Imagen 8. Mapas Históricos de los procesos de urbanización durante el siglo XX y XXI
Fuente: Investigación equipo UPL 2022

Así pues, se parte de la base de su origen geomorfológico donde el territorio de Suroccidente era ocupado por el Lago Humbold y como tal es un territorio naturalmente rico en términos hídricos. De aquí la relevancia en incluir los elementos naturales (en particular ríos, humedales y camellones o canales) como parte esencial del patrimonio y la identidad del sector. Adicionalmente es territorio ancestral Muisca, con lugares sagrados asociados y luchas históricas por la preservación y conservación de los elementos hídricos del sector. Lugares como humedales, ríos, camellones, el Cerro Gordo, el Cementerio de Bosa, la Hacienda Bosa, el humilladero, la Plaza Fundacional y otros elementos geográficos como el Cerro Tierra Negra, y los Cerros de Monserrate y Guadalupe hacen parte esencial de la identidad Muisca y en muchos casos dicha identidad ha trascendido a otras comunidades como son los grupos de ambientalistas o de fomento cultural.

Además de estos bienes inmuebles y elementos naturales, el Sector Suroccidente cuenta con elementos patrimoniales arqueológicos asociados a cuerpos hídricos. Tal es el caso de la ruinas de un poblado muisca en el valle del rio Tunjuelito (Las Delicias), o las excavaciones del sistema de camellones y canales de la Sabana de Bogotá (El Corzo).

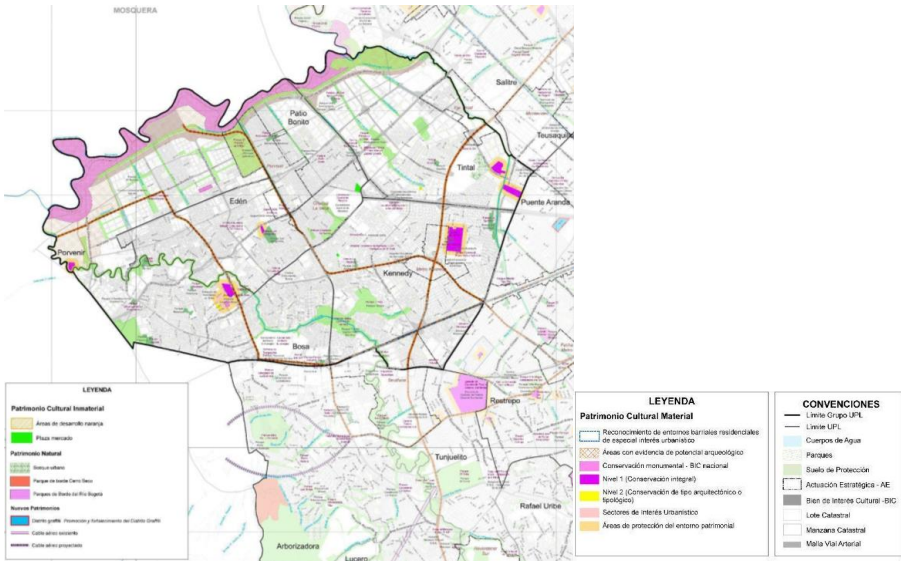


Imagen 9. Estructura Integradora de Patrimonio del sector Sur Occidente
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021, Plan de Ordenamiento Territorial

Por otro lado, el asentamiento colonial (núcleo fundacional) de Bosa data de 1559 y contiene múltiples bienes inmuebles de carácter patrimonial como lo son el Monasterio de la Visitación, El colegio Claretiano de Bosa, la Iglesia/Templo Doctrinero de San Bernardino de Bosa, la parte antigua de la Escuela Francisco de Paula Santander y del Colegio El Libertador. Estos inmuebles, de la mano de su trazado colonial y de la oferta de servicios del centro fundacional, hacen del centro de Bosa un patrimonio tanto de escala local como distrital.

Sectores de interés patrimonial asociados a fenómenos más recientes incluyen los tejidos resultantes de los asentamientos de origen autogestionado cuya riqueza urbana en términos de proximidad y vitalidad es innegable. Además reflejan el esfuerzo de comunidades que autogestionaron soluciones de vivienda y que reflejan el origen de más del 50% del Sector.

En relación a esto último, así como a los patrimonios asociados al casco fundacional y a los lugares sagrados Muiscas, el PEMP de Bosa, actualmente en estado de formulación, contribuirá a la consolidación de estructuras de proximidad y fortalecimiento del patrimonio e identidad local.

Adicionalmente, los elementos de la Estructura Ecológica Principal, son reconocidos como parte esencial de la identidad local. Estos incluyen los Ríos Fucha, Tunjuelo y Bogotá y los humedales Techo, Burro, Vaca norte y Vaca sur, Tingua Azul, Tibanica y Chiguasuque- La Isla, así como parques estructurantes y de proximidad que albergan prácticas deportivas y culturales esenciales dentro de la identidad local.

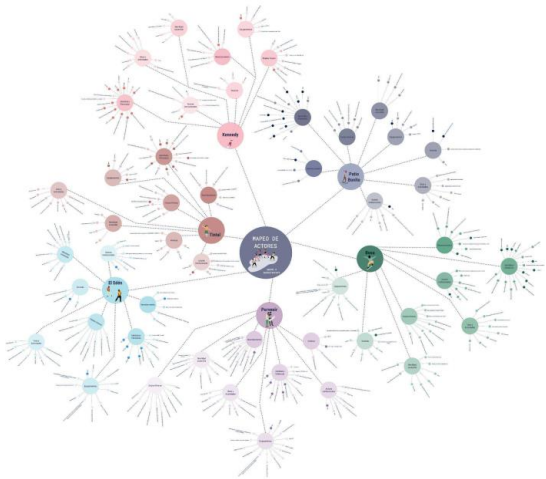


Imagen 10. Mapeo preliminar de actores del sector Sur Occidente
Fuente: Investigación equipo UPL – marzo 2022

De las mayores fortalezas del Sector Suroccidente es su patrimonio inmaterial asociado a la diversidad de oficios y luchas características del territorio. Por ejemplo, existen múltiples organizaciones ambientalistas dedicadas a la protección de los elementos hídricos como ríos y humedales, y otros elementos de importancia ambiental como bosques y huertas. Hay además organizaciones de carácter cultural, dedicadas a fomentar actividades como el arte, la danza, la lectura y la música. Esto incluye grupos asociados al fomento de lectura, la cultura afro, la cultura Muisca, y barristas, o grupos orientados al desarrollo de la cultura hip hop, incluyendo manifestaciones de arte urbano, conciertos al aire libre, entre otros. Los grupos de fomento al deporte y la cultura alrededor del mismo también son prevalentes en el territorio y son parte esencial de la identidad local. Estos son además fundamentales en el trabajo con niñez y jóvenes y en la activación de espacios públicos y deportivos. Esto se complementa con grupos asociados a la "cultura de la bici" y del BMX DirtJam, cultura muy asociada a las juventudes locales y a organizaciones culturales y ambientales. Algunas de las manifestaciones culturales asociadas al sector incluyen las relacionadas a continuación:

Nombre de la manifestación	Descripción de la ubicación
Cabildo Indígena Muisca de Bosa	(4.618405828310198, -74.20412681534145) Barrio San Bernardino

Cocina tradicional del Cabildo Indígena de Bosa	(4.618405828310198, -74.20412681534145) Barrio San Bernardino
Festival de Rock de Bosa	Carrera 80K # 72-45 sur (Parque de las Artes de Chiminigagua); Plaza Fundación de Bosa
Hip-Hop	Plaza Fundacional de Bosa - Carrera 80I No. 61 - 05 (Festival de Hip-Hop de Bosa);
Procesos comunitarios alrededor de los cuerpos de agua en Bosa	Humedal Tingua Azul, Humedal Tibanica, Río Tunjuelito; Junta de los Ríos, Cementerio El Apogeo; Humeda Chiguasuque
Oficios y prácticas comunitarias asociadas al Cementerio de Bosa Piamonte	Bosa Piamonte
Ventas hierbas y plantas medicinales en la Plaza San Pablo y Vía Piamonte	Piamonte
Prácticas sostenibles de reciclaje de El Barrio El Regalo	El Regalo
Organización artística y cultural de Bosa	Fundación Cultural Chiminigagua; Centro artístico Perro Sin Raza; Casa Claret; Concha Acústica; Parque Chiminigagua
Proceso de organización comunitaria del Barrio Nuevo Chile	Nuevo Chile

Organización artística y cultural de Bosa 1	Parque tres Parques
Festival Invasión Cultural a Bosa	itinerancia en Laureles, Naranjos y Piamonte
Festival Jizca Chia Zhue	San Bernardino
Construcción de pesebres	Barrio El Amparo
Tradición oral de Kennedy	1. Barrio La Campiña (4.606666592768516, -74.14399966136574); 2. Monumento banderas Av. de las Américas #75-64); 3. Barrio Carvajal (4.615370871853884, -74.13879012401748); 4. Ciudad de Techo (4.626582297766023, -74.14679845930203); 5. Plaza Distrital de Mercado de Kennedy por la 78m y la 50, Cl. 42 Sur; 6. Antigua Finca el Tintal (Actual Biblioteca el Tintal) Ak. 86 #6c-09; 7. Antigua Finca el Rosal, actual Sector de Patio Bonito (4.639295075484629, -74.16477313262394); 8. Cruz Roja Kennedy (4.619806970655738, -74.13511535347135)
Juegos tradicionales en Kennedy	Parque Primavera - calle 2 entre carreras 90 A y 90 C; Parque Villa de la Torre
Fiesta Patronal de San Francisco de Asís. “San Pacho”	Parque Britalia – Carrera 21 con Calle 47 A Sur
Carnaval popular por la vida	Salida: Carrera 81 j # 46 – 44 sur Instituto Ricardo Pampurri Llegada: Carrera 80 l # 52 a – 08 sur Parque José Antonio Gaitán.

Luchas sociales en Kennedy en las décadas de 1970 y 1980	Barrio Sevillana (Ubicación de uno de los sindicatos de trabajadores) (4.596027568349012, -74.14702956136574); INEM Kennedy (Cra. 78m #37a Sur, Cra. 58a #37a Sur-98, Bogotá; 4.625840148141134, -74.15496921534144); Avenida Primero de Mayo (4.61812024681135, -74.14835390517119); Avenida Las Américas (4.63071327914292, -74.1370608014762);
Dinámicas de organización comunitaria	Salon Comunal del Barrio Aloha (4.632903162772667, -74.13324252431032)
Cocinas cundiboyacenses	Barrio Altamar
Festival Chucua de la Vaca	Parque Villa de la Torre
Carnaval de Dindalito	Parque Bellavista Dindalito

Tabla 4. Identificación de Patrimonio inmaterial del sector suroccidente
Fuente: IDPC

En conclusión, a pesar de ser uno de los sectores con menor cantidad de patrimonios declarados, la concentración de patrimonios inmateriales del Sector Suroccidente es de las más altas de Bogotá y además contiene un alto potencial arqueológico. Dicho esto, la Estructura Integradora de Patrimonios del Suroccidente se fortalecerá en la medida en que se consoliden estructuras de proximidad y se logren tejer y reconocer los patrimonios materiales, inmateriales y naturales.

1.2.3. Estructura funcional y del cuidado – EFC

La Estructura Funcional y del Cuidado, de acuerdo con el Decreto Distrital 555 de 2021 – POT, es el soporte del territorio que garantiza el derecho a la ciudad para toda la ciudadanía, ya que asegura la prestación de todos los servicios de inclusión y del cuidado, así como el goce y disfrute del espacio público.

Teniendo en cuenta el concepto anterior, se pone sobre la mesa una estructura que debe consolidarse y adaptarse al tejido urbano de proximidad.

En el tema de movilidad sostenible la estructura del sector Sur Occidente se viene desarrollando en curso la Primera Línea Metro sobre la Avenida Villavicencio y la construcción del corredor de Transmilenio de la Avenida 68 como principales obras en ejecución. Además dicha estructura de movilidad bajo el programa de Descarbonizar la

Movilidad definido en el POT, se tiene el subprograma Red Férrea y de Corredores de Alta y Media Complejidad con proyectos estructurantes de transporte de alta capacidad como son: (i) la Tercera Línea del Metro (sobre la Santa fe - Bosa – Av. Villavicencio), (ii) corredor férreo del Sur, (iii) Avenida Ciudad de Cali tramo comprendido entre las Avenidas Manuel Cepeda Vargas y la Av. Medellín, (iv) Avenida Longitudinal de Occidente – ALO desde Avenida Centenario (Av. CL 17) hasta límite del distrito con el municipio de Soacha, (v) Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta ALO (extensión troncal), y (vi) Avenida Villavicencio desde Avenida Boyacá hasta Avenida del Sur (NQS).

Así mismo dentro del subprograma de Calles Completas para consolidar el espacio público para la movilidad se tienen varios proyectos estructurantes de la malla vial arterial, como son: (i) Avenida Autopista al Llano desde Avenida Boyacá hasta límite del distrito con el municipio de Chipaque, (ii) Avenida Bosa desde Avenida El Tintal (Av. K 89) hasta la ALO, (iii) Avenida Castilla (Av. CL 8) desde Carrera 79 hasta la ALO, (iv) Avenida Circunvalar del Sur desde Avenida Tintal hasta la ALO, (v) Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Bosa hasta Avenida Circunvalar del Sur, (vi) Avenida de las Américas y Manuel Cepeda Vargas desde Avenida Boyacá hasta la ALO, (vii) ALO desde Avenida Medellín (CL 80) hasta límite del distrito con el municipio de Soacha (sector Canoas) en su cruce con el río Bogotá, (viii) Avenida Muiscas desde Avenida Agoberto Mejía hasta la ciudad de Cali y desde Avenida Tintal hasta la ALO, (ix) Avenida Primero de Mayo desde Avenida Agoberto Mejía Cifuentes (Av. K 80) hasta la ALO, (x) Avenida Tintal desde Avenida Bosa hasta Avenida San Bernardino y la Avenida Circunvalar del Sur. Adicionalmente, ciclorrutas de la Avenida Ciudad de Cali desde Avenida Primero de Mayo hasta Avenida Circunvalar del Sur.

La estructura de movilidad sostenible se complementa con la red de ciclorrutas y calles completas que buscan generar una mejor relación de todo el territorio, así mismo, esta estructura busca ser integrada con recorridos ambientales peatonales y en bicicleta de la ciudadanía sobre los diversos parques estructurantes del sector.

Alrededor de estos corredores se estructura la oferta de servicios urbanos como la Biblioteca Pública El Tintal, algunas instituciones educativas públicas y privadas, empresas prestadoras de servicios de salud, además de encontrar seis manzanas del cuidado que se pretenden desarrollar a corto, mediano y largo plazo.

Con relación a los equipamientos existentes se cuenta en el sector Sur Occidente con los siguientes como principales: Central de Abastos de Bogotá – Corabastos, Plaza de Mercado Las Flores, Cementerio del Apogeo, la Biblioteca Pública El Tintal, Biblioteca Pública Colsubsidio Chicalá, Frigorífico San Martín, Clínica Nuestra señora de la Paz, Clínica de Occidente, Hospital El Tintal, Hospital de Bosa, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Universidad Uniagustiniana, Distrito Militar No. 3, Centro de reclutamiento de la Policía Nacional, Estadio de Techo y Estadio La Paz.

Por otra parte, el sistema del cuidado propone bajo el subprograma de Áreas de Servicios Sociales para el Cuidado, ocho (8) manzanas del cuidado en el sector Sur Occidente (dos (2) en la UPL Kennedy, dos (2) en la UPL Edén, dos (2) en la UPL Tintal, una (1) en la UPL Bosa y una (1) en la UPL Porvenir), las cuales, buscan entre otras cosas garantizar proximidad, accesibilidad y asequibilidad a los diferentes servicios sociales de las personas sujetas de cuidado y sus cuidadores; y la forma del desplazamiento en donde

se emplee un aproximado de quince minutos caminando o en medios de micromovilidad. De igual manera, se pretende aprovechar y complementar la oferta institucional existente.

Para el cumplimiento de los proyectos de las manzanas de cuidado se tienen ocho (8) entidades ancla que servirán de conectores como son: (i) CDC Timiza, AIM Metro 1 Boyacá, (ii) AIM Portal Américas y el polígono priorizado del proyecto multifuncional, (iii) CDC Multifuncional y Plan Parcial Bavaria, (iv) El Colegio Alfonso Reyes Echandía; y, (v) el Nodo Ciudadela El Recreo.

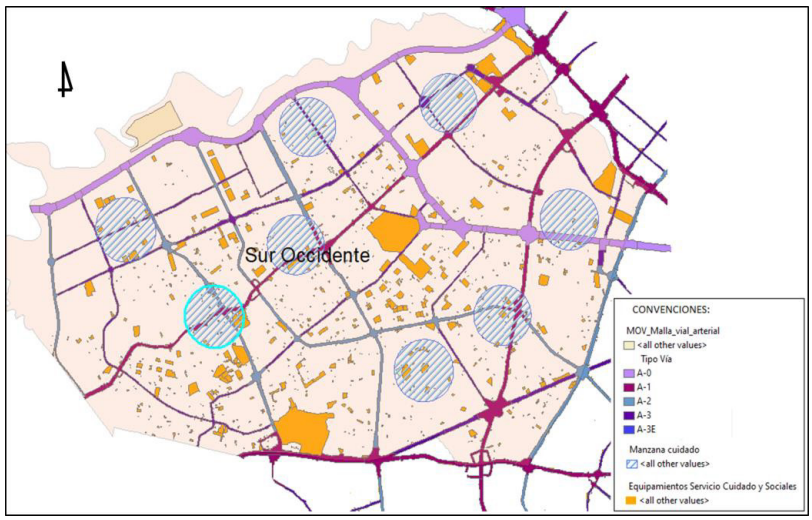


Imagen 11. Estructura Funcional y del Cuidado del sector Sur Occidente
Fuente: Elaboración propia con datos de la BDGC de la SDP

1.2.4 Estructura socioeconómica, creativa y de innovación – eseci

Las actividades productivas presentes en Suroccidente abarcan desde grandes industrias como QUALA y Messer Colombia; industrias de mediana escala como las presentes en el Barrio Carvajal; e industrias pequeñas como las relacionadas con la actividad del reciclaje distribuidas por el territorio. Adicionalmente el comercio local de escala vecinal contribuye al dinamismo económico creando lo que el POT define como los corazones productivos locales.

Adicionalmente, los grandes centros comerciales concentran una actividad económica importante. Tal es el caso del Tintal Plaza, Plaza de las América, Metro Recreo y Milenio Plaza, Adicionalmente existen clusters de servicios médicos hospitalarios como el hospital de Bosa, así como clusters de educación universitaria relevante como lo son la Universidad Distrital, la Universidad de Kennedy, la Universidad Agustiniana, y sedes del SENA.

Por otro lado, la estructura productiva del sector se nutre de los Corazones productivos de escala urbana localizados en UPL Kennedy, UPL Bosa y UPL Eden, localizados en

Barrio Carvajal y sector de Plaza de las Américas así como en Kennedy central y sobre la Avenida Agoberto Mejia y Bosa Centro.

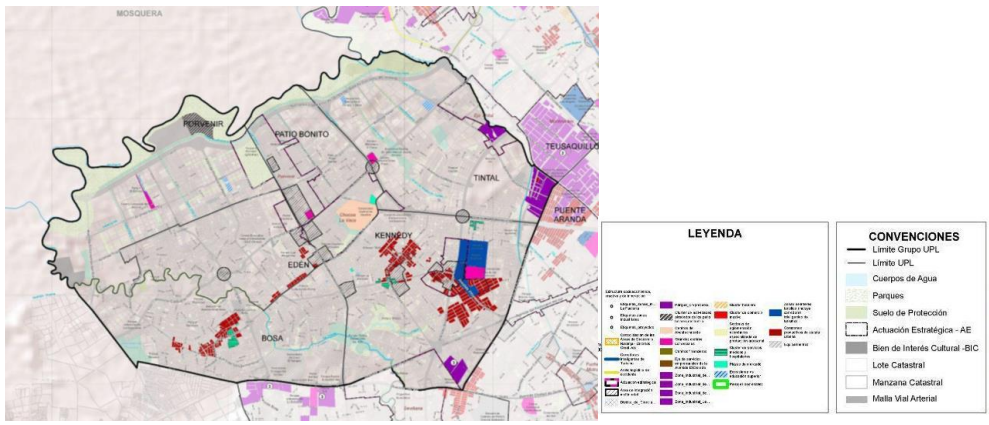


Imagen 12. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación del Sector Suroccidente
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

En relación a nuevas oportunidades de reactivación se incluyen aquellas relacionadas con los sistemas de movilidad como el Metro, particularmente sobre la Avenida Villavicencio, Avenida Boyacá y Avenida 1ro de Mayo, y las relacionadas con las Actuaciones Estratégicas (AE) como Chucua la Vaca y la consolidación de la Ciudadela Productiva y del Cuidado de Occidente ó las oportunidades en las AE Porvenir, Eje Metro Kennedy , Eje Tintal y AE Sevillana. Finalmente, el Sector Suroccidente se beneficia de su cercanía al Gran Ecosistema Productivo, Verde e Inteligente de las UPL Fontibón (Zona Franca de Bogotá), Salitre (Zona Industrial Montevideo) y Puente Aranda (Zona Industrial Puente Aranda)

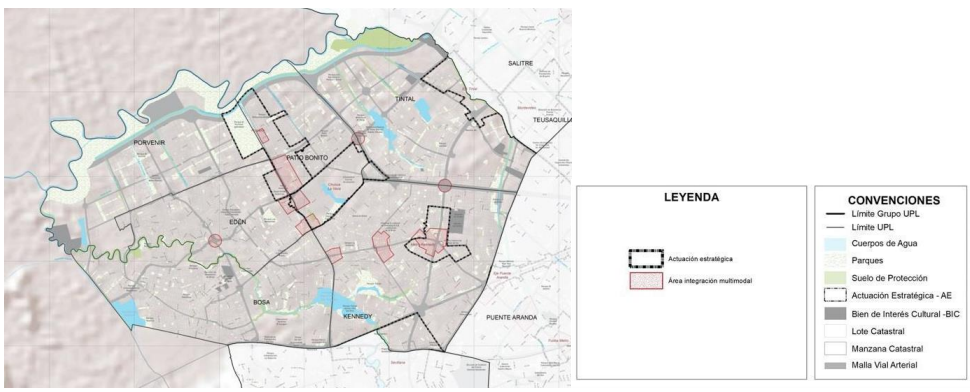


Imagen 13. Localización de Actuaciones Estratégicas y Áreas de Integración Modal
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

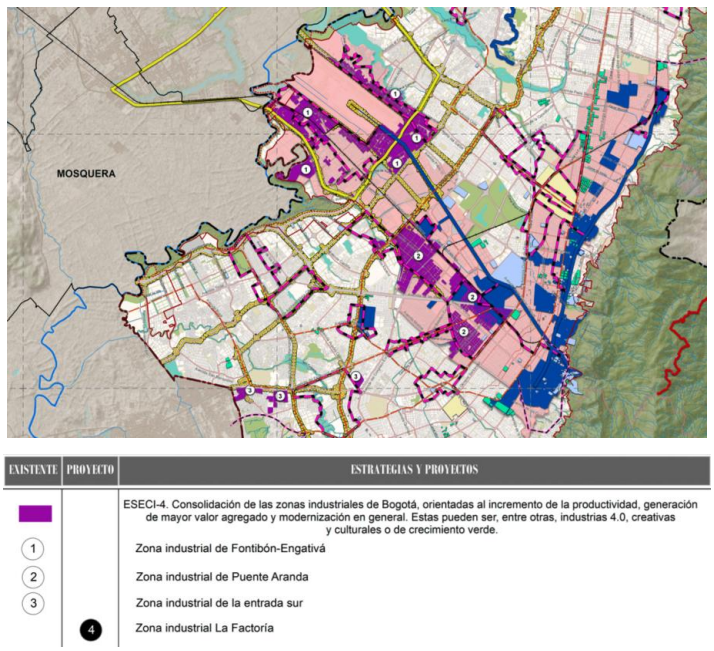


Imagen 14. Localización de Gran Ecosistema Productivo, Verde e Inteligente
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

2. Caracterización de las UPLs

2.1 TINTAL

Descripción del Territorio

La UPL TINTAL tiene un desarrollo reciente en relación a otras UPL del sector suroccidente y colinda con áreas industriales al norte. En este capítulo se hace una descripción de las condiciones que caracterizan la UPL y que argumentan la visión para su planeamiento.

La conectividad ecosistémica la realiza a través de la estructura hídrica de la ciudad, por una parte están los ríos Fucha y Bogotá que componen la estructura ecológica principal del territorio conjuntamente con los humedales Burro y Techo y los canales de las Américas, Castilla, Magdalena y Alsacia. La estructura de canales le otorga identidad y distribución en el territorio, pero por los pocos cruces existentes también se constituyen en barreras que impiden la integración del territorio.

El desarrollo urbano de este sector refleja los proceso de planeación que ha tenido la ciudad; por una parte barrios como Castilla y Villa Alsacia fueron desarrollados a través del Acuerdo 7 de 1979, mientras que los desarrollos iniciales del sector del Tintal, al occidente de la Av. Ciudad de Cali, o Ciudad Alsacia fueron desarrollados en vigencia del Acuerdo 6 de 1990. Finalmente, todos los desarrollos colindantes con el perímetro urbano del occidente se han desarrollado en la modalidad de planes parciales a través del POT 190 de 2004. Se puede considerar que este sector de la ciudad ha sido el resultado de diferentes procesos, sin embargo mantienen una condición en común, son desarrollos orientados a la vivienda y se consolidó como un sector residencial con baja oferta de empleabilidad y de bienes y servicios.

Caracterización Demográfica

La totalidad de la población de la UPL 13 Tintal se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 264.932 personas. De acuerdo con el censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 82.369, lo que da una densidad de 64 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 85.769, con una densidad de 67 hogares/hectárea.

De acuerdo con la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 3, donde la población presenta características como: alta adultez, pobreza media y crecimiento moderado; las cuales se enmarcan en un bajo crecimiento, alta vejez y acelerado crecimiento de los mayores y baja población joven. Zonas más acomodadas de la ciudad.

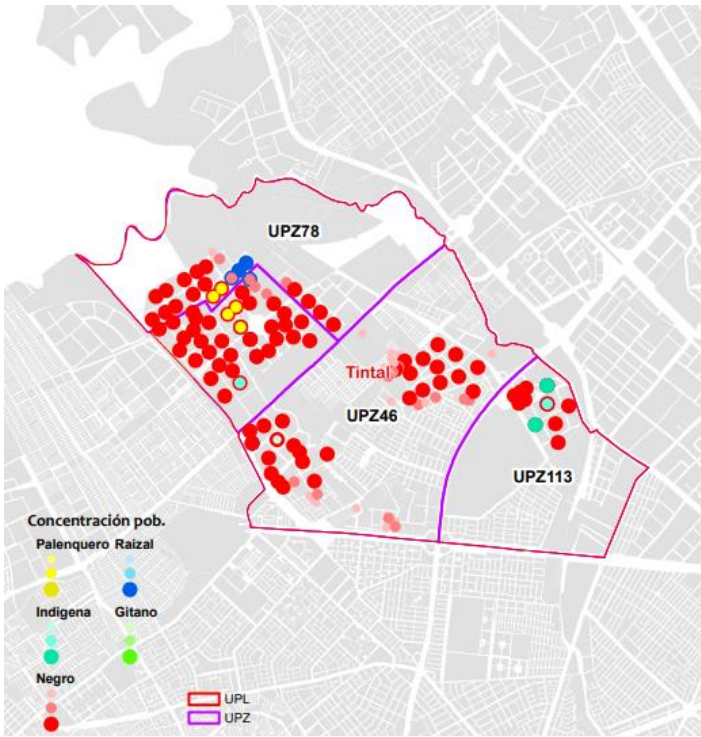


Imagen 15. Mapa de grupos étnicos UPL Tintal
Fuente: DPMC-SDP 2022

Caracterización

Las condiciones de proximidad y vitalidad de Tintal están condicionadas por el origen de cada uno de los desarrollos que las conforman; por una parte, desarrollos unifamiliares que gozan de mayor oferta de bienes y servicios, mientras que otros desarrollos de origen recientes a través de la modalidad de conjuntos residenciales multifamiliares tienen carencia en la oferta de bienes y falta de vitalidad, aunque cuentan con una estructura de espacio públicos amplia. A continuación, se hace una descripción de la dimensiones de Espacio Público, Sistema del Cuidado – Servicios Sociales, Reactivación Económica y Movilidad Sostenible en el territorio de Tintal.

2.1.1 Espacio público local

Las condiciones y oferta actual de espacio público en la UPL Tintal, reflejan un déficit público efectivo por habitante de 2.34 m2 para alcanzar el estándar de 6 m2, que la posiciona como la segunda UPL con menor déficit en el sector suroccidente. La UPL goza con una buena oferta de espacios públicos, resultado de procesos de urbanización formales, sin embargo falta realizar una articulación e integración entre ellos para que se consolide una estructura urbana a nivel de local. Sobresalen la estructura de parques de

los desarrollos Castilla, Villa Alsacia y Ciudad Alsacia en el sector central y oriental respectivamente, y en el sector occidental las cesiones de Tintal y Tintala.

En la UPL Tintal se registran 0,48 árboles por cada 3 habitantes en el espacio público, indicando la necesidad por arborizar los parques para completar la estructura arbórea consecuente con su población. Dado que los desarrollos que conforman el sector occidental de la UPL son recientes, existe disponibilidad de espacio público para establecer estrategias de renaturalización y arborización del espacio público.

Categoría	Tintal	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	3,66 m2/hab.	*DTEP 2021*
Parques de Proximidad	3,22 m2/hab.	DEC 555
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,48 árboles/ 3hab.	JBB 2021

Tabla 5. Condición actual Espacio Público UPL Tintal
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Por otra parte, la UPL cuenta con una oferta ambiental y de cobertura vegetal asociada a la estructura hídrica con un elevado potencial de reverdecimiento; lo anterior, dado al acceso que tiene el territorio a ríos, canales y humedales. El fortalecimiento de estos componentes hídricos tiene la capacidad de generar un nuevo soporte para la estructura urbana y detonar nuevas dinámicas urbanas y económicas para un sector que se ha consolidado en torno al uso residencial exclusivo.

El desarrollo en el tiempo de las áreas residenciales ha generado diversidad de espacio públicos, tanto en escala, como distribución, que requieren la implementación de diferentes estrategias de intervención para ampliar la oferta de reverdecimiento a través de bosque urbanos, cualificación de parques y la asignación de tipologías que puedan brindar espacios deportivos, ecológicos, lúdicos y culturales. La implementación de esta última tipología permite implantar ciertos usos de servicios sociales del cuidado en el espacio público.

2.1.2 Servicios del cuidado y servicios sociales

El POT proyecto la localización de dos manzanas del cuidado en la UPL Tintal, la primera localizada en el sector occidental y cuya entidad ancla es el Hospital Tintal (Pediátrico) y la segunda en el sector oriental en el desarrollo Marsella y el futuro desarrollo del Plan Parcial Bavaria. El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de

servicios sociales en Tintal es de 2,85 m2 de equipamiento por habitante, cifra que puede considerarse alta teniendo presente dado el origen formal de los desarrollos. Actualmente existe disponibilidad de suelo en los planes parciales Tintalito Mazuera Oriental y Occidental, el plan parcial Villa Mejía para la generación de nuevos equipamientos colectivos, que deben estar orientado a los sectores de educación, bienestar social, salud y cultura que concentran la mayor carencia.

Condición Actual Espacio Público UPL Patio Bonito

Categoría	Tintal	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	0,82 m2/hab.	SDP 2022
ECA	24	UAESP 2022

Tabla 6. Condición actual Equipamiento UPL Tintal
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del sistema distrital del cuidado y de Servicio Sociales que obedecen a la escala de proximidad en Tintal tienen la capacidad de transformar sectores a partir del aprovechamiento de oportunidad y el desarrollo de la actuación estratégica Eje Tintal, en donde sectores de origen informal como El Vergel, Visión Colombia o Andalucía, pueden ampliar la oferta de este tipo de servicios y recaulificar el estado actual de la reserva vial de la Av. Agoberto Mejía, hoy sector conocido como la playa por sus servicios al parque automotor intermunicipal y las áreas industriales con frente sobre la Av. Ciudad de Cali.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Tintal

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	28

Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	6
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	59
Igualdad de Oportunidades	CIOM	2
Cultura	Galerías, cines, teatros	50
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	6
Servicio Social	Equipamiento	Déficit
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	8
	Estación de Bomberos	2
Administración pública	Centro Local de Gobierno	1

Tabla 7. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Tintal
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.1.3 Movilidad local

La proximidad del sector de Tintal en la actualidad está condicionada a la finalización de las aperturas viales de los nuevos desarrollos urbanos, toda vez que el occidente de la UPL depende de los cruces de las calles 6d y 9 sobre la Av. Ciudad de Cali para dirigirse al centro y oriente de la ciudad, mientras que en el sentido norte-sur, el canal de las Américas y el Rio Fucha, impiden el cruce de vías locales por la inexistencia de cruces sobre estos elementos hídricos; la parte central y oriental de la UPL dependen exclusivamente de avenidas perimetrales como lo son la Av. de las Américas y la Calle 13. Para subsanar esta condición limitada de movilidad, la apertura de la Av. Guayacanes/Tintal permitirá tener una salida adicional al centro y norte de la ciudad.

La movilidad interna en sector occidental de la UPL se encuentra limitada igualmente por los canales existentes y los pocos cruces de malla vial local e intermedia sobre ellos; en la parte central los humedales Burro y Techo representan la misma condición y la parte oriental depende del desarrollo del plan parcial Bavaria para generar una red local de vías continua; la intervenciones que se realicen para subsanar estas limitaciones internas deben priorizar al peatón y los bici usuarios y permitir un mayor aprovechamiento de la oferta espacio públicos.

2.1.4 Entornos Económicos Locales

La UPL Tintal tiene un reto elevado en relación a la reactivación económica dado su consolidación como un sector netamente residencial y esto se ve reflejado en las cifras de empleo que indican que hay 1 empleo formal por cada 3.3 PEA y sólo 38 empleos formales por hectárea, más aún teniendo presente que las área por desarrollarse (planes parciales) están orientados principalmente a la vivienda.

En el territorio solo se identifican actividades industriales consolidadas en las Av. Boyacá entre la Av. Guayacanes y el Río Fucha (sector Lafayette) que fueron asignadas dentro del Área de Grandes Servicios Metropolitanos y el sector localizado entre el río Fucha y la Av. Cra 68 en los sectores que se reconocen Lusitania y Alsacia industrial.

2.2 PATIO BONITO

Descripción del Territorio

La UPL Patio Bonito se encuentra conformado por desarrollos urbanos donde predominan las agrupaciones de vivienda unifamiliar (formal e informal) con un alto grado de consolidación independiente de su origen. De otra parte la localización de la central de abastecimiento, Corabastos, ha determinado las condiciones de movilidad e impacto de usos alrededor de su operación. A continuación se presenta una descripción de las condiciones que caracterizan la UPL y se identifican características y oportunidades que pueden orientar su planeamiento a escala de la proximidad.

La Unidad de Planeamiento Local Patio Bonito está localizada entre la Av. Ciudad de Villavicencio y las Av. De las Américas y la futura Avenida Manuel Cepeda Vargas en el sentido norte -sur, en sentido oriente - occidente se encuentra entre la Av. Agoberto Mejía y el límite del perímetro urbano en el rio Bogotá. Patio Bonito tiene una extensión de 664.63 hectáreas de las cuales 608.51 hectáreas se encuentran en suelo urbano.

La conectividad ecosistémica del sur occidente de la ciudad está determinada por el recorrido del agua hasta su efluente natural, rio Bogotá, en dónde la UPL Patio Bonito no es la excepción y en su perímetro se encuentran los canales de la calle 38 sur y Américas que permiten prestaciones ambientales pero a su vez son elementos urbano que fraccionan el territorio. La UPL Patio Bonito colinda con las UPL Porvenir, Edén y Tintal, sin embargo su relación con los servicios que ofrecen las UPL Porvenir y Tintal es limitada por las barreras para el tránsito de la población por el Parque Gibraltar con dirección al sur de la ciudad y el Canal Américas con dirección norte. Es importante resaltar la existencia interna de los humedales Vaca Norte y Vaca Sur al igual que el potencial del canal de la calle 38 sur para reforzar la conectividad.

El desarrollo urbano surgió vinculado con el desarrollo se la localidad de Kennedy y la localización de la central de abastecimiento, Corabastos, en dónde los propietarios de las haciendas originales decidieron darle manejo topográfico para desaguar la "Chucua" anegable que existía y poder vender lotes individuales; está operación inmobiliaria corresponde al primer sector de Patio Bonito y fue un modelo que se replicó en las haciendas vecinas generando un desarrollo de lote a lote.

En vigencia del POT del año 2000 de Bogotá fueron desarrollos los sectores de Calandaima cómo conjuntos de vivienda seriada y Tierra Buena en vivienda multifamiliar. La UPL Patio Bonito en su sector sur se caracteriza por desarrollos residenciales con una extensa red vial local residencial y una baja oferta de espacio público efectivo y acceso a espacio naturales; la estructura vial existente no es cualificada y las vías arteriales existentes o en proceso de construcción vinculan en sentido norte sur a la UPL, sin embargo en sentido oriente o al centro de la ciudad solo cuenta con la Av. de las Américas que termina en la Av. Ciudad de Cali. Dadas las condiciones de infraestructura vial y los pocos puntos de articulación con el resto se la ciudad el uso y la cultura en torno a la bicicleta es predominante en el sector y la alameda el Porvenir se constituye en un elemento de integración con las UPL colindantes. y los parques de proximidad que son producto de cesiones del tratamiento de desarrollo no se conectan entre sí. Los grandes predios de clubes y equipamientos privados generan bordes con perímetros que evaden la calle activa y es una zona en la que predomina el uso del carro y es común encontrar hogares con más de dos vehículos como consecuencia de que las grandes áreas mono funcionales obligan a buscar servicios en otros lugares de la ciudad.

Caracterización Demográfica

La totalidad de la población de la UPL 14 Patio Bonito se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 273.959 personas. De acuerdo al censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 77.465, lo que da una densidad de 117 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 85.637, con una densidad de 129 hogares/hectárea.

De acuerdo a la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 2, donde la población presenta características como: alta pobreza e infancia y alto crecimiento; las cuales se enmarcan dentro de la alta proporción de menores de 15 años y de adultos, menor proporción de población de 60 años o más con respecto a la ciudad y muy bajo proceso de envejecimiento, con nivel social medio bajo. Zonas con bajo nivel social y alta fecundidad.

La concentración poblacional de los grupos étnicos dentro de la UPL se focaliza en el centro y norte del territorio, incluyendo poblaciones negras, palenqueras e indígenas, según se puede observar en el siguiente mapa:

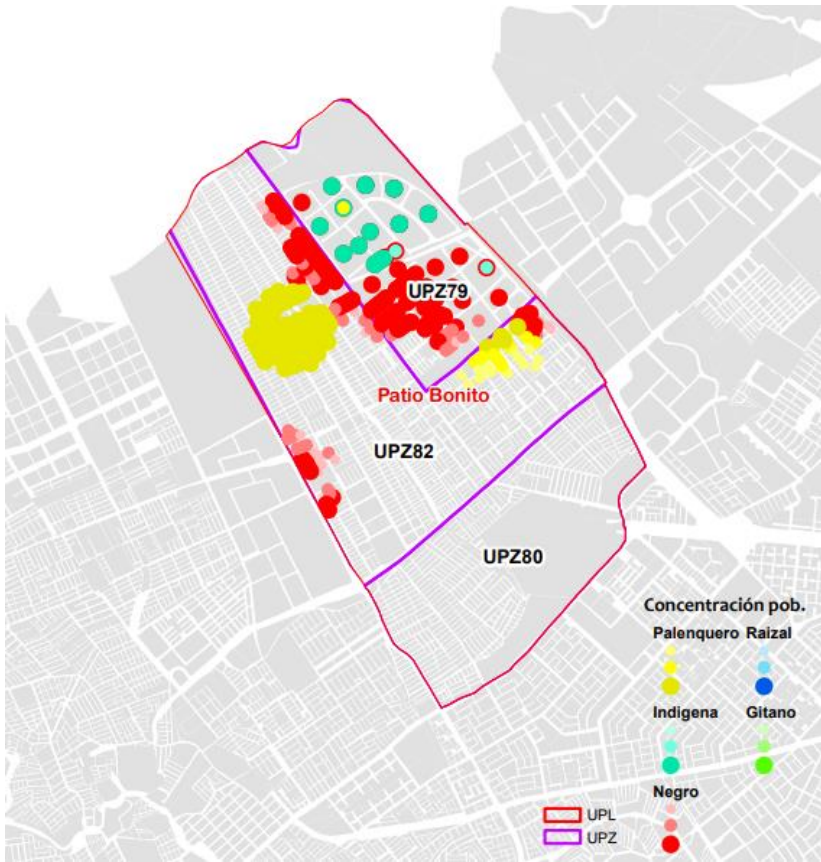


Imagen 16. Mapa de grupos étnicos UPL Patio Bonito
Fuente: DPMC-SDP 2022

Caracterización

Las condiciones de proximidad y vitalidad de Patio Bonito están condicionadas por el origen informal de los desarrollos localizados al sur del canal de la calle 38 sur y la estructura urbana planteada por las urbanización al norte de este cuerpo hídrico; de cada uno de los desarrollos que las conforman tienen demandas cualitativas y cuantitativas que se relacionan a continuación a través de una descripción de la dimensiones de Espacio Público, Sistema del Cuidado – Servicios Sociales, Reactivación Económica y Movilidad Sostenible en el territorio de Patio Bonito.

2.2.1 Espacio público local

En la UPL Patio Bonito cuenta con uno de los menores ofertas de espacio público del sector suroccidente de la ciudad, al contar con tan solo con 1,39 m2 por habitante; lo anterior se agudiza al tener una de las mayores densidades (412.2 Hab/Ha) y tener generalizado el déficit en todo su territorio. La intervención de los elementos de la

Estructura Ecológica Principal representan una gran oportunidad para superar el déficit, principalmente la Red de Parques del Río Bogotá, los corredores de los cuerpos hídricos como los canales Calle 38 sur y Canal Américas y la recuperación de los Humedales Vaca Norte y Sur. Adicional a lo anterior, su colindancia con el Parque Metropolitano Gibraltar es una oportunidad para nivelar la oferta de espacio naturales para los desarrollos consolidados en la UPL. La oferta de arbolado en la UPL es reducida y la disponibilidad de suelo a su interior no es amplia. Para aumentar el indicador de 0.11 árboles pro cada 3 habitante, es necesaria la intervención de reverdecimiento de parques existentes, en la Red de Parques del Río Bogotá, en la apertura vial de la Av. Tintal, y en la intervención de la ciclo alameda de las calles 41 y 40b sur. Adicionalmente se reconocieron parques de una menor dimensión que pueden adelantar procesos de renaturalización y aportar nuevas áreas verdes al igual que generar nuevos bosques urbanos en áreas donde se van a dar transformaciones urbanas.

Condición Actual Espacio Público UPL Patio Bonito

Categoría	Patio Bonito	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	1,39 m2/hab.	*DTEP 2021*
Parques de Proximidad	0,82 m2/hab.	DEC 555
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,11 árboles/ 3hab.	JBB 2021

Tabla 8. Condición actual Espacio Público UPL Patio Bonito
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.2.2 Servicios de cuidado y servicios sociales

El sistema del cuidado se encuentra asociado con la consolidación de la mazna del cuidado del sector occidental vinculado al CDC de Bellavista y la generación de nuevos servicios en la ciudadela productivas y del cuidado de occidente. La oferta de equipamientos colectivos es limitada y la alta densidad poblacional existente en Patio Bonito, sumado a las condiciones de movilidad interior y con el resto de la ciudad, restringen el acceso a servicios sociales de la ciudadanía y exige su movilidad a otros sectores de la ciudad. La presencia de elementos como el Canal de la Calle 38 sur se convierten en barreras físicas para lograr que la población de los desarrollos de Patio Bonito, Las Acacias, Los Almendros, Dindalito, entre otros, tengan accesibilidad a los servicios que se localizan al norte del canal en desarrollos de origen formal como lo son Calandaima y Tierra Buena.

El déficit de equipamientos de servicios sociales del sistema distrital de cuidado en Patio Bonito es de 2.10 m2 de equipamiento por habitante y se suma a los altos déficit existentes en todo el sector sur- occidente de la ciudad.

Condición Actual Equipamiento UPL Patio Bonito

Categoría	Patio Bonito	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	1,07 m2/hab.	SDP 2022
ECA	0	UAESP 2022

Tabla 9. Condición actual Equipamiento UPL Patio Bonito
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

La oferta de Servicios Sociales que procuran cubrir la demandas de la proximidad en el territorio, se encuentra actualmente concentrados en los sectores de educación e integración social orientando su atención a la población infantil y adultos mayores; en contraposición a lo existente, la principal demanda en los procesos de participación por parte de la ciudadanía, se relaciona con la necesidad de generar nuevos equipamientos de salud y seguridad. De otra parte, existe de manera generalizada en la UPL población en condición de vulnerabilidad como grupos étnicos o población migrante que se encuentran dedicadas a las actividades de reciclaje con una elevada incidencia en los desarrollos colindantes a la central de abastos, Corabastos, como lo son Villa Nelly, El Amparo y Maria Paz. El déficit que se identifica en la tabla a continuación, indica la necesidad de ampliar los servicios del cuidado con enfoque principal en salud, educación y cultura, y organizar las actividades asociadas al reciclaje de residuos.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Patio Bonito

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	23

Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	2
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	31
Igualdad de Oportunidades	CIOM	0
Cultura	Galerías, cines, teatros	7
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	0
Servicio Social	Equipamiento	Déficit
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	2
	Estación de Bomberos	1
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 10. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Patio Bonito
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.2.3 Movilidad local

La UPL de Patio Bonito encuentra su mayor obstáculo para la movilidad al estar delimitada por el norte y sur por elementos de la estructura ecológica principal (Parque Metropolitano Gibraltar y Canal la Américas) que impiden el fácil acceso y salida del territorio, dirigiendo todo el tránsito de la población sobre las vías que tienen continuidad oriente-occidente y posibilidad de cruce sobre vías transversales de la malla vial arterial. La discontinuidad del tejido vial y la inexistencia de vías intermedias cualificadas se traduce en una red interrumpida de vías y ciclo infraestructuras, en donde el bicitaxi se ha convertido en un modo recurrente para el tránsito local, empleando todo tipo de vías y andenes peatonales para su tránsito. Los flujos locales se movilizan a través de las

calles 42, 40b, 38 y 2 sur por la existencia de cruces o giros al norte en la Av. Ciudad de Cali.

Adicional a lo anterior no hay andenes con principios de accesibilidad universal y las ciclo alamedas de las calles 41 y 40b sur se encuentran invadidas como zonas de parqueo, cargue y descargue de las actividades económicas colindantes y en el caso de los procesos de reciclaje se transforman en espacio de clasificación de materiales a cielo abierto.

2.2.4 Entornos económicos locales

La UPL Patio Bonito se encuentra caracterizada por ser uno de los sectores de la ciudad con mayor densidad poblacional, 412,2 hab/Ha, y tiene una oferta de empleo formal reducida para la fuerza laboral existente con una relación de 1 empleo formal por cada 12,85 personas activas económicamente. En este sentido es importante realizar un balance en el territorio para aumentar la oferta de empleo y promover nuevas dinámicas económicas aprovechando las intervenciones de escala urbana que fueron adoptadas dentro del POT, a saber, la primera línea del metro y el Parque Metropolitano Gibraltar. Adición a lo anterior, debe promoverse la mezcla de usos en los procesos de transformación que se darán en la áreas delimitadas en el tratamiento de renovación urbana al igual que implementar programas de vivienda productiva en sectores consolidados como Villa Elvira, Jazmín Occidental, Sumapaz, Las Vegas, Tintalito Horizonte y Piamonte Occidental (con frente a la PLMB)

La existencia de barrios con vitalidad urbana y oferta de bienes y servicios en el sector, se encuentran localizados con proximidad a la Av. Ciudad de Cali y la red de transporte masivo de Transmilenio, a las rutas por donde transita el transporte colectivo como lo son la calle 38 sur, la calle 42a y 42b y los clúster de actividades económicas (fabricación de muebles) en torno a la ciclo alameda de la calle 40b sur. Sobre el corredor de la Av. Ciudad de Cali se concentran grandes superficies comerciales y una oferta variada de servicios, mientras que la oferta de bienes y servicios locales se encuentra en los desarrollos de la calle 38 sur (Patio Bonito I, II y III sector), en la 42b sur (Villa Nelly, Villa Emilia, El Amparo), en la calle 42a (Dindalito, Altamar). Finalmente, las actividades económicas asociadas al reciclaje se constituyen en una situación urbanística que genera impactos en su entorno y tiene alta presencia en el sector, por una parte en el borde occidental de la UPL contra la reserva de la Av. Longitudinal de Occidente (Villa Alexandra, Jazmín Occidental, Las Acacias), y en el entorno de la central de abastecimiento en los desarrollos del Amparo, Villa Nelly y María Paz y en colindancia con el Humedal Vaca Norte y Sur.

2.3 PORVENIR

Descripción del territorio

El territorio de la UPL Porvenir responde en gran medida a una urbanización planificada, que ofrece acceso a servicios de proximidad a través de los sistemas públicos. Sin embargo, se encuentra desarticulado en algunos sectores que responden a procesos de urbanización informal, y adicionalmente su potencial se aprovecha parcialmente, debido

a la falta de dotación del espacio público, de espacios comerciales, o la desconexión con elementos de la estructura ecológica como los canales y el río Bogotá. En este capítulo se hace una descripción de las condiciones que caracterizan la UPL y que argumentan la visión para su planeamiento.

La UPL Porvenir se localiza en el suroccidente de la ciudad, entre la Avenida Ciudad de Villavicencio, la Avenida Tintal, la Avenida San Bernardino y los ríos Tunjuelo y Bogotá. Su extensión es de 1.119,69 hectáreas, de las cuales 664,50 se localizan en área urbana y 275,35 en área de expansión. Esta área de expansión corresponde principalmente con planes parciales como Bosa 37, ya aprobado, y Edén El Descanso en proceso de formulación. Adicionalmente tiene 179,83 hectáreas en área rural, las cuales se localizan principalmente sobre el corredor hídrico del río Bogotá.

La conectividad ecosistémica articula a Porvenir con las demás UPL del sector Sur Occidente Tintal y Patio Bonito a través del corredor hídrico del río Bogotá, correspondiente con el proyecto Parque de Borde de la Red de Parques del río Bogotá, según el Decreto 555 de 2021- POT; y con las UPL Edén y Bosa en el mismo sector y las UPL del sector Sur Oriental, a través del corredor hídrico del río Tunjuelo el cual hace parte del proyecto Conector Ecosistémico Media Luna del Sur. Adicionalmente hacen parte de este territorio elementos de la Estructura Ecológica Principal como el humedal Chiguasuque- La Isla, declarado en el Decreto 555 de 2021, los canales Tintal III, Tintal IV, Santa Isabel y La Isla; y los parques estructurantes Gibraltar, Porvenir y Campo Verde.

El desarrollo urbano en esta UPL corresponde en gran medida a procesos formales, iniciados mediante gestión pública a finales del siglo XX e inicios del siglo XXI, a través de la recién creada entidad Distrital Metrovivienda con el proyecto de vivienda de interés social ciudadela El Recreo. Hacen parte de esta gestión los sectores de los planes parciales El Porvenir y Campo Verde, a la cual se han unido procesos de gestión privada con supervisión de la Secretaría Distrital de Planeación, como los planes parciales Villas de Vizcaya, La Pradera, La Marlene y Bosa 37. No obstante, como se ha mencionado, este territorio presenta desarrollos logrados mediante procesos de autogestión como es el sector de Bosa Santa Fe o el barrio El Regalo.

La Estructura urbana se caracteriza por su racionalidad en la planeación y la provisión de amplios espacios de cesión pública; sin embargo, hace falta completar la construcción de ejes de la malla vial arterial, como la Avenida Santa Fe o la Avenida Bosa, entre otras, para garantizar la movilidad en la totalidad del territorio, así como el desarrollo completo de las cesiones públicas, para garantizar mayor oferta y calidad de espacios públicos y equipamientos.

En conclusión, la estructura urbana de la UPL Porvenir, ofrece un alto potencial para terminar de construir una ciudad de la proximidad, dadas las oportunidades en cuanto a usos del suelo ya definidos en la planeación, así como en la disponibilidad de suelo aprovechable para complementar el sistema del cuidado previsto en el Decreto 555 de 2021.

Caracterización demográfica

La totalidad de la población de la UPL 15 Porvenir se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 240.606 personas. De acuerdo al censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 65.635, lo que da una densidad de 59 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 73.078, con una densidad de 65 hogares/hectárea. Posicionándola como la UPL con menor densidad poblacional de todo el sector suroccidental.

De acuerdo a la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 2, donde la población presenta características como: alta pobreza e infancia y alto crecimiento; las cuales se enmarcan dentro de la alta proporción de menores de 15 años y de adultos, menor proporción de población de 60 años o más con respecto a la ciudad y muy bajo proceso de envejecimiento, con nivel social medio bajo. Zonas con bajo nivel social y alta fecundidad.

La concentración poblacional de los grupos étnicos dentro de la UPL se localiza a lo largo de todo el territorio, incluyendo en su mayoría poblaciones negras e indígenas, según se puede observar en el siguiente mapa:

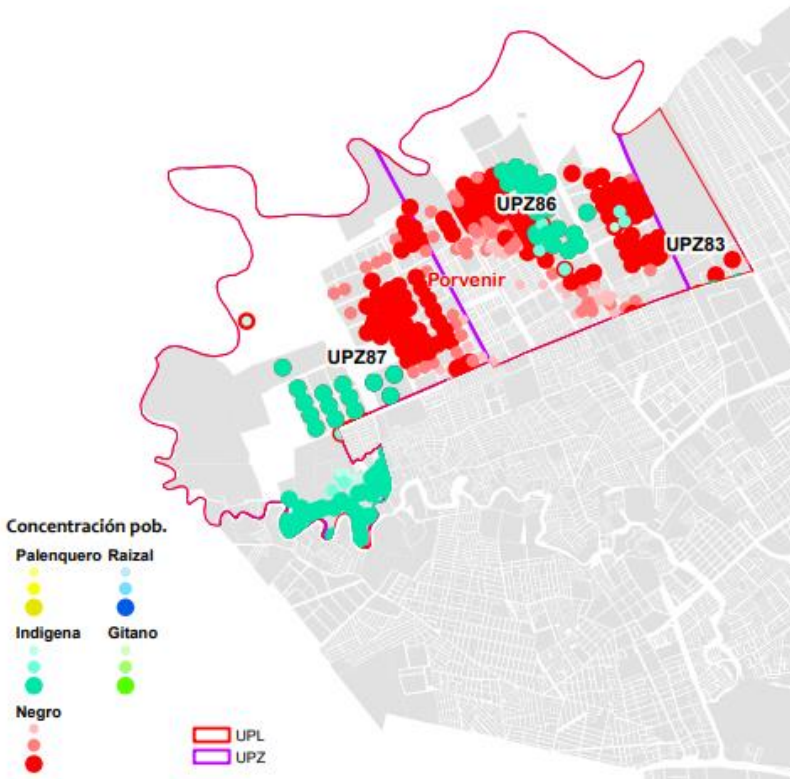


Tabla 11. Mapa de grupos étnicos UPL Porvenir
Fuente: DPMC-SDP 2022

2.3.1 Espacio público local

Una condición general en la UPL Porvenir es que el espacio público existente no cuenta con dotación para su uso y disfrute, como es el caso de los parques El Porvenir en su costado norte, El Recreo y Miami. Adicionalmente, el espacio público es comúnmente lugar de acumulación de desechos (gestión de residuos y desecho ilegal de escombros) y presenta conflictos de uso con actividades comerciales (formales e informales) que afectan la seguridad del espacio público y por lo tanto la vida en proximidad. Finalmente, esta condición precaria se acentúa con la prevalencia del vehículo automotor en el espacio público, existiendo tránsito de vehículos pesados por vías locales o bici taxis sobre zonas de andén o ciclorrutas.

De acuerdo con datos del POT de 2021, la UPL contaba con un total de 645.694 m² de espacio público efectivo (EPE), en comparación con las demás UPL, se localiza en el

puesto 4. El índice de EPE por habitante en metros cuadrados (m²) para el sector es de 2.68.

La UPL se encuentra en un déficit de 3.32, 7.32 y 12.32 m²/hab en contraste con los estándares de 6, 10 y 15 m²/hab respectivamente.

Por otra parte, la UPL Porvenir cuenta dentro de su inventario de cobertura vegetal, ambiental y ecosistémico con importantes elementos que trazan el camino para proyectos de reverdecimiento que desarrollen y consoliden la conectividad paisajística y los servicios de biodiversidad. Dentro de estos elementos encontramos: el rio Bogotá, el canal Cundinamarca Sur, el canal Tintal III, el canal Santa Isabel, el canal Tintal IV, el canal La Isla, el parque El Recreo, el parque El Porvenir, y un sistema de parques de diferentes escalas.

Según datos del Jardín Botánico de Bogotá, en el 2021, la UPL contaba con un total de 13.957 árboles, cifra que aumentó en 2022, según la misma entidad, a 16.020 árboles. Se puede establecer entonces que bajo esta cifra hay un total de 0.19 árboles por cada 3 habitantes, lo cual evidencia un déficit de 0.80 árboles respecto al estándar de 1 árbol por cada 3 habitantes.

Teniendo como referencia este estándar, la totalidad de árboles faltantes para el año 2022 sería de 64.182.

A continuación se expresan cifras que corresponden a los metros cuadrados (m²) e índices de las zonas verdes y parques localizados al interior de la UPL, así:

Categoría	Metros cuadrados (m²)	Índice m²/habitante
Espacio público efectivo (EPE)	645.694	2.68
Zonas verdes existentes	35.808	6.71
Parques estructurantes existentes	429.452	1.78
Parques de proximidad existentes	179.704	0.74

Tabla 12. Tabla condición actual de EPE, zonas verdes y parques UPL Porvenir
Fuente: POT 2021 – Decreto 555 de 2021

2.3.2 Servicios del Cuidado y servicios sociales

En la UPL Porvenir el Decreto 555 de 2021 define dos nodos de equipamientos: Ciudadela El Recreo y Porvenir, los cuales en la actualidad cuentan con una agrupación importante de equipamientos como la Universidad y el CDC Porvenir, así como el nuevo Hospital de Bosa, próximo a iniciar su operación. Paralelamente, el POT definió dos Manzanas del Cuidado en esta UPL, una en torno al CDC Porvenir y otra al Centro Habitar Bosa en Ciudadela El Recreo. Adicionalmente a estas se inauguró la Manzana del Cuidado Campo Verde, en torno al Centro Integral de Justicia Campo Verde.

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Porvenir es de 2,12 m² de equipamiento por habitante, lo cual representa un reto en los proyectos de proximidad, debido a la disponibilidad limitada de suelo para el desarrollo de nuevos equipamientos, aun teniendo en cuenta las nuevas áreas de cesión de los planes parciales sin desarrollar y la estrategia de generar equipamientos multifuncionales con base en los ya existentes.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Porvenir

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	34
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	4
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	50
Igualdad de Oportunidades	CIOM	1
Cultura	Galerías, cines, teatros	18
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	3
Servicio Social	Equipamiento	Déficit
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	3
	Estación de Bomberos	2

Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 13. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Porvenir
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.3.3 Movilidad local

En cuanto a la movilidad local, la proximidad se ve afectada principalmente por la falta de construcción o prolongación de algunas vías y por la ausencia de pasos sobre los canales hídricos. Es el caso de los barrios Santa Fe Bosa, Carnavajejo y El Corzo en el centro de la UPL, que se encuentran desconectados en sentido norte sur, lo que dificulta su conexión con barrios como Santiago de las Atalayas, La Alameda del Río, y además en sentido oriente occidente, lo que impide la salida hacia la Avenida Tintal para conectarse con la ciudad. Así mismo en los barrios Parques de Bogotá y San Bernardino al suroccidente de la UPL, se dificulta su conexión con el resto de la UPL y la ciudad por la falta de vías.

La UPL Porvenir cuenta con un eje emblemático de la movilidad sostenible en Bogotá: La Alameda El Porvenir. Contar con este eje, el cual ofrece áreas para la circulación peatonal y de biciusuarios, atravesando la UPL en sentido norte-sur, es un buen punto de partida para complementar el sistema.

Es importante mencionar que unos de los medios de transporte más utilizados en esta UPL es el bicitaxi, por lo tanto es importante prever el mejoramiento de la infraestructura para que sigan existiendo estos modos de transporte alternativos y comunitarios, en armonía con las actividades que se desarrollan en torno a las vías y el espacio público.

En cuanto a la malla vial, existen vías de la Malla Vial Arterial previstas por el POT para su complementación como la Avenida Santa Fe, La Avenida Bosa, la Avenida San Bernardino y la Circunvalar del Sur, las cuales ayudarán a aportar las respectivas áreas para el peatón, ciclista y transporte público, así como a aliviar problemas de congestión vehicular, que generan impactos sobre las vías locales y disminuyen el confort en el espacio público sobre los sectores de mayor congestión, como son los barrios al suroriente de la UPL. Así mismo se deben completar vías de la Malla Vial Intermedia como la Carrera 100a o la Calle 56f Sur. Además, se identifican ejes clave para completar circuitos y ejes de movilidad sostenible a nivel local, como es el caso de la Alameda El Porvenir transversal a la UPL, o vías locales como las carreras 92 y 94 al sur occidente de esta.

2.3.4 Entornos económicos locales

En el territorio de la UPL Porvenir se reconocen dos condiciones diferentes en cuanto a las dinámicas económicas sobre el espacio público; una corresponde con los desarrollo de origen informal, los cuales responden a una construcción predio a predio y por lo tanto a la generación de un frente activo, con locales comerciales en muchos casos, ya que la vivienda con actividad económica es característica de la forma de vida de las familias que

habitan estos barrios. La otra condición corresponde con los desarrollos de origen formal, de vivienda en serie unifamiliar o multifamiliar, que configuran conjuntos cerrados ya sea desde su construcción o que han generado el cerramiento posteriormente y sin infraestructura para el comercio. Esta última condición predomina en este territorio, generando poca vitalidad y actividad económica sobre el espacio público. No obstante, en respuesta a las necesidades cotidianas, se encuentran sectores con aglomeración de comercio informal sobre el espacio público e invadiendo las franjas de circulación peatonal.

Adicionalmente, en este territorio se encuentran áreas sin desarrollar con proyectos urbanísticos aprobados, los cuales aportarán una estructura para el uso público, aprovechable para generar dinámicas económicas, sin embargo, es importante que se incentive por parte del sector constructor un modelo de edificación con frentes activos sobre esta estructura pública.

Teniendo en cuenta que la población económicamente activa (PEA) es de 129.089, según lo reportado en la encuesta multipropósito en 2021, y que los empleados formales son tan solo 9.243 según el reporte PILA de cotizantes, es importante generar acciones que aumenten las dinámicas económicas y de empleabilidad en la UPL, para el logro de una ciudad con oportunidades en la proximidad.

2.4 EDÉN

Descripción del territorio

La UPL Edén se localiza en el centro del sector suroccidente, entre La Avenida Ciudad de Villavicencio, La Avenida Agoberto Mejía, la Avenida Tintal, la avenida proyectada San Bernardino, y el Río Tunjuelo. Esta cuenta con un área de 678,19 hectáreas de las cuales el 99,95% se encuentra en suelo urbano.

El territorio de la UPL Edén se caracteriza por ser una suma de desarrollos de distinto origen, en su mayoría informal, con una trama urbana compleja y orgánica, a excepción de los sectores de Brasilia, Las Margaritas, Class y Gran Britalia, los cuales presentan un trazado ortogonal. La Estructura urbana cuenta con una Malla Vial Arterial que la rodea, la cual se encuentra casi completa, con excepción de un tramo de la Avenida Tintal que falta construir en su límite noroccidental. Así mismo la atraviesa la Avenida Bosa en sentido oriente occidente y se encuentran las reservas de suelo para las avenidas 1o de Mayo y San Bernardino. La compleción de estas vías de la Malla Vial Arterial se contempla en el Decreto 555 de 2021 – POT, con lo cual se garantizaría la organización y conectividad de la UPL con la ciudad.

No obstante lo anterior, la UPL cuenta con un déficit de ejes organizadores de la estructura urbana en la escala local, que garanticen la conectividad al interior de la UPL y que ayuden a articular servicios del cuidado y sistemas de movilidad sostenible. Se reconocen algunos de estos ejes como la Avenida La Libertad, como la nombran los habitantes del sector, que concentran actividades comerciales y el transporte público, sin embargo hace falta complementar y organizar una estructura que garantice la movilidad sostenible, potencie las dinámicas económicas, conecte el sistema del cuidado y a la vez permita el disfrute del espacio público.

En cuanto a la conectividad ambiental, la UPL cuenta con un elemento de la Estructura Ecológica Principal en su límite suroccidental, el Río Tunjuelo, que conecta con el sistema ambiental del sector suroccidental y de la ciudad, el cual hace parte del Proyecto Conector Ecosistémico Media Luna del Sur definido en el Decreto 555 de 2021 – POT. En cuanto a las áreas verdes, la UPL cuenta con el Parque Gilma Jiménez, el cual tiene un nivel estructurante, y con otros parques de escala local distribuidos en su territorio, aunque son insuficientes dada la alta densidad de esta UPL.

La planeación de esta UPL se enfoca en la configuración de dos supermanzanas del cuidado en los sectores que presentan concentración de espacios del cuidado y dinámicas comerciales, así como de ejes que potencien los valores ambientales como el Río Tunjuelo, y las dinámicas productivas como la Avenida Tintal.

Caracterización demográfica

La totalidad de la población de la UPL 16 Edén se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 298.682 personas. De acuerdo al censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 79.155, lo que da una densidad de 117 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 93.598, con una densidad de 138 hogares/hectárea. Posicionándola como la UPL con mayor densidad poblacional de todo el sector suroccidental.

De acuerdo a la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 2, donde la población presenta características como: alta pobreza e infancia y alto crecimiento; las cuales se enmarcan dentro de la alta proporción de menores de 15 años y de adultos, menor proporción de población de 60 años o más con respecto a la ciudad y muy bajo proceso de envejecimiento, con nivel social medio bajo. Zonas con bajo nivel social y alta fecundidad.

La concentración poblacional de los grupos étnicos dentro de la UPL se focaliza a los extremos nororientales y noroccidentales del territorio, incluyendo poblaciones negras e indígenas, pero también habitan en el territorio grupos raizales y palenqueros, según se puede observar en el siguiente mapa:

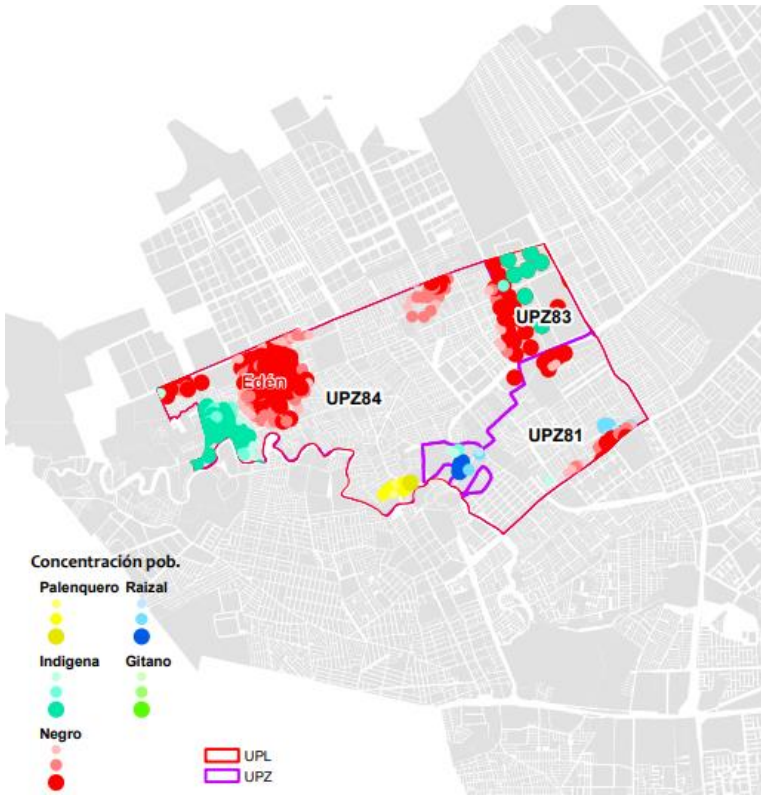


Imagen 17. Mapa de grupos étnicos UPL Edén
Fuente: DPMC-SDP 2022

2.4.1 Espacio público local

En cuanto al espacio público en la UPL Edén, si bien se encuentran espacios públicos representativos como el Parque Gilma Jiménez y los parques de la urbanización Gran Britalia, la cobertura de espacios públicos en la UPL es deficitaria para la población residente y para su accesibilidad en la proximidad. De acuerdo con datos del POT de 2021, la UPL contaba con un total de 485.931 m² de espacio público efectivo (EPE), en comparación con las demás UPL, se localiza en el puesto 5. El índice de EPE por habitante en metros cuadrados (m²) para el sector es de 1.62. La UPL se encuentra en un déficit de 4.37, 8.37 y 13.37 m²/hab en contraste con los estándares de 6, 10 y 15 m²/hab respectivamente.

Por otra parte, la UPL Edén cuenta dentro de su inventario de cobertura vegetal, ambiental y ecosistémico importantes elementos que trazan el camino para proyectos de reverdecimiento que desarrollen y consoliden la conectividad paisajística y los servicios

de biodiversidad. Dentro de estos elementos encontramos: el rio Tunjuelo y un sistema de parques de diferentes escalas.

Según datos del Jardín Botánico de Bogotá, en el 2021, la UPL contaba con un total de 10.655 árboles, cifra que aumentó en 2022, según la misma entidad, a 12.345 árboles. Se puede establecer entonces que bajo esta cifra hay un total de 0.12 árboles por cada 3 habitantes, lo cual evidencia un déficit de 0.87 árboles respecto al estándar de 1 árbol por cada 3 habitantes.

Teniendo como referencia este estándar, la totalidad de árboles faltantes para el año 2022 sería de 87.215.

A continuación se expresan cifras que corresponden a los metros cuadrados (m²) e índices de las zonas verdes y parques localizado al interior de la UPL, así:

Categoría	Metros cuadrados (m²)	Índice m²/habitante
Espacio público efectivo (EPE)	485.931	1.62
Zonas verdes existentes	99.051	3.01
Parques estructurantes existentes	82.022	0.27
Parques de proximidad existentes	300.215	1.00

Tabla 14. condición actual de EPE, zonas verdes y parques UPL Edén
Fuente: POT 2021 – Decreto 555 de 2021

2.4.2 Servicios del Cuidado y servicios sociales

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Edén es de 2,58 m² de equipamiento por habitante, lo cual representa un reto en los proyectos de proximidad, debido a la disponibilidad limitada de suelo para el desarrollo de nuevos equipamientos, aun teniendo en cuenta la estrategia de generar equipamientos multifuncionales con base en los ya existentes.

Condición Actual Equipamiento UPL Edén

Categoría	Edén	Fuente /Fecha

Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	0.59 m²/hab.	SDP 2022
ECA	0	UAESP 2022

Tabla 15. Condición actual Equipamiento UPL Edén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del Sistema de Distrital del Cuidado en la escala de proximidad en Edén deben estar orientados a los servicios sociales para grupos poblacionales como infancia, adulto mayor, mujer y juventud; sin embargo, como manifestaron las personas en talleres de co-creación, es recomendable configurar servicios que presten atención de la diversidad poblacional de manera integrada, sin excluir grupos sociales. Así mismo se manifestó una alta necesidad de equipamientos educativos, deportivos recreativos y culturales, y de servicios administrativos como los CADE.

El déficit que se identifica en la tabla a continuación, resultado de los análisis de la Secretaría Distrital de Planeación, evidencia la gran necesidad en centros para la infancia y el adulto mayor, jardines y colegios, así como los servicios culturales.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Edén

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	24
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	4
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	481
Igualdad de Oportunidades	CIOM	0

Cultura	Galerías, cines, teatros	10
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	2
Servicio Social	Equipamiento	Déficit
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	0
	Estación de Bomberos	2
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 16. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Edén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.4.3 Movilidad local

Como se mencionó anteriormente, debido a la complejidad del tejido urbano esta UPL no cuenta con una estructura organizada y continua que permita el desarrollo de un sistema de movilidad sostenible al servicio de la proximidad. Existen algunos ejes que sostienen las mayores dinámicas en transporte público y actividades comerciales, sin embargo, se presenta alta congestión e invasión del espacio público sobre estas. Así mismo existen ejes con dinámicas más locales, que conectan espacios públicos en la misma escala, los cuales pueden ser aprovechados para la implementación de franjas que privilegien la movilidad sostenible.

Por otro lado, la proximidad también se ve afectada por la falta de conectividad por el mal estado y la escasez de vías que permitan la articulación entre los diferentes puntos al interior de la UPL, como es el caso de los barrios El Remanso, La Independencia y Villas del Progreso. Además, la conexión de la UPL con otros sectores de la ciudad es deficitaria, teniendo una malla vial arterial incompleta, y cuyo desarrollo aporta también a la conectividad en la proximidad.

Las vías que se deben completar son la Avenida Primero de Mayo y la Avenida Tintal, lo cual es necesario para consolidar la red para la movilidad sostenible a nivel de la UPL. Así mismo hace falta generar y completar vías de la malla vial intermedia, como es el caso de las carreras 87c y 88c, que permiten conectar los barrios mencionados anteriormente y además articularse con la UPL Porvenir. Adicionalmente la apertura de tramos en las carreras 81i y 80h son necesarios para la conexión de los barrios El carmelo

y Gran Britalia hacia el suroccidente de la UPL y con la ciudad a través de la Avenida Primero de Mayo.

2.4.4 Entornos económicos locales

En la UPL se encuentran corazones productivos frente a la Avenida Agoberto Mejía y en el centro de Gran Britalia sobre la calle 46 Sur. Adicionalmente se reconocen algunos ejes con altas dinámicas comerciales de escala local, como las carreras 87c y la 88c, en los barrios de El Renamso, Chicó Sur, San Antonio y Brasilia, entre otros; la Calle 62 Sur sobre el área definida como manzana del cuidado "polígono priorizado para proyecto de equipamiento multifuncional"; así como las carreras 81i y 81j en los barrios Gran Britalia, Gran Britalia I, El Carmelo y Class.

Es necesario potencializar la activación económica en la escala local para que esté al alcance de todos los habitantes de la UPL en una escala de proximidad y que a la vez esta actividad este cualificada a través de ejes para la movilidad sostenible y de servicios del cuidado que la complementen.

Se espera que la cualificación de la infraestructura pública de la malla vial intermedia y local, el espacio público y los equipamientos, genere sinergias que reactiven la actividad económica de esta UPL.

2.5 BOSA

Descripción del territorio

El territorio de la UPL Bosa presenta un alto valor patrimonial e identitario; fue lugar de asentamiento Muisca en la época precolombina, lugar de encuentro de los conquistadores españoles, y de adoctrinamiento indígena en la época colonial. Su centro tradicional es una muestra de este pasado, ya que responde a la trama en damero característica de las ciudades coloniales fundadas en nuestro territorio por los españoles. Este territorio conserva su herencia indígena, así como la tradición campesina, visible en su población y en sus dinámicas económicas y culturales. A estos elementos tradicionales se suman desarrollos tanto de origen informal como formal, con una ocupación intensiva del suelo y escaso espacio para los sistemas públicos. En este capítulo se hace una descripción de las condiciones que caracterizan la UPL y que argumentan la visión para su planeamiento.

Los límites de la UPL Bosa son, por el norte el Río Tunjuelo y La Avenida Agoberto Mejía, por el oriente la Avenida Ciudad de Villavicencio, por el oriente la Quebrada y el Humedal Tibanica, y por el sur el límite urbano con el Municipio de Soacha. Su extensión es de 1.109,64 hectáreas, de las cuales el 99%, es decir 1.109,15 se localizan en área urbana y 0,49 en área de expansión.

Su desarrollo urbanístico se llevó a cabo en gran medida durante las décadas de los sesenta, setenta y ochenta, por medio de procesos de urbanización informal, resultado de lo cual se produjo un tejido urbano compuesto por tramas de diferentes geometrías que se conectan entre sí. Los últimos desarrollos que se han presentado durante finales del siglo XX y principios del XXI, corresponden con procesos de urbanización formal,

como es el caso de los planes parciales La Palestina, cuyo promotor fue Metrovivienda, y San José de Maryland cuyo promotor pertenece al sector privado.

La conectividad ecosistémica articula la UPL con otras UPL del sector Suroccidente; Kennedy, Edén y Porvenir, a través del corredor hídrico del Río Tunjuelo, el cual hace parte del Proyecto Conector Ecosistémico Media Luna del Sur definido en el Decreto 555 de 2021 - POT. Adicionalmente hacen parte de este territorio elementos de la Estructura Ecológica Principal como el Humedal Tibanica, y la Quebrada del mismo nombre, y parte del nuevo Humedal declarado en el POT, Tingua Azul. Pese a la presencia de estos elementos de alto valor ecosistémico, al interior de la UPL existe una baja presencia de espacios públicos y corredores verdes que ofrezcan servicios ambientales en la proximidad, al mismo tiempo que la demanda de estos espacios es alta dada la densidad poblacional de este territorio.

Adicionalmente, la estructura urbana es deficitaria en términos de infraestructura para la movilidad sostenible, con poca presencia de vías que permitan la articulación entre los diferentes puntos al interior de la UPL y que permitan conectar un sistema del cuidado. Más allá de la escala de la proximidad, la conexión de la UPL con otros sectores de la ciudad es deficitaria, teniendo una malla vial arterial pendiente de compleción; lo cual ha sido previsto en el POT, con la construcción de tramos faltantes de vías como la Avenida San Bernardino y la Avenida Agoberto Mejía, lo cual ayudará para complementar la red para la movilidad sostenible a nivel de la UPL.

La planeación de esta UPL se enfoca en la configuración de ejes que tejan el territorio a través de este, articulados por vías de la malla vial intermedia; y en torno a este, articulados por el corredor del Río Tunjuelo; para conectar servicios del cuidado, así como espacios públicos y ecosistémicos, infraestructuras para la movilidad sostenible.

Caracterización demográfica

La totalidad de la población de la UPL 17 Bosa se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 370.889 personas. De acuerdo al censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 102.738, lo que da una densidad de 93 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 124.838, con una densidad de 113 hogares/hectárea.

De acuerdo a la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 3, donde la población presenta características como: alta adultez, pobreza media y crecimiento moderado; las cuales se enmarcan dentro de un bajo crecimiento, alta vejez y acelerado crecimiento de los mayores y baja población joven. Zonas más acomodadas de la ciudad.

La concentración poblacional de los grupos étnicos dentro de la UPL se focaliza a los extremos nororientales y noroccidentales del territorio, incluyendo poblaciones indígenas, gitanas y negras, según se puede observar en el siguiente mapa:

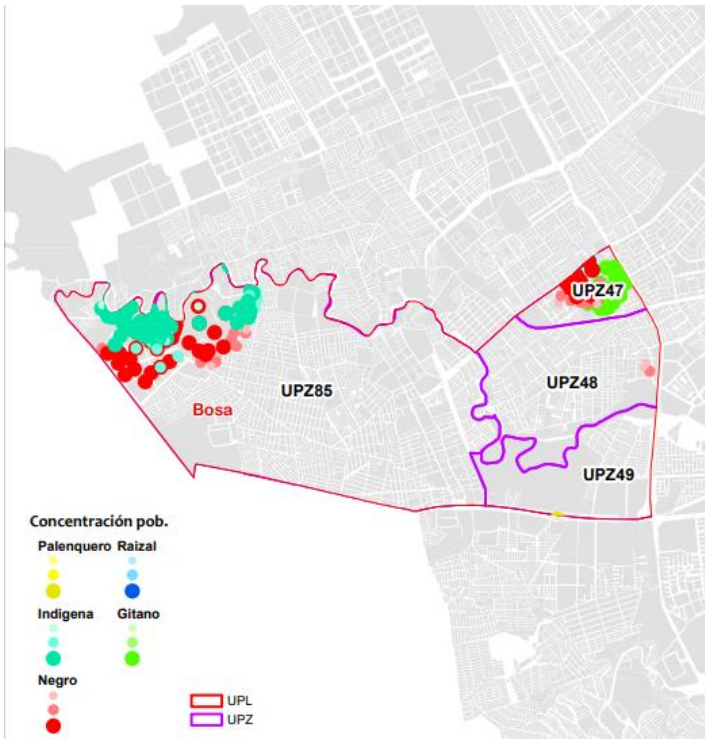


Imagen 18. Mapa de grupos étnicos UPL Bosa
Fuente: DPMC-SDP 2022

2.5.1 Espacio público local

En cuanto al espacio público local en la UPL Bosa, si bien se encuentran espacios públicos representativos como el Parque Los Naranjos o los parques de la urbanización San Diego, la cobertura de espacios públicos en la UPL es deficitaria para la población residente y para su accesibilidad en la proximidad. De acuerdo con datos del POT de 2021, la UPL contaba con un total de 857.470 m² de espacio público efectivo (EPE), en comparación con las demás UPL, se localiza en el puesto 3. El índice de EPE por habitante en metros cuadrados (m²) para el sector es de 2.31. La UPL se encuentra en un déficit de 3.69, 7.69 y 12.69 m²/hab en contraste con los estándares de 6, 10 y 15 m²/hab respectivamente.

Adicionalmente, el espacio público es comúnmente lugar de acumulación de desechos (gestión de residuos y desecho ilegal de escombros) y presenta conflictos de uso con actividades comerciales (formales e informales); que hacen del espacio público un lugar inseguro e insalubre no apto para la vida en proximidad. Esta condición precaria se acentúa con la prevalencia del vehículo automotor en el espacio público, existiendo tránsito de vehículos pesados por vías de escala local, o bici taxis que invaden el andén.

La UPL 17 Bosa cuenta dentro de su inventario de cobertura vegetal, ambiental y ecosistémico importantes elementos que trazan el camino para proyectos de reverdecimiento que desarrollen y consoliden la conectividad paisajística y los servicios de biodiversidad. Dentro de estos elementos encontramos: el rio Tunjuelo, los humedales Tibanica y Tingua Azul, y un sistema de parques de diferentes escalas.

Dentro de las condiciones precarias del estado actual del espacio público se encuentra la ausencia de árboles o cobertura vegetal, resaltando los parques al borde del Río Tunjuelo e inclusive su propia ronda que es un elemento presente a lo largo del territorio. Según datos del Jardín Botánico de Bogotá, en el 2021, la UPL contaba con un total de 32.355 árboles, cifra que aumentó en 2022, según la misma entidad, a 40.104 árboles. Se puede establecer entonces que bajo esta cifra hay un total de 0.32 árboles por cada 3 habitantes, lo cual evidencia un déficit de 0.67 árboles respecto al estándar de 1 árbol por cada 3 habitantes. Teniendo como referencia este estándar, la totalidad de árboles faltantes para el año 2022 sería de 83.525.

A continuación se expresan cifras que corresponden a los metros cuadrados (m²) e índices de las zonas verdes y parques localizado al interior de la UPL, así:

Categoría	Metros cuadrados (m²)	Índice m²/habitante
Espacio público efectivo (EPE)	857.470	2.31
Zonas verdes existentes	146.412	0.39
Parques estructurantes existentes	139.968	0.37
Parques de proximidad existentes	569.873	1.53

Tabla 17. condición actual de EPE, zonas verdes y parques UPL Bosa
Fuente: POT 2021 – Decreto 555 de 2021

2.5.2 Servicios del Cuidado y servicios sociales

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Bosa es de 2,17 m² de equipamiento por habitante, lo cual representa un reto en los proyectos de proximidad, debido a la disponibilidad limitada de suelo para el desarrollo de nuevos equipamientos, aun teniendo en cuenta la estrategia de generar equipamientos multifuncionales con base en los ya existentes.

La UPL Bosa incluye la manzana del cuidado “Llano Oriental – Alfonso Reyes Echandía Sede A” lo cual tiene un potencial para acciones de recualificación de equipamientos públicos para la complementación de la oferta de servicios sociales, acompañado de acciones para la cualificación del espacio público y la movilidad sostenible, que fortalezcan su funcionalidad.

Condición Actual Equipamiento UPL Bosa

Categoría	Bosa	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	0.59 m²/hab.	SDP 2022
ECA	0	UAESP 2022

Tabla 18. Condición actual Equipamiento UPL Bosa
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del Sistema de Distrital del Cuidado en la escala de proximidad en Bosa deben estar orientados los servicios de recreación y deporte, como los CEFE (centros de la felicidad); los servicios para grupos de población con necesidades específicas, como tercera edad, infancia y juventud, así como los servicios para la igualdad de género, como los CIOM (Casa de la Igualdad de Oportunidades para la Mujer); la cualificación de los centros de salud y hospitales existentes; servicios culturales, y los servicios administrativos para la descentralización como los CADE. Lo anterior de acuerdo con las solicitudes más recurrentes de la comunidad en el taller de co-creación.

El déficit que se identifica en la tabla a continuación, resultado de los análisis de la Secretaría Distrital de Planeación, evidencia la gran necesidad en centros para la infancia y el adulto mayor, jardines y colegios, así como los servicios culturales.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Bosa

Sistema Distrital del Cuidado	**Tipo de Equipamiento**	**Déficit**
Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	24
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	4

Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	481
Igualdad de Oportunidades	CIOM	0
Cultura	Galerías, cines, teatros	10
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	0
Servicio Social	Equipamiento	Déficit
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	0
	Estación de Bomberos	2
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 19. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Bosa
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.5.3 Movilidad local

Como se mencionó anteriormente, la estructura para la movilidad de la UPL Bosa presenta deficiencias tanto en el nivel local como en el nivel urbano, razón por la cual es importante complementar estas estructuras y priorizar ejes para que presten un servicios de conectividad para el transporte sostenible en la escala de la proximidad.

La movilidad local en Bosa afecta la proximidad por la falta de conectividad debido a la escasez de vías que permitan la articulación entre los diferentes puntos al interior de la UPL, como es el caso de los barrios El Jardín, San José de Bosa o Carbonell. Además, la conexión de la UPL con otros sectores de la ciudad es deficitaria, teniendo una malla vial arterial pendiente de compleción, y cuyo desarrollo aporta también a la conectividad en la proximidad.

Las vías que deben completarse son la Avenida San Bernardino y la Avenida Agoberto Mejía, lo cual es necesario para complementar la red para la movilidad sostenible a nivel de la UPL. Así mismo hace falta generar y completar vías de la malla vial intermedia,

como es el caso de la Carrera 80i y transversal 80i, cuyo estado dificulta la conectividad del extremo suroccidental de la UPL (San José de Bosa).

2.5.4 Entornos económicos locales

El corazón productivo de esta UPL se concentra principalmente en el área central, comprendiendo el núcleo fundacional y una extensión de esta hacia el sur sobre los ejes de las calles 61 y 63 Sur, y hacia el suroccidente sobre la transversales 80a y 78l, y sobre el eje de la Avenida San Bernardino en el sector entre El Retazo y José María Carbonell. Hacia otros sectores se encuentra un nivel de actividad comercial menos intenso, como sobre la Carrera 79 en Roma y Casablanca. En general, la actividad económica que se encuentra en el resto del territorio no se presenta de manera aglomerada, sino dispersa en algunos puntos de los barrios y de baja intensidad.

Las actividades institucionales y las de servicios urbanos, como los colegios y los patios del SITP, se pueden identificar como atractores de actividad comercial, sin embargo, esta situación no es una generalidad del territorio.

2.6 KENNEDY

Descripción del territorio

La UPL Kennedy se caracteriza por ser un sector de la ciudad en donde el Estado ha participado de manera decisiva en su desarrollo y transformación urbana a lo largo del tiempo; estas intervenciones inician con la inauguración del aeródromo localizado en Techo adyacente al Monumento de Banderas y posteriormente con las intervenciones realizadas a través de ICT, Instituto de Crédito Territorial, en la producción de vivienda.

El desarrollo urbano surgió en el año de 1961 con motivo de la visita del presidente estadounidense John F. Kennedy y el desarrollo de proyectos de vivienda estatal, en el marco de la Alianza Para el Progreso, promovida por este país para brindar ayudas económicas para el desarrollo social. El proyecto, inicialmente denominado Ciudad Techo, transformó su nombre a ciudad Kennedy en ocasión del asesinato de este líder mundial en el año de 1963.

La UPL Kennedy se caracteriza por tener una diversidad de desarrollos residenciales de origen estatal y privado, pero también por ser el principal centro de oferta de bienes y servicios, empleo asociado a industrias especializadas (sector Carvajal y Alquería de La Fragua), y entretenimiento (Centro Comercial Plaza de las Américas, el estadio de Techo y el Parque Mundo Aventura) del sector suroccidente de la ciudad. La estructura vial se encuentra consolidada y se transformará con la construcción de la primera línea del metro en el corredor de la Av. 1 de Mayo que cruza por la mitad el territorio. Esta obra de infraestructura vincularas tres estaciones de Metro, Av. Boyacá, Kennedy (Av. Poporo Quimbaya con Av. 1 de mayo) y calle 42 sur (Av. Ciudad de Villavicencio) con equipamientos y sectores de reconocimiento del sector, como es el caso del Hospital de Kennedy. De otra parte, la condición central de esta UPL la convierte en un punto de cruce de la población de las UPL localizadas al sur con las UPL del centro y norte de la ciudad, por lo cual el transito de población es amplio en todos lo modos de transporte.

Lo anterior permite caracterizar este territorio como un sector en donde confluye el destino y el tránsito de una población significativa por lo que su estructura urbana existente debe tener la capacidad de ampliar y cualificar losa servicios que ofrece al sector y la ciudad.

Caracterización demográfica

La totalidad de la población de la UPL 18 Kennedy se encuentra localizada en suelo urbano y según datos de la DIE-SDP 2021 y proyecciones del DANE, esta asciende a un total de 328.857 personas. De acuerdo con el censo del DANE 2018, el número de viviendas total era de 97.575, lo que da una densidad de 70 viviendas/hectárea. Asimismo, la totalidad de hogares de la UPL es de 103.418, con una densidad de 74 hogares/hectárea.

De acuerdo a la caracterización poblacional realizada por la PMSCC del 2022, esta UPL se localiza en el Clúster 3, donde la población presenta características como: alta adultez, pobreza media y crecimiento moderado; las cuales se enmarcan dentro de un bajo crecimiento, alta vejez y acelerado crecimiento de los mayores y baja población joven. Zonas más acomodadas de la ciudad.

La concentración poblacional de los grupos étnicos dentro de la UPL se focaliza a los extremos nororientales y suroccidentales del territorio, incluyendo poblaciones gitanas, palenqueras y raizales, según se puede observar en el siguiente mapa:

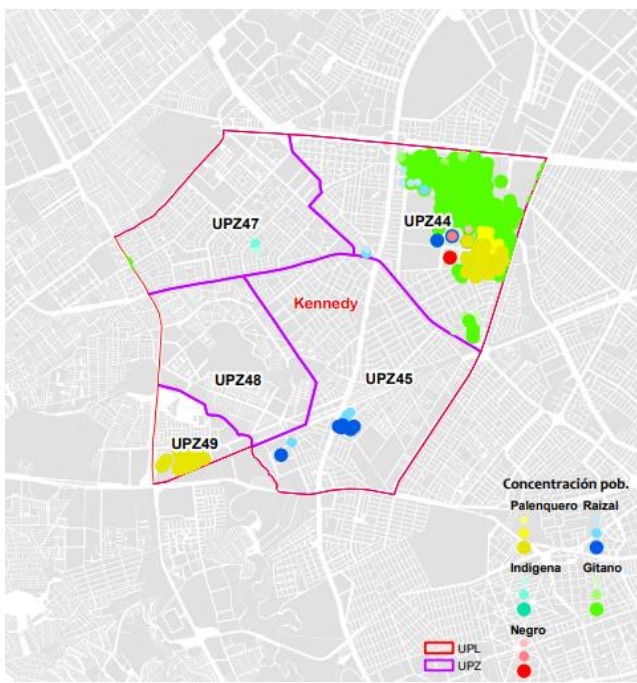


Imagen 19. Mapa de grupos étnicos UPL Kennedy
Fuente: DPMC-SDP 2022

2.6.1 Espacio público local

La oferta de espacio público efectivo por habitante es de 4,77 m2/habitante y tiene una déficit de 1,23 m2/habitante para alcanzar el estándar de 6 m2, condición que la posiciona como la UPL con menor déficit de espacio público del sector suroccidente. La UPL goza de una oferta variada de parques de proximidad, sin embargo dos sectores se encuentran en condición deficitaria, al norte, los desarrollos de La Igualdad y Floresta Sur y al sector sur los desarrollo de origen ilegal, Alquería de La Fragua; ambos sectores se caracterizan por concentrar las mayores densidades de población de toda la UPL. Los otros sectores que conforman la UPL tienen una oferta variada de parques que se encuentran articulados a través de corredores viales con buen potencial de cualificación.

La presencia y percepción de árboles indica que están vinculados a los elementos más sobresalientes de la estructura ecológica principal y permiten regular condiciones de cambio climático como contaminación y temperatura. En Kennedy se registran 0,52 árboles por cada 3 habitantes en el espacio público, oferta que puede ser ampliada a partir de estratégicas de reverdecimiento en calles, parques y elementos de la estructura ecológica principal.

Condición Actual Espacio Público UPL Kennedy

Categoría	Kennedy	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	4,77 m2/hab.	*DTEP 2021*
Parques de Proximidad	2,38 m2/hab.	DEC 555
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,52 árboles/ 3hab.	JBB 2021

Tabla 20. Condición actual Espacio Público UPL Kennedy
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

El sector de los desarrollos de Carvajal, Las Torres, New York, Argelia y Lucerna tiene la menor oferta de arbolado en la UPL por lo cual es importante intervenir en áreas de oportunidad identificas en los parques del desarrollo Carvajal Osorio y el corredor de la Av. Ferrocarril del Sur. De otra parte, el sector del Carvajal tiene un elevado número de fuentes fijas de emisiones registradas ante la Secretaria Distrital de Ambiente, razón por la cual es necesario generar nuevas ofertas de arbolado para mejorar las condiciones de calidad de aire

2.6.2 Servicios del Cuidado y servicios sociales

Ciudad Techo, como fue conocido el plan inicial de la ciudadela residencial de Kennedy, cuenta con un clúster equipamientos diverso en el sector conocido como Kennedy Central, el cual alberga actualmente la sede de la Alcaldía Local, la Estación de Bomberos y la Policía, la plaza de Mercado, el Sena y es próximo al Hospital de Kennedy (III Nivel) y el INEM. De otra parte se encuentra la manzana del cuidado localizada de manera circundante al Lago y parque Timiza

El déficit de equipamientos en el sistema distrital de cuidado y de servicios sociales en Kennedy es de 2,16 m2 de equipamiento por habitante, cifra que puede considerarse alta teniendo presente que la oferta de equipamientos en relación a otras UPL de sur - occidente de la ciudad. Este sector de la ciudad a diferencia de otros sectores de la ciudad tiene una oferta diversa de equipamientos y a través de la construcción de la primera línea del metro tiene la oportunidad para ampliar la oferta de servicios sociales del cuidado y con un alcance de cobertura mayor que la escala de proximidad por el vínculo con el sistema de transporte masivo y la delimitación de instrumentos como las actuaciones estratégicas como es el caso de Metro-Kennedy.

Condición Actual Equipamiento UPL Kennedy

Categoría	Kennedy	Fuente /Fecha
Equipamientos (Estándar 3,17 m2/habitante)	1,01 m2/hab.	SDP 2022
ECA	36	UAESP 2022

Tabla 21. Condición actual Equipamiento UPL Kennedy
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

Los equipamientos del sistema distrital del cuidado y de Servicio Social que obedecen a la escala de proximidad en Kennedy, deben estar orientados a atender adultos mayores y población joven en el ámbito de educación. El déficit en la oferta de servicios sociales se concentra en los sectores de salud, educación y cultura; de otra parte, las infraestructuras de salones comunales pueden prestar diferentes tipos de servicios y transformarse en equipamientos multipropósito.

Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Kennedy

Sistema Distrital del Cuidado	Tipo de Equipamiento	Déficit

Educación primera infancia, preescolar, básica y media	Jardines y Colegios	7
Salud con enfoque social y resolutivo	Servicios Ambulatorios	6
Integración social	Centros de infancia y de adulto mayor	58
Igualdad de Oportunidades	CIOM	0
Cultura	Galerías, cines, teatros	3
Recreación y deporte	Canchas y escenarios	1
Servicios de seguridad ciudadana, defensa, convivencia y justicia	CAI	6
	Estación de Bomberos	1
Administración pública	Centro Local de Gobierno	0

Tabla 22. Déficit del Sistema Distrital del Cuidado UPL Kennedy
Fuente: Dirección de Planeamiento Local

2.6.3 Movilidad local

La proximidad de Kennedy depende de lograr integrar una red jerarquizada y priorizada entre la malla vial local e intermedia con la malla vial arterial prevista en el POT y que en la actualidad se encuentra consolidada (se excluye la Av. Ferrocarril del sur). Asociada a la malla vial arterial e intermedia se debe estructurar una red continua de ciclo infraestructuras que permitan desplazarse al interior de la UPL y poder conectar los soportes urbanos más relevantes al igual que los centros de empleo.

Sectores como el Carvajal, Argelia, Las Torres donde se mezclan actividades residenciales con industriales, requieren un estudio detallado de la reorganización de los perfiles viales que permitan las actividades de cargue y descargue sin que exista la

invasión de las franjas funcionales destinadas al peatón y a los bici usuarios. De igual forma, dada la existencia de vías arteriales construidas, se deben garantizar los cruces de estas vías para que pueda existir una movilidad continua para este tipo de actores viales.

2.6.4 Entornos económicos locales

La vivienda en Kennedy tiene una oferta diversa que incluye agrupaciones de vivienda seriada unifamiliar y vivienda multifamiliar. Sectores como el Carvajal (sector I, II) desde su desarrollo inicial autorizó el uso industrial que en la actualidad ofrece empleos de carácter formal y conforma un espacio urbano en donde la mezcla de usos se organiza en altura, primeros niveles industria, superiores servicios o vivienda.

Kennedy presenta cifras de empleo que indican que hay 1 empleo formal por cada 2,32 personas clasificadas en el grupo de población activa laboralmente y una densidad de 53 empleos formales por hectárea que representa el mejor indicado de las UPL que conforman el sector sur - occidente.

En la UPL barrios originarios como Kennedy, Carvajal, Chucua, Alquería de la Fragua, Delicias, San Andrés, pueden considerarse como barrios vitales por la amplia dinámica de calles comerciales y oferta de bienes y servicios de proximidad. Otros desarrollos como Mandalay y Américas Occidental tienen un carácter mayormente residencial. La comunidad ha mostrado interés en potenciar sus calles comerciales mejorando el espacio público y potenciando las actividades comerciales en espacio públicos como sucede con los Mercados Campesinos en el barrio Floralia.

Sobre la Avenida Cra 68 se encuentran sectores más destinados al comercio al por mayor y grandes superficies desde la Av. 1 de Mayo hasta la Av. NQS mientras que la Av. Boyacá tiene frente residencial entre la Av. de las Américas y Av. 1 de mayo y de manera mixta al sur de esta última avenida. Sobre estos frentes de vías arteriales y a partir de intervenciones futuras de sistemas de transporte masivo se podrán consolidar actividades económicas que pueden cualificar nuevas oportunidades en la oferta laboral.

ANEXO 2
SECTOR SUROCCIDENTE

2. Recorrido de la Semilla reconocimiento de los Sitios Sagrados Muiscas en el Sector Suroccidente.

Consolidación del Recorrido de la Semilla en las UPL Bosa, UPL Edén y UPL Porvenir y reconocimiento de los Sitios Sagrados Muiscas en el Sector Suroccidente.

Según lo establecido en el párrafo 10, artículo 80 del Decreto 555 de 2021, el Distrito está actualmente inmerso en el proceso de reconocimiento del Sistema de Sitios Sagrados Muiscas en la ciudad, y su posterior integración en la Estructura Integradora de Patrimonios - EIP. Este proceso se ha venido desarrollando en conjunto con las comunidades del Cabildo Muisca de Bosa y Suba, y se plasmará en una resolución conjunta emitida por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC y la Secretaría Distrital de Planeación – SDP.

En el contexto de la formulación de las Unidades de Planeación Local (UPL) en el Sector Suroccidente, se ha trabajado en estrecha colaboración con la comunidad del Cabildo Muisca de Bosa (CMB) para la consolidación del Recorrido de la Semilla y la incorporación de los Sitios Sagrados Muiscas en la cartografía de formulación de las UPL. Dichos Sitios Sagrados fueron identificados por el CMB y, gracias a un esfuerzo conjunto con la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), se han integrado en los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) que forman parte de las UPL de Bosa, Porvenir y Edén. Los PIP asociados al Recorrido de la Semilla establecen relaciones espaciales entre estos sitios sagrados, y preservan los nombres, la herencia ancestral y la cosmogonía de la comunidad.

Este trabajo conjunto contribuye significativamente a la consolidación de la Ruta de la Semilla en relación al Sistema de Sitios Sagrados, un recorrido concebido por la comunidad Muisca para llevar a cabo rituales de entrega, limpieza y siembra de la semilla. Este Recorrido une diversos sitios sagrados, como el "Qhusmuy," "Tibanica" (Humedal Tibanica-POT), "Chiguazuque" (Humedal Chiguasuque- La Isla-POT), y "Las Juntas" donde se encuentra el Río Tunjuelito (Río Tunjuelo-POT) y el Río Funzha (Río Bogotá-POT). Además, los PIP diseñados para llevar a cabo esta articulación materializan esta conexión mediante senderos, parques con un enfoque ancestral Muisca y equipamientos con un enfoque diferencial Muisca. Asimismo, el Recorrido de la Semilla reconoce otros lugares de importancia para el CBM, como la quebrada Tibanica, Casa de Pensamiento Uba Rhua, el antiguo vallado, el punto de observación de equinoccio, la antigua compuerta del sistema de riego de vallados, la escuela IED San Bernardino, el punto conocido como “El Matorral”, la tradición de “La Sombrerona asociada al Rio Tunjuelito, el punto de observación de los Cerros Tierra Negra y Gordo y la antigua entrada de las haciendas que aún permaneces en el Humedal Chiguasuque-La Isla .

La siguiente cartografía sintetiza el trabajo colaborativo entre el CMB y la SDP, para la consolidación del de la Semilla. A su vez, los demás sitios sagrados identificados por el CMB y que no hacen parte de dicha Recorrido, están reflejados en las cartografías UPL.

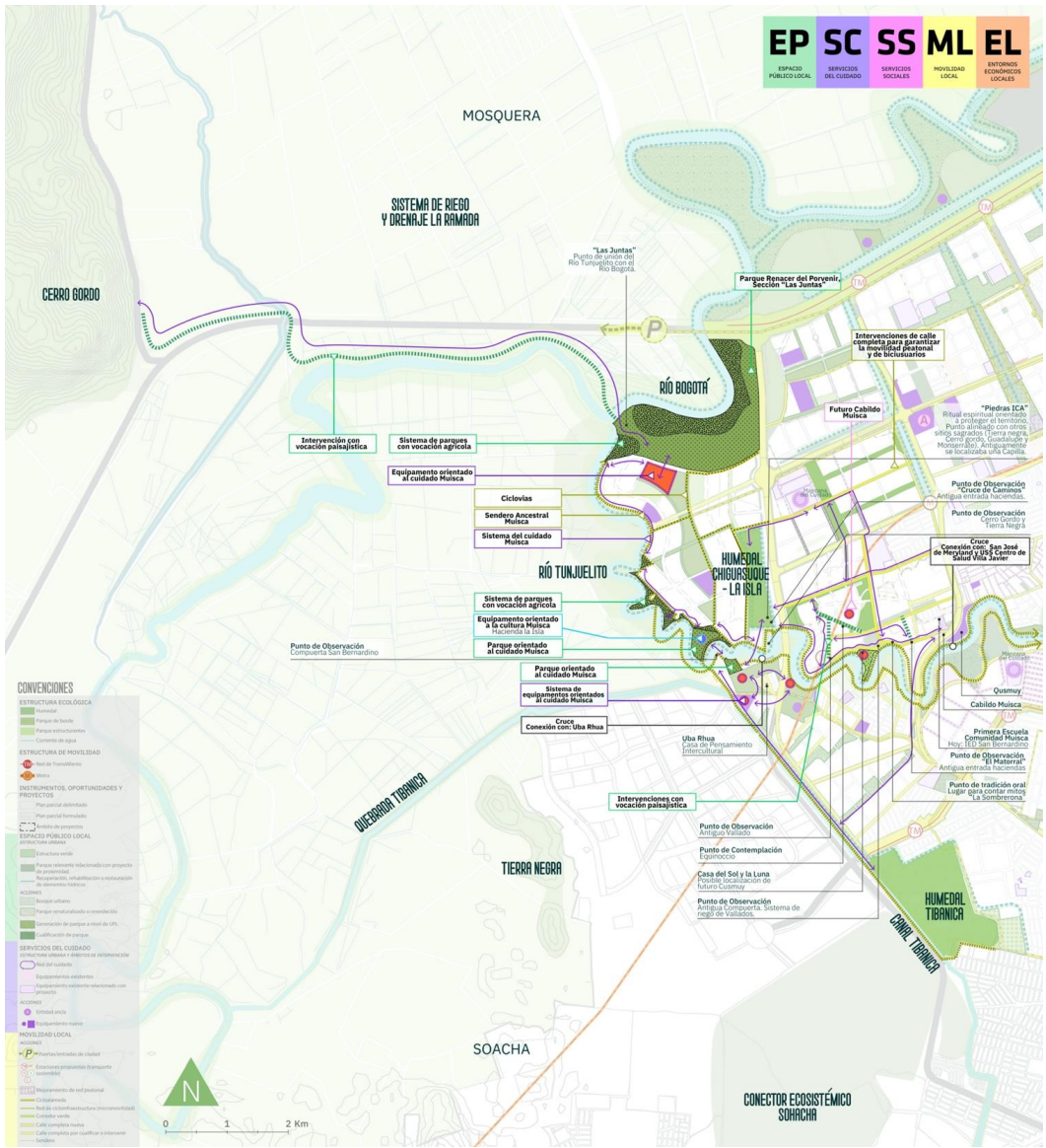


Imagen 1 – Cartografía de "El Recorrido de la Semilla"
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

ANEXO DEL SECTOR SUROCCIDENTE

Memorias de la participación en la formulación de las UPL

Memorias de la participación en la formulación de las UPL del sector Suroccidente.

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 - Bosa	viernes, 11 de marzo	Días de Campo Alcaldías Locales
Día de campo con Alcaldes Locales - Kennedy I	lunes, 4 de abril	Días de Campo Alcaldías Locales
Deriva Muisca - UPL Bosa/Edén/Porvenir	viernes, 6 de mayo	Derivas 1.0 - Caracterización territorial

Día de campo con Alcaldes Locales - Kennedy II	martes, 24 de mayo	Días de Campo Alcaldías Locales
Recorrido deriva Canal la Fragua y zona del Carvajal Kennedy	martes, 06 de septiembre	Recorridos de caracterización territorial
Recorrido Patio Bonito	martes, 13 de septiembre	Recorridos de caracterización territorial
Recorrido sector Roma Kennedy (UPL Bosa)	jueves, 6 de octubre	Recorridos de caracterización territorial
Primer recorrido UPL El Edén	jueves, 20 de octubre	Recorridos de caracterización territorial
Deriva 2.0 Patio Bonito	lunes, 24 de octubre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
1er recorrido UPL El Edén con Alcaldía de Bosa	miércoles, 2 de noviembre	Recorridos de caracterización territorial
Taller de co-creación UPL Patio Bonito + AE Chucua la Vaca y AE Porvenir. Primera Sesión.	miércoles, 16 de noviembre	Talleres de Co-creación
Taller de co-creación UPL Patio Bonito + AE Chucua la Vaca y AE Porvenir	sábado, 3 de diciembre	Talleres de Co-creación

3. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2023

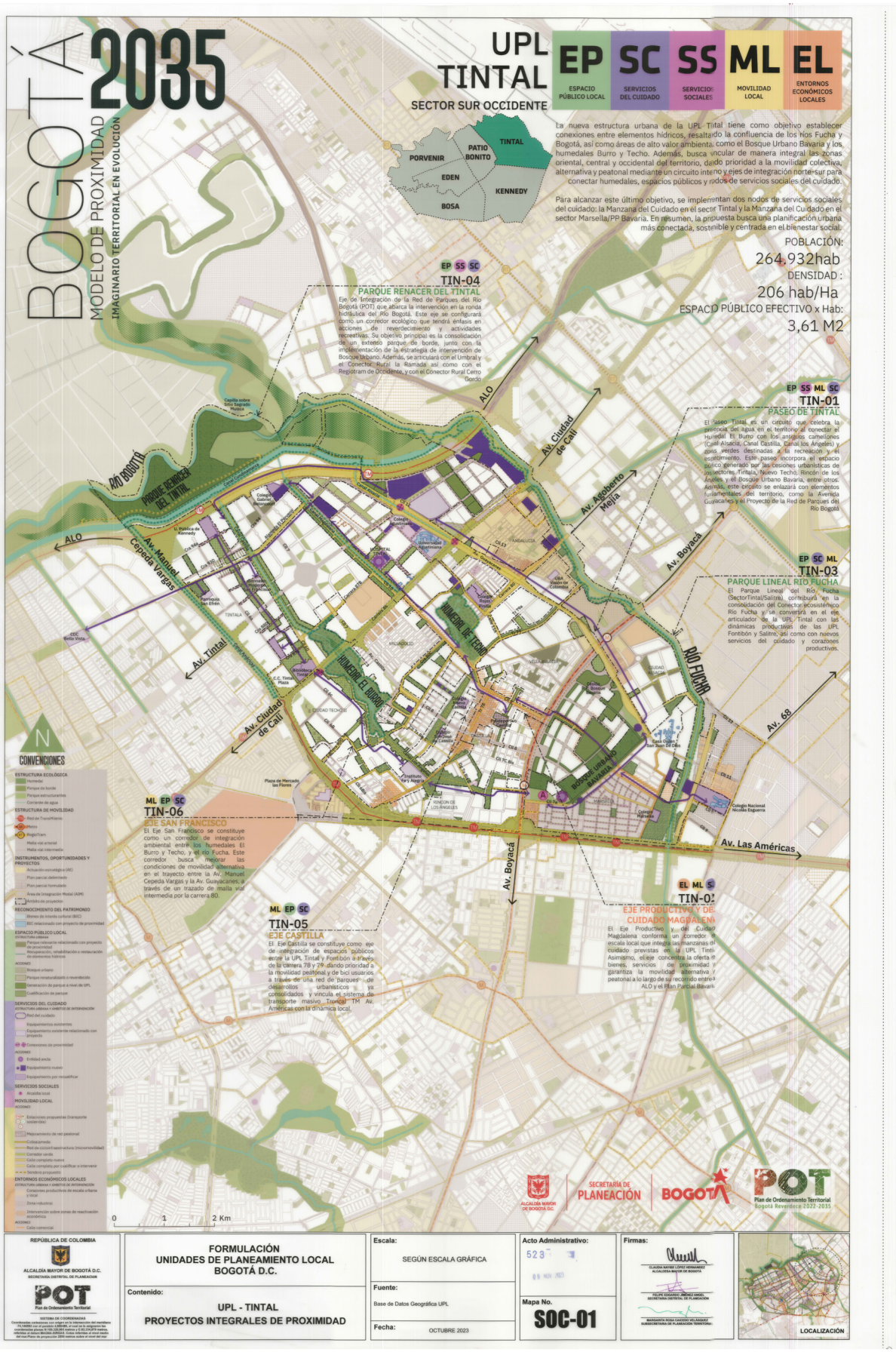
Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Deriva UPL Kennedy	jueves, 16 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL-Porvenir + AE Porvenir	miércoles, 22 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL El Edén	jueves, 2 de marzo	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL Tintal	viernes, 3 de marzo	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Taller de Co-creación UPL Kennedy	sábado, 4 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Deriva UPL Bosa	sábado, 11 de marzo	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Taller de Co-Creación: Niños, niñas y adolescentes - Suroccidente	martes, 14 de marzo	Sesiones de Co-Creación con Niños y Niñas
Taller de Co-Creación: Niños, niñas y adolescentes - Suroccidente II	martes, 14 de marzo	Sesiones de Co-Creación con Niños y Niñas
Taller de Co-Creación UPL Tintal	miércoles, 15 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller de Co-Creación UPL Porvenir	sábado, 18 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE

Taller de Co-Creación: Niños, niñas y adolescentes - Suroccidente III	sábado, 18 de marzo	Sesiones de Co-Creación con Niños y Niñas
Mesa de trabajo formulación UPL - Comunidad raizal	martes, 21 de marzo	Actividades con enfoques poblacionales diferenciales
Taller de Co-Creación UPL Bosa	sábado, 25 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller de Co-Creación UPL Edén	miércoles, 29 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Mesa de trabajo formulación UPL - Comunidad Palenquera	viernes, 31 de marzo	Actividades con enfoques poblacionales diferenciales
Mesa de trabajo - Sondeo UPL Comunidad Negra Afrocolombiana	martes, 25 de abril	Actividades con enfoques poblacionales diferenciales

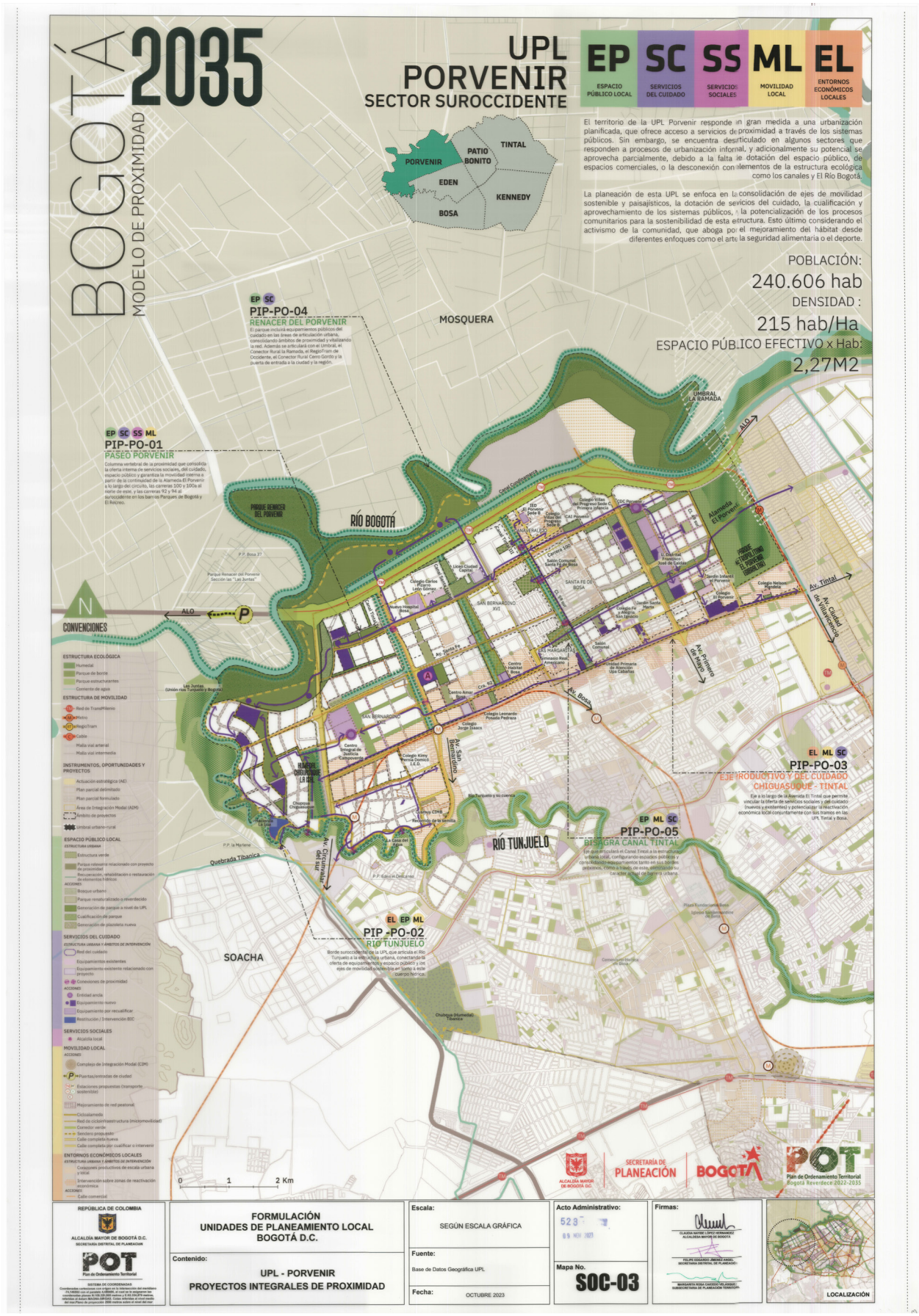
Toda la información de las actividades anteriores y sus evidencias se encuentra dispuesta en el siguiente enlace, para consulta de la ciudadanía:

https://drive.google.com/drive/folders/1C31O6Fb-c8QBmIoZaDgystUx0BMU0v_X?usp=sharing

Finalmente, vale la pena mencionar que, en el marco de la publicación de los proyectos de decretos en la plataforma Legal Bog, para conocimiento y comentarios de la ciudadanía, la Secretaría Distrital de Planeación implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.

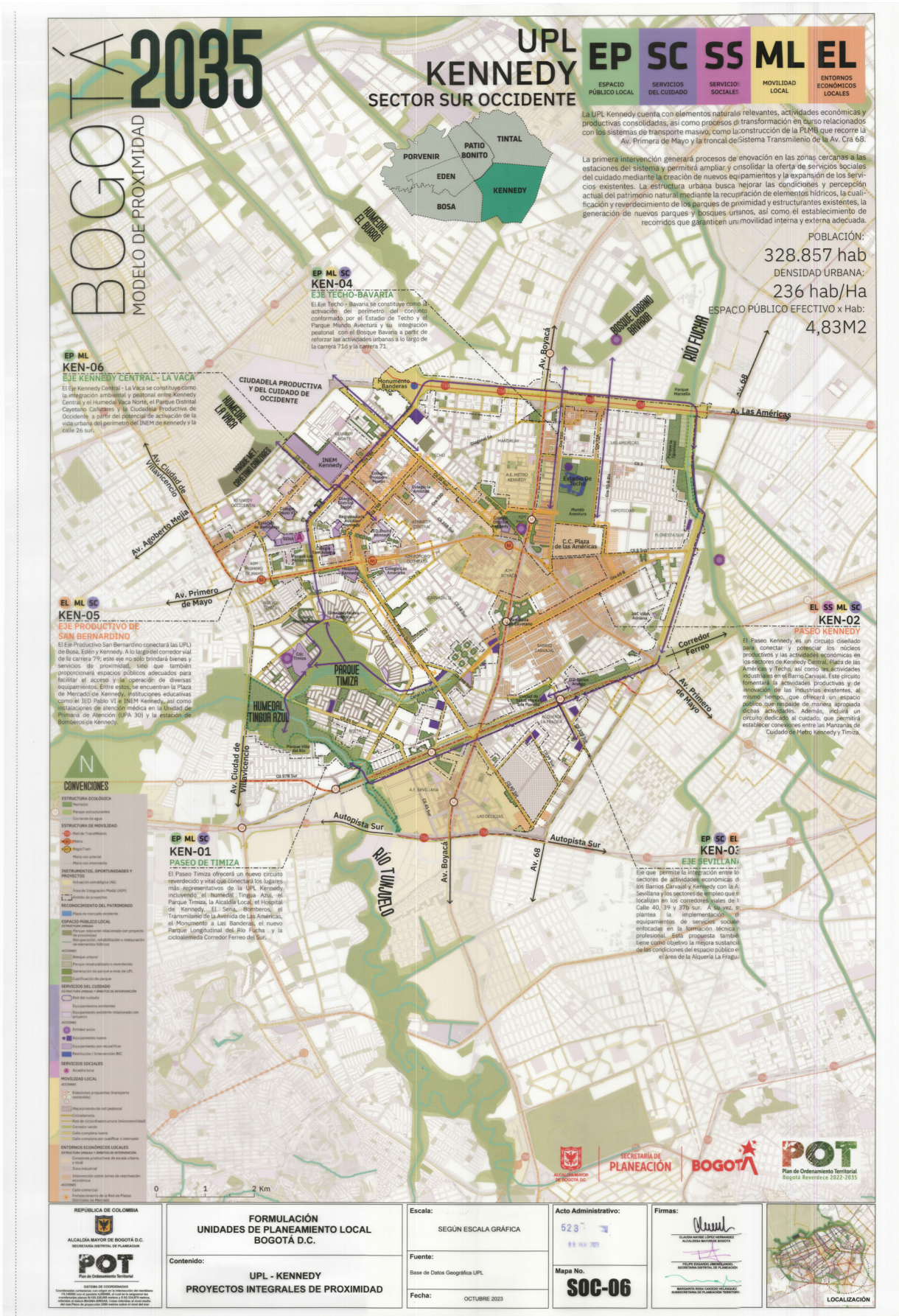

BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL TINTAL
SECTOR SUR OCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
La nueva estructura urbana de la UPL Tintal tiene como objetivo establecer conexiones entre elementos hídricos, resaltando la confluencia de los ríos Fucha y Bogotá, así como áreas de alto valor ambiental, como el Bosque Urbano Bavaria y los humedales Burro y Techo. Además, busca vincular de manera integral las zonas oriental, central y occidental del territorio, dando prioridad a la movilidad colectiva, alternativa y peatonal mediante un circuito interno y ejes de integración norte-sur para conectar humedales, espacios públicos y nodos de servicios sociales del cuidado.
Para alcanzar este último objetivo, se implementan dos nodos de servicios sociales del cuidado: la Manzana del Cuidado en el sector Tintal y la Manzana del Cuidado en el sector Marsella/PP Bavaria. En resumen, la propuesta busca una planificación urbana más conectada, sostenible y centrada en el bienestar social.
POBLACIÓN:
264.932hab
DENSIDAD :
206 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
3,61 M2
EP SS SC
TIN-04
PARQUE RENACER DEL TINTAL
Eje de integración de la Red de Parques del Río Bogotá (POT) que abarca la intervención en la ronda hidráulica del Río Bogotá. Este eje se configurará como un corredor ecológico que tendrá énfasis en acciones de reverdecimiento y actividades recreativas. Su objetivo principal es la consolidación de un extenso parque de borde, junto con la implementación de la estrategia de intervención de Bosque Urbano. Además, se articulará con el Umbral y el Conector Rural la Ramada así como con el Regiotram de Occidente, y con el Conector Rural Cerro Gordo
EP SS ML SC
TIN-01
PASEO DE TINTAL
El Paseo Tintal es un circuito que celebra la presencia del agua en el territorio al conectar el Humedal El Burro con los antiguos canalones (Canal Alsacia, Canal Castilla, Canal los Ángeles) y zonas verdes destinadas a la recreación y el esparcimiento. Este paseo incorpora el espacio público generado por las cesiones urbanísticas de los sectores Tintalia, Nuevo Techo, Rincón de los Ángeles y el Bosque Urbano Bavaria, entre otros. Además, este circuito se enlazará con elementos fundamentales del territorio, como la Avenida Guayacanes y el Proyecto de la Red de Parques del Río Bogotá
EP SC ML
TIN-03
PARQUE LINEAL RIO FUCHA
El Parque Lineal del Río Fucha (SectorTintal/Salitre), contribuirá en la consolidación del Conector Ecosistémico Río Fucha y se convertirá en el eje articulador de la UPL Tintal con las dinámicas productivas de las UPL Fontibón y Salitre, así como con nuevos servicios del cuidado y corazones productivos.
ML EP SC
TIN-06
EJE SAN FRANCISCO
El Eje San Francisco se constituye como un corredor de integración ambiental entre los humedales El Burro y Techo, y el río Fucha. Este corredor busca mejorar las condiciones de movilidad alternativa en el trayecto entre la Av. Manuel Cepeda Vargas y la Av. Guayacanes, a través de un trazado de malla vial intermedia por la carrera 80.
ML EP SC
TIN-05
EJE CASTILLA
El Eje Castilla se constituye como eje de integración de espacios públicos entre la UPL Tintal y Fontibón a través de la carrera 78 y 79, dando prioridad a la movilidad peatonal y de bici usuarios a través de una red de parques de desarrollos urbanísticos ya consolidados y vincula el sistema de transporte masivo Troncal TM Av. Américas con la dinámica local.
EL ML SC
TIN-02
EJE PRODUCTIVO Y DE CUIDADO MAGDALENA
El Eje Productivo y del Cuidado Magdalena conforma un corredor de escala local que integra las manzanas de cuidado previstas en la UPL Tintal. Asimismo, el eje concentra la oferta de bienes, servicios de proximidad y garantiza la movilidad alternativa y peatonal a lo largo de su recorrido entre la ALO y el Plan Parcial Bavaria
Río Bogotá
Parque Renacer del Tintal
ALO
Av. Manuel Cepeda Vargas
Av. Tintal
Av. Ciudad de Cali
Av. Agoberto Mejía
Av. Boyacá
Río Fucha
Av. 68
Av. Las Américas
Humedal de Techo
Humedal El Burro
Bosque Urbano Bavaria
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SERVICIOS DEL CUIDADO
SERVICIOS SOCIALES
MOVILIDAD LOCAL
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
0 1 2 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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - TINTAL
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
Mapa No.
SOC-01
Firmas:
LOCALIZACIÓN

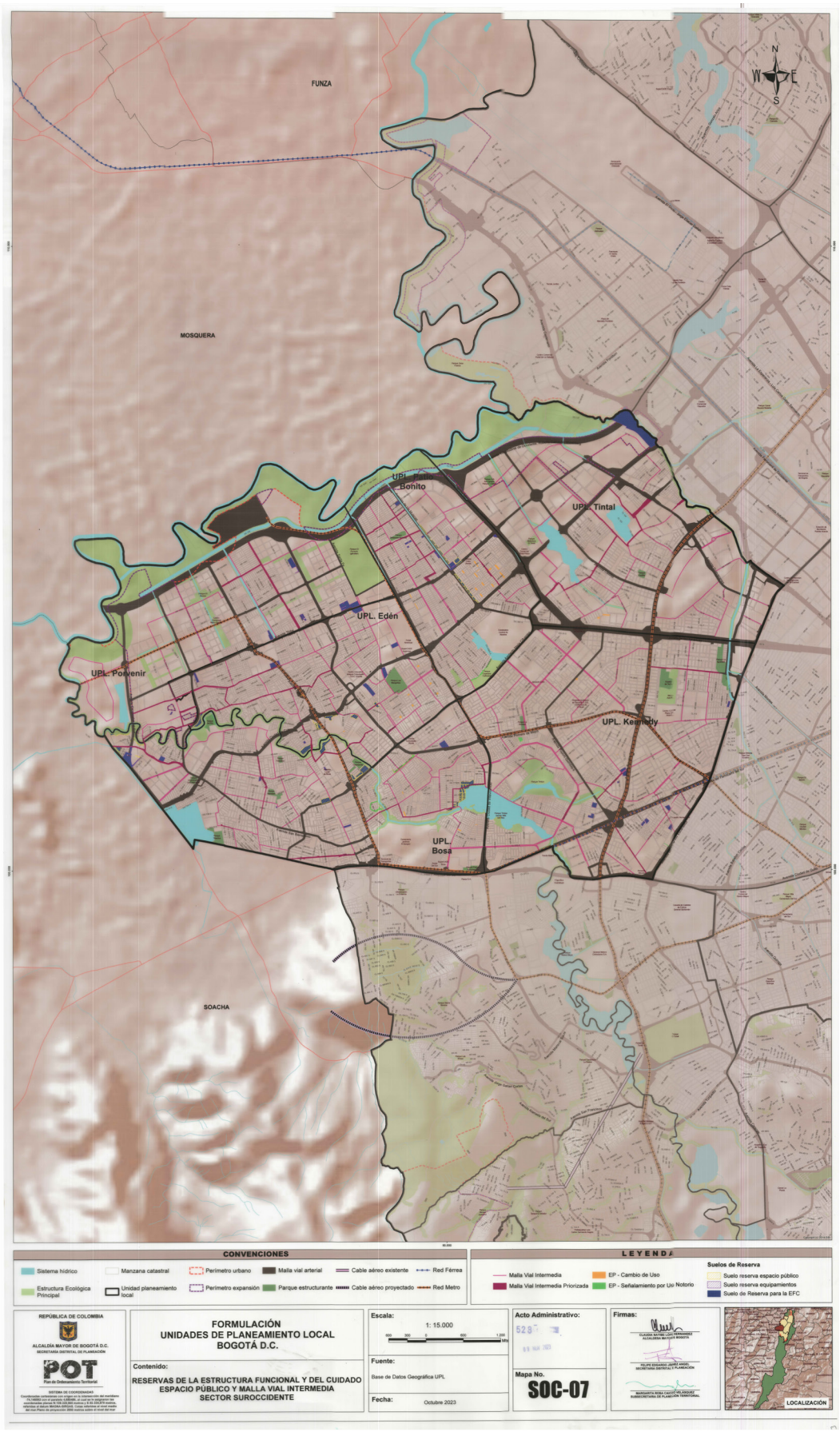

BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL
PATIO BONITO
SECTOR SUR OCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
Las oportunidades encontradas en la UPL Patio Bonito ofrecen una nueva estructura urbana para ordenar el territorio, conectar y fortalecer los ecosistemas existentes, así como ofrecer nuevos equipamientos del cuidado, educación, salud y cultura, y fomentar la creación de espacios para el encuentro y el reverdecimiento.
En particular, el Paseo Techovita será la nueva espina dorsal de la UPL, y se articulará con ejes como la red de Parque del Río Bogotá, la Alameda el Porvenir (Eje del Saber y del Cuidado), la Avenida Tintal (Eje Productivo Chiguasuque Tintal) y la futura Ciudadela Productiva de Occidente, corazón geográfico y económico del sector. Adicionalmente fomentará la conexión regional a través del circuito rural de la Ramada y el sistema de transporte sostenible que nos ofrece el Regiotram de Occidente.
POBLACIÓN:
273.959 hab
DENSIDAD :
412 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
1,45 M2
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
EP ML
PB-05
CIRCUITO RURAL DE LA RAMADA
EP SS SC
PB-04
PARQUE RENACER DE PATIO BONITO
EP SS ML SC
PB-02
EJE DEL SABER Y DEL CUIDADO
EP SS ML SC
PB-01
PASEO TECHOVITA
EL SS SC
PB-03
EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE - TINTAL
RÍO BOGOTÁ
UMBRAL LA RAMADA
CIUDADELA PRODUCTIVA Y DEL CUIDADO DE OCCIDENTE
Av. Tintal
Av. Ciudad de Cali
Av. Las Américas
Av. Manuel Cepeda Vargas
Av. Ciudad de Villavicencio
Av. Agoberto Mejía
ALO
CONVENCIONES
0 1 2 Km
REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT Plan de Ordenamiento Territorial
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - PATIO BONITO
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
Mapa No.
SOC-02
Firmas:
LOCALIZACIÓN
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL PORVENIR
SECTOR SUROCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
El territorio de la UPL Porvenir responde en gran medida a una urbanización planificada, que ofrece acceso a servicios de proximidad a través de los sistemas públicos. Sin embargo, se encuentra desarticulado en algunos sectores que responden a procesos de urbanización informal, y adicionalmente su potencial se aprovecha parcialmente, debido a la falta de dotación del espacio público, de espacios comerciales, o la desconexión con elementos de la estructura ecológica como los canales y El Río Bogotá.
La planeación de esta UPL se enfoca en la consolidación de ejes de movilidad sostenible y paisajísticos, la dotación de servicios del cuidado, la cualificación y aprovechamiento de los sistemas públicos, y la potencialización de los procesos comunitarios para la sostenibilidad de esta estructura. Esto último considerando el activismo de la comunidad, que aboga por el mejoramiento del hábitat desde diferentes enfoques como el arte, la seguridad alimentaria o el deporte.
POBLACIÓN:
240.606 hab
DENSIDAD :
215 hab/Ha
ESPACIO PÚB.ICO EFECTIVO x Hab:
2,27M2
EP SC
PIP-PO-04
RENACER DEL PORVENIR
El parque incluirá equipamientos públicos del cuidado en las áreas de articulación urbana, consolidando ámbitos de proximidad y vitalizando la red. Además se articulará con el Umbral, el Conector Rural la Ramada, el RegioTram de Occidente, el Conector Rural Cerro Gordo y la puerta de entrada a la ciudad y la región.
EP SC SS ML
PIP-PO-01
PASEO PORVENIR
Columna vertebral de la proximidad que consolida la oferta interna de servicios sociales, del cuidado, espacio público y garantiza la movilidad interna a partir de la continuidad de la Alameda El Porvenir a lo largo del circuito, las carreras 100 y 100a al norte de este, y las carreras 92 y 94 al suroccidente en los barrios Parques de Bogotá y El Recreo.
EL ML SC
PIP-PO-03
EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE - TINTAL
Eje a lo largo de la Avenida El Tintal que permite vincular la oferta de servicios sociales y del cuidado (nuevos y existentes) y potenciar la reactivación económica local conjuntamente con sus tramos en las UPL Tintal y Bosa.
EP ML SC
PIP-PO-05
BISAGRA CANAL TINTAL
Eje que articulará el Canal Tintal a la estructura urbana local, configurando espacios públicos y consolidando equipamientos tanto en sus bordes urbanos, como a través de estos, diferenciando su carácter actual de barrera urbana.
EL EP ML
PIP -PO-02
RÍO TUNJUELO
Borde suroccidental de la UPL que articula el Río Tunjuelo a la estructura urbana, conectando la oferta de equipamientos y espacio público y los ejes de movilidad existentes en torno a este cuerpo hídrico.
RÍO BOGOTÁ
RÍO TUNJUELO
MOSQUERA
SOACHA
UMBRAL LA RAMADA
PARQUE RENACER DEL PORVENIR
Alameda El Porvenir
Av. Tintal
Av. Ciudad de Villavicencio
Av. Primero de Mayo
Av. Bosa
Av. San Bernardino
Av. Circunvalar del Sur
ALO
Quebrada Tibanica
Chubqua (Humedal) Tibanica
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SERVICIOS DEL CUIDADO
SERVICIOS SOCIALES
MOVILIDAD LOCAL
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
0 1 2 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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - PORVENIR
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
Mapa No.
SOC-03
Firmas:
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL EDÉN
SECTOR SUROCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL Edén presenta gran complejidad urbanística al ser la aglomeración de diversos desarrollos predominantemente de origen informal. Actualmente, presenta una estructura urbana desarticulada e incompleta sin embargo las apuestas del Distrito como la construcción de la Malla Vial Arterial, la implementación del sistema de transporte masivo Metro y la consolidación del área de Integración Modal del Portal Américas, ofrecen un soporte al cual articular proyectos que garanticen el acceso a los servicios de proximidad requeridos por la comunidad.
La planeación de esta UPL busca la configuración de ejes de articulación de los servicios de proximidad existentes y nuevos, como equipamientos y parques locales, en donde se combinen armónicamente las actividades comerciales y los espacios para de movilidad sostenible, a la vez que conectando un importante elemento de la estructura ecológica como el Río Tunjuelo a la ciudad.
POBLACIÓN:
298.682 hab
DENSIDAD :
440 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
1,76 M2
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
MOSQUERA
UMBRAL LA RAMADA
EL SC SS
ED-03
EJE PRODUCTIVO Y DEL CUIDADO CHIGUASUQUE - TINTAL
El Eje productivo y del cuidado Chiguasuque - Tintal, conectará las UPL de Paseo Bonito y Tintal y potenciará la actividad productiva actual, ofreciendo espacios para el encuentro, el esparcimiento y el reverdecimiento. Además conectará el río Tunjuelo y humedal Chiguasuque con el Proyecto Parque Lineal del Río Fucha, ofreciendo espacios verdes de proximidad e infraestructura para la micromovilidad.
EL EP ML
ED-01
SÚPER MANZANA DEL CUIDADO MUISCA
Columna vertebral de la proximidad que consolida la oferta interna de servicios sociales del cuidado, espacio público y garantiza la movilidad interna a partir de la continuidad de los ejes de la Malla Vial Intermedia carreras 87A, 87D y 88C.
RÍO BOGOTÁ
Las Juntas (Unión río Tunjuelo y Bogotá)
HUMEDAL CHIGUASUQUE - LA ISLA
Chuguasuque Chiguasuque
Quebrada La Tibanica
Chubasuq (Humedal) Tibanica
EP EL SC ML
ED-02
RÍO TUNJUELO
Eje que bordea la UPL en el suroccidente articulando este cuerpo hídrico con la estructura urbana al interior y con el sector.
EP SS ML SC
ED-04
SÚPER MANZANA DEL CUIDADO LAS MARGARITAS
Columna vertebral de la proximidad que consolida la oferta interna de servicios sociales del cuidado y espacio público. Garantiza la movilidad interna a partir de la continuidad de los ejes de la malla vial carreras 80h y 80i y conecta la UPL de norte a sur desde la Avenida Ciudad de Villavicencio hasta el Río Tunjuelo.
RÍO TUNJUELO
SOACHA
Av. Tintal
Av. Primero de Mayo
Av. Bosa
Av. Ciudad de Villavicencio
Av. Ciudad de Cali
Av. San Bernardino
Av. Agoberto Mejía
PORTAL AMÉRICAS
Plaza Fundacional Bosa
Iglesia Santuario de Bosa
Cementerio Muisca de Bosa
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SERVICIOS DEL CUIDADO
SERVICIOS SOCIALES
MOVILIDAD LOCAL
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
0 1 2 Km
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - EDEN
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
Mapa No.
SOC-04
Firmas:
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL BOSA
SECTOR SUROCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
POBLACIÓN:
370.889 hab
DENSIDAD :
334 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
2,51 M2
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
El territorio de la UPL Bosa presenta un alto valor patrimonial e identitario, con su centro tradicional como asentamiento Muisca en la época precolombina y transformado en la época colonial a la trama en damero que existe en la actualidad.
Este territorio conserva su herencia indígena, así como la tradición campesina, visible en su población pero además en las dinámicas económicas y culturales que tienen espacio en el centro tradicional y en los ejes comerciales que se articulan con este. A estos elementos tradicionales se suman desarrollos tanto de origen informal como formal, con una ocupación intensiva del suelo y escaso espacio para sistemas públicos.
La planeación de esta UPL se enfoca en la configuración de ejes que atraviesen el territorio y que lo rodee en torno al Río Tunjuelo y otros elementos de la estructura ecológica, para articular servicios del cuidado mediante espacios de movilidad sostenible y ambientales.
EL SS SC
PIP- BO-01
FRANJA BOSA TRADICIONAL
Este proyecto reconoce el valor patrimonial e identitario del centro fundacional de Bosa y su entorno productivo. Ofrecerá un mejoramiento del espacio público, centrándose en el peatón como protagonista (espacios para el encuentro, el esparcimiento y la recreación) y en los potenciales productivos existentes. Además fortalecerá la conexiones con el Río Tunjuelo, el Cementerio El Apogeo y la antigua estación de tren de Bosa.
R E P
PIP- BO-02
RIO TUNJUELO
Ofrecerá un recorrido por los elemento de la estructura ecológica principal de las UPL Bosa, Porvenir y Edén, incluyendo el humedal y la quebrada Tibanica, el río Tunjuelo, el Cementerio el Apogeo y el humedal Tingua Azul. Adicionalmente creará nuevos equipamientos y fortalecerá los existentes sobre dicho recorrido para así fomentar una nueva relación con los elementos naturales del territorio, particularmente con el agua, que se convertirá en el elemento protagonista del paisaje.
EP ML SC
PIP-BO-03
EJE TIBANICA APOGEO
Se localiza en el límite con Soacha entre la Quebrada Tibanica y la CIM de Sur. Conecta elementos de la Estructura Ecológica Principal, como la Quebrada Tibanica y el Humedal Tibanica en su extremo occidental, con el área de la CIM del Sur en su extremo oriental.
ML SC
PIP-BO-04
EJE LOS NARANJOS
El Eje Los Naranjos se trata de un eje de articulación de servicios de proximidad en el área central de Bosa, desde la Ronda del Río Tunjuelo al norte, hasta el límite urbano al sur de la UPL
EL ML SC
PIP-BO-05
EJE PRODUCTIVO SAN BERNARDINO
Eje que conectará las UPL Bosa, Edén y Porvenir y ofrecerá nuevos servicios de proximidad incluyendo abastecimiento, cuidado, empleo, cultura y educación, entre muchos otros. Además vinculará las UPL con la Red de Parques del Río Bogotá, el Paseo Tunjuelo y dos ejes para la micromovilidad incluyendo la ciclolameda de la ALO y El Porvenir, así como con otras opciones de movilidad sostenible como la primera y tercera líneas de metro.
EP ML SC
PIP-BO-06
EJE NUEVA ROMA
Eje de circulación de servicios del cuidado desde el Área de Integración Modal de la PLMB en la Avenida Ciudad de Villavicencio hasta el Río Tunjuelo, conectando equipamientos y parques existentes en el costado sur, y expandiendo servicios del cuidado hacia el costado norte de este.
N
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
ACCIONES
Bosque urbano
Parque renaturalizado o reverdecido
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 existente relacionado con proyecto
Conexiones de proximidad
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento por recualificar
BIC relacionado con proyecto de proximidad
Restitución / Intervención BIC
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Complejo de Integración Modal (CIM)
Puertas/entradas de ciudad
Estaciones propuestas (transporte sostenible)
Mejoramiento de red peatonal
Ciclolameda
Red de ciclo-infraestructura (micromovilidad)
Corredor verde
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
ACCIONES
Intervención sobre zonas de reactivación económica
Calle comercial
Fortalecimiento de la Red de Plazas Distritales de Mercado
Río Tunjuelo y su cuenca
Av. Circunvalar del Sur
Av. San Bernardino
Av. Ciudad de Cali
Av. Bosa
Av. Agoberto Mejía
Av. Primero de Mayo
Av. Ciudad de Villavicencio
Av. Ciudad de Cali
Av. Tronco
Autopista Sur
Río Tunjuelo
SOACHA
HUMEDAL TIBANICA
HUMEDAL TINGUA AZUL
PARQUE CEMENTERIO JARDINES DEL APOGEO
CENTRO FUNDACIONAL DE BOSA
CASA BLANCA
GRAN COLOMBIANO
PASO ANCHO
SAN DIEGO BOSA
EL RUBÍ
MOLINE
CATALINA
LA CONCHITA
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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - BOSA
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
09 NOV 2023
Mapa No.
SOC-05
Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDUARDO JIMÉNEZ ARIAS
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CASSIDO VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
UPL KENNEDY
SECTOR SUR OCCIDENTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL Kennedy cuenta con elementos naturales relevantes, actividades económicas y productivas consolidadas, así como procesos de transformación en curso relacionados con los sistemas de transporte masivo, como la construcción de la PLMB que recorre la Av. Primera de Mayo y la troncal del Sistema Transmilenio de la Av. Cra 68.
La primera intervención generará procesos de enovación en las zonas cercanas a las estaciones del sistema y permitirá ampliar y consolidar la oferta de servicios sociales del cuidado mediante la creación de nuevos equipamientos y la expansión de los servicios existentes. La estructura urbana busca mejorar las condiciones y percepción actual del patrimonio natural mediante la recuperación de elementos hídricos, la cualificación y reverdecimiento de los parques de proximidad y estructurantes existentes, la generación de nuevos parques y bosques urbanos, así como el establecimiento de recorridos que garanticen una movilidad interna y externa adecuada.
POBLACIÓN:
328.857 hab
DENSIDAD URBANA:
236 hab/Ha
ESPACO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
4,83M2
PORVENIR
PATIO BONITO
TINTAL
EDEN
KENNEDY
BOSA
HUMEDAL EL BURRO
EP ML SC
KEN-04
EJE TECHO-BAVARIA
El Eje Techo - Bavaria se constituye como la activación del perímetro del conjunto conformado por el Estadio de Techo y el Parque Mundo Aventura y su integración peatonal con el Bosque Bavaria a partir de reforzar las actividades urbanas a lo largo de la carrera 71d y la carrera 71.
BOSQUE URBANO BAVARIA
RÍO FUCHA
EP ML
KEN-06
EJE KENNEDY CENTRAL - LA VACA
El Eje Kennedy Central - La Vaca se constituye como la integración ambiental y peatonal entre Kennedy Central y el Humedal Vaca Norte, el Parque Distrital Cayetano Cañizares y la Ciudadela Productiva de Occidente a partir del potencial de activación de la vida urbana del perímetro del INEM de Kennedy y la calle 26 sur.
CIUDADELA PRODUCTIVA Y DEL CUIDADO DE OCCIDENTE
HUMEDAL LA VACA
PARQUE METROPOLITANO CAYETANO CAÑIZARES
INEM Kennedy
Monumento Banderas
Av. Boyacá
Av. Las Américas
Av. 68
Av. Ciudad de Villavicencio
Av. Agoberto Mejía
Av. Primero de Mayo
Estadio de Techo
Mundo Aventura
C.C. Plaza de las Américas
EL SR SS ML SC
KEN-02
PASEO KENNEDY
El Paseo Kennedy es un circuito diseñado para conectar y potenciar los núcleos productivos y las actividades económicas en los sectores de Kennedy Central, Plaza de las Américas y Techo, así como las actividades industriales en el Barrio Carvajal. Este circuito fomentará la actividades productivas y de innovación de las industrias existentes, al mismo tiempo, que ofrecerá un espacio público que responde de manera apropiada dichas actividades. Además, incluirá un circuito dedicado al cuidado, que permitirá establecer conexiones entre las Manzanas de Cuidado de Metro Kennedy y Timiza.
Corredor Ferreo
EL ML SC
KEN-05
EJE PRODUCTIVO DE SAN BERNARDINO
El Eje Productivo San Bernardino conectará las UPL de Bosa, Edén y Kennedy. A lo largo del corredor vial de la carrera 79, este eje no solo brindará bienes y servicios de proximidad, sino que también proporcionará espacios públicos adecuados para facilitar el acceso y la operación de diversas equipamientos. Entre estos, se encuentran la Plaza de Mercado de Kennedy, instituciones educativas como el IED Pablo VI e INEM Kennedy, así como instalaciones de atención médica en la Unidad de Primera de Atención UPA 301 y la estación de Bomberos de Kennedy.
PARQUE TIMIZA
HUMEDAL TINGUA AZUL
Av. Ciudad de Villavicencio
Autopista Sur
RÍO TUNJUELO
EP ML SC
KEN-01
PASEO DE TIMIZA
El Paseo Timiza ofrecerá un nuevo circuito reverdecido y vital que conectará los lugares más representativos de la UPL Kennedy, incluyendo el Humedal Tingua Azul, el Parque Timiza, la Alcaldía Local, el Hospital de Kennedy, El Sena, Bomberos, el Transmilenio de la Avenida de Las Américas, el Monumento a Las Banderas, el nuevo Parque Longitudinal del Río Fucha y la ciclo alameda Corredor Ferreo del Sur.
EP SC EL
KEN-03
EJE SEVILLANA
Eje que permite la interacción entre los sectores de actividades económicas de los Barrios Carvajal y Kennedy con la A. Sevillana y los sectores de empleo que se localizan en los corredores viales de la Calle 40, 39 y 37b sur. A su vez, se plantea la implementacion de equipamientos de servicios sociales enfocadas en la formación técnica y profesional. Esta propuesta también tiene como objetivo la mejora sustancial de las condiciones del espacio público en el área de la Alquería La Fragua.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parques estructurantes
Corriente de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
Regiotram
Malla vial arterial
Malla vial intermedia
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
Actuación estratégica (AE)
Área de Integración Moda (AIM)
Centro de proyectos
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Plaza de mercado existente
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad
Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos hídricos
ACCIONES
Bosque urbano
Parque renaturalizado o reverdecido
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento por recualificar
Restitución / Intervención EEC
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Estaciones propuestas (transporte sostenible)
Mejoramiento de red peatonal
Ciclovía
Red de ciclo-infraestructura (micromovilidad)
Corredor verde
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corredores productivos de escala urbana y local
Zona industrial
Intervención sobre zonas de reactivación económica
ACCIONES
Calle comercial
Fortalecimiento de la Red de Plazas Distritales de Mercado
N
0 1 2 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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - KENNEDY
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
523
05 NOV 2023
Mapa No.
SOC-06
Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDUARDO CÁRDENAS SANTAMARÍA
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA CAICEDO VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
LOCALIZACIÓN


FUNZA
MOSQUERA
SOACHA
UPL. Bonito
UPL. Tintal
UPL. Edén
UPL. Porvenir
UPL. Kennedy
UPL. Bosa
N
W
E
S
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
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
RESERVAS DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO
ESPACIO PÚBLICO Y MALLA VIAL INTERMEDIA
SECTOR SUROCCIDENTE
Escala:
1: 15.000
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
Octubre 2023
Acto Administrativo:
Mapa No.
SOC-07
Firmas:
LOCALIZACIÓN