



# Soporte Urbano

# 02



# ÍNDICE

**Pág 3** | Introducción

**Pág 4** | ¿Cómo se construyeron estas reflexiones?

**Pág 5** | Otros insumos para la elaboración de la reflexión

**Pág 6** | ¿Cuáles fueron los temas priorizados por el Gremio en cuanto a soporte urbano?

**Pág 7** | Servicios Públicos

**Pág 8** | Reflexiones y propuestas obtenidas del ejercicio Servicios Públicos

**Pág 10** | Sistema Vial

**Pág 12** | Reflexiones y propuestas obtenidas del ejercicio Sistema vial

**Pág 14** | Reflexiones y propuestas obtenidas del ejercicio Espacio Público

**Pág 15** | Reflexiones generales

## CAMACOL BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA

**Martha Cecilia Moreno Mesa**  
Gerente

**Daniel Rey Suárez**  
Director Departamento de Estudios Económicos e Información

**Paula Andrea Mahecha Mahecha**  
**Laura Camila Lozano Rodríguez**  
Coordinación y apoyo técnico

**Lenny Yudith Gómez Portilla**  
**Laura Rojas Alzate**  
**Diana Marcela Sandoval Rincón**  
**Juan Camilo Borda Cortés**  
**Paola Rojas Mateus**  
**Alexander Ubaque Orjuela**  
Equipo técnico

**Nelson Hoyos**  
Edición

**Difusión marketing y publicidad**  
Diseño y diagramación

**Publicación de Camacol Bogotá y Cundinamarca**

**Enero de 2018**

# INTRODUCCIÓN

La administración de Bogotá adelanta la modificación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, Decreto 190 de 2004<sup>1</sup>, definido como el instrumento básico de planificación para regir las líneas gruesas del desarrollo urbano. Este ejercicio nos lleva a pensar como gremio en los retos que a futuro enfrentará Bogotá, pero también a entenderlo como la oportunidad de aportar para mejorar la estructura de la ciudad en sus diferentes dimensiones.<sup>2</sup> Lograr un territorio sostenible, en palabras sencillas, significa procurar que el espacio donde nos relacionamos quienes habitamos la ciudad y donde se desarrollan las actividades económicas, esté en armonía con los elementos ecosistémicos y la estructura funcional y de servicios.

Es así como durante 2017 Camacol Bogotá y Cundinamarca lideró varias mesas de trabajo en las que participaron representantes de empresas afiliadas, académicos y expertos en los diferentes temas, permitiendo identificar unas primeras reflexiones acerca de la experiencia de los distintos agentes del sector con la norma actual. Estas servirán como base para la construcción de las propuestas y la posición gremial, una vez se conozca el articulado del nuevo POT.

En ese sentido, queremos poner a disposición de nuestros afiliados, y del público general, los resultados de este trabajo, finalmente consolidados en cuatro componentes claves: Norma Ambiental, Norma Urbana, Soporte Urbano y Financiación del Desarrollo. La metodología aplicada para obtener las reflexiones que se recogen en este documento, fue la discusión de tres preguntas orientadoras: ¿qué estaba incluido en el Decreto 190 y debería continuar?, ¿qué estaba incluido en el Decreto 190 y no funcionó? y ¿qué no estaba y debería incluirse en el nuevo POT?

Lo anterior permitió hacer un diagnóstico de las fallas y aciertos presentes en la normativa actual para finalmente aproximarnos a una cuestión de fondo: ¿cómo debe ser la futura Bogotá?

1. Decreto compilatorio de las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.

2. **La Estructura Ecológica Principal** es un eje de ordenamiento del territorio, compuesta por un conjunto de elementos naturales y construidos (bióticos y abióticos), de vital importancia para el mantenimiento del equilibrio ecosistémico del territorio. La **Estructura Funcional y de Servicios** es considerada como el conjunto de redes y servicios que soportan el desarrollo y sostenibilidad de la ciudad y sus habitantes, comprende los sistemas de: movilidad, espacio público, equipamientos y de servicios públicos. La **Estructura Socioeconómica y Espacial** entendida como el conjunto de relaciones funcionales sociales y económicas que se entretajan en el territorio.

# ¿Cómo se construyeron estas reflexiones?

## ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN



### Temas discutidos en espacios de participación para nuestros afiliados y la academia



# Otros insumos para la elaboración de la reflexión



## Estudios técnicos Camacol B&C

**Estudio técnico:**  
Sistema de Alertas Tempranas

**Estudio técnico:**  
La Ciudad V.S. El Ordenamiento



**Un equipo interdisciplinario de muy alto nivel** de las áreas gremiales de Camacol B&C e invitados externos.  
**Líder:** Departamento Estudios Económicos.



## BUZÓN POT

**25** preguntas en **7 temas** estratégicos  
**17 encuestas** diligenciadas  
por **15 empresas afiliadas**  
**74 observaciones** recogidas.

## REFLEXIONES PREVIAS

Octubre 2016- Agosto 2017

- 1** **Entregable**  
Norma Ambiental
- 2** **Entregable**  
Soporte Urbano
- 3** **Entregable**  
Norma Urbana
- 4** **Entregable**  
Financiación del Desarrollo Urbano

## APORTES A LA FORMULACIÓN DEL POT

Febrero 2018

Propuestas sustentadas en aportes técnicos entregadas a la Administración Distrital

## POSICIÓN GREMIAL

2018

# ¿Cuáles

fueron los temas priorizados  
por el Gremio en cuanto a

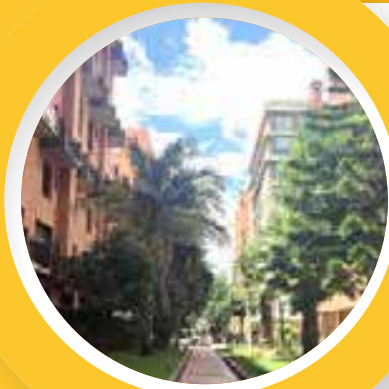
**Soporte Urbano?**

## 2.1 Servicios Públicos



## 2.2

**Sistema Vial**



## 2.3

**Espacio  
Público**



**Causa**

## 2.1 Servicios Públicos

**Efecto**

**Diagnóstico**

- **Desarrollo informal**, aumento de la demanda al sistema hídrico, dificultad y **costo de renovación de redes en zonas construidas.**
- **Descoordinación entre Plan de Desarrollo, POT y Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado.**
- **Capacidad remanente de acueducto baja en periferia** (Suba, Bosa, Ciudad Bolívar y barrios surentales) y **alta en zonas céntricas. Capacidad remanente de alcantarillado alta en periferia y baja en zonas céntricas y orientales.**
- **Las acciones de construir, ampliar y rehabilitar la infraestructura de distribución y almacenamiento de agua** planteadas por el POT 190 de 2004 se desarrollaron apenas un 42%.
- **Las obras** propuestas por el POT 190 en **saneamiento básico se desarrollaron apenas un 42%**
- **Necesidad de inversiones en renovación de redes** tanto en zonas periféricas (acueducto) como en zonas céntricas (alcantarillado).
- **Altos costos de la renovación urbana transferidos** al reparto de cargas de los **Planes Parciales.**
- **Rezago en infraestructura de redes de servicio público.**
- **Dificultad de gestión y cierre financiero** en los proyectos de renovación.


Crear un Observatorio de Infraestructura y Redes de Servicios Públicos Domiciliarios que permita centralizar, completar y georreferenciar la información correspondiente a la disponibilidad, capacidad hidráulica y estado de las redes de servicios públicos.



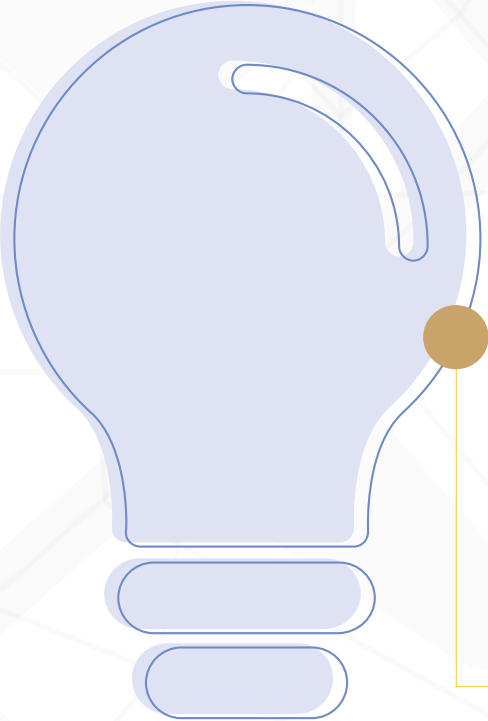
**REFLEXIONES Y PROPUESTAS  
OBTENIDAS DEL  
EJERCICIO**  
**Servicios Públicos**

Delimitar los polígonos de renovación urbana de forma que respondan a criterios derivados de estudios técnicos detallados de disponibilidad y estado de las redes de servicios públicos e infraestructura de soporte (de movilidad y espacio público).





Incrementar la coordinación entre los Planes de Desarrollo, el Plan Maestro de Servicios Públicos y el POT en cuanto a las obras de mantenimiento y ampliación de redes.



Establecer un mecanismo que impida que las cargas generales derivadas de las redes de servicios públicos se eleven desproporcionadamente con respecto a los beneficios que otorga cada plan parcial.

Generar las herramientas necesarias para que a mediano plazo la ciudad cuente con separación de alcantarillados pluviales y sanitarios para aumentar la eficiencia en la utilización del recurso hídrico.

## Causa

- **Se ejecutó apenas un 31% de las obras proyectadas del sistema de transporte masivo.** Simultáneamente, el número de usuarios del sistema aumentó de manera considerable: mientras en el año 2001 se atendieron 116.6 millones de usuarios, en 2016 la demanda creció a 701.5 millones.
- **Se construyó solo el 20% de kilómetros de malla vial arterial propuesta.**
- Las vías ejecutadas por medio de decretos y financiadas mediante valorización no fueron establecidas desde el POT.
- Crecimiento informal de la ciudad.
- Precio del suelo elevado.
- Falta de infraestructura para la movilidad.
- Falta de un sistema multimodal completamente integrado de transporte.

2.2  
Sistema Vial



## Diagnóstico

- El sistema de **transporte masivo se encuentra saturado** en capacidad operativa.
- **El sistema de malla vial no logró disminuir el rezago** que presenta en calidad y cantidad.
- La población de bajos ingresos destina **2.3 veces más presupuesto** que la población de altos ingresos para transportarse (fuente SDP).

Tiempo de viaje promedio:

Estrato 6: 40 min

Estrato 1: 77 min

## Efecto

- **Disminución en la calidad de vida y en la productividad de la ciudad región.**
- Segregación espacial.
- Dificultades adicionales para la disminución de la pobreza, la pobreza extrema y la inequidad.



REFLEXIONES Y PROPUESTAS  
OBTENIDAS DEL  
**EJERCICIO**  
Sistema Vial

**Completar la red vial arterial** fundamental para la integración regional y el aumento de la competitividad de la ciudad:

Autopista Norte, ALO, Avenida Circunvalar, Avenida Boyacá, Calle 13, Calle 80, Avenida Ferrocarril de Occidente, Avenida José Celestino Mutis, Autopista Sur, Autopista al Llano y Avenida San José.

**Articular los nodos del sistema de transporte masivo:**

que se construya o complemente (Metro, Transmilenio u otro) con procesos de renovación urbana y densificación en radios de incidencia.

**Fortalecer la infraestructura correspondiente a modos no motorizados de transporte,** como

ciclo rutas, andenes y alamedas, a través de la conexión e integración de redes funcionales y seguras en la ciudad.

**Distribuir de forma equilibrada las zonas de actividad productiva en el territorio** evitando el desarrollo de piezas monofuncionales residenciales y la saturación del sistema de transporte.

## Causa

- La construcción y mantenimiento de parques regionales, metropolitanos y zonales se realizó en un 31%.
- La adecuación y construcción de parques en estratos 1, 2 y 3 se adelantó en un 16%.

El Plan Maestro de Espacio

- Público se ejecutó únicamente en un 38%.

Multiplicidad de entidades involucradas en la gestión de este trámite

- Descoordinación interinstitucional entre las entidades.

Falta de automatización (tecnología) en la realización de

- trámites en el Distrito.

## Diagnóstico

- Persiste el déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público efectivo (EPE), en la ciudad (se cuenta con 4.46 m<sup>2</sup> / hab, siendo la meta del POT 6 m<sup>2</sup> / hab y la nacional 10 m<sup>2</sup> / hab).
- Dificultad sistemática en el trámite de entrega material y real en el de titulación de las zonas de cesión.

# 2.3

## Espacio Público

## Efecto

- Deterioro en la calidad de vida de la población.
- No se genera una construcción del tejido social.
- Baja circulación peatonal y poca relación con la EPE.
- Rezago en la provisión de espacio público en la ciudad (solo el 47% del área de espacio público que debería poseer Bogotá está escriturada).






REFLEXIONES Y PROPUESTAS  
OBTENIDAS DEL  
**EJERCICIO**  
Espacio Público

Formular estrategias para garantizar el cumplimiento del Plan Maestro de Espacio Público en términos cuantitativos y cualitativos en materia de:

- Proceso de entrega
- Sostenibilidad
- Mantenimiento
- Articulación de actores público- privados
- Innovación en diseño



# Reflexiones generales el nuevo POT necesita

**Ser medible y sujeto de permanente seguimiento** (incluir programa de ejecución e indicadores en el expediente distrital).

**Contar con pedagogía,** apoyado en elementos gráficos para el entendimiento de la norma urbana.

**Tener componentes técnicos, jurídicos y financieros** para que sea un instrumento de planificación sólido.

**Incluir cartografía** ajustada a la escala requerida.

**Estar soportado en estudios técnicos** suficientes y actualizados.

**Garantizar la seguridad jurídica** y simplificación normativa.

**Ser pensado en relación** a las dinámicas de la región.



CAMACOL

BOGOTÁ & CUNDINAMARCA



[www.camacolcundinamarca.co](http://www.camacolcundinamarca.co)



@CAMACOLBOGOTA



@CAMACOLBOGOTA



@CAMACOLBOGOTA



@CAMACOLBOGOTA

