ISSN 0124-0552

REGISTRO DISTRITAL

ALCALDESA MAYOR
Claudia Nayibe López Hernández

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL
BOGOTÁ

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

CONTENIDO

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Sector Central

DECRETO DE 2023
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.
DECRETO Nº 557
"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones" 4

RESOLUCIÓN DE 2023
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA
RESOLUCIÓN Nº 013
"Por medio de la cual se modifica la Resolución 06 del 3 de agosto de 2023 que modificó la Resolución de liquidación del Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversión de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca para la vigencia fiscal comprendida entre 23 de marzo y el 31 de diciembre de 2023" 430

AÑO 58
NÚMERO 7865
24 • NOVIEMBRE • 2023

REGISTRO DISTRITAL

SECRETARÍA GENERAL
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL.

LA PUBLICACIÓN DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EN EL REGISTRO DISTRITAL SE REALIZA DE ACUERDO A LA LEY 1437 DEL 2011 EN SU ARTÍCULO 65 MODIFICADO POR LA LEY 2080 DE 2021 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO".

IMPRENTA DISTRITAL
Secretaría General - Subdirección Imprenta Distrital

CANALES DE COMUNICACIÓN
CORREO: REGISTRODISTRITAL@ALCALDIABOGOTA.GOV.CO
DIRECCIÓN: CALLE 11 SUR #1-60 ESTE - LA MARÍA - BOGOTÁ D.C.
TELÉFONO: 381 3000 EXT. 5010 - 5202
SUBDIRECTORA IMPRENTA DISTRITAL: MARCELA IRENE DE JESÚS GONZÁLEZ BONILLA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO Nº 557
(23 de noviembre de 2023)

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones"

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

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

CONSIDERANDO

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

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

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

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

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

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

BOGOTÁ

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

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones"

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

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

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

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

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

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

Que el artículo 577 del Decreto Distrital ídem 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 idem, las Unidades de Planeamiento Local -UPL y los siete (7) sectores que las agrupan establecen una manera diferenciada de abordar el territorio.

Que así mismo, el POT estableció disposiciones tendientes a la consolidación de los bosques urbanos en la ciudad, puntualmente en los artículos 126 "Índices de diseño para los elementos del Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro", 129 "Directrices para la renaturalización y el reverdecimiento" y 130 "Consolidación de bosques urbanos".

Que el Acuerdo Distrital 859 de 2022 "*Por el cual se integra los bosques urbanos a la dinámica de la planeación y ordenamiento territorial del Distrito Capital, como estrategia para la conservación ambiental y la adaptación a la crisis climática*", establece lineamientos y competencias a las autoridades distritales con el fin de gestionar y consolidar los bosques urbanos en el área urbana del Distrito Capital, entre ellas la Secretaría Distrital de Ambiente y el Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis.

Que en cumplimiento de lo anterior, la Secretaría Distrital de Ambiente expidió la Resolución 5531 de 2022, la cual tiene por objeto "*establecer los lineamientos para la implementación de los bosques urbanos en el área urbana del Distrito Capital, propiciando el establecimiento de especies con alta diversidad de vegetación multiestrato, privilegiando las especies nativas y con un manejo específico dentro de la silvicultura urbana, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 859 de 2022 y el Decreto 555 de 2021*"

Que, de otro lado, el artículo 270 del POT 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.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones"

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 de los bienes de uso público, se podrá cambiar su uso entre otras, mediante la aprobación de los instrumentos de planeación establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Que respecto de las zonas de uso público y/o cesiones urbanísticas entregadas al Distrito Capital que se sitúen en el polígono del parque estructurante de tipología contemplativo Bosque Urbano Santa Helena, se hace necesario cambiar el uso registrado en el inventario general de espacio público y bienes fiscales del Distrito Capital a cargo del DADEP, por el uso señalado en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)" que se adoptará mediante el presente decreto.

Que las zonas de uso público y/o las cesiones urbanísticas que se localicen en el polígono del Bosque Urbano Santa Helena que aún no hayan sido entregadas y/o esté pendiente su entrega o transferencia, así como aquellas que deban ser adquiridas, serán incorporadas en el inventario general de espacio público y bienes fiscales del Distrito Capital a cargo del DADEP, teniendo en cuenta el uso señalado en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)" que se adoptará mediante el presente decreto.

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 idem 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 307 ibidem permite el reordenamiento de clubes y centros recreo-deportivos mediante licenciamiento urbanístico, los cuales *"podrán adelantar el reordenamiento de sus predios, entendido este como la posibilidad de desarrollar usos urbanos en hasta una tercera (1/3) parte del globo o globos de terreno objeto de reordenamiento a cambio de la cesión de suelo gratuita al Distrito Capital de, como mínimo, dos terceras (2/3) partes de su área, con destinación a espacios públicos del nivel estructurante"*.

Que para dar aplicación al reordenamiento de clubes y centros recreo-deportivos, se podrá acudir directamente al procedimiento de licenciamiento aplicando las normas del tratamiento de renovación urbana, sin que para ello sea requisito la adopción previa de un Plan Parcial, cumpliendo con las condiciones establecidas en el mencionado artículo 307 del POT.

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.

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.

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. Los diferentes espacios estuvieron compuestos por las siguientes actividades: (i) cinco actividades pedagógicas y de información de escala distrital; (ii) siete actividades pedagógicas y de información de escala local 2022 y (iii) seis actividades pedagógicas y de información de escala local 2023.

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 6 de la Ley 2116 de 2021 que modificó el artículo 62 del Decreto Ley 1421 de 1993 y por tanto, dicha estructura político administrativa se conserva y respeta en el contenido de todos y cada uno de los instrumentos de planificación urbanística para la ocupación del territorio establecidas en los artículos 485 del Decreto 555 de 2021; en el presente caso, en las Unidades de Planeamiento Local.

Que en el marco de lo anterior y de conformidad con los resultados del proceso de planeación participativa de las UPL y del ejercicio técnico realizado, mediante el presente decreto se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local, precisando la estructura 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 Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el sector de Norte, 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 Norte.*** 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 Norte son:

Dimensión de proximidad	**Objetivos del Sector Norte**
Espacio público local	Conectar los parques de proximidad existentes con los propuestos, incluyendo las cesiones de planes parciales sin desarrollar en las UPL del Sector Norte. Mejorar la accesibilidad y acercar los espacios de encuentro de nivel estructurante como el parque metropolitano Guaymaral, el bosque Santa Helena, el parque El Tomillar, el parque El Cedro (AOPP), el humedal Córdoba, los canales Torca, Molinos, Córdoba, y las zonas de parque distrital de montaña como el cerro La Conejera y las áreas de protección de los cerros de Suba.

Servicios del cuidado	Mejorar la oferta pública de servicios del cuidado y su articulación a los equipamientos existentes y al espacio público existente y propuesto, así como la hibridación de servicios en equipamientos existentes en el Sector Norte. Equilibrar el territorio desde el mejoramiento de la oferta de servicios del cuidado a las comunidades en ladera, en especial en la zona oriental de la UPL Toberín y el barrio Casablanca en la UPL Britalia, y la provisión de servicios del cuidado a los asentamientos rurales como el caso del Centro Poblado Chorrillos en la UPL Torca y al centro poblado Altos de Serrezuela.
Servicios sociales	
Movilidad local	Mejorar la conectividad del sector mediante la habilitación de circuitos de cicloinfraestructura y redes peatonales en las UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca. Mejorar los entornos de manzanas del cuidado, desde la generación de entornos caminables y reverdecidos en el Sector Norte.
Entornos productivos locales	Fortalecer las condiciones de accesibilidad y conectividad a entornos productivos locales y distritos creativos, mediante la mejora de vías, redes peatonales, cicloinfraestructura y espacios públicos que respaldan actividades comerciales existentes, para impulsar las oportunidades económicas del Sector Norte

Artículo 4. ***Documentos.*** Hacen parte integral del presente decreto los siguientes documentos:

4.1 Documento Técnico de Soporte –DTS para las UPL de Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca.
4.2. Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Britalia (NOR-01).
4.3. Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Toberín (NOR-02).
4.4. Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Usaquén (NOR-03).
4.5. Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Niza (NOR-04)
4.6. Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Torca (NOR-05)
4.7. Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)".

Artículo 5. ***Precisión de la Malla Vial Intermedia.*** Precísese la malla vial intermedia de las UPL que conforman el sector de Norte según lo dispuesto en el Mapa de "Reservas de la Estructura

Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)", 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 del Cuidado" del citado POT.

Artículo 7. ***Proyecto Integral de Proximidad Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena.*** Los diseños de la avenida transversal de Suba al interior del ámbito del Proyecto Integral de Proximidad Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena deberán tener en cuenta lo previsto en la Resolución 5531 de 2022 de la Secretaría Distrital de Ambiente y cumplir con la distribución de las franjas funcionales de acuerdo con lo dispuesto en el Documento Técnico de Soporte, el cual hace parte integral del presente acto.

Artículo 8. ***Proyecto Integral de Proximidad Cicloalameda Deportiva - Loop Carrera 15.*** El Proyecto Integral de Proximidad Cicloalameda Deportiva - *Loop* Carrera 15 de la UPL Usaquén deberá propiciar las conexiones norte - sur para peatones y bicicletas, mediante la creación de una cicloalameda por la carrera 15.

En el suelo indicativo para estructura funcional y del cuidado, que está señalado en el Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Usaquén (NOR-03) adoptado en el artículo 4 del presente decreto, se podrá implementar un parque y equipamiento híbrido cultural y deportivo. Para la adquisición de este suelo el Distrito podrá hacer uso de los instrumentos y disposiciones normativas contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021 y sus decretos reglamentarios. Este suelo tiene carácter indicativo y no constituye un suelo de reserva para la Estructura Funcional y del Cuidado en los términos del artículo 378 del Decreto Distrital 555 de 2021.

En caso de que el Distrito adelante el proceso para la incorporación de dicho suelo al Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, adelantará un proceso de concertación con los propietarios y demás entidades concurrentes con el fin de concertar las condiciones del mismo. Como resultado de este proceso, la Secretaría Distrital de Planeación deberá precisar la delimitación del suelo con destinación a espacio público, adelantar el proceso a que haya lugar de acuerdo con lo establecido en el artículo 378 del Decreto Distrital 555 de 2021 y hacer la aclaración o modificación que sea necesaria en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado, Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)".

Parágrafo 1. En el evento en que en la zona objeto de este PIP se desarrolle un proceso de reordenamiento de clubes en los términos del artículo 307 del Decreto Distrital 555 de 2021, el suelo indicativo para estructura funcional y del cuidado señalado en el Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Usaquén, que hace parte del presente decreto, deberá incluirse dentro de las cesiones de suelo gratuitas que se deriven del reordenamiento.

Parágrafo 2. Durante el proceso de concertación se podrá revisar y precisar el trazado de la reserva vial de la carrera 15 establecida en el Decreto Distrital 555 de 2021, considerando la condición de permanencia del uso dotacional. En caso de que la precisión del trazado involucre áreas de la Estructura Ecológica Principal, se deberá vincular a la concertación con la respectiva autoridad ambiental. Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa aplicable para la modificación de la reserva.

Artículo 9. ***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 10. ***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 11. ***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, el pago en especie y el procedimiento serán definidos por la Secretaría Distrital de Planeación mediante resolución.

Artículo 12. ***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 Norte (NOR-06)".

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

12.1. 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;
12.2. Los polígonos definidos para este espacio público para la movilidad en los Proyectos Integrales de Proximidad incluidos en este decreto;
12.3. 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;
12.4. 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;
12.5. 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.
12.6. 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.
12.7. 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 Norte (NOR-06)" 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 13. ***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 Norte (NOR-06)" 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 Norte (NOR-06)" 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 Norte (NOR-06)" 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.

Parágrafo 4. En las zonas de uso público y/o cesiones urbanísticas que hayan sido entregadas al Distrito Capital y se localicen en el polígono del Bosque Urbano Santa Helena, se cambiará el uso registrado en el inventario general de espacio público y bienes fiscales del Distrito Capital a cargo del DADEP por el uso señalado en el Mapa de "Reservas de la Estructura Funcional y del Cuidado,

Espacio Público y Malla Vial Intermedia del Sector Norte (NOR-06)" del presente decreto Las zonas de uso público y/o cesiones urbanísticas que se localicen en el mencionado polígono y que aún no hayan sido entregadas y/o esté pendiente su entrega o transferencia, así como aquellas que deban ser adquiridas, serán incorporadas en el mencionado inventario, teniendo en cuenta el uso señalado en dicho mapa.

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

Artículo 14. ***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 4 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 15. ***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 16. ***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 17. ***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.

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones"

CAPÍTULO IV
GOBERNANZA DE LOS PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Artículo 18. ***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 19. ***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 Norte 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 20. ***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 21. ***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 22. ***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 Norte (NOR-06)" 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 23. ***Vigencia***. El presente decreto rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación en el Registro Distrital. Asimismo deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de obra según lo dispuesto en el artículo 575 del Decreto Distrital 555 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los

23 NOV 2023

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca que conforman el Sector Norte, y se dictan otras disposiciones"

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
	Luis Osman - Abogado contratista Subsecretaría Jurídica.
	Giovanni Perdomo - Abogado Subsecretaría de Planeación Territorial
	Marcela Giraldo Marín - Profesional Especializado-Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos
Proyectó:	Camilo Barbosa Medina- Subdirector Planeamiento Local de Norte
	María del Rosario Hidalgo Pérez. Profesional Especializado Subdirección Planeamiento Local del Norte
	Tatiana Rojas Molina. Contratista Subdirección Planeamiento Local del Norte

FORMULACIÓN DE UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL

SECTOR NORTE

Documento Técnico de Soporte

BRITALIA – TOBERÍN – USAQUÉN – NIZA – TORCA

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

Bogotá D.C., 2023

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

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN | BOGOTÁ

- EQUIPO DIRECTIVO -

Felipe Edgardo Jiménez Ángel
Secretario Distrital de Planeación

María Mercedes Jaramillo Garcés
Secretaria Distrital de Planeación 2021-2023

Margarita Rosa Caicedo Velásquez
Subsecretaria de Planeación Territorial

Natalia Valencia Dávila
Dirección de Planeamiento Local

Luz Helena Martínez Mora
Subdirección de Planeamiento Local Centro Ampliado

Waldo Yecid Ortiz Romero
Subdirección de Planeamiento Local Sur Oriente

David Cardona García
Subdirección de Planeamiento Local Sur Occidente

Santiago Carvajal Giraldo
Subdirección de Planeamiento Local Occidente

María Victoria Villamil Páez
Subdirección de Planeamiento Local Noroccidente

María Elvira Villareal Cuartas
Subdirección de Planeamiento Local Norte 2023-I

Camilo Barbosa Medina
Subdirección de Planeamiento Local Norte 2023-II

Diana Victoria Carvajal Arroyave
Subdirección de Planeamiento Rural Sostenible

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

Bibiana Salamanca Jiménez
Jefe Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones

- EQUIPO COORDINACIÓN PROYECTO UPL -

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

Alejandro Angarita
Co-Dirección Proyecto UPL

Andrés Bernal Bernal
Co-Dirección Proyecto UPL

Juanita Fonseca Ulloa
Asesora Arquitecta urbanista

Luisa Natalia Contreras Quevedo
Bióloga Asesora en ambiente y hábitat

Jorge Andrés Viasus Salamanca
Sociólogo Urbanista Asesor Dirección

María Cristina Rojas Eberhard
Dirección Proyecto UPL 2022

- EQUIPO FORMULADOR NORTE -

Tatiana Rojas Molina
Coordinadora de la Formulación

Julián Quiroz Diaz
Urbanista

Wendy Rojas Delgado
Arquitecta Modeladora

Iván E. Vásquez López
Sistema de Información Geográfica

María del Rosario Hidalgo
Edición DTS

Doris Catalina Silva Moreno
Coordinadora UPL rural

Juanita Fonseca Ulloa
Coordinadora 2022

Antonio Velandia
Urbanista

María Fernanda Ospina
Arquitecta Modeladora

David Velasco Delgado
Apoyo en DTS - Urbanista

Mauricio Andrés Romero Mejía
Formulador UPL rural

- EQUIPO DE APOYO A LA COORDINACIÓN DEL PROYECTO UPL -

Ana María Miranda
Arquitecta Paisajista Asesora en Paisajismo

Andrés Camilo Navascués
Ingeniero Civil Asesor para costeo

Natalia Montejo Arias
Arquitecta Asesora en Cartografía

Mario Avellaneda González
Asesor Subsecretaría de Planeación Territorial

Laura Alejandra González
Gestora Urbana, Asesora Subsecretaría de Planeación Territorial

Angélica Buitrago Redondo
Arquitecta Asesora Componente Programático UPL

Ana María Páez
Politóloga Asesora en participación

Sergio Andrés Riveros
Gestor Urbano asesor en Coordinación y seguimiento

Diego Felipe Rojas
Diseñador Industrial Coordinador Componente Gráfico DTS

Juan Francisco Rodríguez
Asesor de Gobernanza

Jorge González Peñuela
Asesor Jurídico

Carlos Daniel Quintana Acosta
Apoyo sistema de seguimiento y evaluación

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

Edisson Geovanni Patiño Torres
Coordinador Malla Vial Intermedia Terciaria y Local

Ángela Natalia Molina Vega
Arquitecta Urbanista. Apoyo urbanístico

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

Julio Cesar Vega Angarita
Ingeniero Catastral y Geodesta. Apoyo SIG

Nelson Humberto Gamboa Baracaldo
Ingeniero civil. Apoyo técnico

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

Andrés Alberto Guevara Rivera
Ingeniero civil. Apoyo técnico

- EQUIPO PARTICIPACIÓN –

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

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 22

2. EL SECTOR NORTE: UPL BRITALIA, TOBERÍN, USAQUÉN, NIZA Y TORCA. **32**

2.1 Determinantes y retos 34
2.2 La proximidad en el sector 37

3. UPL BRITALIA **41**

3.1 La estructura local de la UPL Britalia 44
3.2 Proyecto Integral de Proximidad Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena 48
3.3 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Sur 53
3.4 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Centro 55
3.5 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Norte 57
3.6 Proyecto Integral de Proximidad Centralidad Emblemática San José 59
3.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Integrador San José 62
3.8 Proyecto Integral de Proximidad Caminos Ancestrales: Tomsa 63
3.9 Suelo de reserva UPL Britalia 67

4. UPL TOBERÍN **68**

4.1 La estructura local de la UPL Toberín 71
4.2 Proyecto Integral de Proximidad Despensa Ecológica San Antonio 75
4.3 Proyecto Integral de Proximidad Entre Parques y Miradores 78
4.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Norte 81
4.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Centro 83
4.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Sur 85
4.7 Proyecto Integral de Proximidad Cuidado en Red San Cristóbal 87
4.8 Suelo de reserva UPL Toberín 91

5. UPL USAQUÉN **92**

5.1 La estructura local de la UPL Usaquén 95
5.2 Proyecto Integral de Proximidad Bisagra Cultural y Pedagógica – Entre Bosques 99
5.3 Proyecto Integral de Proximidad Centralidad Híbrida de Usaquén 102
5.4 Proyecto Integral de Proximidad Puerta a los Cerros Mano de Oso 104
5.5 Proyecto Integral de Proximidad Cicloalameda Deportiva – *Loop* Carrera 15 107
5.6 Proyecto Integral de Proximidad Contrastes Positivos: Reactivación + Reverdecimiento 110
5.7 Suelo de reserva UPL Usaquén 114

6. UPL NIZA **115**

6.1 La estructura local de la UPL Niza 117
6.2 Proyecto Integral de Proximidad Motor Conector de Prados y Jardines 122
6.3 Proyecto Integral de Proximidad Conector Los Molinos - Salitre 125
6.4 Proyecto Integral de Proximidad Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba 127
6.5 Proyecto Integral de Proximidad Caminos Ancestrales Tomsa 131

6.6 Suelo de reserva UPL Niza 133

7. UPL TORCA 134

7.1 La estructura local de la UPL Torca 139
7.2 Proyecto Integral de Proximidad Red del Cuidado Torca 142
7.3 Proyecto Integral de Proximidad Sendero – Parque Lineal Ambiental Lagos de Torca 146
7.4 La proximidad en la Actuación Estratégica Lagos de Torca 148
7.5 Suelo de reserva UPL Torca 152

8. ARTICULACIÓN CON EL SISTEMA DE SITIOS SAGRADOS MUISCAS EN LOS SECTORES NORTE Y NOROCCIDENTE 153

PARTE II PUESTA EN MARCHA 154

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 155

1.1 Estrategia de participación ciudadana para la planeación participativa 155
1.2 UPL Britalia 164
1.3 UPL Toberín 175
1.4 UPL Usaquén 185
1.5 UPL Niza 196
1.6 UPL Torca 206

2. GOBERNANZA, FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE SUELO 218

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación 219
2.2 Financiación de los proyectos integrales de proximidad 254
2.3 Instrumentos de Planeación 273
2.4 Instrumentos y mecanismos de gestión de suelo 280
2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad 283

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL) 285

3.1 Generalidades 285
3.2 Objetivos de implementación de la malla vial intermedia (MVI) 291
3.3 Análisis de la Malla Vial Intermedio desde la movilidad 292
3.4 Metodología para la caracterización y definición de la malla vial intermedia 304
3.5 Desarrollo e identificación de la malla vial intermedia 316
3.6 Caracterización general del Sector Norte 316
3.7 UPL Desarrollo de los criterios urbanísticos en el marco de POT 318
3.8 Articulación con proyectos UPL 332
3.9 Priorización y validación de tramos de la malla vial intermedia 334

4. BIBLIOGRAFÍA 339

ANEXOS 341

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!

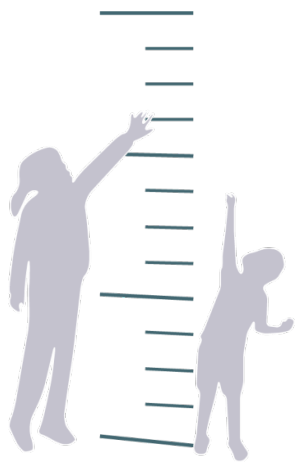
Parece que nos hemos acostumbrado a estos largos tiempos de desplazamiento, relegando nuestro tiempo libre a un segundo plano, olvidando la importancia del descanso, la contemplación y el tiempo para nosotros mismos y nuestras familias.

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: 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

[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.

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.

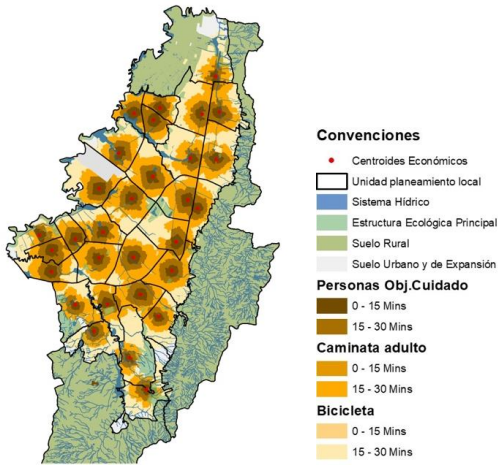


Imagen 1 – Mapa de Bogotá en donde las isócronas representan 30 minutos en el territorio
Fuente: SDP – Dirección de Planeamiento Local (DPL)

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.

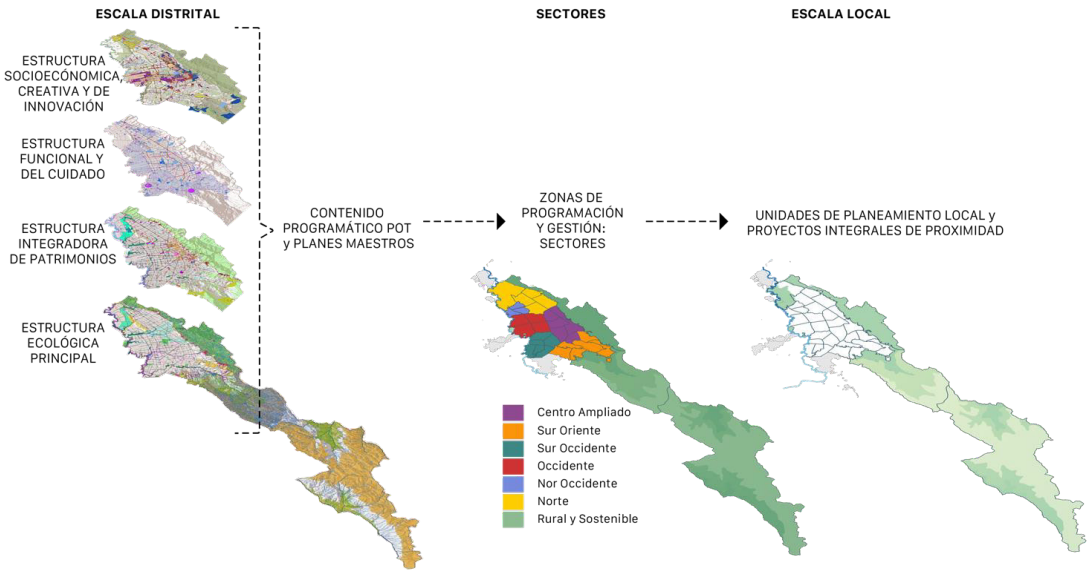


Imagen 2 – Los elementos estructurantes del POT se articulan en los sectores para incidir en la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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.

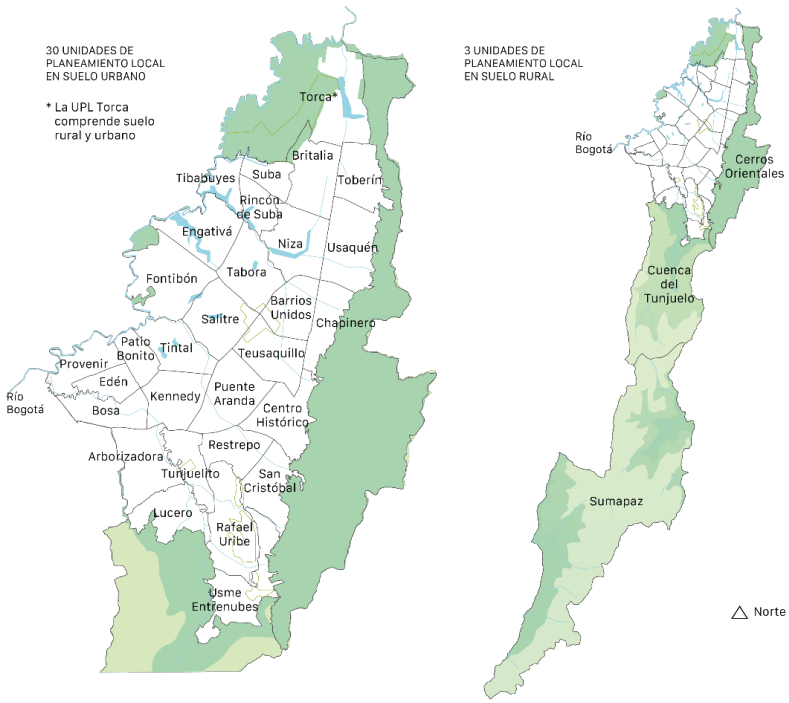


Imagen 3 – Delimitación de las Unidades de Planeamiento Local
Fuente: SDP – DPL

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 pensamientos, no será posible la

[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.

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.
- Diseñar el espacio urbano de manera que sea seguro para peatones y modos de transporte no motorizados.

[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

- 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 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).*

[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.

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.

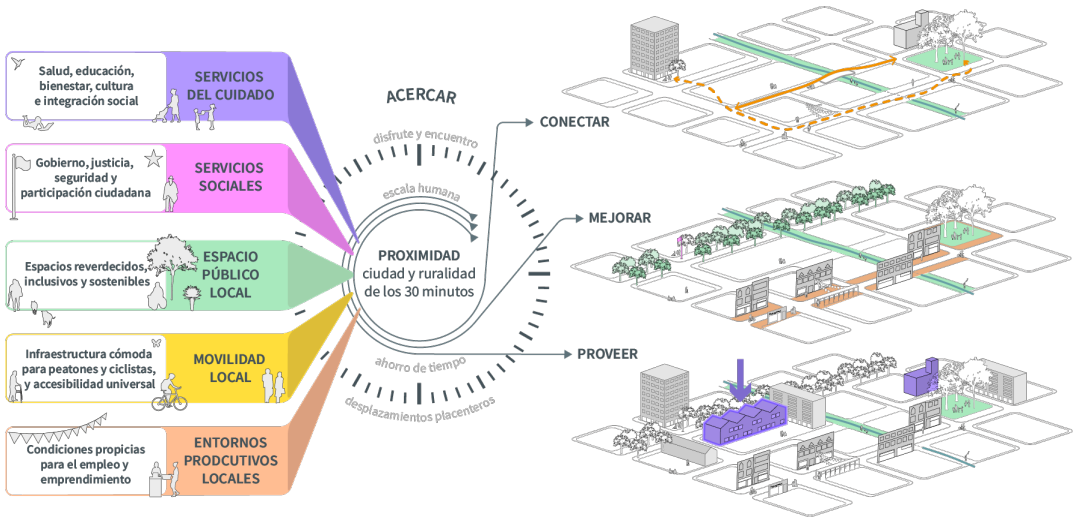


Imagen 4 – La proximidad se logra atendiendo cinco dimensiones de la escala local.
Fuente: SDP – DPL

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

[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

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

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

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 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

[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.

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 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

[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.

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 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.

[16] La metodología y resultados de este proceso se describen en la Parte 2, en el capítulo de Participación Ciudadana
[17] Artículos 170 y 171 Decreto Distrital 555 de 2021

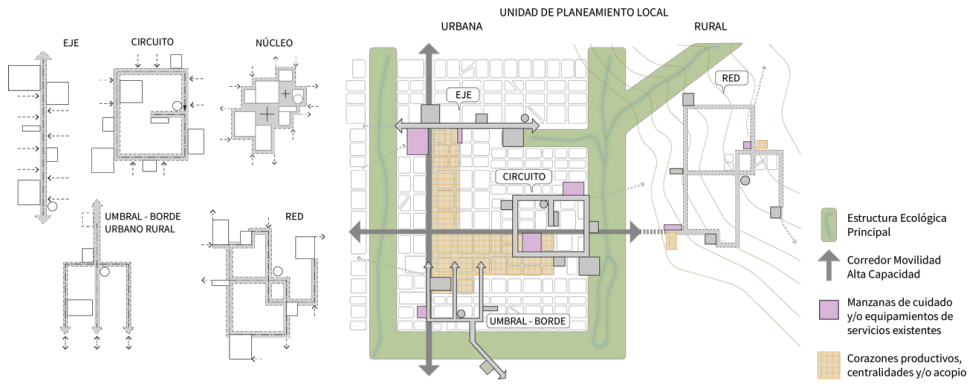


Imagen 5 – Estructura urbana de la escala local y los Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: SDP - DPL

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.

- 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.

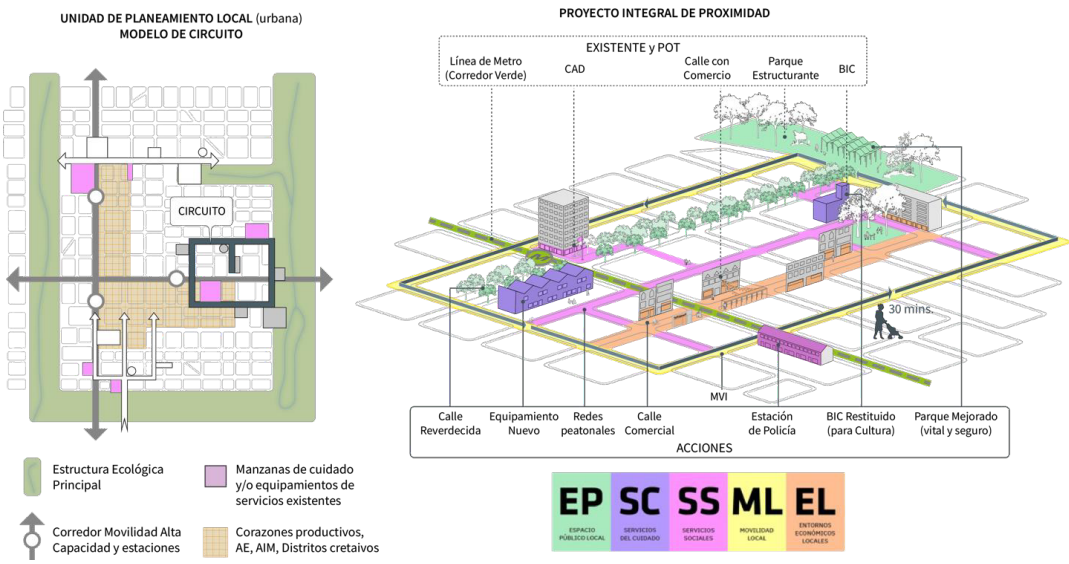


Imagen 6 – Esquema ilustrativo de implementación de Proyectos Integrales de Proximidad.
Fuente: SDP – DPL

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	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.

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
Manual del Espacio Público	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.
	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	Equipamiento nuevo	Construcción de nuevas edificaciones destinadas a la prestación de uno o varios servicios del

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
*Las acciones implementan el Plan de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales		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 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.

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
	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, 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,

Dimensión	Acciones	Descripción UPL
		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.
	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

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
		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 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.
	Intervención sobre zonas de	Zonas de la UPL que tienen potencial económico o donde se han consolidado tejidos económicos productivos locales que se vinculan a los

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
Entornos productivos locales	reactivación económica	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 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

Dimensión	Convenciones	Descripción UPL
		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 NORTE: UPL BRITALIA, TOBERÍN, USAQUÉN, NIZA Y TORCA.

El Sector Norte está conformado por cinco Unidades de Planeamiento Local: Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca. Cada una de estas UPL presenta características particulares y desafíos propios en términos de proximidad y calidad de vida de sus habitantes.

En el siguiente apartado se describe el contexto del Sector en su conjunto, las principales conclusiones de la caracterización[18] y, posteriormente se hace una descripción de cada una de las Unidades de Planeamiento Local (UPL).

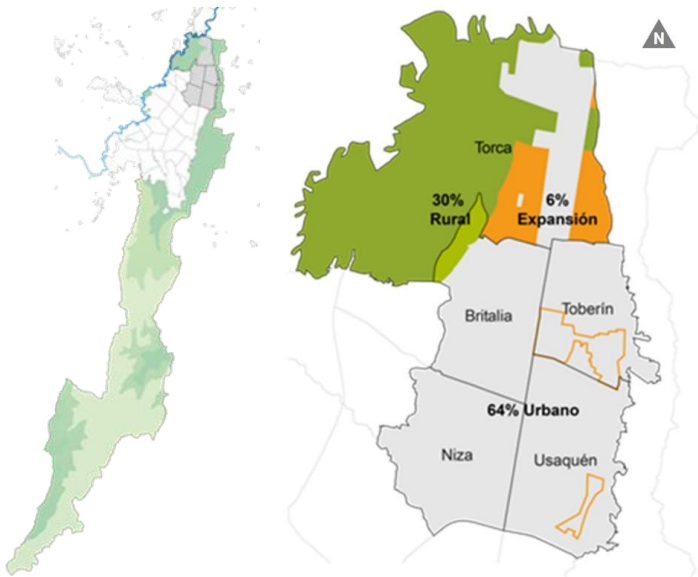


Imagen 7 – Localización, límites y clasificación del suelo del Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Los límites generales del Sector están definidos de la siguiente manera:

Hacia el oriente, está delimitado por el perímetro urbano colindando con los parques de borde del Área de Ocupación Publico Prioritaria - AOPP de la UPL Cerros Orientales.

El límite sur lo marcan la calle 100 - avenida 68 al sur y al suroccidente el río Salitre. Colinda con las UPL Chapinero, Barrios Unidos y Tabora.

[18] La caracterización detallada se encuentra en el Anexo de Caracterización del Sector Norte

El límite occidental lo enmarcan los cerros de Suba, colindando con las UPL Rincón de Suba y Suba, continuando nuevamente hacia el occidente por la quebrada Salitrosa y el Humedal de la Conejera, donde limita con la UPL Tibabuyes, hasta llegar al rio Bogotá.

Finalmente, el límite noroccidental y norte está marcado por el río Bogotá, colindando con los municipios vecinos de Cota y Chía.

Imagen 8 – Límites de las UPL del Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

El Sector conforma el borde y acceso norte de la ciudad y cuenta con una localización estratégica y por su cercanía y relaciones funcionales con los municipios de Chía, Cota, Sopó y La Calera. Es así como su vocación desde el Modelo de Ocupación Territorial - MOT es ser el articulador con la región metropolitana Bogotá - Cundinamarca y el norte del país, desde el fortalecimiento y configuración de la estructura ecológica principal y el sistema de movilidad.

En lo que se refiere a actuaciones estratégicas, en el sector se identificaron tres: Lagos de Torca, Nodo Toberín y Teleport-Santafé, las cuales buscan consolidar e impulsar la reactivación económica del sector, a la vez que contemplan el desarrollo de nuevos equipamientos, espacio público y redes cicloinfraestructura para concretar la visión de la cuidad de proximidad.

Caracterización Demográfica

El Sector Norte cuenta con una población de 1.060.132 habitantes de acuerdo con las proyecciones 2021 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), distribuida en una superficie de 11.695,86 hectáreas. El suelo del Sector está clasificado en tres categorías: urbana, rural y de expansión. Las áreas urbanas representan el 61,1% del área total del territorio, las de expansión el 6,2% y la zona rural ocupa el 32,7% (3.829,40 hectáreas) y se ubica en Torca y Britalia.

El promedio de densidad urbana de todo el Sector Norte es de 137 habitantes por hectárea, cifra por debajo del promedio de la ciudad (194 habitantes por hectárea). La distribución de la población por UPL indica una mayor densidad en Toberín con respecto a las demás UPL, la cual, a su vez, fue identificada como UPL deficitaria en términos de espacio público y servicios básicos. Por su parte Torca presenta actualmente la menor densidad poblacional debido a su condición de suelo rural y de expansión. A continuación, se presentan los datos poblacionales por UPL:

UPL	Población 2021 Proyecciones DANE	Área Suelo Urbano y de Expansión hectáreas	Densidad poblacional en suelo urbano habitantes/hectárea
Britalia	261.499	1.411,21	166
Toberín	296.212	1.244,87	238
Usaquén	276.170	1.845,81	150
Niza	216.538	1.645,11	132
Torca	9.893	1.719,46	2
Sector Norte	**1.060.132**	**7.866,45**	**137**

Tabla 3 Datos de Población por UPL – Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

2.1 Determinantes y retos

Desde el Modelo de Ocupación Territorial - MOT y a escala urbano-regional, el Sector Norte potencia su relación con el territorio desde los anillos que configuran la estructura ecológica principal y el sistema de movilidad. En el primer caso, se trata de un paisaje híbrido que se articula a través de conectores ecosistémicos y de cuerpos hídricos que conforman grandes circuitos y recorridos ambientales. Por otra parte, los modos de transporte existentes, así como los proyectados en el POT, generan alternativas de movilidad que se enriquecen a través de redes locales entrelazadas y conectadas con los municipios vecinos y la región.

Imagen 9 – Anillos EEP, Sistema de movilidad regional y puertas urbano regionales
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022-2023

A las UPL Toberín, Usaquén, Britalia y Niza las bordean los Cerros Orientales que se enfrentan a los cerros de Suba y La Conejera generando el símil de una conversación entre un lado y el otro a través de visuales y cuerpos hídricos. Los canales Córdoba, Contador, del Norte, Callejas y Molinos conectan con el humedal Córdoba afianzando una estructura potencial para consolidar la proximidad y el reverdecimiento de la escala local. Tienen en común la avenida Paseo de los Libertadores (autopista Norte) de donde se desprende la estructura de movilidad que enmarca las áreas vitales y productivas de cada UPL. Las actuaciones estratégicas Nodo Toberín y Teleport-Santafé serán los motores económicos del sector.

La UPL Torca alberga un suelo rural y de expansión en rápida transformación y es un área privilegiada pues el conector ecosistémico Cerros Orientales - río Bogotá que agrupa la reserva Thomas van der Hammen y el humedal Torca-Guaymaral enmarca su hábitat y paisaje. Torca, como el acceso o puerta principal del norte, articula Bogotá con la región a través de los futuros sistemas de transporte RegioTram, la línea 4 de Metro, la autopista de última generación y los respectivos equipamientos de intercambio modal.

La Actuación Estratégica Lagos de Torca se encargará de concretar el desarrollo de un hábitat ejemplar con una oferta amplia de vivienda de interés social, espacio público (parque metropolitano Guaymaral), mejorando las condiciones de conectividad ecosistémica (recuperación de quebradas y del humedal Torca-Guaymaral), con una provisión adecuada de servicios y soportes urbanos y la conformación de un ecosistema económico que garantice la oferta de servicios y empleo para concretar el modelo de ciudad de los 15 y 30 minutos.

El paisaje sabanero del suelo rural y productivo en la UPL Torca, la reserva Thomas van der Hammen, los parques de borde del río Bogotá, el cerro La Conejera, el parque distrital ecológico de montaña de los cerros de Suba y La Conejera y el humedal Córdoba, son los elementos más representativos del paisaje del sector.

La conformación morfológica y funcional del Sector tiene una marcada predominancia de las conexiones norte-sur asociadas principalmente a las vías arteriales que se convierten en barreras para la proximidad, como es el caso de las avenidas Boyacá, Suba y Laureano Gómez (carrera 9) y la avenida Paseo de los Libertadores (autopista Norte). Esta última se convierte, a su vez, en un embudo constante que genera conflicto vehicular y peatonal, así como también la presencia de embotellamientos frecuentes que afectan, por un lado, la movilidad a nivel distrital y, por otro, la calidad de vida de las personas que habitan o transitan por la zona. Adicionalmente, en el territorio se encuentran tramos viales sin construir o en muy mal estado, lo que incrementa la percepción de barreras de proximidad e implica mayores tiempos en los desplazamientos. Dado lo anterior, uno de los principales retos a nivel de sector es lograr una continuidad en el sentido oriente-occidente que incentive las dinámicas de proximidad y permita reconectar los Cerros Orientales con los de Suba y el río Bogotá a nivel peatonal y de bicicletas.

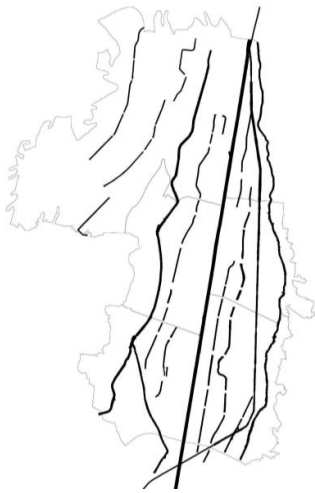


Imagen 10 – Esquema predominancia de vías arteriales sentido norte-sur
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Así mismo, la proximidad a nivel de sector se ve afectada por la presencia de grandes islas de equipamientos privados y predios sin desarrollar, como es el caso de clubes o colegios privados que se encuentran en predios de más de 10.000 ha que generan una ruptura en la continuidad de las vías y del espacio público.

En la UPL Britalia se destaca el reto de mejorar la relación con los cerros de Suba y La Conejera, mediante el desarrollo de su potencial como elementos culturales, paisajísticos, ambientales y como conectores de proximidad. El barrio Casablanca, por ejemplo, presenta problemas de accesibilidad y una baja oferta de transporte público, las conexiones con elementos de transporte masivo se localizan a una distancia considerable y las vías de acceso al barrio están en un estado precario.

La UPL Toberín, al ser la más deficitaria del Sector Norte, requiere mejorar la oferta y accesibilidad a servicios del cuidado y espacio público especialmente en los asentamientos de

ladera. Adicionalmente, se deberán considerar las condiciones de accesibilidad a estos servicios por parte de los habitantes de Altos de Serrezuela.

Niza es la UPL con mejor indicador de espacio público efectivo - EPE del sector (7,86 m2 / habitante) y una de las que registra la mayor cantidad de árboles por persona de la ciudad (1,73 árboles cada 3 habitantes). Los retos principales de la UPL son mejorar la relación con el humedal Córdoba y la oferta de servicios en los barrios del norte como Ciudad Jardín y los prados.

Por último, en términos de proximidad, uno de los principales desafíos de la UPL Torca es la articulación de los asentamientos y dinámicas rurales con las zonas urbanas. Se conoce que hoy en día la población rural, en especial los habitantes del centro poblado Chorrillos y los habitantes de la zona de vivienda campestre de Guaymaral, tienen mayor relación en términos de proximidad con los municipios de Cota y Chía respectivamente, en comparación con las zonas urbanas colindantes de Britalia, Suba y Lagos de Torca. Así mismo, a los habitantes de la zona rural se les debe garantizar la accesibilidad a la oferta de servicios y espacio público de las zonas urbanas.

En el Sector Norte aún se encuentra una gran porción de suelo en desarrollo, con un número importante planes parciales de reciente adopción (en la última década) y otros en proceso de adopción o de formulación. Se requiere incentivar la articulación de los proyectos urbanísticos con el espacio público existente, evitando la generación de fragmentos de tejido urbano aislados e islas de grandes equipamientos privados o conjuntos cerrados.

2.2 La proximidad en el sector

Los modos de transporte existentes, así como los proyectados en el POT, generan alternativas de movilidad que se enriquecen a través de redes locales entrelazadas y conectadas con los municipios vecinos y la región. Sin embargo, las grandes infraestructuras se convierten en un reto a nivel local, generando barreras y discontinuidad en términos de proximidad.

Dado lo anterior, a partir de 25 Proyectos Integrales de Proximidad -PIP, se propone incentivar las dinámicas de proximidad a nivel peatonal, de bicicleta y transporte público. Los PIP entretejen el territorio fragmentado por las grandes infraestructuras (barreras) y predios de gran tamaño (islas) producto de grandes equipamientos privados, suelos sin desarrollar y conjuntos cerrados. Así mismo, mediante acciones concretas en el territorio, los PIP se pretenden mejorar las condiciones de accesibilidad, conectividad y vitalidad del espacio público y los servicios sociales y del cuidado, así como incentivar el desarrollo de las economías locales en entornos más atractivos y seguros.

Para la materialización de un territorio equilibrado y estructurado por un tejido de proximidad, los proyectos integrales de proximidad se agrupan en tres estrategias.

(i) ejes de reverdecimiento del espacio público en el sentido oriente - occidente, que cruzan las grandes infraestructuras de movilidad y establecen una continuidad entre los Cerros Orientales y los cerros de Suba. Estos ejes siguen las rutas de los principales cuerpos de agua como

quebradas, canales y humedales, donde se promueve su reverdecimiento mediante acciones que conlleven el incremento de la cobertura vegetal e impliquen el reverdecimiento y la renaturalización del territorio.

(ii) senderos y circuitos del cuidado en el sentido norte - sur, que mediante redes de cicloinfraestructura y espacio público incentiven las conexiones a nivel de sector y la accesibilidad a equipamientos, servicios sociales y del cuidado y a entornos económicos urbanos y locales.

(iii) red del cuidado, estrategia aplicada en el suelo rural de la UPL Torca, que busca fortalecer la oferta de servicios del cuidado en los asentamientos y nodos de equipamientos rurales, así como la conexión entre estos mediante la generación espacios seguros para la movilidad peatonal y de bicicletas.

Imagen 11 – Esquema de sector: “Conversación entre Cerros”
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

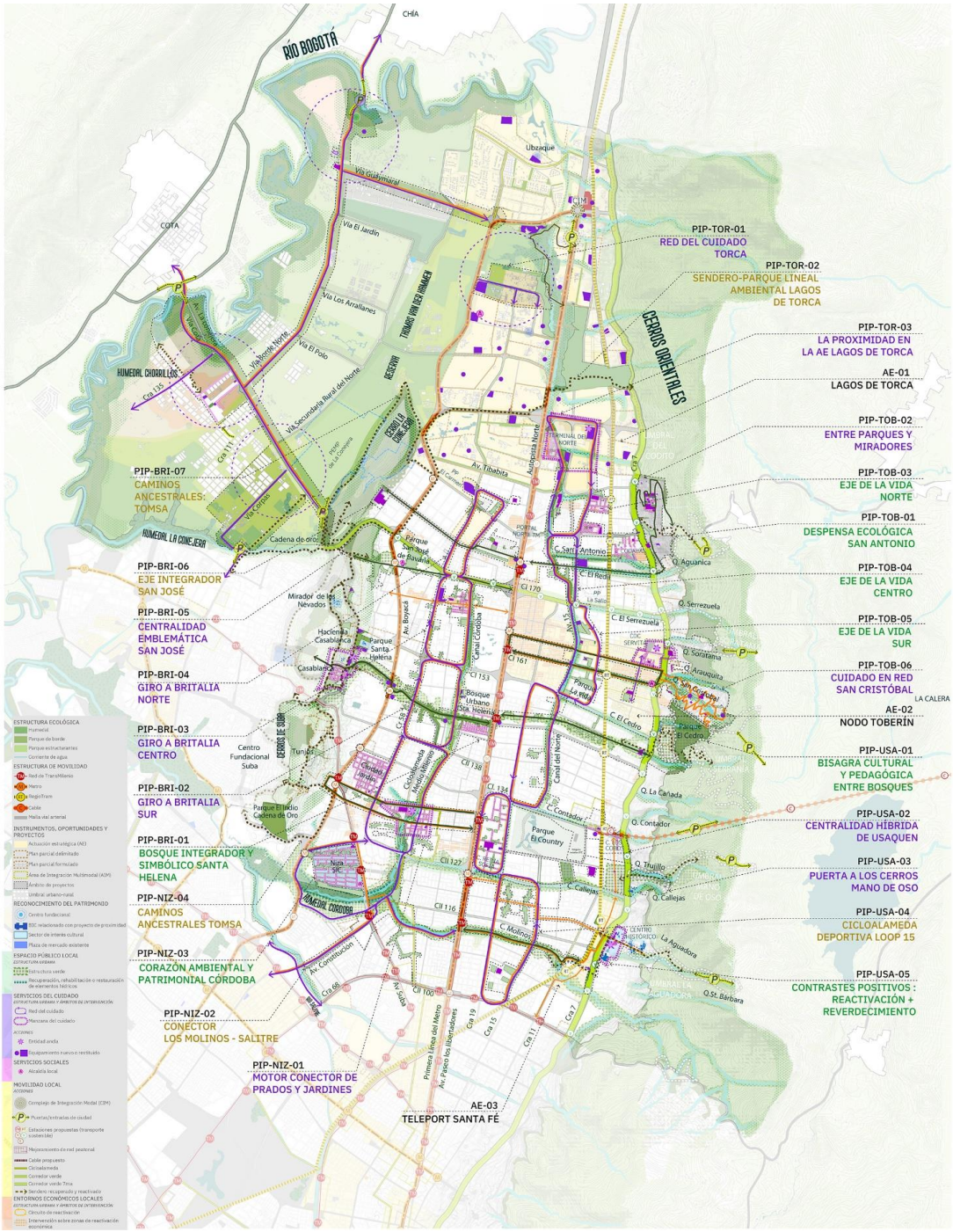


Imagen 12 – Sector Norte - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

DIMENSIÓN DE PROXIMIDAD	OBJETIVOS DEL SECTOR NORTE	APORTES ZONA NORTE		
		Datos	Existente	2035
Espacio público local	1. Conectar los parques de proximidad existentes con los propuestos, incluyendo las cesiones de planes parciales sin desarrollar en las UPL del Sector Norte. 2. Mejorar la accesibilidad y acercar los espacios de encuentro de nivel estructurante como el parque metropolitano Guaymaral, el bosque Santa Helena, el parque El Tomillar, el parque El Cedro (AOPP), el humedal Córdoba, los canales Torca, Molinos, Córdoba, y las zonas de parque distrital de montaña como el cerro La Conejera y las áreas de protección de los cerros de Suba.	m2 EPE/hab	5,33	8,30
		Parques	1.076	1.136
Servicios del cuidado y Servicios sociales	1. Mejorar la oferta pública de servicios del cuidado y su articulación a los equipamientos existentes y al espacio público existente y propuesto, así como la hibridación de servicios en equipamientos existentes en el Sector Norte. 2. Equilibrar el territorio desde el mejoramiento de la oferta de servicios del cuidado a las comunidades en ladera, en especial en la zona oriental de la UPL Toberín y el barrio Casablanca en la UPL Britalia, y la provisión de servicios del cuidado a los asentamientos rurales como el caso del Centro Poblado Chorrillos en la UPL Torca y al centro poblado Altos de Serrezuela.	Manzanas de cuidado	1	5
		Centros administrativos	1	5
Movilidad local	1. Mejorar la conectividad del sector mediante la habilitación de circuitos de cicloinfraestructura y redes peatonales en las UPL Britalia, Toberín, Usaquén, Niza y Torca. 2. Mejorar los entornos de manzanas del cuidado, desde la generación de entornos caminables y reverdecidos en el Sector Norte.	m de cicloinfraestructura	129.167,46	274.729,82 (89.924,15 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	1. Fortalecer las condiciones de accesibilidad y conectividad a entornos productivos locales y distritos creativos, mediante la mejora de vías, redes peatonales, cicloinfraestructura y espacios públicos que respaldan actividades comerciales existentes, para impulsar las oportunidades económicas del Sector Norte	Población cubierta Zonas Generadoras de Empleo (en un radio de máx. 15 min a pie)	-	93,72%

Tabla 4 Aportes del Sector Norte.
Fuente: SDP-DPL, 2023

3. UPL Britalia

La Unidad de Planeamiento Local Britalia está localizada entre las calles 138 y 192 o avenida Tibabita, y entre la autopista Norte – avenida Paseo de los Libertadores y la carrera 80 e incluye el suelo rural del cerro de La Conejera. Britalia tiene una extensión de 1.574 ha, de las cuales 1.411 ha están en suelo urbano, 0,26 ha hacen parte del suelo de expansión que se rige bajo los lineamientos del Plan Zonal del Norte – Ciudad Lagos de Torca (DD 088, 2017) y 162,6 ha corresponden a suelo rural. De acuerdo con las proyecciones DANE para 2021, la UPL tiene una población total de 261.499 habitantes y una densidad poblacional de 166 habitantes por hectárea.

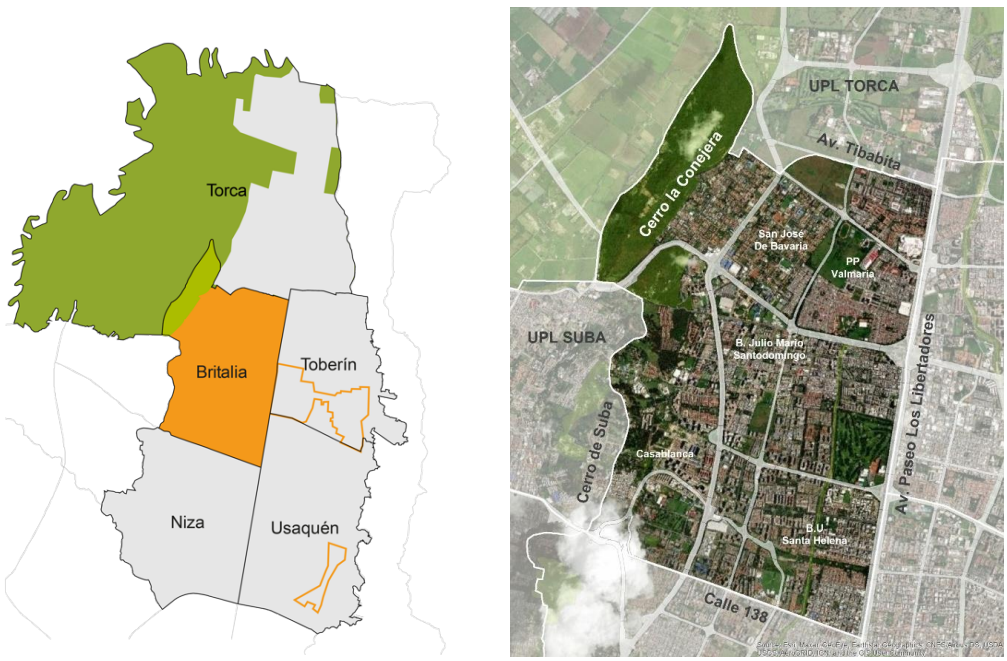


Imagen 13 – UPL Britalia en el Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Si bien la UPL cuenta con 178 equipamientos que suman un área de 3.819.659 m2, el 79% son de carácter privado y solo el 21% son de carácter público, de acuerdo con la Base de Datos Geográfica Corporativa de la SDP. En términos de espacio público efectivo, el indicador actual es de 4,17 m2/hab. e incluye parques estructurantes como Casablanca, El Tomillar y Santa Helena; sin embargo, no existe una estructura o continuidad que integre los parques existentes (estructurantes y de proximidad).

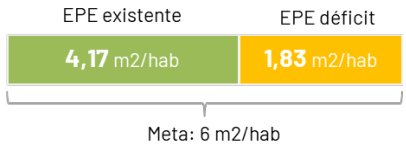


Imagen 14 Espacio Público Efectivo UPL Britalia
Fuente: SDP, 2023

Imagen 15 – Biblioteca Julio Mario Santo Domingo
Fuente: Archivo SDP, 2022

Imagen 16 – Bosque urbano Santa Helena
Fuente: Archivo SDP, 2022

La UPL Britalia se caracteriza por ser predominantemente residencial con agrupaciones de vivienda en conjuntos cerrados y los equipamientos educativos e institucionales que allí se ubican son en su mayoría privados. La estructura vial no se ha consolidado aún, lo que afecta la conectividad peatonal y de bicicleta generando barreras para la proximidad; adicionalmente, los parques de proximidad, que en su mayoría son producto de cesiones del tratamiento de desarrollo, no se articulan entre sí. Los grandes predios de clubes y equipamientos privados generan "islas" con bordes que evaden la calle activa y vital y que contribuyen a la sensación de inseguridad en el área. 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 monofuncionales obligan a buscar servicios en otros lugares de la ciudad. En general la estructura de ciudad que ha producido el desarrollo urbanístico en las últimas décadas en Britalia va en contraposición al concepto de proximidad.

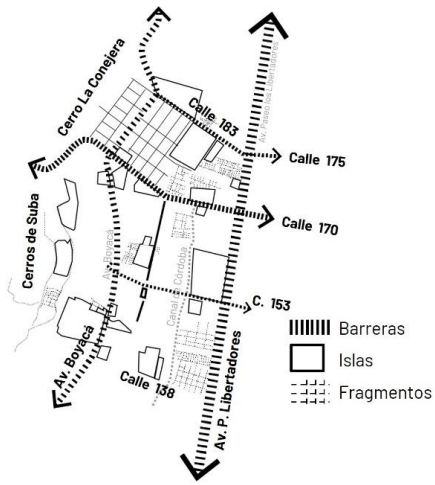


Imagen 17 – Esquema islas, barreras y fragmentos - estructura actual UPL Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Las zonas verdes y parques producto de cesiones ofrecen la oportunidad para cualificar el espacio público para el encuentro. Los elementos de la EEP como los cerros de Suba y La Conejera, el canal Córdoba y el parque contemplativo de nivel estructurante Santa Helena donde se consolida la estrategia de bosque urbano, son la oportunidad para consolidar un sistema de conectividad ecológica, mejorar la cobertura arbórea y conformar espacios de mayor nivel que en su conjunto representen una red de escala urbana y distrital para hacer deporte y actividades de esparcimiento para sus habitantes.

A partir de la recuperación de senderos se pretende reactivar las conexiones territoriales ancestrales entre los cerros de Suba y La Conejera y, a su vez, extender estas conexiones hacia el humedal Torca y Guaymaral y la quebrada Salitrosa en las UPL Torca y Suba.

El POT ha propuesto desarrollar una manzana del cuidado en la vereda Suba-Cerros, barrio Casablanca, aprovechado las nuevas cesiones de los planes parciales El Tomillar y Altamira.

Adicionalmente, el estudio de la UPL ha identificado una serie de oportunidades para atender a la población de los barrios Gilmar, Cantalejo, Britalia, entre otros, conformando un circuito del cuidado que articule salones comunales y equipamientos existentes y propuestos mediante elementos proyectos de movilidad como la cicloalameda Medio Milenio o la futura calle completa en la avenida Las Villas, la cual se extiende al norte hasta el barrio Mirandela.

El POT proyecta la ampliación y consolidación de la malla vial y de transporte público para una movilidad sostenible, como la construcción de la extensión de la avenida Las Villas, la extensión de la línea 1 de Metro, la implementación de la línea 4 y el desarrollo de un corredor verde sobre la calle 170. La consolidación de estos sistemas de transporte estructurantes, sumado a la consolidación de una malla vial intermedia y local y a la construcción de la cicloalameda Medio Milenio, generan una oportunidad para potenciar la conectividad de la UPL a escala de proximidad.

Mediante el mejoramiento del entorno en términos de calidad y conectividad del espacio público y del espacio para la movilidad local se incentiva la vitalidad, a escala urbana y local, de existentes y potenciales entornos productivos locales. Ejemplos de lo mencionado anteriormente son la carrera 55 en el barrio Villa del Prado, la calle 167 en el barrio Britalia y la calle 150 en el barrio Victoria Norte, así como los barrios Nueva Zelandia y Casablanca, entre otros.

3.1 La estructura local de la UPL Britalia

La UPL Britalia tiene la oportunidad, por un lado, de consolidar su estructura urbana teniendo en cuenta los grandes proyectos viales que están proyectados desde el POT y su Estructura Ecológica Principal, y por otro lado, de garantizar un modelo de proximidad disminuyendo las fracturas de grandes infraestructuras viales, calles discontinuas, parques dispersos, y equipamientos encerrados.

Con el objetivo de generar una estructura de proximidad se propone un tejido de ejes oriente-occidente y de circuitos y senderos norte-sur, aprovechando los grandes sistemas estructurantes, así como los sistemas locales existentes y propuestos.

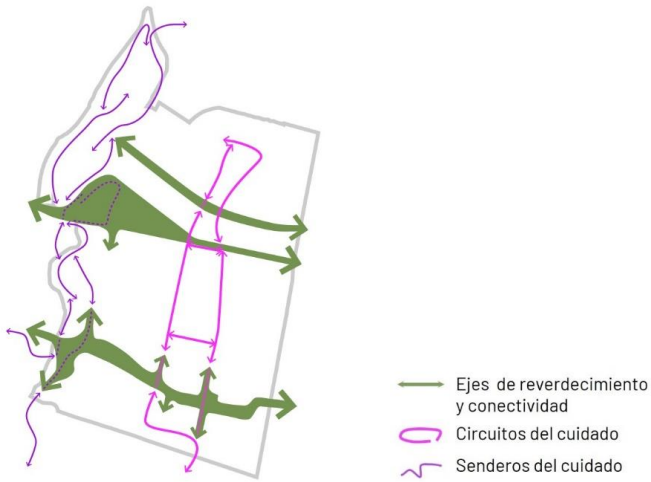


Imagen 18 – Esquema estructura propuesta - UPL Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Britalia se organiza por medio de dos franjas en sentido norte a sur y tres conexiones principales en sentido occidente a oriente. Las franjas norte a sur corren paralelas a los elementos de la Estructura Ecológica Principal: los cerros de Suba y La Conejera y el canal Córdoba.

Sobre el piedemonte de los cerros se ubica la oportunidad de implementar recorridos que acercan la infraestructura de movilidad peatonal y de cicloinfraestructura a los parques de montaña, a la reserva Thomas van der Hammen y que, al mismo tiempo, conecta a diversos senderos ancestrales que articulan sitios sagrados y cesiones de planes de parciales sin construir.

Sobre la franja central se habilita un circuito que acerca los conjuntos residenciales entre sí, a la vez que ayuda a conectar los barrios Britalia, Cantajejo, Nueva Zelanida, Guicani, entre otros, con actividades de comercios y servicios. Este circuito pretende superar los obstáculos que los grandes equipamientos privados han impuesto para consolidar la proximidad en la UPL.

Las conexiones de occidente a oriente buscan mejorar la accesibilidad a corredores de transporte público de alta y media capacidad, a la vez que se potencian los lugares de identidad, servicios del cuidado y servicios sociales y se reverdecen recorridos peatonales y ambientales. El bosque urbano Santa Helena se convierte en un recorrido lineal que se extiende y cruza la avenida Boyacá para conectarse con la manzana del cuidado y el barrio Casablanca. La calle 170 o avenida San José es un recorrido entre el parque distrital ecológico de montaña cerro de La Conejera y el nodo de renovación y biblioteca parque San José (Teatro Mayor Santo Domingo). Este paseo se extiende para conectar con los colegios, universidades y la autopista Norte. La conexión de la calle 175 está pensada para implementar calles completas y prever una conexión entre los cerros de La Conejera y la futura Área de Integración Multimodal (AIM) ubicada sobre la autopista Norte, pasando por los barrios San José de Bavaria, Villa del Prado Nueva Zelanda y el futuro desarrollo del plan parcial Valmaría.

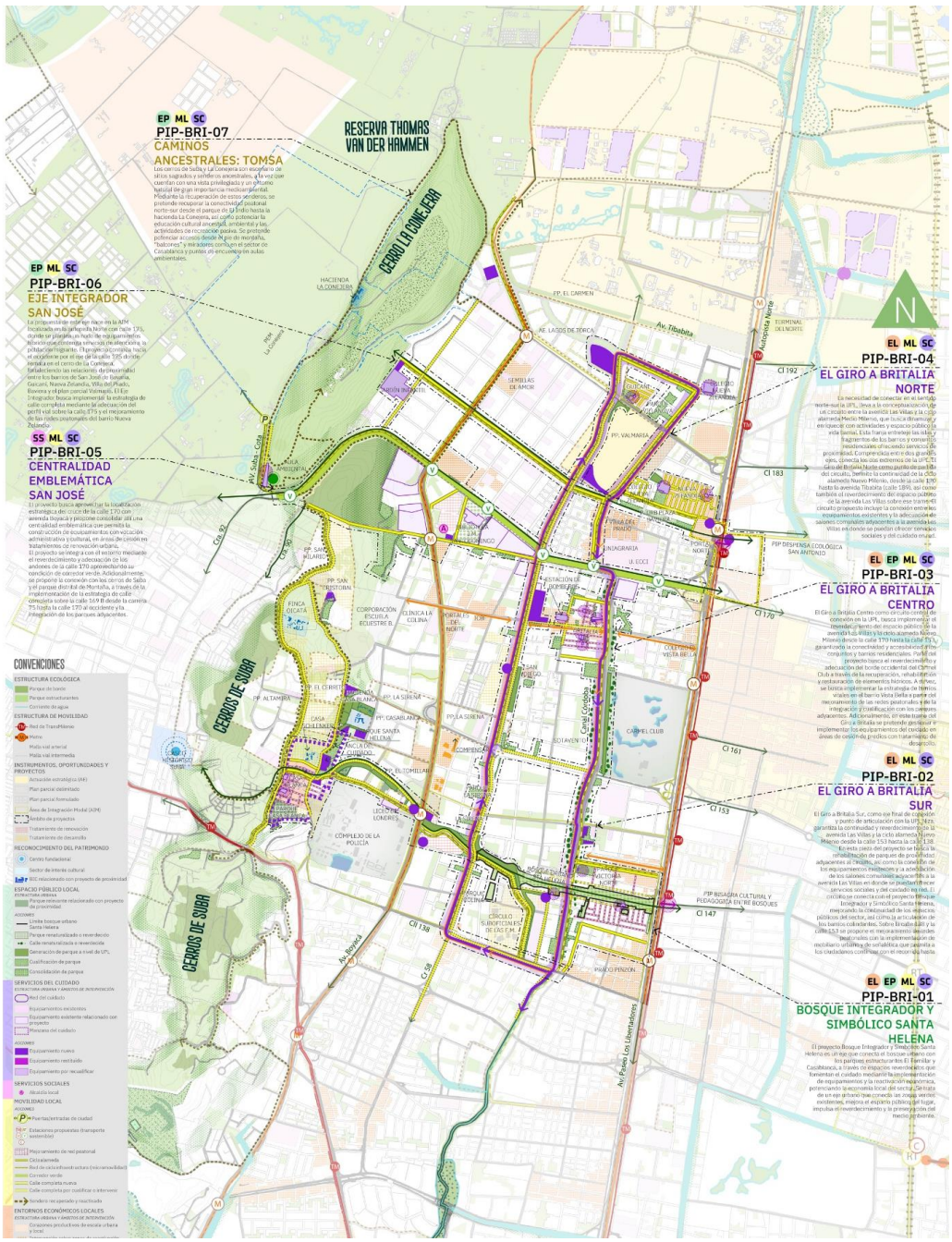


Imagen 19 – UPL Britalia - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Para lograr la consolidación de la visión se requiere la implementación de proyectos que integren la UPL desde la proximidad, en términos de espacio público local, servicios sociales y del cuidado, movilidad local y entornos económicos locales. Desde los criterios técnicos, y en conjunto con las observaciones de la comunidad, se proponen objetivos generales por cada una de las dimensiones mencionadas, los cuales se materializan en siete proyectos de proximidad que se describen más adelante.

En la siguiente tabla se evidencia el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los Proyectos Integrales de Proximidad identificados la UPL Britalia.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES UPL BRITALIA**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio público local	m2 EPE/hab.	4,42	4,78
	Parques	262	284
Servicios del cuidado	Manzanas de cuidado	0	1
Servicios sociales	Centros administrativos	0	1
Movilidad local	m cicloinfraestructura	22.511,11	47.610,30 (13.368,44 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de las calles 150 en el barrio Victoria Norte; calle 167 en los barrios Vista Bella – Britalia; calle 146F en el barrio Casablanca; y carrera 55 en el barrio Villa del Prado, a partir de la consolidación de 2 km de calles completas con vocación comercial y mejoramiento de redes peatonales en los entornos productivos locales.		

Tabla 5 Aportes de la UPL.
Fuente: SDP-DPL

3.2 Proyecto Integral de Proximidad Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena

El proyecto Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena se configura a través de un eje de reverdecimiento y espacio público oriente occidente, que conecta el bosque urbano Santa Helena desde la avenida Paseo de los Libertadores hasta la manzana del cuidado Nodo Vereda Suba Cerro en el barrio Casablanca.

El proyecto acoge el compromiso de la administración distrital de consolidar el bosque urbano Santa Helena, en el lugar donde la comunidad solicitó el levantamiento de la reserva vial de la avenida transversal de Suba. El POT reconoció el tramo entre la autopista Norte y la avenida Córdoba como parque Santa Helena, un parque estructurante de vocación contemplativa, el cual hace parte fundamental del proyecto integral de proximidad que se describe a continuación.

El eje propuesto consiste en cuatro tramos que articulan acciones para mejorar la conectividad peatonal y ecológica en el sentido oriente - occidente. El primer tramo, entre la autopista Norte y la carrera 54C, impulsa la gestión comunitaria del bosque urbano a la vez que articula salones comunales, parques y huertas urbanas a su alrededor, mediante el mejoramiento de las redes peatonales de los barrios Victoria Norte y Prado Pinzón.

En el segundo tramo, entre la carrera 54C hasta la avenida Las Villas, se propone la definición del perfil vial de la futura transversal de Suba, dando prelación a la conectividad ecológica del bosque urbano Santa Helena en el costado norte de la reserva vial en la sección de la avenida transversal de Suba entre las avenidas Córdoba y Las Villas. En caso tal que se requiera la intervención de individuos arbóreos existentes, serán el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría Distrital de Ambiente las entidades competentes de realizar el inventario, el estudio silvicultural y la emisión de los conceptos a que haya lugar, conforme sus competencias y lo dispuesto en la Resolución 05531 de 2022.

En el tercer tramo, entre la avenida Las Villas y la carrera 80, se prevén tres tipos de intervenciones:

- El paso peatonal sobre la avenida Boyacá y la transformación sobre los predios que lo rodean, incorporando nuevos servicios del cuidado enfocados en actividades deportivas, los cuales sirven de bisagra entre el oriente y occidente de la UPL.
- Con el fin de habilitar una vía de acceso a la manzana del cuidado y al barrio Casablanca, se propone la construcción de la calle completa (malla vial intermedia) de la calle 146F desde la carrera 80 hasta la avenida Boyacá.
- Se propone la definición del perfil vial de la futura transversal de Suba en la que, mediante el diseño de las franjas funcionales enfocado en una vía-parque, se dé continuidad al espacio público desde el bosque urbano Santa Helena hasta el parque El Tomillar (parque de nivel estructurante).

El cuarto tramo se ocupa de la configuración del entorno de la manzana del cuidado en el barrio Casablanca, mediante el mejoramiento de redes peatonales, la cualificación de equipamientos existentes como el salón comunal – biblioteca y la construcción de nuevos equipamientos en los predios de cesión del plan parcial El Tomillar. se propone un equipamiento híbrido con enfoque diferencial muisca, en el predio localizado en el cruce de la carrera 76 con calle 146F costado suroriental.

El eje se convertirá en un corredor ambiental que permitirá la conectividad ecosistémica con los cerros de Suba y tendrá conexión con los cerros Orientales mediante su articulación con el PIP Bisagra Cultural y Pedagógica – Entre Bosques de la UPL Usaquén. (ver capítulo UPL Usaquén)

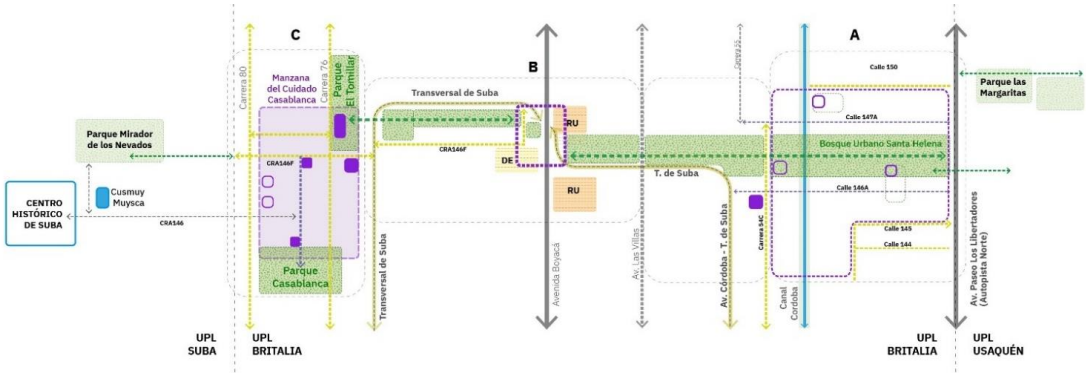
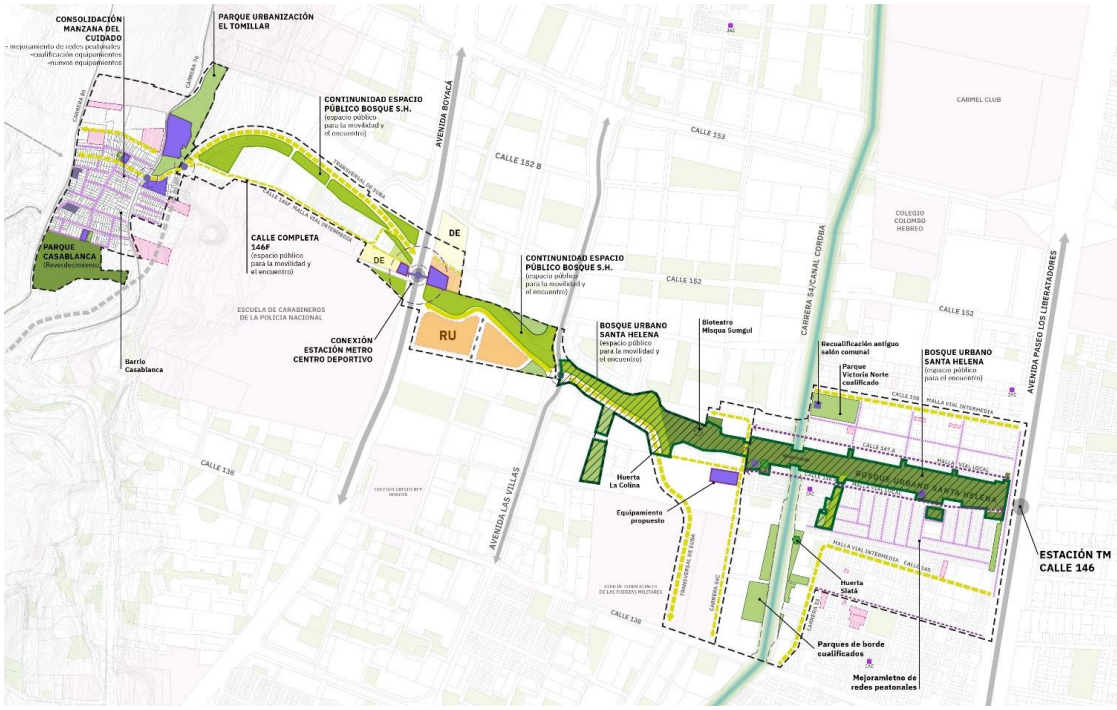


Imagen 20 – Esquema PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-01**
Nombre del proyecto	**Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena**
Ubicación	Entre el bosque urbano Santa Helena a la altura de la calle 146 con avenida Paseo Los Libertadores (autopista Norte), y el barrio Casablanca en la carrera 80 (cerros de Suba)
Área del Proyecto	105 ha (ámbito de proyecto)
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	1. Bosque Mágico y Redes de Solidaridad Santa Helena
	2. Centralidad El Plan
	3. Ladera del Cuidado Cerros de Suba
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementación de la estrategia de bosque urbano en el bosque Santa Helena, su prolongación al occidente y la protección de la fauna allí presente. - Mejorar las condiciones accesibilidad al transporte público del barrio Casablanca, se considera un lugar muy bueno pero muy aislado. - Construcción de la vía de acceso al barrio Casablanca a través de la calle 146F - Mejorar la oferta de equipamientos deportivos y de formación técnica. - Reverdecer el parque Casa Blanca, así como la oferta de diversas actividades. - Contar con un sistema de iluminación ecológico en el bosque Santa Helena y canal Córdoba. - Potenciar y reactivar los ejes comerciales del barrio Casablanca.
Barrios **(Sector catastral)**	Prado-Pinzón, Victoria Norte, Santa Helena, Mazaren, El Plan, Casa Blanca Suba I, Suba Cerros.

Tabla 6 PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena.
Fuente: SDP, 2023



Nota: El par vial entre las calles 146A y 147A hace parte de una solución integral de movilidad que depende de la construcción del enlace vehicular avenida Córdoba – transversal de Suba, el cual está proyectado a largo plazo según lo contemplado en el Plan de Ordenamiento Territorial. De acuerdo con las fases de maduración del proyecto, una vez inicie la fase prefactibilidad del enlace vehicular avenida Córdoba – transversal de Suba, se iniciarían los estudios para la viabilidad del trazado de la calle 146A entre la autopista Norte y la avenida Córdoba. Posteriormente, se estudiará la necesidad de permanencia del reversible localizado en la autopista Norte entre las calles 145 y 149.

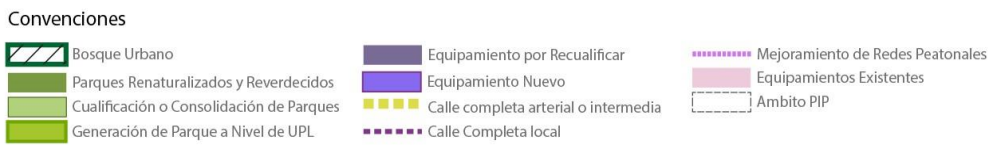


Imagen 21 – PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 7 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 10 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 5 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
Reconoce la existencia de la manzana del cuidado Nodo Vereda Suba Cerros Reconoce Nodo Vereda Suba Cerros como posible entidad ancla	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 4,46 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Demarca 0,52 kkm de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 0,75 km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 4,56 km ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4,61 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 4,51 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 3,45 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial

Tabla 7 Acciones en el PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
Fuente: SDP, 2023

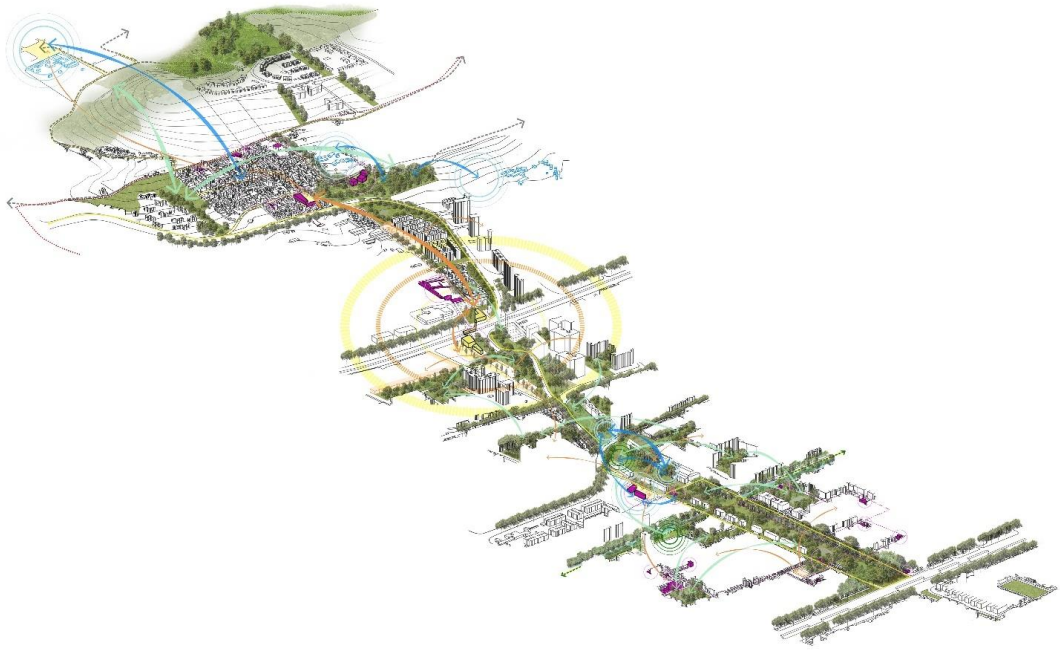


Imagen 22 – Axonometría PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

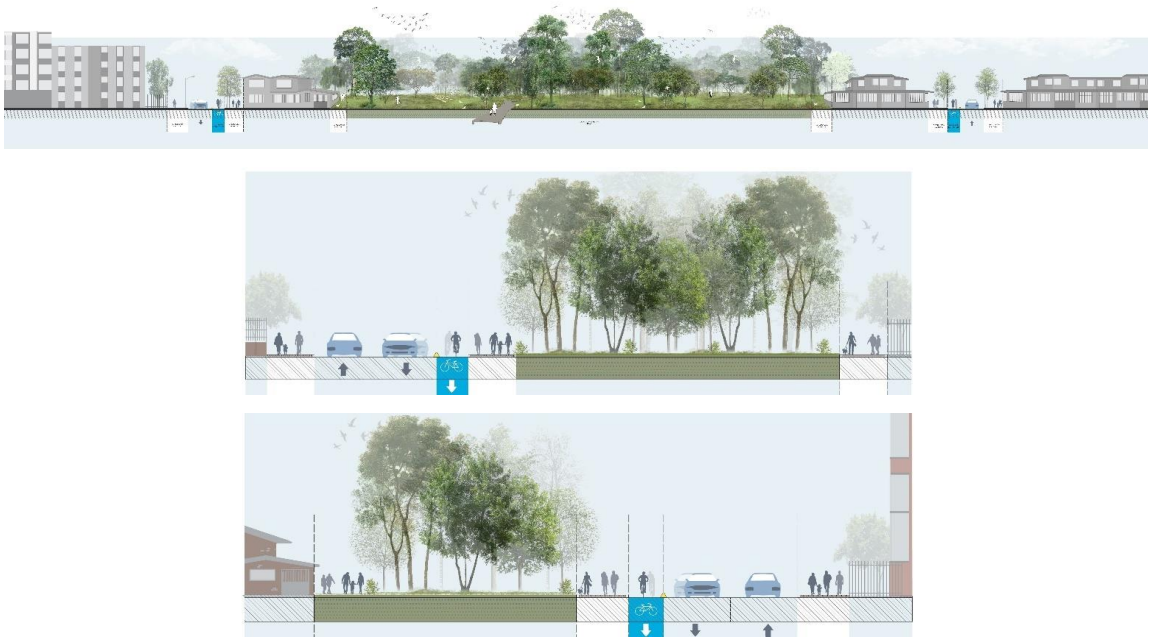
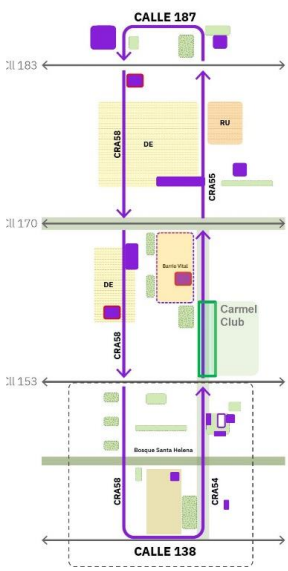


Imagen 23 – Secciones esquemáticas; Bosque Urbano Santa Helena (arriba), perfil propuesto transversal de Suba al oriente de la Av. Boyacá (medio), perfil propuesto transversal de Suba al occidente de la Av. Boyacá (abajo)
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

3.3 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Sur

El proyecto Giro a Britalia consiste en un circuito de proximidad, el cual mediante una red de cicloinfraestructura recorre de norte a sur la UPL, articulando parques, equipamientos y entornos productivos locales. Está conformado por el canal Córdoba hacia el norte, hasta llegar a la calle 170 donde retoma el recorrido a través de la carrera 55, pasando por el plan parcial Valmaría hasta la calle 187; una vez allí, cambia de dirección hacia el occidente, hasta su encuentro con la avenida carrera 58, futura avenida Las Villas y de allí hacia el sur; el recorrido se completa tomando la calle 138 hacia el oriente.

Esta pieza sur inicia en la calle 138 y termina en la calle 153 o avenida La Sirena. El proyecto busca la rehabilitación de parques de proximidad adyacentes al circuito, así como la conexión de los equipamientos existentes y la cualificación de los salones comunales contiguos a la avenida Las Villas en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado. El circuito se conecta con el proyecto Bosque Urbano Santa Helena, el parque Victoria Norte, el parque Mazurén sector I, y un nodo de servicios del cuidado (público y privado), localizado en la calle 152 con carrera 54, conformado por la parroquia Jesucristo Redentor, el Centro Médico Colsubsidio y dos predios producto de cesiones para equipamiento que aún no han sido construidos. En el predio con código RUPI 1905-20 se consolidará un nodo de equipamientos que contemple la hibridación de servicios optimizando el suelo disponible, donde se prioricen los siguientes servicios: centro de infancia y de adulto mayor, centro de educación técnica y sede salón comunal Mazurén.



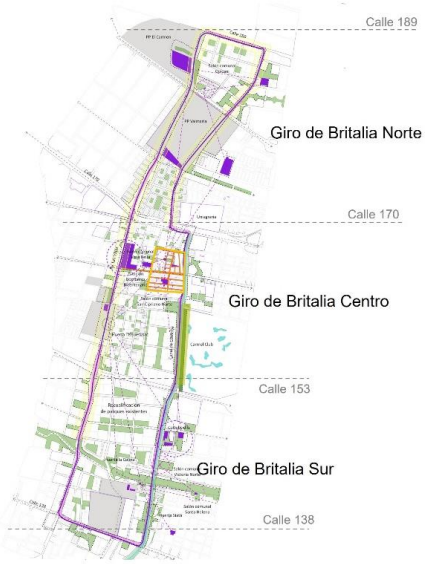


Imagen 24 – Esquema PIP El Giro a Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-03**
Nombre del proyecto	**El Giro A Britalia Sur**
Ubicación	Avenida Las Villas (futura) y canalCórdoba entre calles 138 y 153
Área del Proyecto	20 ha y 4,3 km de recorrido
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	El Giro a Britalia Sur
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Reverdecimiento de la cicloalameda Medio Mileni - Recuperación de salones comunales. - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades.
Barrios	El Plan, Santa Helena, Prado-Pinzón, Victoria Norte, Mazurén, Atenas

Tabla 8 El Giro a Britalia Sur
Fuente: DPL – SDP

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 12 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0,85 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 0,82 km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 1,27 km ciclorrutas (1,22 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

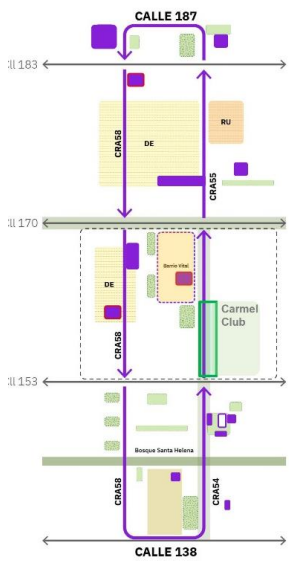
Tabla 9 Acciones en el PIP Giro de Britalia - Sur
Fuente: SDP, 2023

3.4 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Centro

El proyecto Giro a Britalia consiste en un circuito de proximidad, el cual mediante una red de cicloinfraestructura recorre de norte a sur la UPL, articulando parques, equipamientos y entornos productivos locales. Está conformado por el canal Córdoba hacia el norte, hasta llegar a la calle 170 donde retoma el recorrido a través de la carrera 55, pasando por el plan parcial Valmaría hasta la calle 187; una vez allí, cambia de dirección hacia el occidente, hasta su encuentro con la avenida carrera 58, futura avenida Las Villas, y de allí hacia el sur; el recorrido se completa tomando la calle 138 hacia el oriente.

La pieza centro inicia en la calle 153 y termina en la calle 170. El proyecto busca la rehabilitación de parques de proximidad, así como la conexión de los equipamientos existentes y la adecuación de los salones comunales en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado en red. Parte del proyecto busca el reverdecimiento y adecuación del borde occidental del Carmel Club a través de la recuperación, rehabilitación y restauración de elementos hídricos. A su vez, se busca implementar la estrategia de barrios vitales en el barrio Vista Bella a partir del mejoramiento de las redes peatonales y de la integración y cualificación sus parques y equipamientos. Adicionalmente, en este tramo del Giro a Britalia, la Secretaría de Educación cuenta con un proyecto para el mejoramiento del entorno y construcción del colegio Alfonso Jaramillo, el cual se articula al circuito sobre la futura avenida Las Villas entre las calles 167 y 169.

Se sugiere que las futuras áreas de cesión en predios con tratamiento de desarrollo se localizan adyacentes a la avenida Las Villas.



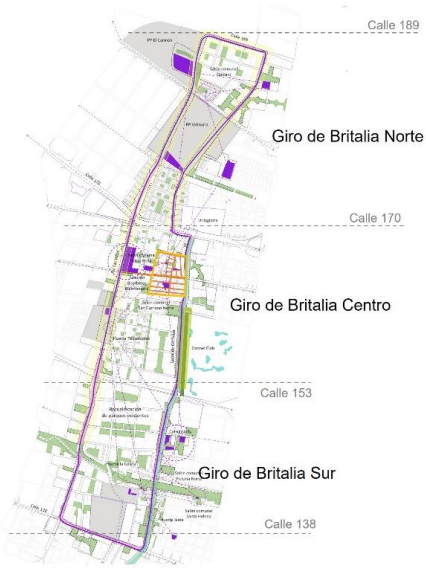


Imagen 25 – Esquema PIP El Giro a Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-03**
Nombre del proyecto	**El Giro a Britalia Centro**
Ubicación	Avenida Las Villas (futura) y canal Córdoba entre calles 153 y 170
Área del Proyecto	42 ha y 4 km de recorrido
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	El Giro a Britalia Centro
	Super manzana Vista Bella (barrio vital)
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Reverdecimiento de la cicloalameda Medio Milenio - Reverdecimiento del frente occidental del Carmel Club. - Recuperación de salones comunales. - Recuperación del borde oriental del canal, incorporando estrategias ambientales como las cajas nido y la vegetación multiestrato. - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades especiales.
Barrios (Sector catastral)	Britalia, Cantagallo, Granada Norte, Vista Bella.

Tabla 10 PIP El Giro a Britalia Centro
Fuente: DPL - SDP

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 27 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 8.197 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Mejora 1,49 km 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 6 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2,40 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 1,49 km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 3,08 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,81 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Propone un nuevo barrio vital (barrio Vista Bella)	

Tabla 11 Acciones en el PIP Giro de Britalia - Centro
Fuente: SDP, 2023

3.5 Proyecto Integral de Proximidad El Giro a Britalia Norte

El proyecto Giro a Britalia consiste en un circuito de proximidad, el cual mediante una red de cicloinfraestructura recorre de norte a sur la UPL, articulando parques, equipamientos y entornos productivos locales. Está conformado por el canal Córdoba hacia el norte, hasta llegar a la calle 170 donde retoma el recorrido a través de la carrera 55, pasando por el plan parcial Valmaría hasta la calle 187; una vez allí, cambia de dirección hacia el occidente, hasta su encuentro con la avenida carrera 58, futura avenida Las Villas, y de allí hacia el sur; el recorrido se completa tomando la calle 138 hacia el oriente.

La pieza norte inicia en la calle 170 y termina en la calle 187. El proyecto consiste en dar continuidad a la cicloalameda Medio Milenio desde la calle 170 hasta la calle 187, así como también a través de la avenida Las Villas sobre ese tramo. El circuito propuesto incluye la cualificación de parques existentes, la conexión entre los barrios y equipamientos existentes de Nueva Zelandia, Guicani y Villa del Prado y el futuro desarrollo del plan parcial Valmaría, el cual cuenta con cesiones para servicios del cuidado los cuales estarían enfocados principalmente en educación superior. En cuanto a los servicios de las cesiones del plan parcial mencionado, se recomienda incorporar otros servicios del cuidado asociados a las Secretarías de la Mujer y de Integración Social, con enfoque de atención a grupos diferenciados como centros de atención a migrantes.

Imagen 26 –PIP El Giro a Britalia Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-04**
Nombre del proyecto	**El Giro a Britalia Norte**
Ubicación	Avenida Las Villas (futura) y canal Córdoba entre calles 170 y 187
Área del Proyecto	24 ha y 3,8 km de recorrido
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	El Giro a Britalia Norte
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Continuidad a la cicloalameda desde la 170 hacia el norte - Recuperación de salones comunales - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades especiales.

Código del proyecto	**PIP-BRI-04**
Nombre del proyecto	**El Giro a Britalia Norte**
Barrios (Sector catastral)	San José de Bavaria, Nueva Zelandia, San Antonio Noroccidental, Villa del Prado, Mirandela.

Tabla 12 PIP el Giro a Britalia Norte
Fuente: SDP – DPL

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5,14 km ciclorrutas (2,11 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura
Construye 2,13 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,43 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 13 Acciones en el PIP Giro de Britalia - Norte
Fuente: SDP, 2023

3.6 Proyecto Integral de Proximidad Centralidad Emblemática San José

El proyecto Centralidad Emblemática San José consiste en la consolidación de un nodo institucional en el centro de la UPL Britalia que aproveche el cruce estratégico de la calle 170 con avenida Boyacá, donde se encuentra la biblioteca parque San José (Teatro Mayor Santo Domingo), un motor de vitalidad para el sector.

Esta zona de la UPL se caracteriza por tener una fuerte presencia de instituciones educativas (privadas en su mayoría) y tiene el potencial de seguirse consolidando como centralidad

prestadora de servicios sociales y del cuidado. Sin embargo, la presencia de importantes infraestructuras viales, sumado a los grandes tamaños de los predios de equipamientos privados, hace de este sector poco agradable para el peatón y el biciusuario. La propuesta se enfoca en el mejoramiento del espacio público y en la conexión a equipamientos del cuidado y servicios sociales, existentes y propuestos, así como a una posible sede local de gobierno.

Esta agrupación de equipamientos pasa de ser una isla a ser una centralidad que se integra con el entorno mediante el reverdecimiento y adecuación de los andenes de la calle 170, aprovechando su condición de corredor verde, y la mediante la propuesta de reconfiguración del perfil de la calle 169B mediante la estrategia de calle completa.

Esta última propuesta, incentiva la conexión y accesibilidad a los cerros de Suba y al parque distrital de montaña cerro la Conejera, a través de un nuevo eje cívico sobre la calle 169 B (desde la carrera 75 hasta la calle 170 al occidente), el cual, a su vez, integra las instituciones públicas y privadas y los parques y zonas verdes adyacentes.

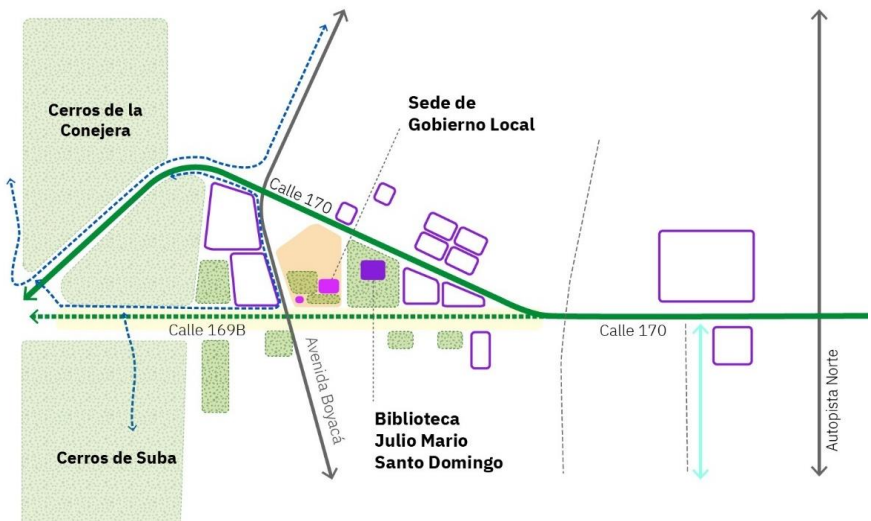


Imagen 27 – Esquema PIP Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-06**
Nombre del proyecto	**Centralidad Emblemática San José**
Ubicación	Cruce calle 170, avenida Boyacá y calle 169 B
Área del Proyecto	80 ha
Plazo sugerido	Largo plazo (2035)
Subproyectos	Centralidad Emblemática San José

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Potenciar el espacio público de la Biblioteca Julio Mario Santo Domingo. - Potenciar conexión con los cerros de Suba y La Conejera. - Potenciar la conexión entre la autopista Norte y la avenida Boyacá. - Mejorar paisajísticamente el eje de la calle 170.
Barrios	San José de Bavaria, Vereda Suba Cerros II, San José Sector V

Tabla 14 PIP Paseo Emblemático Avenida San José
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 1 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 12 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 0,19 km de sendero existente peatonal y ecológico.	Senderos recuperados y reactivados
Construye 2,15 km ciclorrutas (1,91 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2,42 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 3,88 km de Corredor Verde el cual desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micro movilidad.	Corredor Verde

Tabla 15 Acciones en el PIP Centralidad Emblemática San José
Fuente: SDP, 2023

3.7 Proyecto Integral de Proximidad Eje Integrador San José

El proyecto Eje Integrador San José es un eje que conecta el cerro de La Conejera con la avenida Paseo de Los Libertadores (autopista Norte) y una futura AIM localizada entre la calle 170 y la calle 175. El eje consiste en dos tramos que articulan acciones para mejorar la conectividad peatonal en el sentido oriente – occidente de la UPL.

El primer tramo plantea un nodo de equipamientos asociado la futura AIM de la calle 175 con autopista Norte, y un recorrido hacia el oriente mejorando la conexión entre los barrios Villa del Prado y Nueva Zelanda y el futuro desarrollo del plan parcial Valmaría. Adicionalmente, en este tramo se plantea como accion complementaria el mejoramiento de las redes peatonales, equipamientos y espacio público del barrio Nueva Zelandia.

El segundo tramo consiste en la conexión desde el futuro desarrollo del plan parcial Valmaría, con el cerro de La Conejera a través de la calle 175, pasando por el barrio San José de Bavaria. En esta vía se propone una estrategia de calle completa con énfasis en reverdecimiento, aprovechando las especies existentes, que sirva de paseo ecológico a los peatones y biciusuarios que desean acceder a los senderos del cerro. En el piedemonte se propone un equipamiento híbrido con énfasis en educación y conciencia ambiental.

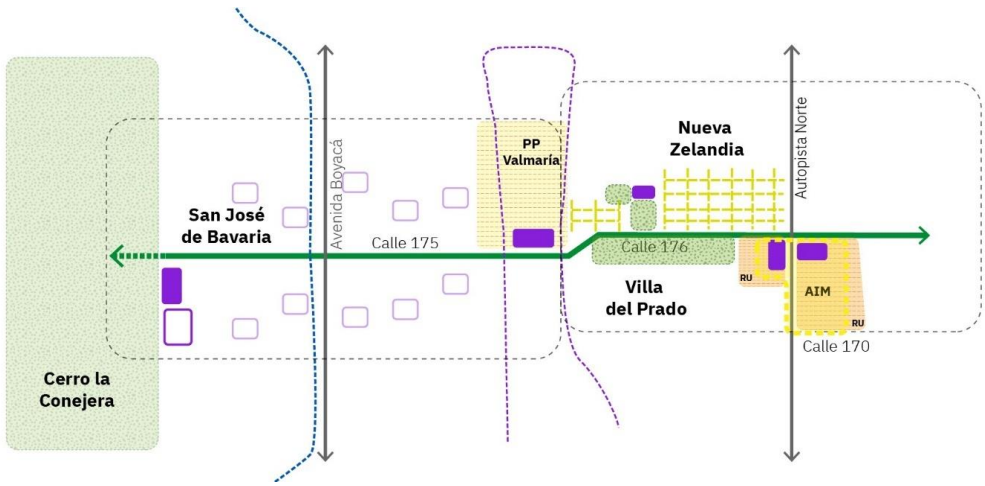


Imagen 28 – Esquema PIP Eje Integrador San José
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-07**
Nombre del proyecto	**Eje Integrador San José**
Ubicación	Calle 175 entre el cerro de La Conejera y la autopista Norte
Área del Proyecto	37 ha
Plazo sugerido	Largo plazo (2035)
Subproyectos	Eje Integrador San José

Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Accesibilidad, adecuación y reverdecimiento de la calle 175. - Implementar estrategias de silvicultura en la calle 175. - Sede ambiental en el cerro de La Conejera - Implementar parques contemplativos que se articulen con los cerros de Suba y la Conejera
Barrios **(Sector catastral)**	San José de Bavaria, Villa del Prado, San Antonio Noroccidental, Nueva Zelandia

Tabla 16 - PIP Eje Integrador San José
Fuente: SDP – DPL

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 10 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Reconstruye 1 edificación existente que presta servicios del cuidado	Equipamiento restituido
Modifica 3 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2,51 km ciclorrutas (2,49 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,23 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 6,12 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 17 Acciones en el PIP Eje Integrador San José
Fuente: SDP, 2023

3.8 Proyecto Integral de Proximidad Caminos Ancestrales: Tomsa

El proyecto Caminos Ancestrales: Tomsa, es un circuito que tiene como propósito habilitar un recorrido que permita el acceso a senderos y vías seguras para recorridos pedagógicos sobre territorios ancestrales e incentive la preservación del medio ambiente.

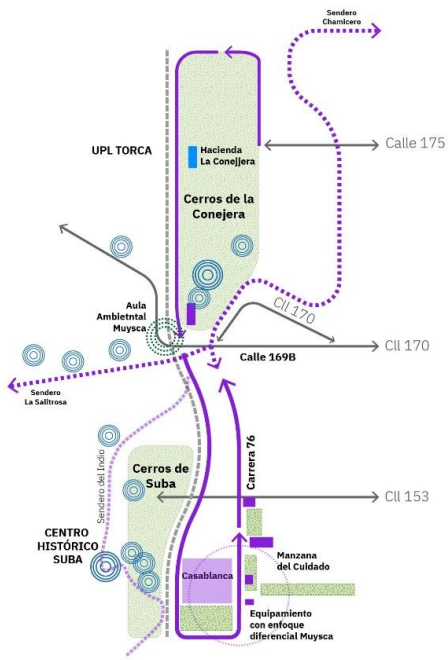
En los cerros de Suba, el circuito recorre la carrera 80 y la carrera 76 en la UPL Britalia y se articula con el sendero del indio el cual pasa por las carreras 86 y 90 en la UPL Suba. En el

cerro La Conejera, el circuito recorre perimetralmente el parque distrital de montaña conectando puntos de interés turístico como el aula ambiental - Colegio El Salitre y la Hacienda La Conejera. Hacia la UPL Niza, se conecta con el Sendero del Indio que cruza la Av. Suba por el Sendero del Indio.

El proyecto consiste en la intervención del perfil de las vías existentes con el fin de aportar, por un lado, a la seguridad a biciusuarios y peatones y, por otro lado, a la puesta en valor de la memoria ancestral muisca de estos caminos, mediante la implementación de señalética y mobiliario que incentiven este recorrido.

Adicionalmente, el circuito de senderos se articula con nuevos parques y equipamientos producto de zonas de cesión de planes parciales de desarrollo. En el parque estructurante y de tipología cultural El Tomillar, se propone la incorporación del componente de parque ancestral muisca según los lineamientos del Manual del Espacio Público (Decreto Distrital 263 de 2023). Así mismo, aprovechando la manzana del cuidado Nodo Vereda Suba Cerros, localizada en el barrio Casablanca, se propone un equipamiento híbrido con enfoque diferencial muisca, en el predio localizado en el cruce de la carrera 76 con calle 146f costado suroriental, una de las cesiones del pan parcial El Tomillar.

El punto de encuentro entre los dos cerros (Suba y La Conejera) es la calle 170, por donde se cruza con el sendero que nace en El Chamicero, UPL Torca, y que busca conectar los cerros orientales con el río Bogotá pasando por cuatro UPL (Torca, Britalia, Suba y Tibabuyes).



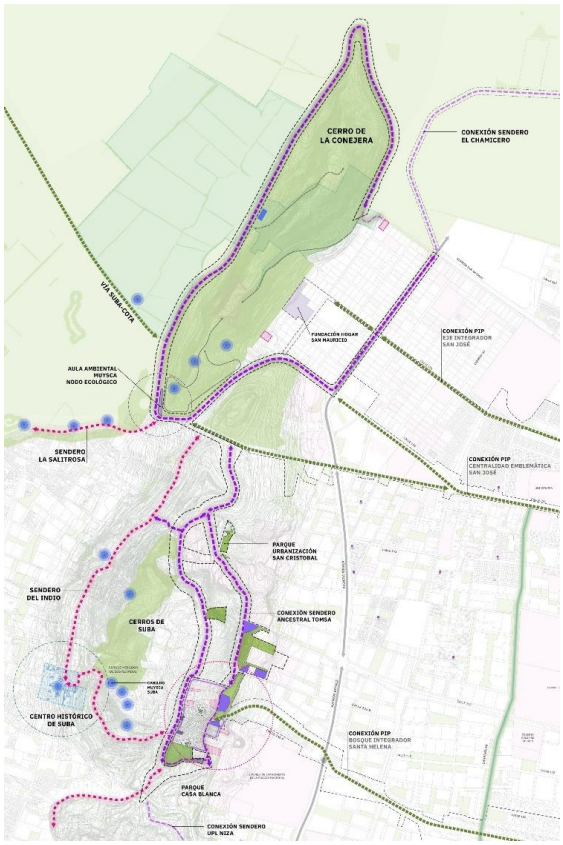


Imagen 29 – PIP Caminos Ancestrales Tomsa Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-BRI-07**
Nombre del proyecto	**Caminos Ancestrales Tomsa - Britalia**
Ubicación	Carreras 80 y 76 en cerros de Suba. Carretera cerro La Conejera
Área del Proyecto	104 ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Caminos Ancestrales: Tomsa
Incidencia de participación	- Recuperación y protección de caminos ancestrales muiscas sobre los cerros de Suba.

Con la comunidad se acordó:	- Circuito turístico alrededor de Britalia que incluya los cerros de Suba y la Conejera - Aula ambiental y de protección de la fauna en el cerro La Conejera. - Red de cicloinfraestructura que conecte el barrio Casablanca con Tuna Alta en la UPL Suba - Implementar parques contemplativos que se articulen con los cerros de Suba y la Conejera
Barrios	Vereda Suba Cerros II, Casablanca Suba I, Altos de Suba

Tabla 18 PIP Caminos Ancestrales Tomsa – Britalia
Fuente: DPL - SDP

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 10 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 5 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 12.159 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Reconoce 8 sitios Sagrados Muiscas 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 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado	Equipamiento por recualificar
Interviene 1 espacio sobre senderos que prestan apoyo a su disfrute, protección y cuidado.	Mobiliario y señalética rural
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 11,21 km de sendero existente peatonal y ecológico.	Senderos recuperados y reactivados
Construye 2,99 km ciclorrutas (1,33 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 5,05 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Tabla 19 Acciones en el PIP Caminos Ancestrales Tomsa - Britalia
Fuente: SDP, 2023

3.9 Suelo de reserva UPL Britalia

El presente apartado busca establecer a nivel general el concepto de suelo de reserva, su importancia en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), los criterios para su identificación, así como también el alcance que tienen estos para la consolidación de la visión territorial de las Unidades de Planeamiento Local.

De conformidad con el Decreto 555/21, el suelo de reserva se entiende como un área de identificación cartográfica indicativa, considerada necesaria para la localización, ampliación o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los PIP que se desarrollan en las UPL, es necesario disponer de suelo adecuado para ampliar la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial. En este sentido, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten programar el desarrollo de proyectos, considerando el proceso de gestión y habilitación del mismo.

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT). 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 donde 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 Britalia se ha hecho uso principalmente, de cesiones de planes parciales de desarrollo asignadas para equipamientos y áreas públicas, que aún no han sido transferidos al distrito. Por último, se ha destinado una reserva para el bosque urbano Santa Helena. En este contexto, se considera fundamental que las autoridades competentes procedan a cambiar el uso de los terrenos incluidos en el polígono identificado como parque Santa Helena, al interior del polígono del bosque urbano del mismo nombre, de uso vial a uso de parque, y que se realicen todas las gestiones necesarias para la regularización de dichos terrenos.

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

4. UPL Toberín

La Unidad de Planeamiento Local Toberín está localizada entre las calles 153 y 192 y por la autopista Norte – avenida Paseo de los Libertadores y por los Cerros Orientales. Toberín tiene una extensión de 1.245 ha y, de acuerdo con las proyecciones DANE para 2021, una población total de 296.212 habitantes con una densidad poblacional de 238 habitantes por hectárea.

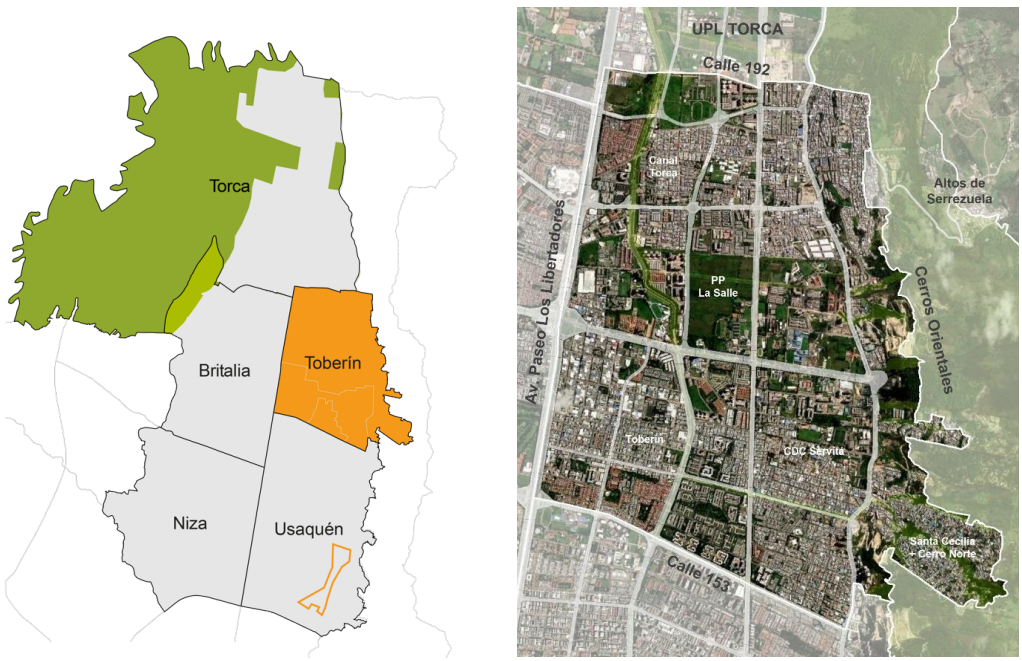


Imagen 30– UPL Toberín en el Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Si bien la UPL cuenta con 306 equipamientos que suman un área de 3.766.182 m2, el 88% son de carácter privado y solo el 12% de carácter público, de acuerdo con la Base de Datos Geográfica Corporativa de la SDP. En términos de espacio público efectivo, el indicador actual es de 2,72 m2/hab.; adicionalmente, no existe una estructura o continuidad que integre los parques existentes (estructurantes y de proximidad).

Imagen 31 – Espacio Público Efectivo UPL Toberín
Fuente: SDP, 2023

Toberín es una UPL deficitaria y cuenta con la más alta densidad de población respecto a las demás UPL del Sector Norte; adicionalmente, es la UPL con la mayor cantidad de barrios legalizados del Sector.

La UPL se caracteriza por una estructura urbana incompleta y fragmentada, con grandes predios de equipamientos privados o sin desarrollar que se convierten “islas”, y una estructura vial que aún no se ha consolidado, lo que afecta la conectividad peatonal y de bicicleta generando barreras para la proximidad.

Para suplir el déficit en espacio público y equipamientos y cumplir con los objetivos de la escala local del Modelo de Ordenamiento Territorial, uno de los principales retos está en mejorar la accesibilidad a los asentamientos de ladera, así como ampliar la oferta de espacio público y servicios del cuidado en los barrios Santa Cecilia, Cerro Norte, El Codito, La Estrellita, Buena Vista, Mirador, entre otros.

Los canales El Cedro, El Redil, San Antonio y Torca hacen parte de la estructura ambiental de la UPL y si bien algunos funcionan como barrera, son ejes potenciales para estructurar la conectividad a nivel de proximidad.

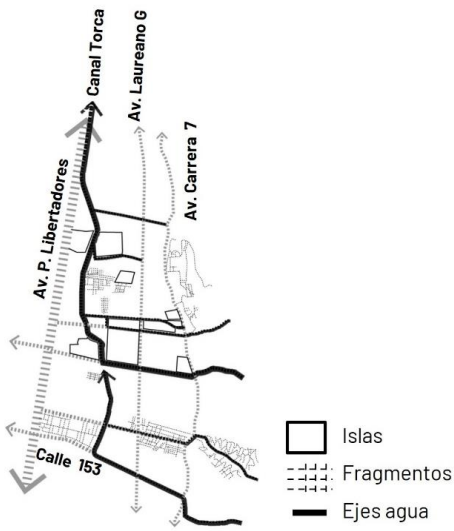


Imagen 32 – Esquema islas, barreras y ejes de agua – estructura actual UPL Toberín
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Imagen 33 – La Mariposa - UPL Toberín
Fuente: Archivo SDP, 2022

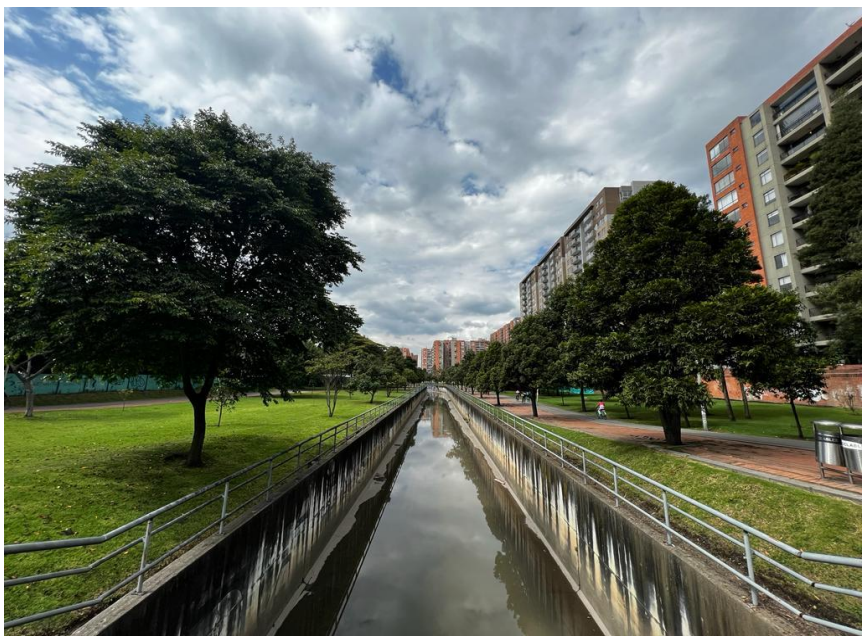


Imagen 34 - Canal de Torca a la altura de la calle 170
Fuente: recorrido SDP, 2023

La Estructura Ecológica Principal está conformada por una serie de quebradas y canales que desembocan en los canales El Cedro y Torca, así como por la imponente presencia de los Cerros Orientales. Si bien la mayoría de los canales han sido endurecidos, existe el potencial de generar áreas verdes en torno a estos cuerpos de agua. En términos de espacio público no existe una estructura que conecte los parques existentes, por lo que se prevé el aprovechamiento de las áreas de cesión de planes parciales y la puesta en valor de los frentes de agua, como por ejemplo el canal El Cedro.

La UPL cuenta con una manzana del cuidado implementada desde 2021, cuya ancla es el CDC Simón Bolívar. Sin embargo, para la mayoría de los barrios de ladera la accesibilidad a este centro no es la óptima lo que implica la necesidad de mejorar la cobertura y hacer más eficiente el acceso a los servicios del cuidado en estos asentamientos. Para lograr este objetivo se propone la implementación de una red de cuidado compuesta por equipamientos satélite en los barrios de borde de los Cerros Orientales, que tenga la capacidad de atender a la población rural de Altos de Serrezuela. Adicionalmente, se pueden implementar estrategias de hibridación en zonas de cesión de planes parciales y en equipamientos privados para ampliar la oferta de servicios.

La malla vial de la UPL no se ha terminado de construir lo que hace complejos los recorridos a pie; en este sentido, uno de los mecanismos para mejorar la conectividad local es la definición de la malla vial intermedia, mediante la implementación de calles completas donde haya espacio para la bicicleta. Adicionalmente, se debe prever el sobrepaso del Corredor Verde de la Carrera Séptima, del RegioTram del Norte, y de los canales El Cedro y Torca de oriente a occidente, para lo que se requiere garantizar la disponibilidad de diferentes tipos de pasos a nivel, a desnivel o en conjunto, con equipamientos que se definan según el carácter de cada tramo. La implementación de equipamientos-puente y de estaciones con equipamientos de los diferentes sistemas de transporte es una estrategia que se recomienda.

Junto con la propuesta de reverdecimiento y de movilidad sostenible, se recomienda que en los planes parciales y en predios con tratamiento de desarrollo y de renovación urbana se implementen en las viviendas primeros pisos activos para generar calles seguras y amigables con el peatón y la bicicleta. Esta reactivación de escala próxima se complementa con el aprovechamiento de estrategias estructurantes para el redesarrollo de la UPL en la Actuación Estratégica Nodo Toberín y la implementación de servicios metropolitanos en inmediaciones de corredores de transporte de alta capacidad como las áreas de integración multimodal.

4.1 La estructura local de la UPL Toberín

La UPL tiene la visión de potenciar su vocación de prestadora de servicios de salud lo que genera el reto de articular los equipamientos de salud existentes de escala estructurante al tejido local, mediante los proyectos de movilidad y transporte que trae el POT, y a nivel peatonal a lo largo de sus elementos naturales.

El sistema de cuerpos hídricos conformado por quebradas y canales conforma un esqueleto ambiental y morfológico que estructura la UPL. Las quebradas que nacen en los Cerros Orientales se canalizan para encontrarse con el paisaje de planicie, convirtiéndose en los conocidos canales de Canaima, San Antonio, El Redil, San Cristóbal, Serrezuela y El Cedro,

que atraviesan Toberín para llegar al canal Torca y desde allí hasta el humedal Torca y Guaymaral en la UPL Torca.

Con el objetivo de generar una estructura de proximidad se propone un tejido de ejes oriente-occidente y circuitos norte-sur, que saque provecho de los grandes sistemas estructurantes, así como de los sistemas locales existentes y propuestos.

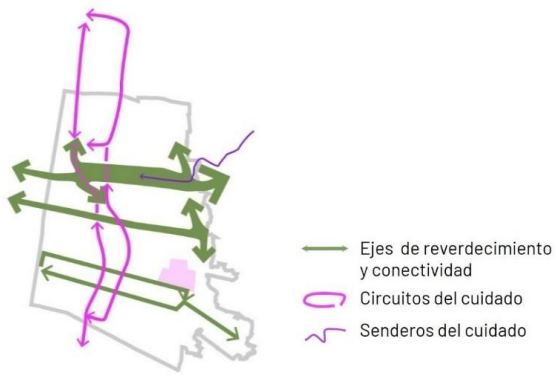


Imagen 35 – Esquema estructura propuesta - UPL Toberín
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Toberín se organiza por medio de una franja en sentido norte-sur y dos conexiones principales en sentido occidente-oriente. Las franjas norte-sur corren en paralelo los canales El Cedro y Torca, elementos de la Estructura Ecológica Principal.

Sobre la franja central se da continuidad al Eje de la Vida, propuesta que busca fortalecer la estructura de proximidad que se ha ido conformando de manera espontánea asociada al sistema de quebradas y canales, esqueleto natural de la UPL, de donde se desprenden equipamientos como la Fundación Cardioinfantil, el nuevo Centro de Tratamiento e Investigación sobre Cáncer Luis Carlos Sarmiento Angulo y el CAMI de Verbenal, entre otros. Este eje, a su vez, funciona como un circuito de proximidad que acerca los barrios Verbenal, Lijacá, San Antonio, San Cristóbal y Toberín, entre otros.

Las conexiones de occidente a oriente buscan mejorar la accesibilidad de los barrios en ladera a corredores de transporte público de alta y media capacidad, a la vez que reverdecen recorridos peatonales y ambientales y se complementa la red peatonal y de cicloinfraestructura. El proyecto La Despensa Ecológica San Antonio se convierte en un recorrido lineal que conecta el barrio El Codito con el canal Torca y posteriormente con la autopista Norte, a través del eje de los canales El Redil y San Antonio, cruzando las grandes infraestructuras de movilidad como el Corredor Verde de la Carrera Séptima y el RegioTram del Norte. El proyecto Cuidado en Red San Cristóbal incentiva la conexión de los barrios de ladera de San Cristóbal Norte, Santa Cecilia y Cerronorte, hacia la manzana del cuidado y posteriormente hacia la autopista Norte, atravesando y dando estructura a la Actuación Estratégica Nodo Toberín, la cual apoyará la relación entre la reactivación económica, los corazones productivos y las empresas de tradición, para mejorar las condiciones de empleo y crear nuevas oportunidades para las generaciones en formación.

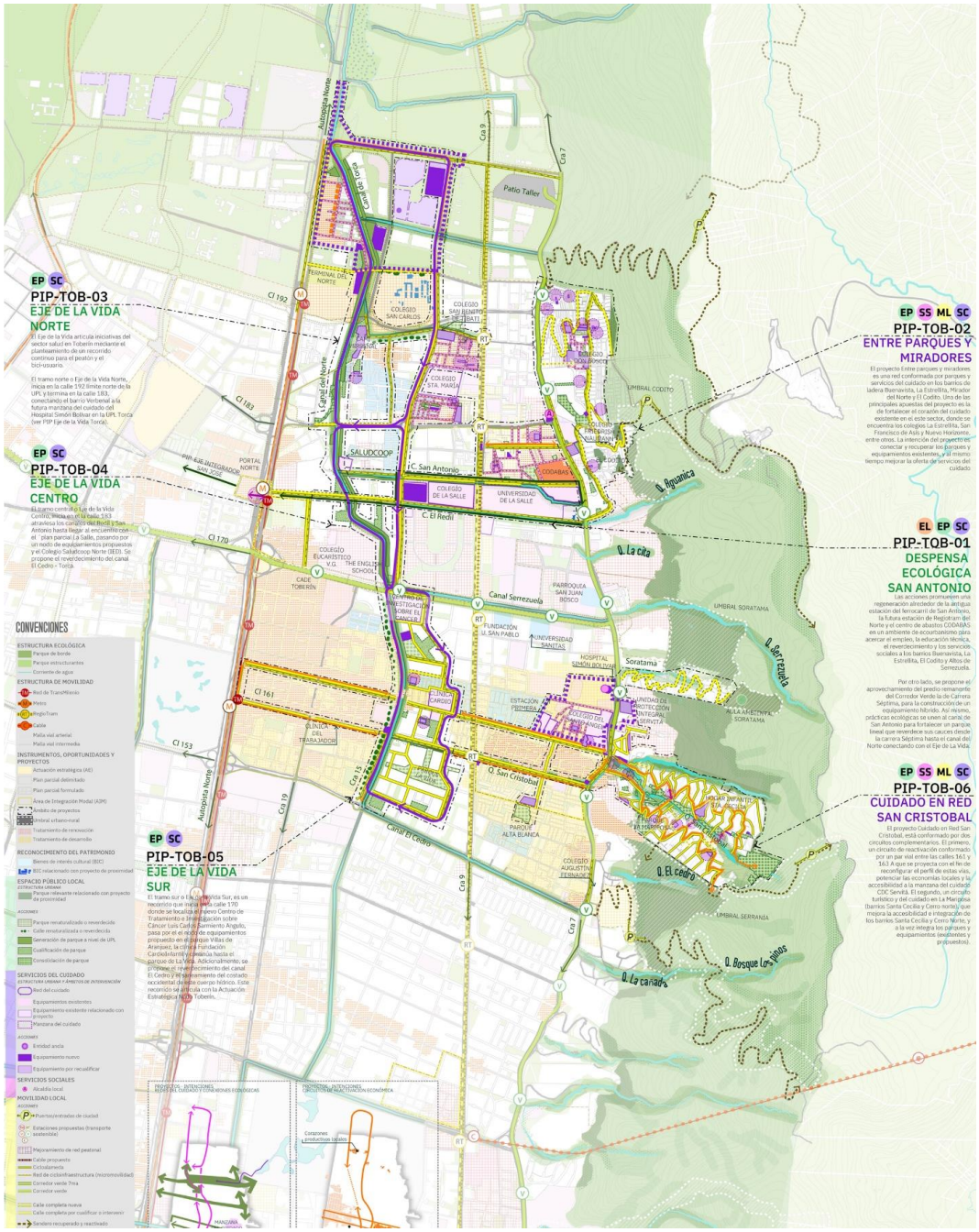


Imagen 36 – UPL Toberín - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Para lograr la consolidación de la visión se requiere la implementación de proyectos que integren la UPL desde la proximidad, en términos de espacio público local, servicios sociales y del cuidado, movilidad local y entornos económicos locales. Desde los criterios técnicos, y en conjunto con las observaciones de la comunidad, se proponen objetivos generales por cada una de las dimensiones mencionadas, los cuales se materializan en seis proyectos de proximidad que se describen más adelante.

En la siguiente tabla se evidencia el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los Proyectos Integrales de Proximidad identificados la UPL Toberín.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES UPL TOBERÍN**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio público local	m2 EPE/HAB	2,85	3
	Parques	205	227
Servicios del cuidado	Manzanas de cuidado	1	1
Servicios sociales	Centros administrativos	0	1
Movilidad local	m cicloinfraestructura	22.96,22	48.558,79 (16.666,22 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de las calles 163 y 161, desde la carrera 7 hasta la autopista Norte; la calle 182 desde la carrera 7 hasta la avenida carrera 9; y la carrera 16 en el barrio Verbenal (barrio vital), a partir de la consolidación de 6,5 km de calles completas con vocación comercial. Adicionalmente se propone la consolidación del corredor turístico La Mariposa.		

Tabla 20 Aportes de la UPL
Fuente: SDP, 2023

4.2 Proyecto Integral de Proximidad Despensa Ecológica San Antonio

El proyecto está conformado por un eje y una red (o retícula) que se articulan entre sí para potenciar el sector productivo de San Antonio - CODABAS y, por otro lado, habilitar conexiones peatonales en el sentido oriente occidente a través de ejes de reverdecimiento como los canales de San Antonio y El Redil, posibilitando la conectividad entre la autopista Norte y el Corredor Verde de la Carrera Séptima.

Las acciones del proyecto Despensa Ecológica San Antonio promueven una regeneración, alrededor de la antigua estación del ferrocarril del mismo nombre (que hoy funciona como comedor comunitario), la futura estación de RegioTram del Norte y la central de abastos del norte CODABAS, aprovechando del tratamiento de renovación urbana definido en el POT. Se plantea un nuevo Distrito Gastronómico y de Abastos, en un ambiente de ecourbanismo para acercar el empleo, la educación técnica y los servicios sociales a barrios como Buenavista, La Estrellita, El Codito y Altos de Serrezuela.

Adicionalmente, se propone el aprovechamiento del predio remanente del Corredor Verde de la Carrera Séptima a la altura de la calle 183 para la construcción de un equipamiento híbrido con un enfoque en cultura, educación técnica y tecnológica y administración seguridad y justicia.

De manera complementaria, prácticas ecológicas se vinculan al canal San Antonio para su recuperación y reconversión en un parque lineal que reverdece sus cauces desde el del Corredor Verde de la Carrera Séptima hasta el canal Torca, conectando con el PIP Eje de La Vida. Se plantea el reverdecimiento de los canales, potenciándolos como elementos de conectividad ecosistémica y habilitando espacio público peatonal y para el encuentro a lo largo de estos. El canal El Redil se convierte en calle 175 desde el canal de Torca hacia el occidente, donde se conecta con la futura AIM localizada en la autopista norte entre las calles 170 y 175.

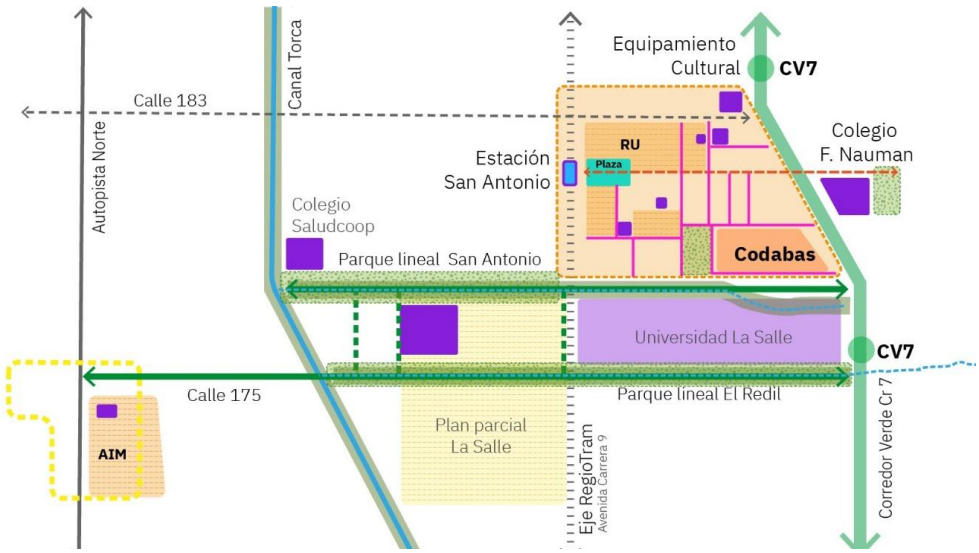


Imagen 37 – Esquema PIP Despensa Ecológica San Antonio
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOB-01**
Nombre del proyecto	**DESPENSA ECOLÓGICA SAN ANTONIO**
Ubicación	Canales de San Antonio y El Redil desde la carrera 7 hasta la autopista Norte; y cuadrante entre carrera 7 y avenida carrera 9, entre el canal San Antonio y la calle 183
Área del Proyecto	53 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Parque Lineal San Antonio- El Redil-I
	Parque Lineal San Antonio- El Redil-II
	Supermanzana - Mercado Abierto San Antonio
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar la calidad ambiental y el espacio público aferente a los canales El Redil y San Antonio - Adecuar y recuperar el espacio público (andenes) para mejorar la salud y movilidad. - Conformación de plazas o espacios públicos para emprendedores - Reconocer la estación del ferrocarril de San Antonio como un espacio cultural.
Barrios	San Antonio, El Rocío Norte, El Redil,

Tabla 21 PIP Despensa Ecológica San Antonio
Fuente: SDP, 2023

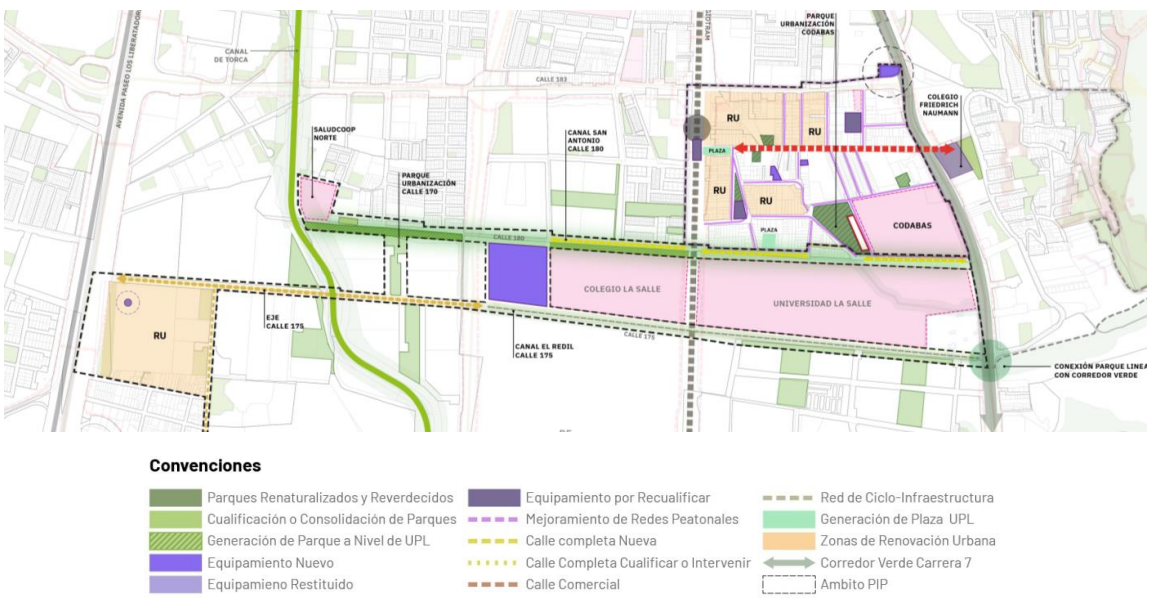


Imagen 38 –PIP Despensa Ecológica San Antonio
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 5 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 6 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que presta servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 2,9 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 5,32 km ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,76 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 1,01 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 0,5 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial
Propone un Distrito Gastronómico y de Abastos (San Antonio - CODABAS)	

Tabla 22 Acciones en el PIP Despensa Ecológica San Antonio
Fuente: SDP, 2023

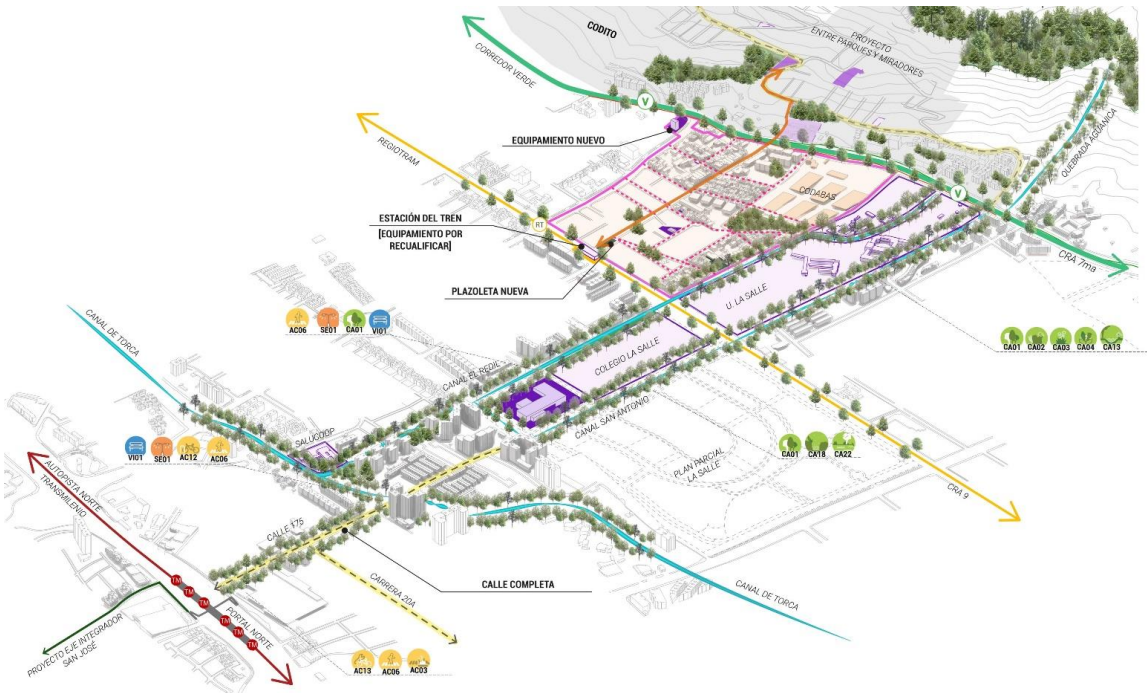


Imagen 39 – Axonometría Proyecto Despensa Ecológica San Antonio
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

4.3 Proyecto Integral de Proximidad Entre Parques y Miradores

El proyecto Entre Parques y Miradores es una red conformada por parques y servicios del cuidado en los barrios de ladera Buenavista, La Estrellita, Mirador del Norte y El Codito. La intención del proyecto es conectar y recuperar los parques y equipamientos existentes y, al mismo tiempo, mejorar la oferta de servicios del cuidado para una de las zonas más deficitarias de la UPL.

Adicionalmente, la red Entre Parques y Miradores se articula con el PIP Umbral El Codito (ver UPL Cerros Orientales), mediante el mejoramiento de la accesibilidad y la ampliación de la oferta de servicios del cuidado para la población rural del Centro Poblado Altos de Serrezuela.

Una de las principales apuestas del proyecto es la de generar un *corazón* del cuidado en el sector donde hoy se agrupan colegios como La Estrellita, San Francisco de Asís y Nuevo Horizonte, entre otros. Se plantea la consolidación de una supermanzana del cuidado con enfoque cultural y deportivo, que complemente la oferta de educación exístete.

Se plantean acciones como mejoramiento de redes peatonales, generación de parques, cualificación de parques existentes, construcción de nuevo equipamientos y, recualificación de equipamientos existentes promoviendo la hibridación de diversos servicios del cuidado y optimizando el suelo disponible.

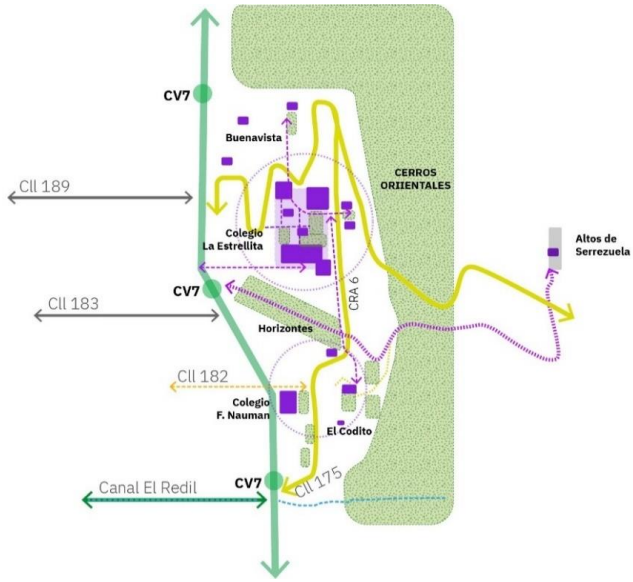


Imagen 40 – Esquema PIP Entre Parques y Miradores
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOB-02**
Nombre del proyecto	**Entre Parques y Miradores**
Ubicación	Peligno localizado entre carrera 7 y la carrera 2, entre las calles 175 y 193
Área del Proyecto	74 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Entre Parques y Miradores
	Supermanzana - Corazón del Codito
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejoramiento y adecuación de los parques de El Codito - Mejorar los colegios y otros equipamientos - Intervenir el parque Horizontes - Mejorar la oferta de equipamientos deportivos - Mejorar la oferta de equipamientos destinados a la innovación, emprendimiento y tecnología.
Barrios	Buenavista, La Estrellita, Mirador del Norte, El Codito y Altos de Serrezuela

Tabla 23 PIP Entre Parques y Miradores
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 16.600 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Construye 2 plazoleta nueva	Generación de plazoleta nueva.
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 17 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 1,11 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 3,20 km ciclorrutas (0,78 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 4 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 0,85 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 24 Acciones en el PIP Entre Parques y Miradores
Fuente: SDP, 2023

4.4 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Norte

El proyecto Eje de la Vida está conformado por el canal El Cedro y Torca, espina dorsal de la UPL en el sentido norte – sur. Mediante un recorrido continuo para el peatón y el biciusuario, se propone articular zonas productivas, iniciativas del sector salud, equipamientos del cuidado y parques (existentes y producto de cesiones de planes parciales adoptados).

El tramo norte o Eje de la Vida Norte, inicia en la calle 192, límite norte de la UPL, y termina en la calle 183 conectando el barrio Verbenal a la futura manzana del cuidado del Hospital Simón Bolívar en la UPL Torca (ver UPL Torca).

El proyecto busca la conexión de los equipamientos existentes y la cualificación de la red de salones comunales de Verbenal (sector I y II), la Libertad y El Otoño, en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado. Por otro lado, se proponen nuevas redes de cicloinfraestructura en el costado sur del canal Canaima, sobre la futura avenida Jorge Uribe Botero y sobre la carrera 16, articuladas a la red existente en el canal Torca.

Adicionalmente, se plantea integrar la iniciativa de barrio vital en Verbenal mediante dos supermanzanas del cuidado, Supermanzana Verbenal – San Antonio Vital I y Supermanzana Verbenal – San Antonio Vital II, lo cual implica un mejoramiento de las redes peatonales al interior de estas y la propuesta de nuevos nodos híbridos de servicios del cuidado, así como la cualificación de los parques existentes.

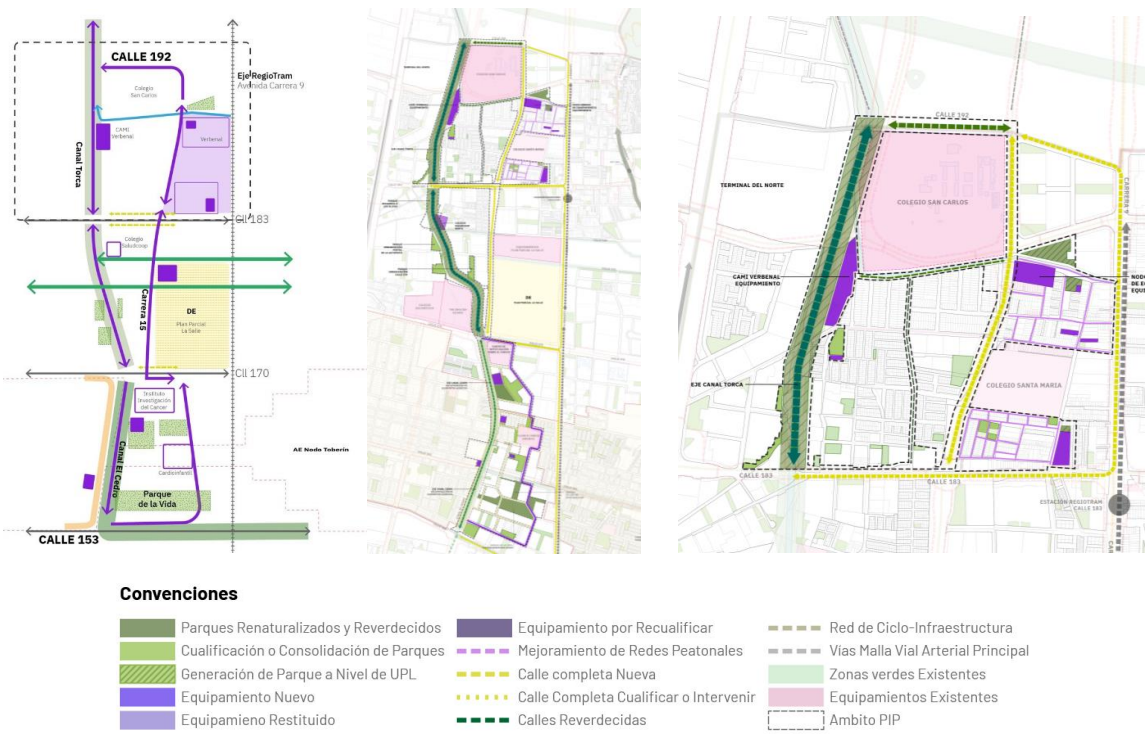


Imagen 41 – Esquema PIP Eje de la Vida Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIB-TOB-03**
Nombre del proyecto	**EJE DE LA VIDA NORTE**
Ubicación	Eje entre el canal Torca y la futura avenida Jorge Uribe Botero, entre las calles 192 y 183, y el cuadrante comprendido entre las avenidas Tibabita, Jorge Uribe Botero (carerra 15), San Antonio (calle 183) y Laureano Gómez (carrera 9)
Área del Proyecto	40 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Eje de la Vida Norte
	Supermanzana Verbenal – San Antonio Vital I
	Supermanzana Verbenal – San Antonio Vital II
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad a un eje de cicloinfraestructura en el sentido norte sur - Conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo del canal Torca. - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para bici usuarios.
Barrios	Verbenal, San Antonio

Tabla 25 PIP Eje de la Vida Norte
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 10 parques nuevos.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 7 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0,99 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 8 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 3,89 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales

Construye 3,95 km ciclorrutas (0,61 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,92 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Reconoce y mejora el entorno del barrio vital Verbenal San Antonio	

Tabla 26 Acciones en el PIP Eje de la Vida - Norte
Fuente: SDP, 2023

4.5 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Centro

El proyecto Eje de la Vida está conformado por el canal El Cedro y Torca, espina dorsal de la UPL en el sentido norte – sur. Mediante un recorrido continuo para el peatón y el biciusuario, se propone articular zonas productivas, iniciativas del sector salud, equipamientos del cuidado y parques (existentes y producto de cesiones de planes parciales adoptados).

El tramo central o Eje de la Vida Centro inicia en la calle 183 y termina en la calle 170, atraviesa los canales El Redil y San Antonio, pasando por el Colegio Saludcoop Norte (IED), hasta llegar al encuentro con el plan parcial Ciudad La Salle, en cuya zona de cesión se propone un nodo de equipamientos estructurante localizado en la esquina noroccidental del plan parcial. Adicionalmente, se propone el reverdecimiento del canal Torca, así como nuevas redes de cicloinfraestructura articuladas a la existente en el canal Torca.

Imagen 42 – Esquema PIP Eje de la Vida Centro
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOB-04**
Nombre del proyecto	**EJE DE LA VIDA CENTRO**
Ubicación	Eje entre el canal Torca y la futura avenida Jorge Uribe Botero, entre las calles 183 y 170
Área del Proyecto	21 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Eje de la Vida Centro
	Supermanzanas Verbenal San Antonio I y II
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad a un eje de cicloinfraestructura en el sentido norte sur que a su vez promueva la conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo el canal Torca. - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para bici usuarios.
Barrios	Plan parcial La Salle, San José de Usaquén, La Uribe, San Antonio Noroccidental

Tabla 27 Eje de la Vida Centro

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 7 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 4 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 km ciclorrutas (0,52 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,26 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye edificación nueva que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo

Tabla 28 Acciones en el PIP Eje de la Vida - Centro
Fuente: SDP, 2023

4.6 Proyecto Integral de Proximidad Eje de la Vida Sur

El proyecto Eje de la Vida está conformado por el canal El Cedro y Torca, espina dorsal de la UPL en el sentido norte – sur. Mediante un recorrido continuo para el peatón y el biciusuario, se propone articular zonas productivas, iniciativas del sector salud, equipamientos del cuidado y parques (existentes y producto de cesiones de planes parciales adoptados).

El tramo sur o Eje de la Vida Sur, es un recorrido que inicia en la calle 170 donde se localiza el nuevo Centro de Tratamiento e Investigación sobre Cáncer Luis Carlos Sarmiento Angulo, pasa por el nodo de equipamientos propuesto en el parque Villas de Aranjuez, la clínica Fundación Cardioinfantil y continúa hasta el parque de La Vida. Se plantea el reverdecimiento del canal El Cedro y el saneamiento del costado occidental de este cuerpo hídrico. Este recorrido se articula con la Actuación Estratégica Nodo Toberín.

Dentro de las acciones propuestas se busca dar continuidad a la cicloinfraestructura existente en el canal de Torca a través del canal de El Cedro, y su articulación con la cicloinfraestructura propuesta en la carrera 15, UPL Usaquén. Así mismo, se plantea el tramo de la carrera 15 entre calles 153 y 170 como una calle completa y reverdecida, que se adapte a la protección ambiental del canal. Adicionalmente, se prevén acciones de cualificación y reverdecimiento de parques, así como la cualificación o generación de equipamientos que apoyen a la vitalidad y seguridad del canal.

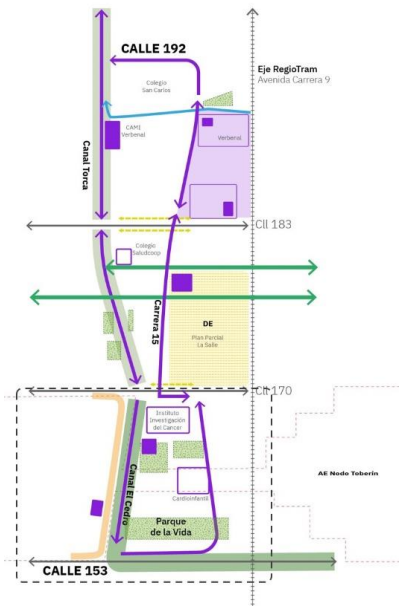


Imagen 43 – Esquema PIP Eje de la Vida Sur
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOB-05**
Nombre del proyecto	**EJE DE LA VIDA SUR**
Ubicación	Eje entre el canal El Cedro (sentido norte – sur), entre las calles 170 y 153
Área del Proyecto	43 ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Eje de la Vida Sur
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad a la red de cicloinfraestructura del canal Torca a través del canal El Cedro en el sentido norte - sur - Conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo el canal El Cedro. - Recuperación ambiental del canal El Cedro entre la calle 170 y la calle 153 - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para biciusuarios. - Recuperar y conformar el parque Villas de Aranjuez.
Barrios **(Sector catastral)**	Toberín, San Cristóbal, Las Orquídeas, La Estrella Norte, La Liberia

Tabla 29 PIP Eje de la Vida Sur
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 6 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 6 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 1,60 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	

Aporte del PIP	Nombre de la Acción
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5,87 km ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,52 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva

Tabla 30 Acciones en el PIP Eje de la Vida Sur
Fuente: SDP, 2023

4.7 Proyecto Integral de Proximidad Cuidado en Red San Cristóbal

El proyecto Cuidado en Red San Cristóbal, está conformado por dos circuitos complementarios. El primero, un circuito de reactivación se compone por un par vial entre las calles 161 y 163 A que se proyecta con el fin de reconfigurar el perfil de estas vías, potenciar las economías locales y la accesibilidad a la manzana del cuidado CDC Servitá. El segundo, un circuito turístico y del cuidado en La Mariposa (barrios Santa Cecilia y Cerro Norte), que mejora la accesibilidad e integración de los barrios Santa Cecilia y Cerro Norte y, a la vez, integra los parques y equipamientos (existentes y propuestos).

Las acciones del proyecto para el primer circuito incluyen la implementación de la estrategia de calle completa en las calles 161 y 163, asociada a las estaciones intermodales que se plantean sobre el eje de la calle 161. Adicionalmente, se plantea el mejoramiento de las redes peatonales en el entorno de la manzana del cuidado.

Las acciones del proyecto para el segundo circuito incluyen la creación de un recorrido turístico que nace en la plazoleta de La Mariposa, el cual incorpora acciones para el mejoramiento de las redes peatonales, con algunos tramos de sistemas de apoyo mecánico y pasos seguros sobre la EEP. Este recorrido articula acciones de consolidación de parques de proximidad, la cualificación de equipamientos existentes y la consolidación de un nuevo nodo híbrido de servicios del cuidado.

Para la formulación de la actuación estratégica Nodo Toberín, se deberá en cuenta el mejoramiento de las redes peatonales en toda la actuación en especial en las siguientes calles del barrio Toberín: Carrera 19 entre calles 164 y 167, Carrera 18 entre calles 164 y 167, Carrera 23 entre calles 170 y 166, Carrera 17 entre calles 164 y 166, Calle 164 entre carreras 16c y 15.

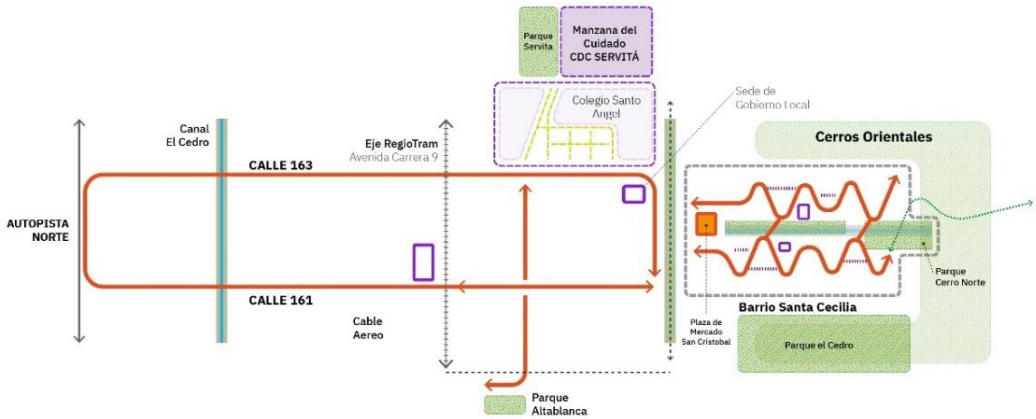


Imagen 44 – Esquema PIP El Cuidado en Red San Cristóbal
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOB-05**
Nombre del proyecto	**EL CUIDADO EN RED SAN CRISTÓBAL**
Ubicación	Calle 163 y 162 entre la autopista Norte y la carrera séptima. La Mariposa (barrios Santa Cecilia y Cerro Norte
Área del Proyecto	114 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Conexión Mariposa Calle 161
	Red Satélite del Cuidado
	Conexión Parque Altablanca – Servitá I y II
	Manzana del Cuidado Servitá
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Generación y adecuación de parques - Mejoramiento de la calidad ambiental de la quebrada San Cristóbal - Generación y adecuación de equipamientos y la relación con la manzana del cuidado existente CDC Servitá. - Pasos seguros sobre la quebrada San Cristóbal - Mejorar la accesibilidad vehicular y peatonal a La Mariposa - Construir el corredor turístico La Mariposa. - Recuperar la malla vial en calle 161.
Barrios	Toberín, San Cristóbal Norte, Santa Cecilia, Cerro Norte, Las Orquídeas

Tabla 31 PIP El Cuidado en Red San Cristóbal

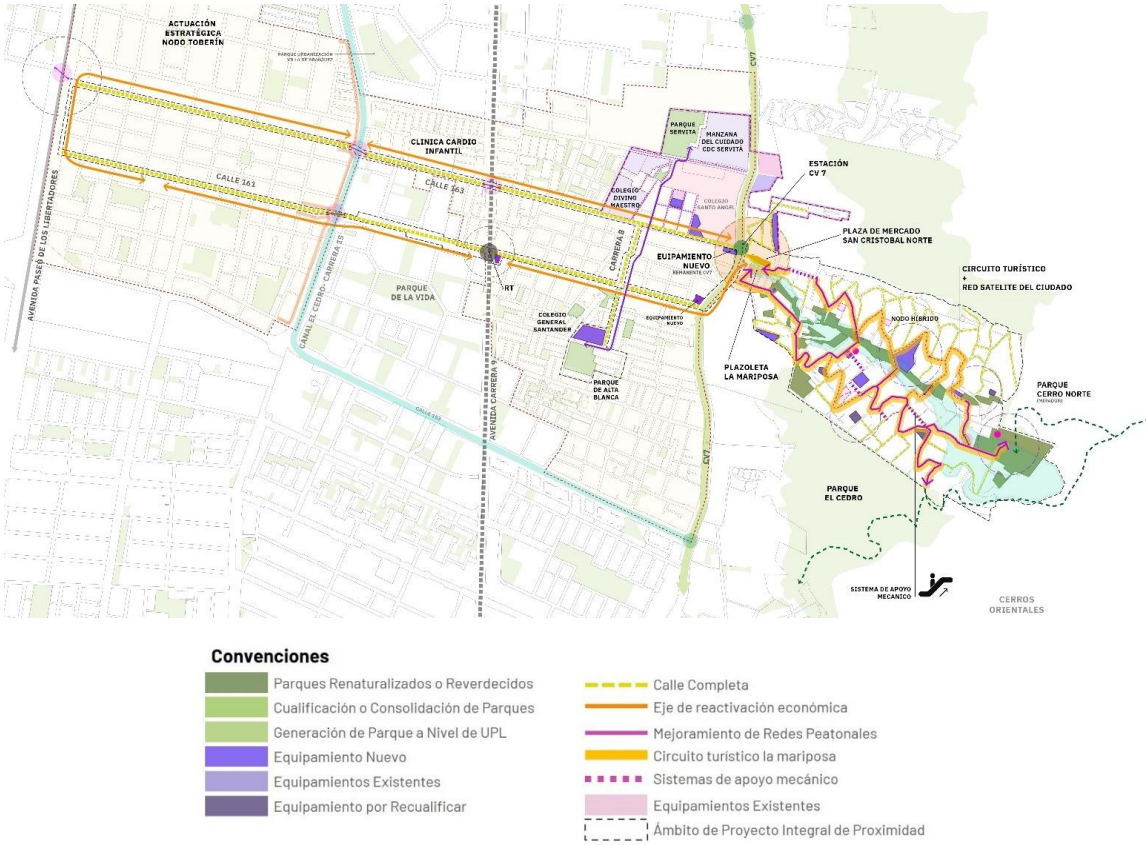


Imagen 45 – PIP El Cuidado en Red San Cristóbal
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
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
Interviene 65.622 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
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 13 edificaciones existentes	Equipamiento por recualificar

que prestan servicios del cuidado o sociales.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 1,87 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 4,59 km ciclorrutas (2,60 paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 16,12 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 6 escaleras eléctricas	Sistema de apoyo mecánico
Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 5 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas).**	Calle completa – vocación comercial
Interviene 5,22 Km de senderos y vías de barrios de ladera para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo
Reconoce y mejora el entorno del barrio vital San Cristóbal Norte	

Tabla 32 Acciones en el PIP El Cuidado en Red San Cristóbal
Fuente: SDP, 2023

4.8 Suelo de reserva UPL Toberín

El presente apartado busca establecer a nivel general el concepto de suelo de reserva, su importancia en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), los criterios para su identificación, así como también el alcance que tienen estos para la consolidación de la visión territorial de las Unidades de Planeamiento Local.

De conformidad con el Decreto 555/21, el suelo de reserva se entiende como un área de identificación cartográfica indicativa, considerada necesaria para la localización, ampliación o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los PIP que se desarrollan en las UPL, es necesario disponer de suelo adecuado para ampliar la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial. En este sentido, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten programar el desarrollo de proyectos, considerando el proceso de gestión y habilitación del mismo.

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT). 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 donde 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 Toberín, se ha hecho uso de cesiones de planes parciales de desarrollo asignadas para equipamientos y áreas públicas que aún no han sido transferidos al Distrito, como es el caso del plan parcial La Salle y el plan parcial El Cangrejal. Por último, al ser una UPL deficitaria, se generan reservas de suelo principalmente para la consolidación de nodos de equipamientos y espacio público en los barrios de ladera como La Estrellita, Horizontes, Buenavista y El Codito. Adicionalmente, se considera fundamental que las autoridades competentes procedan a realizar precisiones cartográficas, así como el cambio de uso de los predios del Distrito cuando sea necesario y que se realicen todas las gestiones necesarias para la regularización de dichos terrenos.

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

5. UPL Usaquén

La Unidad de Planeamiento Local Usaquén está localizada entre las calles 153 y 100 y entre la autopista Norte – avenida Paseo de los Libertadores y los Cerros Orientales. Usaquén tiene una extensión de 1.845 ha y, de acuerdo con las proyecciones DANE para 2021, una población total de 276.170 habitantes, con una densidad poblacional de 150 habitantes por hectárea.

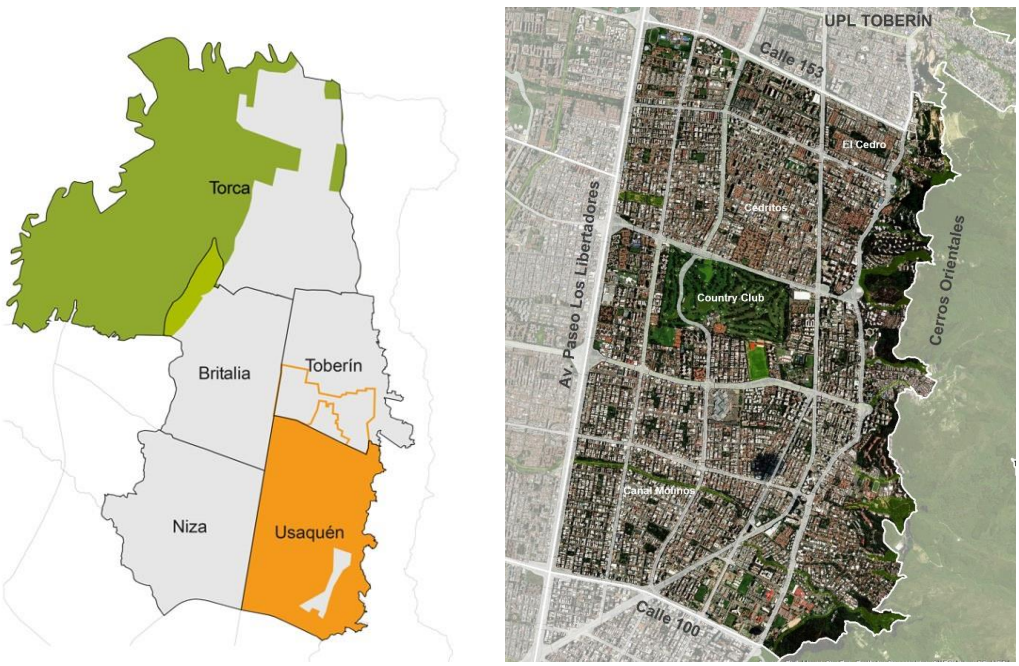


Imagen 46 – UPL Usaquén en el Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Si bien la UPL cuenta con 296 equipamientos que suman un área de 5.443.502 m2, el 82% son de carácter privado y solo el 18% son de carácter público, de acuerdo con la Base de Datos Geográfica Corporativa de la SDP. En términos de espacio público efectivo, si bien el indicador actual es alto en comparación con otras UPL (4,94 m2/hab.), es importante equilibrar la accesibilidad de toda la UPL a este mediante acciones que le den estructura y conectividad.

Imagen 47 – Espacio Público Efectivo UPL Toberín
Fuente: SDP, 2023

La UPL Usaquén es, junto con la UPL Niza, la más consolidada del Sector Norte; sin embargo, se evidencian problemáticas de estructura urbana en términos de continuidad del espacio público y altas densidades que superan la capacidad de soporte de los parques de proximidad existentes, por ejemplo, en el barrio Cedritos. Adicionalmente, la presencia del Country Club en el centro geográfico de la UPL se convierte en un impedimento para las conexiones de proximidad dividiendo a la UPL en dos.

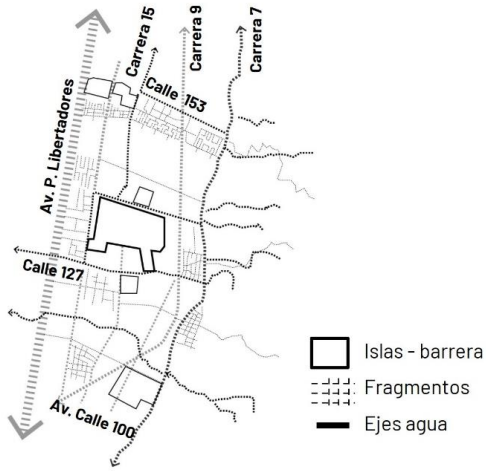


Imagen 48 – Esquema islas, barreras y ejes de agua – estructura actual UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

La Estructura Ecológica Principal está conformada por las quebradas y canales que bajan de los Cerros Orientales, y si bien la mayoría de los canales han sido endurecidos existe el potencial de generar áreas verdes en torno a estos cuerpos de agua. Así mismo, se detectaron tres corredores de importancia ambiental a nivel local que se describen a continuación:

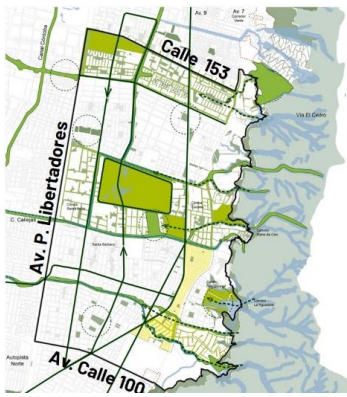


Imagen 49 – Corredores ambientales locales UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

El primero es el que conforma el canal Molinos desde los Cerros Orientales hasta su encuentro con el humedal Córdoba en la UPL Niza. El segundo es el corazón verde de Usaquén y hace referencia a los parques de proximidad, estructurantes y al Country Club, enmarcados por las quebradas Contador y Callejas. Por último, el sistema de parques que nace del parque Serranía o El Cedro en el Área de Ocupación Publico Prioritaria - AOPP de los Cerros Orientales, hasta su encuentro con el parque estructurante bosque urbano Santa Helena en la UPL Britalia, pasando por una serie de parques de proximidad como el Cedro Golf, Caobos Salazar y Las Margaritas.

Imagen 50 – Canal El Cedro
Fuente: recorrido SDP, 2022

En línea con los intereses de la comunidad, desde el Sistema Distrital de Cuidado y de Servicios Sociales se busca mejorar la oferta a través de una estrategia de fortalecimiento alrededor de la conexión entre equipamientos existentes y la posibilidad de convenios con equipamientos privados. La localización de las clínicas y colegios alrededor del Country Club ofrece la posibilidad de mejorar la conexión entre equipamientos y prever, de manera articulada con los proyectos de movilidad, una centralidad con énfasis en servicios del cuidado para la salud y la educación.

En Usaquén, la movilidad sostenible se consolida con cuatro proyectos de escala estructurante: el Corredor Verde de la Carrera Séptima, el RegioTram del Norte, el cable aéreo San Rafael-La Calera y la extensión de la primera línea de metro. La movilidad de la escala próxima se centra en la conectividad peatonal y en bicicleta a las estaciones de estos sistemas, conexiones que se pueden habilitar gracias a la implementación de las Áreas de Integración Multimodal (AIM). Adicionalmente, es importante mejorar las conexiones en el sentido norte-sur, con el fin de conectar la UPL que hoy día se encuentra fragmentada.

Para la consolidación de actividades económicas, Usaquén debe aprovechar el redesarrollo urbano entre el RegioTram del Norte y el Corredor Verde de la Carrera Séptima y entre las calles 106 y 134, incluyendo el cable aéreo San Rafael - La Calera. Por su parte, a la escala de proximidad, en la UPL existen estructuras consolidadas y las vías locales como la calle 119 y la

122 cuentan con actividad económica y se estructuran a partir de atractores que ofrecen servicios de comercio, patrimoniales, educativos, culturales y de salud, entre otros. Estas estructuras tienen potencial para aprovechar la multiplicidad de usos y servir de conectores entre puntos atractores nuevos y existentes. La identidad histórica, cultural y creativa debe ser potenciada y articulada con las estructuras de proximidad de la UPL.

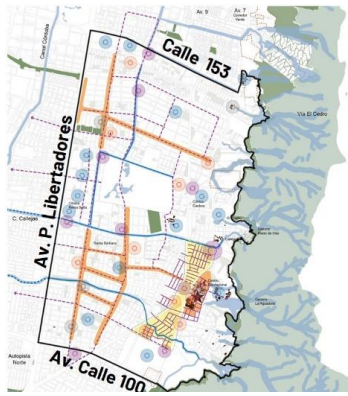


Imagen 51 – Estructuras de proximidad existente UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

5.1 La estructura local de la UPL Usaquén

Usaquén fortalece su identidad y potencia su actividad económica a partir de la articulación de las centralidades generadoras de empleo y de servicios del cuidado a los tejidos de proximidad existentes y propuestos.

Si bien la UPL saca provecho de su potencial por estar conectada al centro ampliado de la ciudad y a su ecosistema productivo e innovador, a través de los proyectos de movilidad de carácter estructurante, se deben cuidar las relaciones de proximidad de los efectos barrera que estos grandes sistemas puedan provocar.

Con el objetivo de potenciar la estructura de proximidad, Usaquén se organiza en una franja o circuito en sentido norte a sur y tres conexiones principales en sentido occidente a oriente, que se asocian a los elementos de la estructura ecológica principal y a los corredores ambientales locales mencionados anteriormente.

Sobre la franja central se fortalece un circuito de micromovilidad a través de la avenida carrera 15 y la avenida carrera 19 que acerca a los barrios Cedritos, La Calleja, Santa Barbara y San Patricio y, al mismo tiempo, conecta parques existentes, equipamientos y actividades de comercio y servicios. Este circuito pasa por el Centro Cultural Skandia, el futuro distrito cultural de Unicentro, los parques de proximidad y huertas urbanas en el costado norte del Country Club sobre la avenida carrera 15 y distribuye el tráfico a calles activas al oriente como la 106 para conectar al Teatro Patria y por la calle 119 para conectar al umbral de transición rural en La Aguadora.

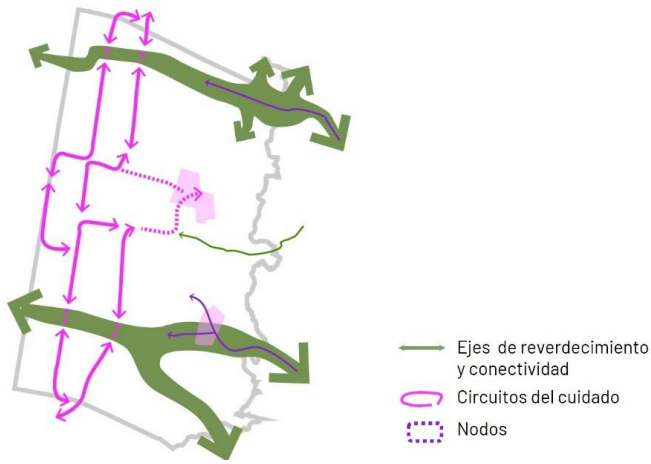


Imagen 52 – Esquema estructura propuesta - UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Las conexiones de occidente a oriente buscan mejorar la accesibilidad a corredores de transporte público de alta y media capacidad a la vez que se potencian los lugares de importancia ambiental, identidad y a los servicios del cuidado.

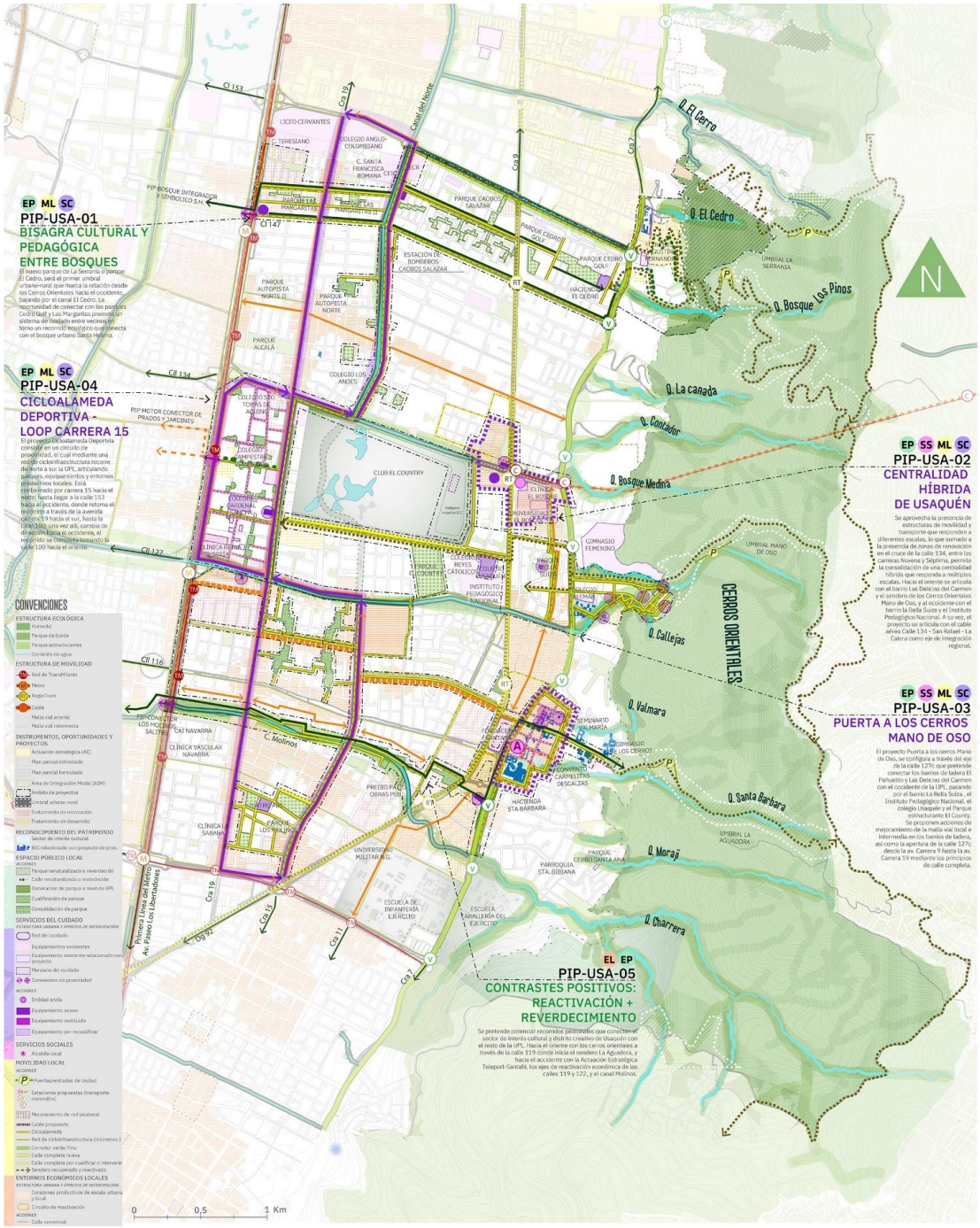


Imagen 53 – UPL Usaquén - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Para lograr la consolidación de la visión que se definió para la UPL se requiere la implementación de proyectos que la integren desde la proximidad, en términos de espacio público local, servicios sociales y del cuidado, movilidad local y entornos económicos locales. Desde los criterios técnicos, y en conjunto con las observaciones de la comunidad, se proponen objetivos generales por cada una de las dimensiones mencionadas, los cuales se materializan en cinco proyectos de proximidad que se describen más adelante.

- PIP Bisagra Cultural y Pedagógica – Entre Bosques
- PIP Centralidad Híbrida de Usaquén
- PIP Puerta a los Cerros Mano de Oso
- PIP Cicloalameda Deportiva – *Loop* Carrera 15
- PIP Contrastes Positivos: Reactivación + Reverdecimiento

En la siguiente tabla se evidencia el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los Proyectos Integrales de Proximidad identificados la UPL Usaquén.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES UPL USAQUÉN**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio público local	m2 EPE/hab.	5	5
	Parques	254	259
Servicios del cuidado	Manzanas de cuidado	0	1
Servicios sociales	Centros administrativos	1	1
Movilidad local	m cicloinfraestructura	35.609,89	68.961,10 (22.246,48 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Fortalecimiento de corredores productivos locales, como la calle 119 desde la carrera 7 hasta la carrera 15; la calle 122 desde la carrera 15 hasta la avenida carrera 19. Adicionalmente se propone la consolidación del corredor turístico La Aguadora- Los Molinos		

Tabla 33 Aportes de la UPL
Fuente: SDP, 2023

5.2 Proyecto Integral de Proximidad Bisagra Cultural y Pedagógica – Entre Bosques

El proyecto Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques se configura a través de un eje de reverdecimiento y espacio público que conecta el parque El Cedro con el bosque urbano Santa Helena por medio del sistema de parques enmarcado entre el canal El Cedro y la calle 147 reverdecida.

El nuevo parque de La Serranía, o parque El Cedro será el primer parque del Área de Ocupacion Público Prioritaria que marca la relación desde los Cerros Orientales hacia el occidente, por medio de la cicloinfraestructura propuesta en las calles 153 (Canal El Cedro) y 147 y, el reverdecimiento mejoramiento de las redes peatonales que conectan de los parques El Cedro, Cedro Madeiro, Capri, Los Cobos y Las Margaritas, y el bosque urbano Santa Helena.

La consolidacion de este eje entre parques promete un sistema de cuidado entre vecinos en torno a un recorrido ecológico donde se incentiva el uso de silvicultura y huertas urbanas.

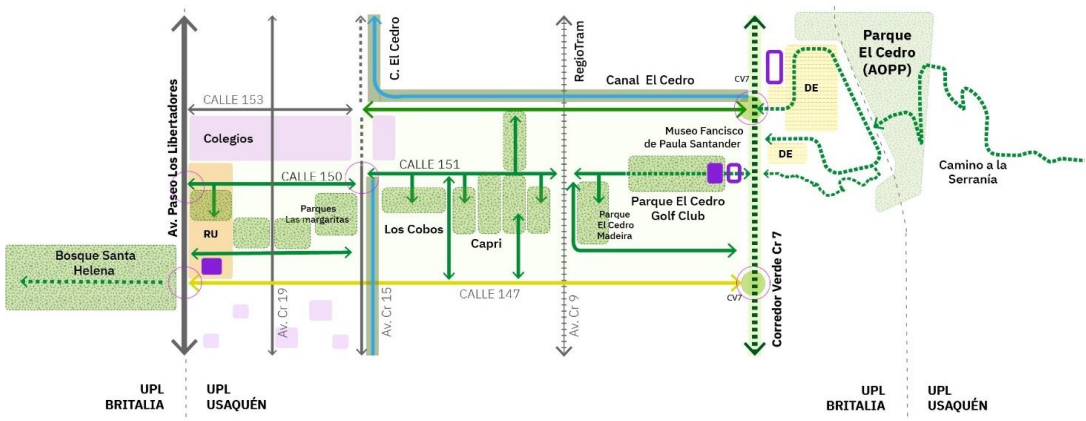
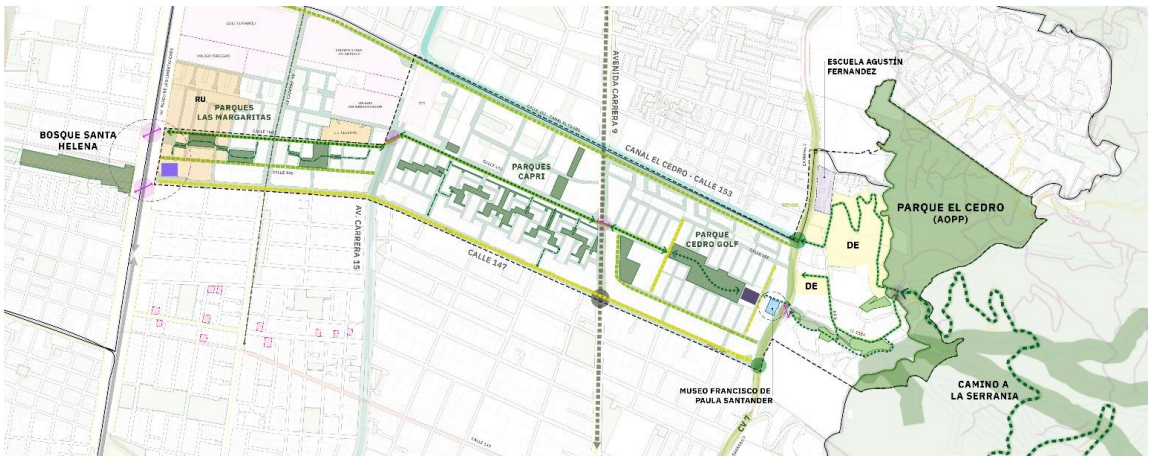


Imagen 54 – Esquema PIP Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-USA-01**
Nombre del proyecto	**BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES**
Ubicación	Entre las calles 153 y 147, y la carrera Séptima y la autopista Norte
Área del Proyecto	164 ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Eje Entre Bosques
	Nodo Cultural y Pedagógico
Incidencia de participación	- Reverdecimiento y protección del sistema de parques que va desde el nuevo parque El Cedro o Serranía hasta la autopista Norte. - Accesibilidad a los cerros por medio de senderos

Código del proyecto	**PIP-USA-01**
Nombre del proyecto	**BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES**
Con la comunidad se acordó:	- Mejoramiento de andenes existentes para garantizar accesibilidad universal. - Reconocer el museo Santander para ser usado por la comunidad en actividades culturales.
Barrios **(Sector catastral)**	Los Cedros, Acacias Usaquén, Cedro Narváez, Los Cedros Oriental, Cedro Salazar, Caobos Salazar

Imagen 55 Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques
Fuente: SDP, 2023



Convenciones

- Parques Renaturalizados y Reverdecidos
- Cualificación o Consolidación de Parques
- Generación de Parque a Nivel de UPL
- Equipamiento Nuevo
- Equipamieno Restituido
- Equipamiento por Recualificar
- Mejoramiento de Redes Peatonales
- Calle completa Nueva
- Calle Completa Cualificar o Intervenir
- Calle Reverdecidas
- Red de Ciclo-Infraestructura
- Vías Malla Vial Arterial Principal
- Zonas de Renovación Urbana
- Equipamientos Existentes
- Ambito PIP

Imagen 56 – PIP Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 13 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 1,88 km calles existentes	Calles reverdecidas

con árboles, vegetación, y/o SUDS	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 1 edificación existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 7,45 km ciclorrutas (5,05 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2,91 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 34 Acciones en el PIP Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques
Fuente: SDP, 2023

Imagen 57 – Axonometría PIP Bisagra Cultural y Pedagógica Entre Bosques
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

5.3 Proyecto Integral de Proximidad Centralidad Híbrida de Usaquén

El proyecto Centralidad Híbrida Usaquén se configura a través un nodo de reactivación economica y del cuidado en la zona de renovación urbana y futura Área de Intercambio Modal -AIM, definida por el POT y localizada en el cruce de la calle 134 con carrera 9. Se aprovecha la presencia de infraestructura de movilidad existente y proyectada por el POT como el cable aéreo San Rafael - La Calera, el RegioTram y el Corredor Verde de la Carrera Séptima.

Esta centralidad busca servir de transformador de intensidades entre las diferentes escalas: metropolitana, la urbana y la local, con acciones que sirvan de soporte y complemento a la infraestructura relacionada al transporte público.

El proyecto aporta a la consolidación de la AIM, así como a un futuro nodo híbrido de equipamientos mediante acciones como generación de nuevos equipamientos del cuidado y servicios sociales, cualificación de parques y generación de una plazoleta en el costado suroccidental del cruce mencionado.

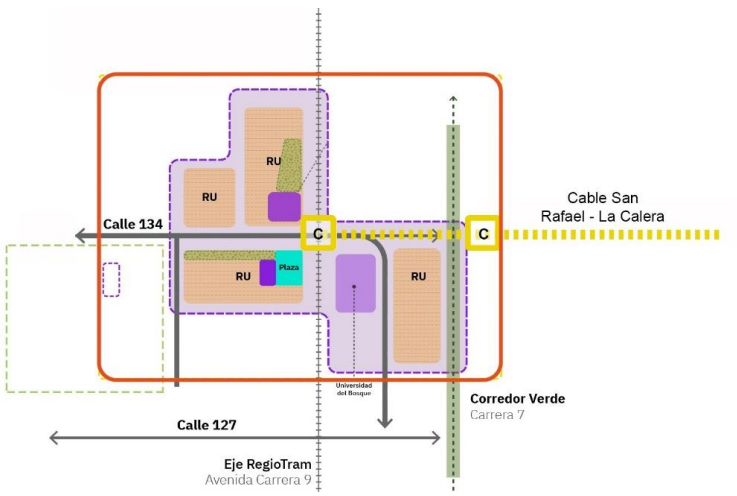


Imagen 58 – Esquema PIP Centralidad Híbrida Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-USA-02**
Nombre del proyecto	**CENTRALIDAD HÍBRIDA USAQUÉN**
Ubicación	Cruce calle 134 con carrera 9
Área del Proyecto	25 ha
Plazo sugerido	Largo plazo (2035)
Subproyectos	Centralidad Multimodal y del Cuidado

Código del proyecto	**PIP-USA-02**
Nombre del proyecto	**CENTRALIDAD HÍBRIDA USAQUÉN**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Generar espacio público en el borde del Country Club, que se conecte con las ciclorutas existentes. - Construir un Centro Cultural y Deportivo para Cedritos - Construir cables, para descongestión del tráfico
Barrios (Sector catastral)	Lisboa, Bella Suiza, La Carolina

Tabla 35 PIP Centralidad Híbrida Usaquén
Fuente: SDP, 2023

Imagen 59 – PIP Centralidad Híbrida Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE 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
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 1 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Mejora 1 Km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 0,5 Kms de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 0,95 Kms. ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Reconoce 1 AIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Intervención sobre zonas de reactivación económica / Zona con tratamiento de renovación y AIM	

Tabla 36 Acciones en el PIP Centralidad Hibrida de Usaquén
Fuente: SDP, 2023

5.4 Proyecto Integral de Proximidad Puerta a los Cerros Mano de Oso

El proyecto Puerta a los Cerros Mano de Oso se configura a través del eje de la calle 127B que pretende conectar los barrios de ladera El Pañuelito y Las Delicias del Carmen con el occidente de la UPL, pasando por el barrio Bella Suiza, el Instituto Pedagógico Nacional, el colegio Usaquén y el parque estructurante El County. Se busca potenciar a nivel ecoturístico el sendero Mano de Oso, el cual hace parte de la vida de los habitantes de los barrios El Pañuelito y Las Delicias del Carmen, lo cual se evidenció en los espacios de cocreacion con la comunidad.

En las zonas de ladera se propone acciones de mejoramiento de la malla vial local e intermedia, en cuanto a la Mala Vial Intermedia, se propone un circuito entre las calles 127C y 127A, donde se aplicará la estrategia de calles completas con un énfasis en el reverdecimiento de las mismas y en el espacio para la bicicleta. Adicionalmente, se proponen acciones de reverdecimiento de los parques El Pañuelito y el Claustro de Bella Suiza y, la generación de un parque nuevo en la zona sur conformando un sistema de parques de borde urbano con el parque Las Delicias del

Carmen y aprovechando la cercanía a los parques del Área de Ocupación Publico Prioritaria de los cerros Orientales. Así mismo se propone la recualificación de equipamientos existentes y un equipamiento nuevo colindante con el borde oriental del parque Unicerros.

Por otro lado, se propone la apertura de la calle 127C desde la avenida carrera 9 hasta la avenida carrera 19 aplicando los principios de calle completa, lo cual haría posible la articulación entre el Barrio Bella Suiza, el colegio Usaquén Sede A, el Parque El Country y el occidente de la UPL.

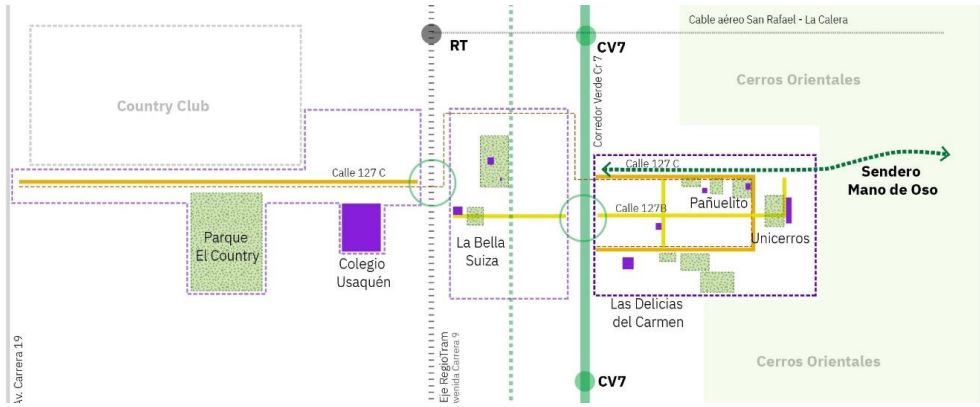


Imagen 60 – Esquema PIP Puerta a los cerros Mano de Oso
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-USA-03**
Nombre del proyecto	**PUERTA A LOS CERROS MANO DE OSO**
Ubicación	Calle 127C desde carrera 1 hasta avenida carrera 19, barrio Bella Suiza y parque El Country
Área del Proyecto	71 ha
Plazo sugerido	25 ha
Subproyectos	**Puerta a los cerros Mano de Oso**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Rescatar las zonas verdes, los parques, y los senderos ecológicos - Potencializar el sendero Mano de Oso. - Generar conexión ambiental en los Cerros Orientales a través del sendero Mano de Oso. - Potencializar el sendero Mano de Oso - Generar un circuito/eje ambiental en la calle 127C y conectar con los parques de Bella Vista y UniCerros. - Reverdecimiento del parque El Country con implementación de espacios deportivos.

Código del proyecto	**PIP-USA-03**
Nombre del proyecto	**PUERTA A LOS CERROS MANO DE OSO**
	- Calles completas y malla vial intermedia en el barrio Las Delicias del Carmen - Continuidad por la calle 127c del sendero turístico Mano de Oso, mediante señalética y articulación con parques existentes.
Barrios (Sector catastral)	Las Delicias del Carmen, San Gabriel, Bella Suiza, La Carolina.

Tabla 37 PIP Centralidad Híbrida Usaquén
Fuente: SDP, 2023

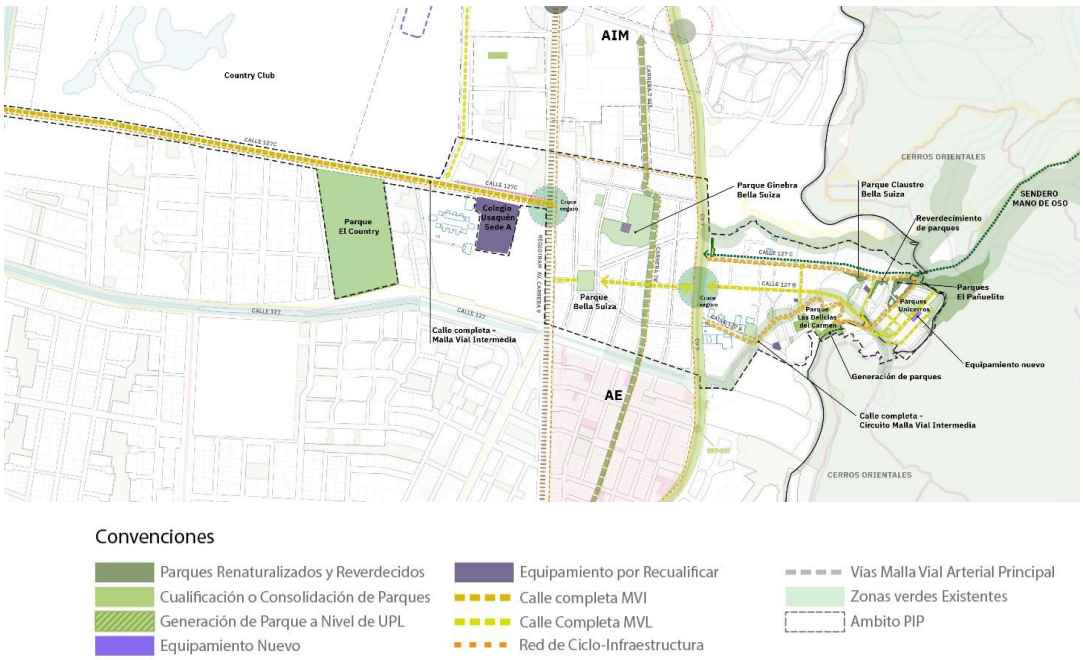


Imagen 61 – PIP Puerta a los cerros Mano de Oso
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 parque nuevo.	Generación de parque
Reverdece 3 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos

SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 5 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4,93 km ciclorrutas (2,96 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 1,38 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 4,11 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
Construye 0,5 Kms de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda

Tabla 38 Acciones en el PIP Puerta a los Cerros - Mano de Oso
Fuente: SDP, 2023

5.5 Proyecto Integral de Proximidad Cicloalameda Deportiva – *Loop* Carrera 15

El proyecto Cicloalameda Deportiva consiste en un circuito de proximidad que recorre la UPL de norte a sur mediante una red de cicloinfraestructura, articulando parques, equipamientos y entornos productivos locales. Está conformado por la carrera 15 hacia el norte hasta llegar a la calle 153 donde gira hacia el occidente y continúa el recorrido a través de la avenida carrera 19 hacia el sur hasta la calle 100; una vez allí, cambia de dirección hacia el occidente y el recorrido se completa tomando la calle 100 hacia el oriente.

El eje propuesto consiste en tres tramos que articulan acciones para incentivar las conexiones norte-sur para peatones y bicicletas mediante la creación de una cicloalameda por la carrera 15 conectada a la red de cicloinfraestructura existente de la avenida carrera 19.

El primer tramo, al norte de la UPL entre las calles 153 y 134, completa la cicloinfraestructura por la carrera 15 conectando con el proyecto propuesto sobre el canal El Cedro del PIP Eje de la Vida Sur (ver UPL Toberín). En este tramo, se articulan acciones para el mejoramiento y reverdecimiento de parques adyacentes al canal Contador o carrera 15, donde se proponen acciones que potencien huertas urbanas gestionadas por la comunidad y la JAC Cedritos.

Adicionalmente, en el suelo indicativo para estructura funcional y del cuidado que está señalado en el *Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Usaquén*, el cual hace parte integral del decreto UPL, se propone la implementación de un parque y equipamiento híbrido

cultural y deportivo en el costado orientar del predio identificado con el código de lote 0084020701. Para la adquisición de este suelo el Distrito podrá hacer uso de los instrumentos y disposiciones normativas contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021 y sus decretos reglamentarios. Este suelo tiene carácter indicativo y no constituye un suelo de reserva para la Estructura Funcional y del Cuidado en los términos del artículo 378 del Decreto Distrital 555 de 2021.

El segundo tramo, la Superman-Sana Contador – Callejas, entre las calles 134 y 127, pretende conformar un distrito verde y del cuidado enfocado en la educación y la salud, encuadrado por las quebradas Callejas y Contador, la autopista Norte y la avenida 19, orientado a conectar peatonalmente y en bicicleta las clínicas Reina Sofía y Monserrat, así como colegios y jardines infantiles.

El tercer tramo, al sur de la UPL entre las calles 127 y 100, articula acciones para el mejoramiento de andenes y de los parques de los barrios Santa Bibiana y Santa Barbara Occidental.

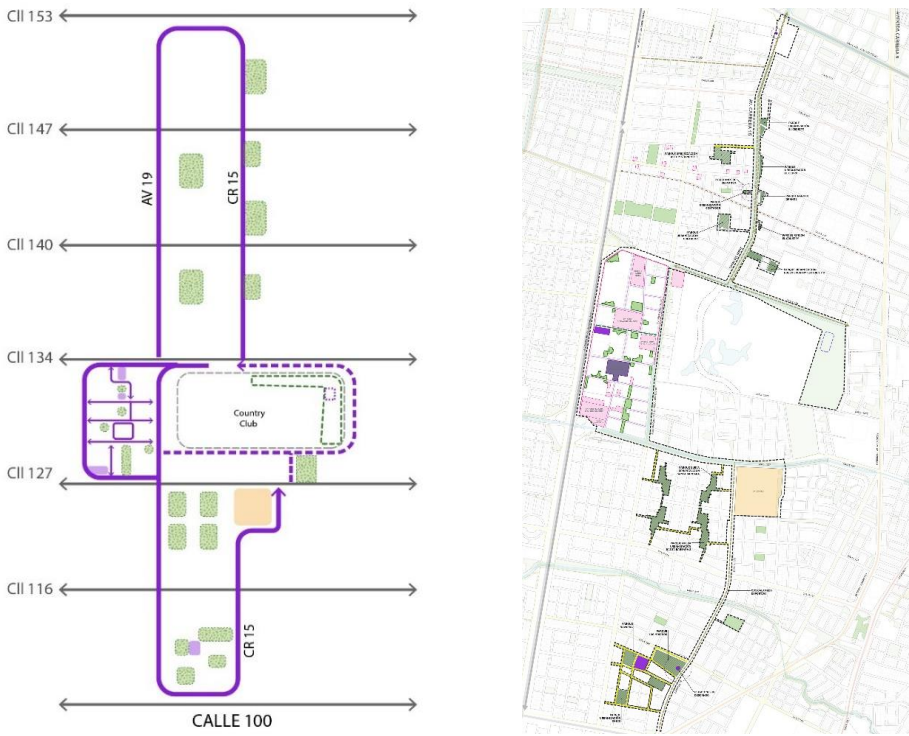


Imagen 62– Esquema PIP Cicloalameda Deportiva - *Loop* Carrera 15
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-USA-04**
Nombre del proyecto	**CICLOALAMEDA DEPORTIVA - LOOP CARRERA 15**
Ubicación	Circuito ente la carrera 15 y avenida carrera 19, entre la calle 100 y la calle 153.
Área del Proyecto	142 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	**Cicloalameda Deportiva – Norte** **Cicloalameda Deportiva – Superman-Sana Contador Callejas** **Cicloalameda Deportiva - Sur**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Ampliar las redes de cicloinfraestructura - Reverdecimiento de las vías - Renaturalizar y Conectar los parques aledaños al canal Norte. Los parques podrían tener vocación para la generación de huertas urbanas. - Crear un programa de reactivación de huertas urbanas sobre la calle 141 con carrera 15. - Mejorar la avenida carrera 19 entre la calle 127 y la calle 134, priorizando las construcciones de carriles bicicletas.
Barrios **(Sector catastral)**	Cedritos, Contador, Los Cedros, Santa Bárbara, San Patricio. Santa Bibiana, Rincón del Chico

Tabla 39 PIP Cicloalameda Deportiva – *Loop* Carrera 15

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Reverdece 13 parques, cobertura de árboles, vegetación y/o suelo permeable.	Parques reverdecidos
Mejora 25 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Mejora 0,5 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar

MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 3,95 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 7,85 km ciclorrutas (3,79 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 0,25 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 4.46 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 40 Acciones en el PIP Cicloalameda Deportiva – *Loop* Carrera 15
Fuente: SDP, 2023

5.6 Proyecto Integral de Proximidad Contrastes Positivos: Reactivación + Reverdecimiento

El proyecto Contrastes Positivos: Reactivacion + Reverdecimiento está conformado por un circuito que nace en el centro de Usaquén y se bifurca, por un lado, hacia el occidente por las calles 119 y 122 y, por otro lado, hacia el sur aprovechando los predios remanentes del Corredor Verde Carrera Séptima, la Actuación Estratégica Teleport-Santafé, y el canal Molinos donde cambia de dirección hacia el occidente.

Se pretende potenciar recorridos peatonales y de bicicleta que conecten el sector de interés cultural y distrito creativo de Usaquén con el resto de la UPL. Hacia el oriente a través de la calle 119 donde se articula con el sendero La Aguadora, y hacia el occidente con la Actuación Estratégica Teleport-Santafé, los ejes de reactivación económica de las calles 119 y 122, y el canal Molinos.

Dentro de las acciones propuestas se encuentra la construcción de una red de cicloinfraestructura a lo largo de las calles 119 y 122, las cuales se articulan con la cicloinfraestructura existente y proyectada en el canal Molino, el corredor verde carrera 7 y la cicloalameda Regiotram del norte. Adicionalmente, se plantea dentro del centro histórico, distrito creativo y manzana del cuidado, la cualificación de parques y plazoletas, así como de los equipamientos existentes y la construcción de nuevos equipamientos del cuidado en predios fiscales. Los equipamientos nuevos deberán contemplar la hibridación de servicios optimizando el suelo disponible, donde se incluyan por un lado servicios de atención al adulto mayor y, por otro lado, servicios culturales y de educación técnica asociados al emprendimiento, que potencien el ecosistema comercial, gastronómico y creativo de este sector de Usaquén.

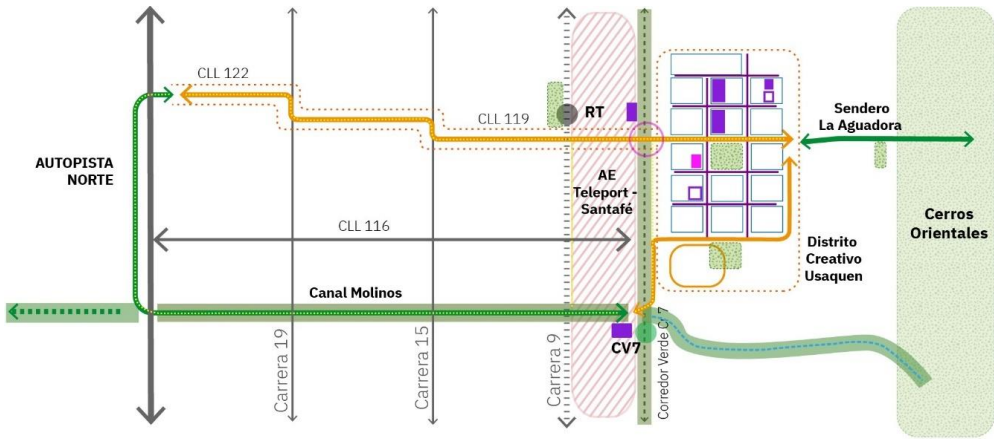


Imagen 63 – Esquema PIP Contrastes Positivos: Reactivación + Reverdecimiento
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-USA-05**
Nombre del proyecto	**CONTRASTES POSITIVOS: REACTIVACIÓN + REVERDECIMIENTO**
Ubicación	Eje de la calle 119 entre las carreras 3 A este y la avenida carrera 19; calle 122 desde la avenida carrera 19 hasta la autopista Norte; canal Molinos y centro histórico de Usaquén
Área del Proyecto	64 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	Distrito Inteligente y del Cuidado - Usaquén Centro
	Eje Ambiental Molinos
	Ejes de Reactivación y Proximidad Usaquén
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad del sendero turístico La Aguadora, mediante señalética, articulación con el centro histórico de Usaquén y el canal Molinos - Adecuación y organización de los ejes comerciales de las calles 122 y 119 - Recuperar el mobiliario urbano de los parques cercanos al canal Molinos. - Recuperar y renaturalizar la plaza fundacional de Usaquén.
Barrios **(Sector catastral)**	Santa Barbara, San Patricio, Molinos Norte, Santa Ana, Usaquén, San Gabriel

Tabla 41 PIP Contrastes Positivos: Reactivación + Reverdecimiento
Fuente: SDP, 2023

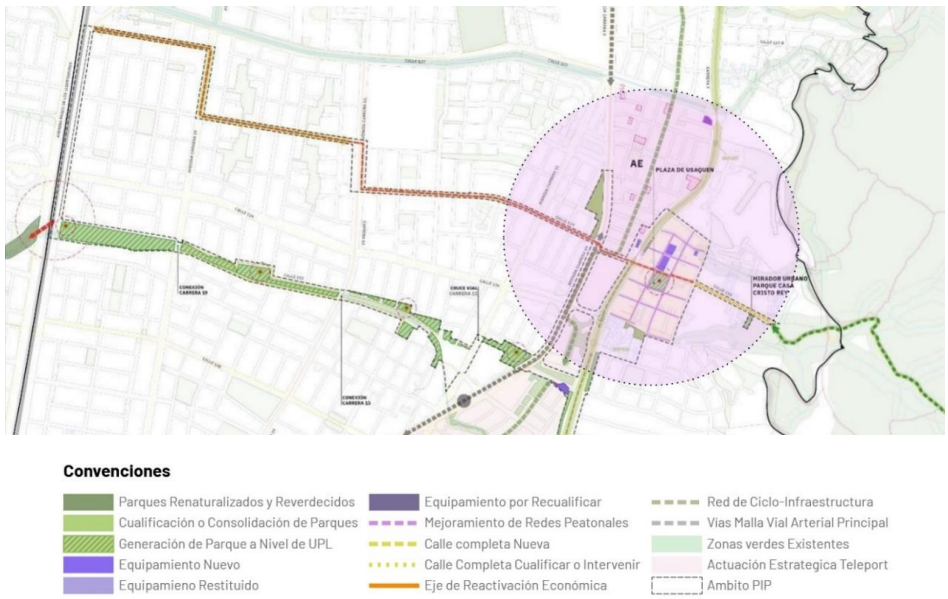


Imagen 64 – PIP Contrastes Positivos - Eje Reactivación
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 11 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 1.092 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Mejora 2 plazoletas existentes para su uso y disfrute.	Cualificación de plazoleta existente
Mejora 0,17 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 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
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 10,40 km ciclorrutas	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

y áreas de servicios complementarios	
Mejora 5,97 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 2,43 km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial
Interviene 3,13 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial
Interviene 3,98 km de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo
Reconoce el Distrito Creativo Usaquén	

Tabla 42 Acciones en el PIP Contrastes Positivos – Eje de Reactivación
Fuente: SDP, 2023

5.7 Suelo de reserva UPL Usaquén

El presente apartado busca establecer a nivel general el concepto de suelo de reserva, su importancia en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), los criterios para su identificación, así como también el alcance que tienen estos para la consolidación de la visión territorial de las Unidades de Planeamiento Local.

De conformidad con el Decreto 555/21, el suelo de reserva se entiende como un área de identificación cartográfica indicativa, considerada necesaria para la localización, ampliación o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los PIP que se desarrollan en las UPL, es necesario disponer de suelo adecuado para ampliar la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial. En este sentido, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten programar el desarrollo de proyectos, considerando el proceso de gestión y habilitación del mismo.

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT). 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 donde 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 Usaquén, es importante aclarar que el suelo indicativo para estructura funcional y del cuidado que está señalado en predio No.0084020701 en el Mapa de Proyectos Integrales de Proximidad de la UPL Usaquén, se propone la implementación de un parque y equipamiento híbrido cultural y deportivo. Para la adquisición de este suelo el Distrito podrá hacer uso de los instrumentos y disposiciones normativas contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021 y sus decretos reglamentarios. Este suelo tiene carácter indicativo y no constituye un suelo de reserva para la Estructura Funcional y del Cuidado en los términos del artículo 378 del Decreto Distrital 555 de 2021.

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

6. UPL Niza

La Unidad de Planeamiento Local Niza está localizada entre la calle 100 y el río Salitre al sur, la calle 138 al norte, la autopista Norte – avenida Paseo de los Libertadores al oriente y los cerros de Suba al occidente. Niza tiene una extensión de 1.645 ha y de acuerdo a las proyecciones DANE para 2021, la población total es de 216.358 habitantes, lo que representa una densidad poblacional de 131,5 habitantes por hectárea.

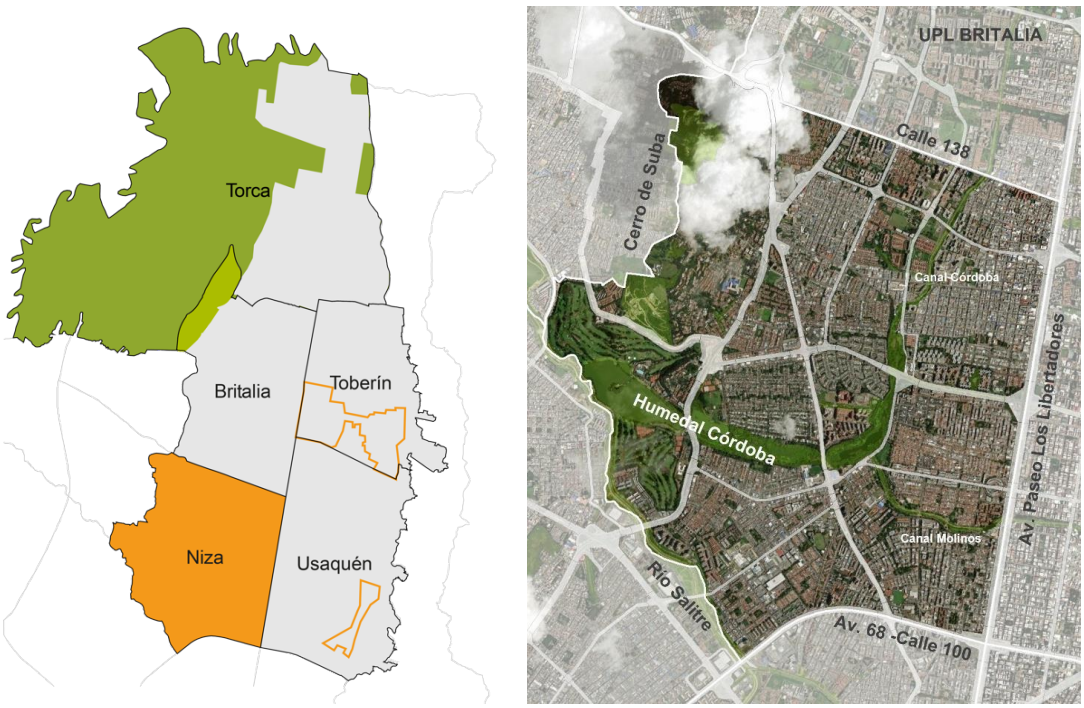


Imagen 65 – UPL Niza en el Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Si bien la UPL cuenta con 179 equipamientos que suman un área de 2.401.635 m2, el 97,6% es de carácter privado y solo el 2,4% es de carácter público, de acuerdo con la Base de Datos Geográfica Corporativa de la SDP. En términos de espacio público efectivo, el indicador actual es superior al de las demás ULP del Sector Norte con 7,86 m2/hab., cifra superior a la meta establecida en el POT de 6 m2/hab.

Imagen 66 – Espacio Público Efectivo UPL Niza
Fuente: SDP, 2023

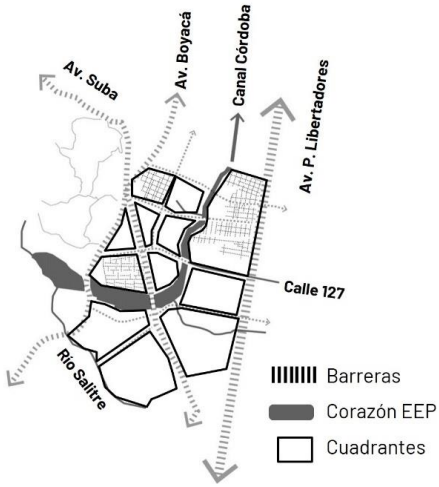


Imagen 67 – Esquema barreras, EEP y cuadrantes desarticulados – estructura actual UPL Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

La UPL cuenta con un enorme potencial en términos de espacio público efectivo, arborización y Estructura Ecológica Principal. Elementos como los cerros de Suba, el humedal Córdoba y sus canales estructuran la UPL, pero al mismo tiempo la dividen en cuadrantes que dificultan la conectividad interna y desequilibran el territorio en términos de accesibilidad a la oferta de espacio público y servicios del cuidado. Para lograr el equilibrio se requiere que los habitantes de los barrios que presentan rezagos puedan acceder a los servicios que están distribuidos en diferentes zonas de la UPL.

El gran potencial para ordenar Niza está en la herradura que conforman los cerros de Suba, el humedal Córdoba, el río Salitre y los canales. Sin embargo, debe consolidarse una relación cuidadosa con el medio ambiente y con fundamentos pedagógicos para atender los requerimientos de la comunidad. También debe haber claridad sobre la diferenciación entre el espacio público de borde y el elemento estructurante ecológico para así mejorar las interacciones. Niza sirve de ejemplo de disponibilidad de espacio público efectivo y de parques si se puede hacer extensiva esta experiencia a los barrios de Prado Veraniego y Ciudad Jardín Norte. También se pueden implementar estrategias de conectividad ecosistémica promoviendo huertas urbanas, fachadas y cubiertas verdes, esquemas de reciclaje, sistemas de drenaje sostenible e, incluso, ecobarrios.

Es importante el manejo de conexiones y mantenimiento de vertientes en el sistema de canales y el humedal. A mediano y largo plazo, se requiere la realización de estudios de riesgo por remoción en masa en los cerros de Suba alrededor de la avenida Suba Rincón y a la altura de la avenida Suba con calle 129; por su parte, para el riesgo de inundación por desbordamiento en el costado del río Salitre que afecta la urbanización La Floresta Reservada, también se tiene proyectado en el mediano plazo adelantar los estudios pertinentes.

En línea con los intereses de la comunidad, se busca mejorar la oferta a través de una estrategia de fortalecimiento de la conexión entre los equipamientos existentes en el circuito entre las calles 128 y 129, la autopista Norte y el cruce de las avenidas Suba y Boyacá, para atender la población que reside en el área de influencia. También se hace necesario constituir mejores condiciones en el espacio público con accesibilidad universal y reforzar los pasos sobre la avenida Suba para conectar con el centro de recreación y deporte ubicado en el parque El Indio y la zona de Morato-La Alborada. La conexión y articulación a los servicios sobre la avenida Paseo de los Libertadores es un potencial para mejorar el acceso a servicios de escala metropolitana.

En Niza van a confluir varios sistemas de transporte de escala metropolitana. El POT proyecta la ampliación de la malla vial y de transporte público para una movilidad sostenible, como la ampliación de la avenida Córdoba, la extensión de la primera línea de metro y la implementación de la línea 4, la ejecución de la cicloalameda Medio Milenio y de un corredor de carga logística sobre la avenida Boyacá, en donde se tendrá que regularizar el perfil de la vía. Junto con estas propuestas, la intención a la escala de proximidad es conectar en sentido occidente-oriente los cerros de Suba con la avenida Paseo de los Libertadores y conectar el recorrido paralelo al humedal Córdoba hacia el sur y la calle 80 por la avenida carrera 70 o avenida de la Constitución.

La avenida Paseo de los Libertadores estructura servicios metropolitanos a nivel del Sector Norte. Una vez este eje estructurador pueda suplir servicios de la escala urbana a la escala local en los tres centros productivos identificados -Morato, Ciudad Jardín y Prado Veraniego- se pueden implementar calles completas y mejorar la accesibilidad para los habitantes en barrios vecinos, con equipamientos complementarios de apoyo económico y actuando como despensas identificadas por la comunidad. En la visión como una UPL verde, la industria y la producción deben estar asociadas a estrategias de reverdecimiento como techos verdes y mejores prácticas en el manejo de residuos industriales.

6.1 La estructura local de la UPL Niza

Gracias a su fortaleza como una zona rica en espacio público efectivo y arborización, Niza puede potenciar su identidad como la UPL más verde de Bogotá. La estructura de la proximidad en la UPL Niza toma los bordes del humedal Córdoba como estructuradores del reverdecimiento y conectividad peatonal y se conecta con el corazón productivo del barrio Prado Veraniego. Alrededor del humedal Córdoba se distribuyen proyectos de circuitos y sobre el corazón productivo, un eje que conecta desde la avenida Paseo de Los Libertadores hasta los cerros de Suba.

En Niza confluyen los canales Córdoba y Molinos, los humedales Córdoba y Tibabuyes, y los cerros de Suba. Confluye también el patrimonio ancestral de la comunidad Muisca sobre los cerros de Suba y el sector de interés cultural Niza Sur.

Los cruces de escala metropolitana, el metro y la avenida Suba son oportunidades para generar programas de conectividad con las estaciones, así como el cruce entre las avenidas Suba y Boyacá es un lugar ideal para generar sinergia y seguridad en el espacio público.

La comunicación entre el parque El Indio, la manzana del cuidado y la avenida Suba propone una oportunidad para consolidar una conexión de carácter local hacia el canal Córdoba. Corredores como la avenida Las Villas y la calle 129 son lugares propicios para la implementación de centros de cuidado, de atención a la mujer, manzanas de cuidado y calles completas.

Los objetivos principales de la propuesta son:

- Consolidar la UPL Niza como un nodo de conectividad ecológica que mejore y potencie la relación con el espacio público, los parques estructurantes y de proximidad y con la Estructura Ecológica Principal.
- Mejorar el acceso al sistema de cuidado en barrios con deficiencias en este aspecto, a través del redesarrollo de equipamientos del cuidado, el aseguramiento del acceso universal y la implementación de proyectos de reconfiguración de perfiles viales para su conectividad.
- Terminar de configurar recorridos de escala próxima en la UPL para conectarla las centralidades con las estaciones de los corredores de movilidad de alta capacidad.
- Tejer el patrimonio natural con el cultural para educar y consolidar la identidad como UPL Verde.
- Promover e impulsar actividades económicas, culturales y educativas para atraer población joven que promueva la revitalización de las zonas residenciales y, en la medida de lo posible, la reconfiguración del tipo de vivienda a multifamiliares en zonas estratégicas.

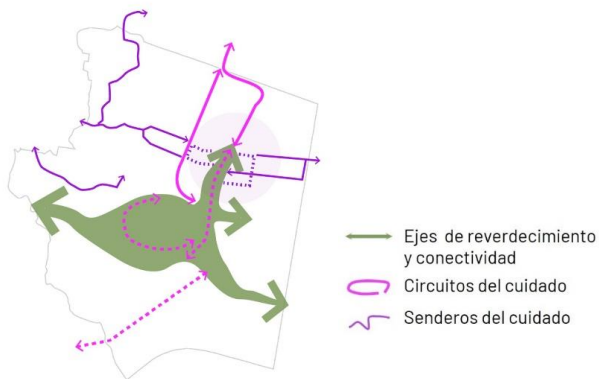


Imagen 68 – Esquema estructura propuesta - UPL Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

El humedal como corazón de la ecología humana

La vocación de Niza le apunta a una UPL con mayor sentido humano hacia la estructura ecológica principal, siendo su corazón la herradura que forman los cerros de Suba, el humedal Córdoba y los canales Molinos, Callejas y Córdoba. Alrededor de sus bordes se propone la conservación de los elementos ambientales y la recuperación de los parques de borde para fomentar el mantenimiento de su carácter de vegetación diversa intercalada con el hábitat urbano. La forma en U del humedal irradia y contagia un carácter de reverdecimiento hacia el sur por la avenida de La Constitución y por los canales. La conexión de los cerros de Suba a la avenida Paseo de los Libertadores es un gesto para recuperar conexiones peatonales y para la bicicleta con el fin de promover la escala de la proximidad.

Sobre las calles 128 y 129 se potencia la transformación de los sectores de Ciudad Jardín, Las Villas y Prado Veraniego Norte y la conexión con los cerros de Suba. Aquí se genera un circuito del cuidado que conecta los equipamientos existentes, los cuales se complementan con otros servicios resultantes de la intervención de las estructuras existentes o de la creación de unas nuevas. Se busca mejorar el espacio público en el nodo de las avenidas Suba y Boyacá, mejorar el entorno del Colegio Gustavo Morales Morales, conectar el canal Córdoba de oriente a occidente, implementar un centro de salud y buscar estrategias de reverdecimiento e implementación de industria limpia y de reciclaje en Prado Veraniego.

El eje sur-norte de la avenida de La Constitución o avenida carrera 70, busca fomentar un recorrido entre el río Salitre y el humedal Córdoba que posteriormente se articule con el canal Molinos y trascienda hacia la UPL Usaquén. La reconfiguración del perfil busca mantener el carácter verde de esta vía y actuar sobre los primeros pisos y bocacalles para generar conectividad a lado y lado y además promover la movilidad sostenible creando una alternativa a la cicloalameda Medio Milenio.

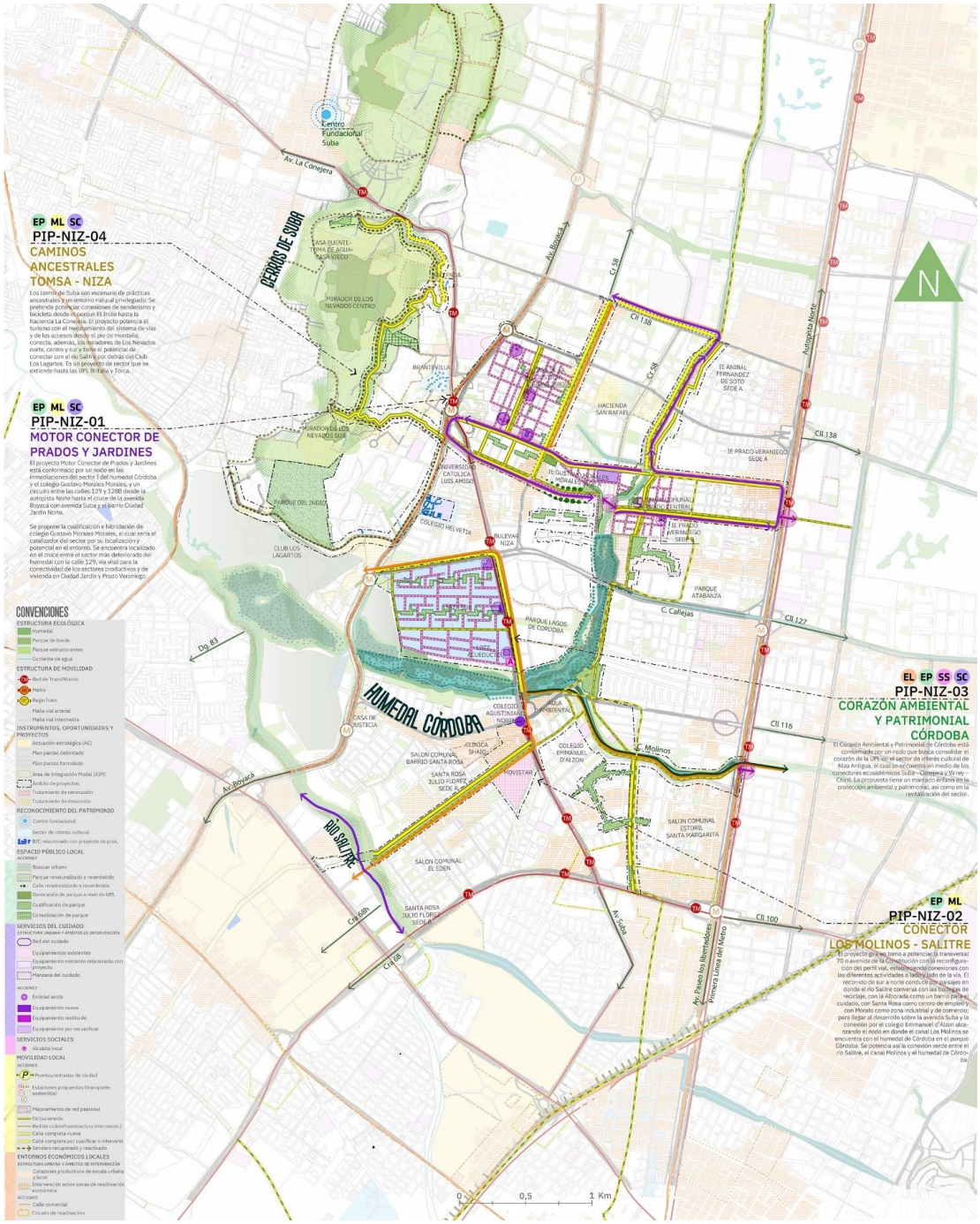


Imagen 69– UPL Niza - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Para lograr la consolidación de esta visión se requiere la implementación de proyectos que integren la UPL desde la proximidad, en términos de espacio público local, servicios sociales y del cuidado, movilidad local y entornos económicos locales. Desde los criterios técnicos, y en conjunto con las observaciones de la comunidad, se proponen objetivos generales por cada una de las dimensiones mencionadas, los cuales se materializan en cuatro proyectos de proximidad que se describen más adelante.

En la siguiente tabla se evidencia el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los Proyectos Integrales de Proximidad identificados la UPL Niza.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES UPL NIZA**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio público local	m2 EPE/hab.	7,85	7,33
	Parques	319	324
Servicios del cuidado	Manzanas de cuidado	1	1
Servicios sociales	Centros administrativos	0	1
Movilidad local	m cicloinfraestructura	46.193,10	62.494,67 (8.310,56 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Fortalecimiento de corredores productivos locales, como el de las calles 129 y 128b desde la autopista Norte hasta la avenida Boyacá; La carrera 70 o avenida de La Constitución; la carrera 59 en el barrio Ciudad Jardín Norte; y la calle 120 y carrera 71D en el barrio Niza Sur, a partir de la consolidación de 5,4 km de redes de cicloinfraestructura y calles completas con vocación comercial.		

Tabla 43 Aportes de la UPL

6.2 Proyecto Integral de Proximidad Motor Conector de Prados y Jardines

El proyecto Motor Conector de Prados y Jardines está conformado por un nodo en las inmediaciones del sector I del humedal Córdoba y el colegio Gustavo Morales Morales, y un circuito entre las calles 129 y 128B desde la autopista Norte hasta el cruce de la avenida Boyacá con avenida Suba y el barrio Ciudad Jardín Norte.

Se propone la cualificación e hibridación de colegio Gustavo Morales Morales, el cual sería el catalizador del sector por su localización y potencial en el entorno. Se encuentra localizado en el cruce entre el sector más deteriorado del humedal con la calle 129, vía vital para la conectividad de los sectores productivos y de vivienda en Ciudad Jardín y Prado Veraniego.

Complementariamente, se busca garantizar la conectividad del sector de Prado Veraniego y Ciudad Jardín por medio de las calles 129 y 128 B como un circuito de conexión desde la avenida Paseo de los Libertadores hasta la avenida Suba. Como parte integral del proyecto se propone mejorar la estación de Transmilenio de la avenida Boyacá con la incorporación de actividades comerciales, taller y parqueaderos de bicicleta, mejoras en la iluminación e intervenciones de urbanismo táctico.

Con el fin de consolidar las iniciativas del Distrito en torno al cuidado en el barrio Ciudad Jardín, como por ejemplo la implementación de una ruta de atención a la mujer, se plantea implementar una super manzana que –mediante el mejoramiento de las redes peatonales, la cualificación de equipamientos existentes y de algunos propuestos– genere un entorno más agradable, cuidador y productivo. La carrera 59 se potencia como eje integrador del barrio y se propone intervenir de acuerdo a los principios de calle completa

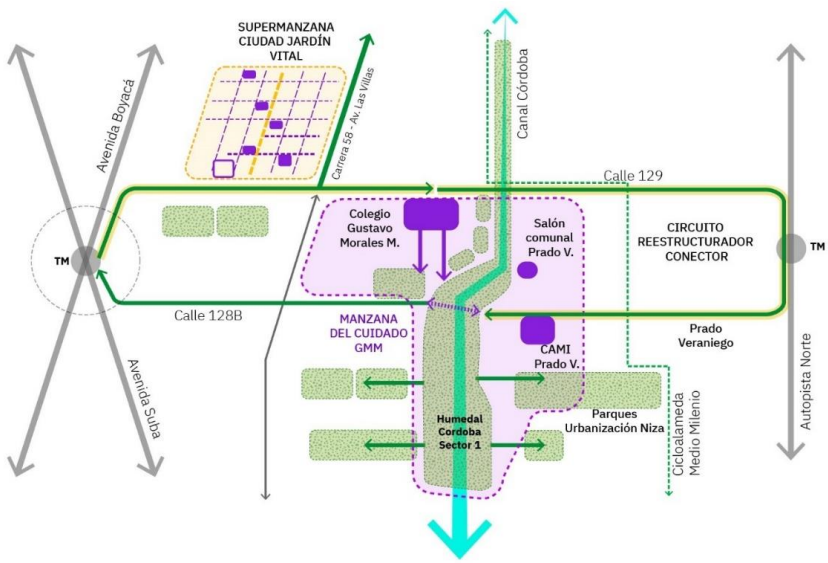


Imagen 70 – Esquema PIP Motor Conector de Prados y Jardines
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-NIZ-01**
Nombre del proyecto	**MOTOR CONECTOR DE PRADOS Y JARDINES**
Ubicación	Calles 128B y 129 entre la autopista Norte y la avenida Boyacá, Sector I del humedal Córdoba y el barrio Ciudad Jardín Norte
Área del Proyecto	153 ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Cruce de caminos - Manzana del Cuidado Gustavo Morales Morales
	Circuito Reestructurador Conector
	Supermanzana Ciudad Jardín Vital
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar las condiciones físicas, ecológicas y de seguridad en los bordes del humedal Córdoba (sector 1 del humedal) - Mejoramiento de la calle 129 desde la autopista Norte hasta la avenida Boyacá - Consolidación de la red de cicloinfraestructura - Aprovechamiento del predio del colegio Gustavo Morales Morales - Mejoramiento de las redes peatonales en el barrio Ciudad Jardín - Cualificar el CAMI de Prado Veraniego
Barrios **(Sector catastral)**	Ciudad Jardín Norte, Las Villas, Prado Veraniego, Prado Veraniego Sur, Prado Veraniego Norte, Canódromo, Iberia, San José del Prado.

Tabla 44 PIP Motor Conector de Prados y Jardines
Fuente: SDP, 2023

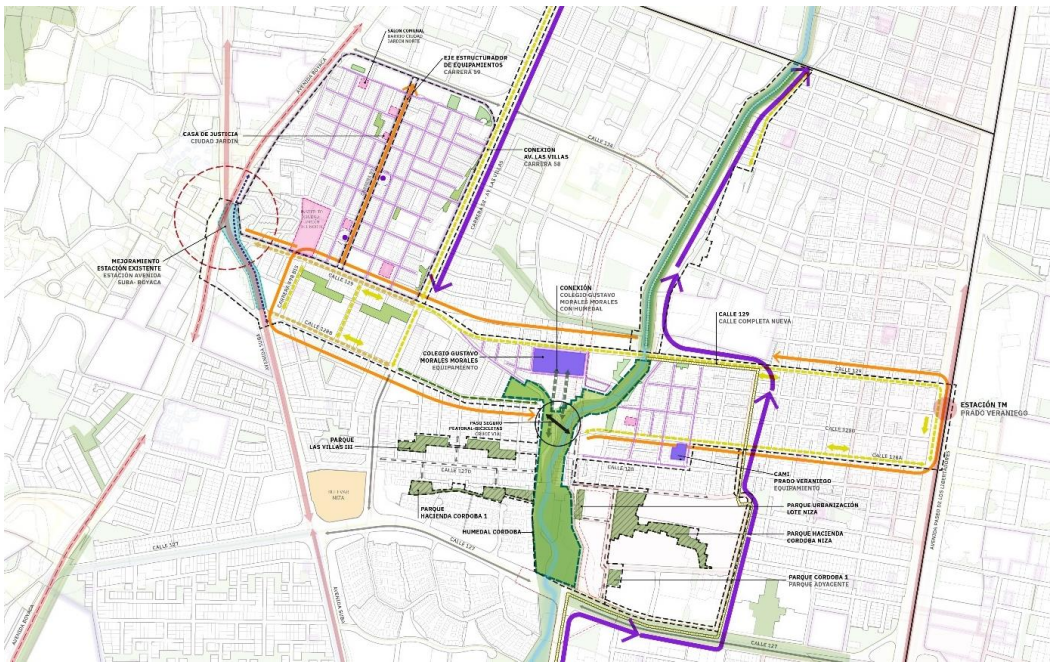


Imagen 71 – PIP Motor Conector de Prados y Jardines
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 15 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Construye 1 plazoleta nueva	Generación de plazoleta nueva.
Mejora 0,52 km calles existentes con árboles, vegetación, y/o SUDS	Calles reverdecidas
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 2 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 7 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 12,18 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 2,86 km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 5,49 km ciclorrutas (2,83 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 2,76 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 6,74 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 3,1 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial

Tabla 45 Acciones en el PIP Motor Conector de Prados y Jardines
Fuente: SDP, 2023

6.3 Proyecto Integral de Proximidad Conector Los Molinos - Salitre

El proyecto Motor Conector de Prados y Jardines esta conformado por un eje que busca conectar el río Salitre con el canal Molinos por medio de una red de cicloinfraestructura y redes peatonales sobre la carrera 70 o avenida de La Constitución, La cual, a su vez, es la espina dorsal de la zona productiva de morato y la agrupación de *outlets*.

Se propone la reconfiguración del perfil vial de la avenida de La Constitución, estableciendo conexiones con las diferentes actividades a lado y lado de la vía. El recorrido de sur a norte atraviesa por paisajes en donde el río Salitre conversa con las bodegas de reciclaje, con los barrios La Alborada como entorno para el cuidado, Santa Rosa como centro de empleo y Morato como zona industrial y de comercio; para llegar al desarrollo sobre la avenida Suba y la conexión por el colegio Emmanuel d'Alzon, donde alcanza el nodo en que el canal Molinos se encuentra con el sector II del humedal Córdoba en el parque Córdoba. Se potencia así la conexión verde entre el río Salitre, el canal Molinos y el humedal Córdoba.

Adicionalmente, se propone la reconfiguración del perfil vial de la carrera 53 entre la calle 100 y el canal Molinos, aplicando la estrategia de calle completa y aprovechando el paso de la Cicloalameda Medio Milenio, así como la cualificación y el reverdecimiento del sistema de parques de proximidad existentes, los cuales cuentan con un alto valor ambiental y de conectividad peatonal.

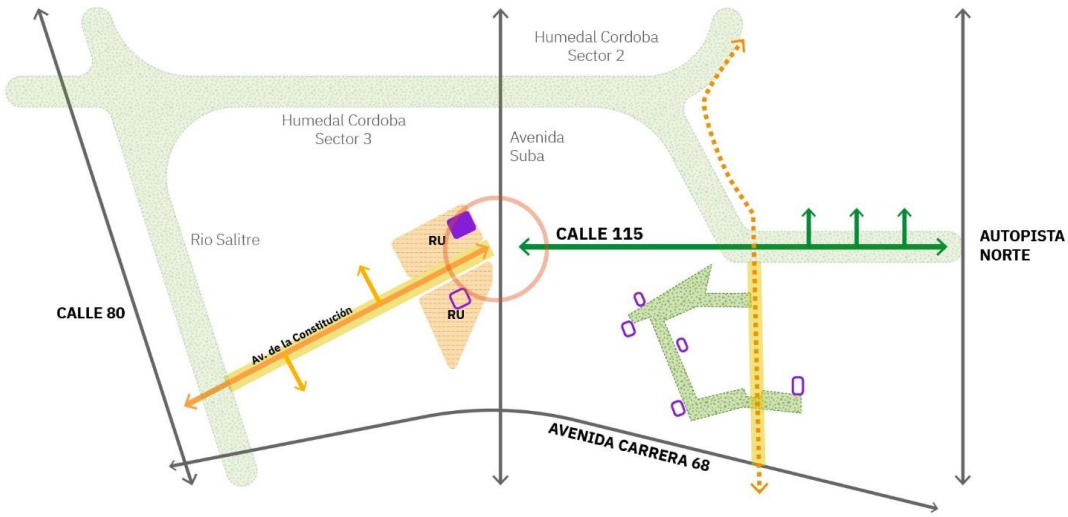


Imagen 72 – esquema PIP Conector Molinos – Salitre
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-NIZ-02**
Nombre del proyecto	**CONECTOR MOLINOS SALITRE**
Ubicación	UPL Niza
Área del Proyecto	80 ha
Plazo sugerido	Mediano plazo (2035)
Subproyectos	Conector Salitre
	Conector Molinos
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar la avenida de La Constitución e incorporar ciclorrutas - Paso seguro sobre la avenida Boyacá con avenida de La Constitución - Potencializar la avenida de La Constitución como eje de reactivación articulado con los *outlets* cercanos al centro comercial Floresta. - Mejorar los bicicarriles en términos de infraestructura y seguridad, gestionando mejor el espacio público y sus luminarias, en adición se pueden crear lugares de parqueo seguros y gratuitos en Niza.
Barrios **(Sector catastral)**	Puente Largo, La Alhambra, Julio Flores, La Floresta, Andes Norte, Pasadena, Morato.

Tabla 46 PIP Conector Molinos Salitre
Fuente: SDP, 2023

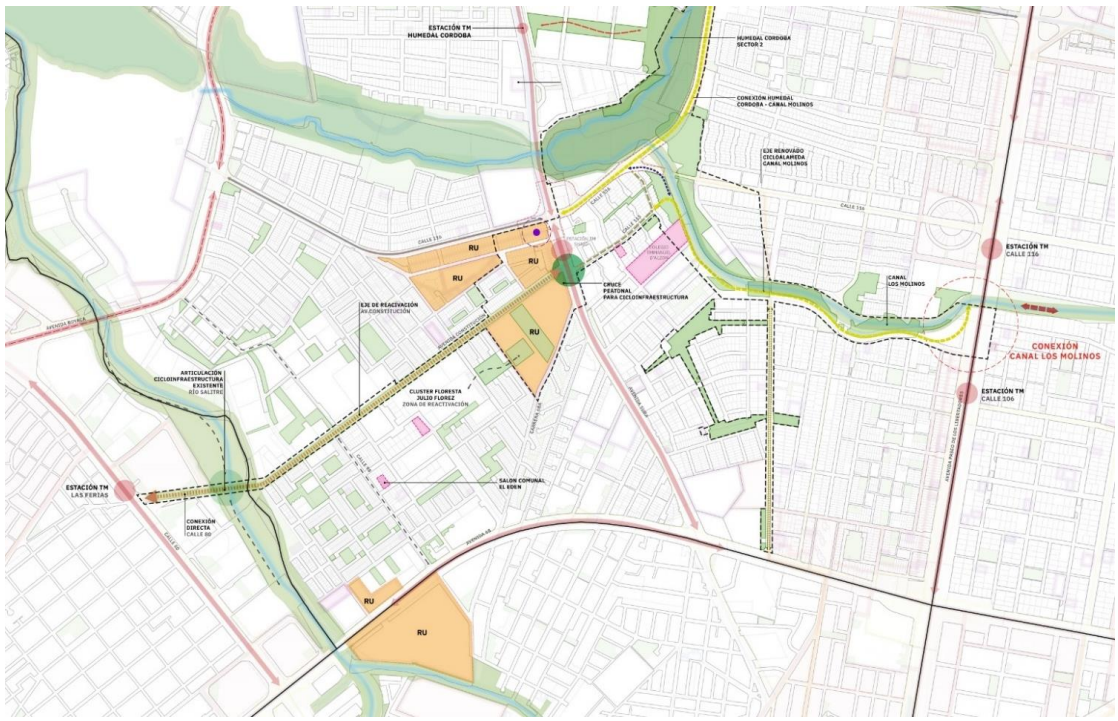


Imagen 73 – PIP Conector Molinos – Salitre
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 4 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 2,96 km de ciclorruta lineal, con andén y vegetación.	Cicloalameda
Construye 5,27 km ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 2,43 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 2,43 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial
Interviene 1,85 km de senderos y caminos veredales existentes para promover actividades de turismo.	Corredores inteligentes de Turismo

Tabla 47 Acciones en el PIP Conector Los Molinos Salitre
Fuente: SDP, 2023

6.4 Proyecto Integral de Proximidad Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba

El Corazón Ambiental y Patrimonial de Córdoba está conformado por un nodo que busca consolidar el corazón de la UPL en el sector de interés cultural de Niza Antigua, el cual se encuentra en medio de los conectores ecosistémicos Suba - Conejera y Virrey – Chicó. La

propuesta tiene un marcado énfasis en la protección ambiental y patrimonial, así como en la revitalización del sector.

Con el fin de proteger el ecosistema del humedal, el cual se extiende por fuera de la EEP infiltrándose en el barrio de interés cultural y, al mismo tiempo, incentivar la reactivación del sector haciéndolo más atractivo para atraer nueva población, se plantean las siguientes acciones:

- Mejoramiento de redes peatonales al interior del barrio.
- Circuito de ciclo infraestructura a través de la calle 120, la carrera 71d, continuando con un recorrido perimetral por la calle 127 y la avenida Suba.
- Implementación de estrategias de urbanismo ecológico teniendo en cuenta la condición de sector de interés cultural de la zona.
- Propuesta de equipamientos perimetrales sobre las grandes avenidas
- Protección del humedal y reverdecimiento de los parques de borde que no se encuentran sobre la EEP.

Las vías deben cualificarse sin afectar los valores y características por las que fue declarado el Sector de Interés cultural. Así mismo de acuerdo con el Manual del Espacio Público Decreto 263 de 2023, para las franjas de cicloinfraestructura se debe prever la incorporación de herramientas de segregación que garanticen la seguridad de los usuarios. Dentro de las herramientas mencionadas se encuentran elementos de bajo impacto físico como materas, bordillos y tachones (entre otros). Se deberá identificar el elemento más adecuado para la protección de los usuarios de acuerdo con la tipología de la calle y teniendo en cuenta la condición de Sector de Interés Cultural del barrio. El carril de cicloinfraestructura no implica el cambio de perfil de las vías existentes.

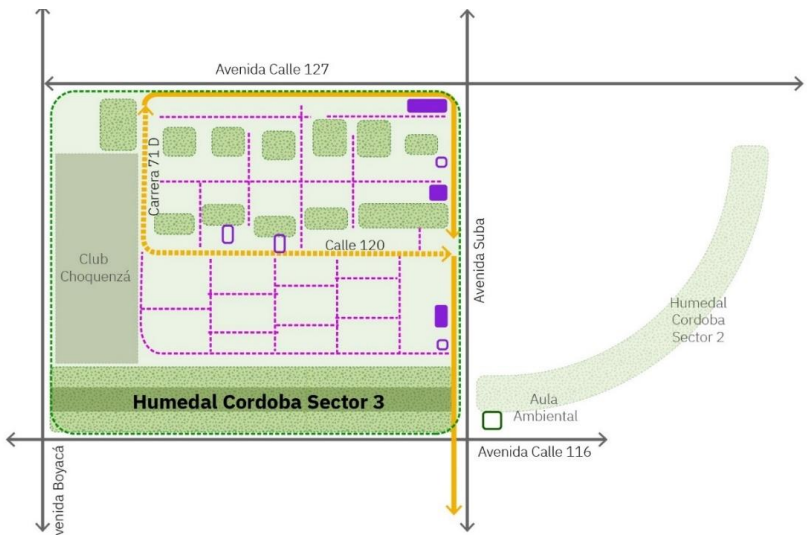


Imagen 74 – Esquema PIP Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-NIZ-03**
Nombre del proyecto	**CORAZÓN AMBIENTAL Y PATRIMONIAL CÓRDOBA**
Ubicación	Barrio Niza Sur, entre la avenida Suba, la calle 127, avenida Boyacá y la calle 116
Área del Proyecto	92 ha
Plazo sugerido	Largo plazo (2035)
Subproyectos	Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- El barrio Niza Sur (Niza Antigua) es parte del ecosistema del Humedal de Córdoba. - Nuevos equipamientos que sean atractivos para atraer población joven y al mismo tiempo oferten servicios del cuidado para el adulto mayor. - No intervenir el humedal - Mejoramiento del espacio público y señalizaciones.
Barrios	Pontevedra, Niza Sur

Tabla 48 PIP Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba
Fuente: SDP, 2023

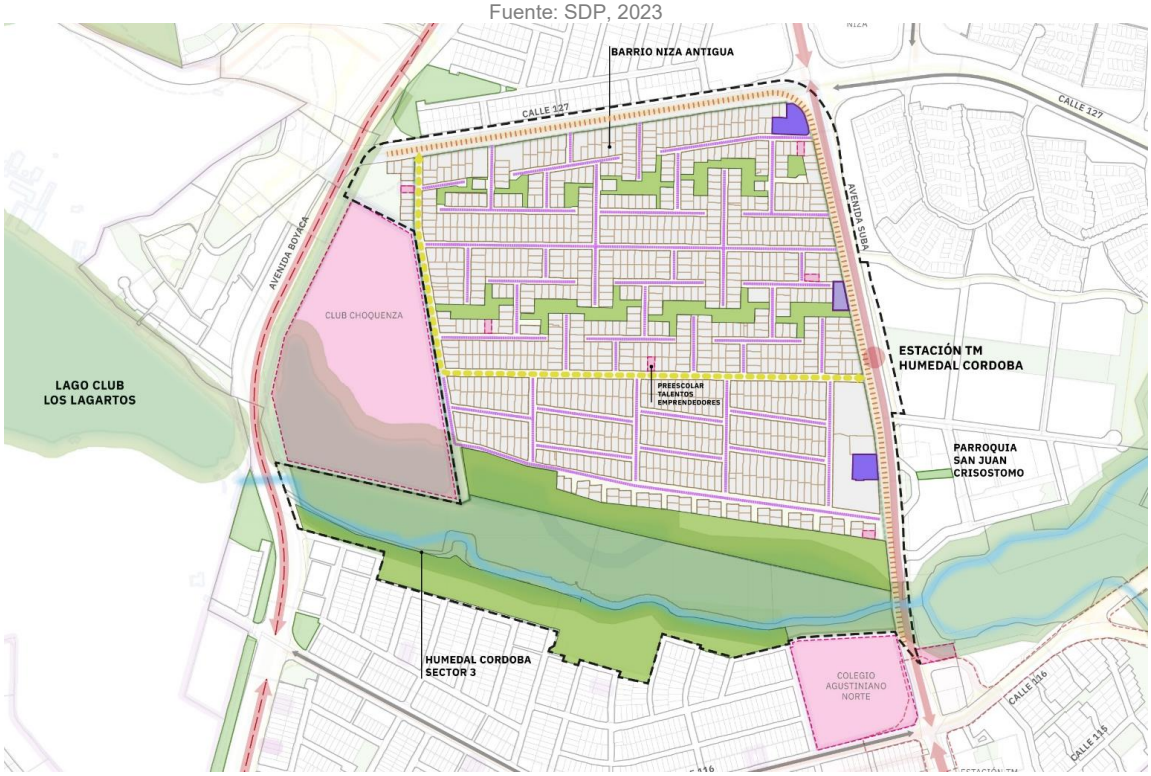


Imagen 75 – Proyecto Corazón Ambiental y Patrimonial Córdoba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 10 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 edificación nueva que presta uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Localiza 1 centro de administración local, seguridad, justicia y convivencia.	Equipamiento de administración, seguridad y justicia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 9,80 Kms de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Construye 1,22 km ciclorrutas (0,19 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Mejora 1,83 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1,83 Km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro **(paralelas a calles completas)**.	Calle completa – vocación comercial

Tabla 49 Acciones en el PIP Corazón Ambiental y Patrimonial de Córdoba
Fuente: SDP, 2023

6.5 Proyecto Integral de Proximidad Caminos Ancestrales Tomsa

El proyecto Caminos Ancestrales: Tomsa, es un circuito que tiene como propósito habilitar un recorrido que permita el acceso a senderos y vías seguras para recorridos pedagógicos sobre territorios ancestrales e incentive la preservación del medio ambiente.

Los cerros de Suba son escenario de prácticas ancestrales y un entorno natural privilegiado. Se pretende potenciar conexiones de senderismo y bicicleta desde el parque El Indio manzana del cuidado CEFE Las Cometas, hasta la hacienda La Conejera en la UPL Britalia. El proyecto potencia el turismo con el mejoramiento del sistema de vías y de los accesos desde el pie de montaña; conecta, además, los miradores de Los Nevados norte, centro y sur y tiene el potencial de conectar con el río Salitre por detrás del club Los Lagartos. El circuito recorre la calle 137d, la carrera 137d, la carrera 78a, la carrera 80, la calle 128b y la calle 127ª, articulándose con el sendero de El Indio en la UPL Rincón de Suba.

El proyecto consiste en la intervención del perfil de las vías existentes con el fin de aportar, por un lado, a la seguridad a biciusuarios y peatones y, por otro lado, a la puesta en valor de la memoria ancestral muisca de estos caminos, mediante la implementación de señalética y mobiliario que incentiven este recorrido.

Adicionalmente, el circuito de senderos se articula con nuevos parques y equipamientos producto de zonas de cesión de planes parciales de desarrollo. En el parque estructurante y de tipología cultural Parque del Indio, se propone la incorporación del componente de parque ancestral muisca según los lineamientos del Manual del Espacio Público (Decreto Distrital 263 de 2023).

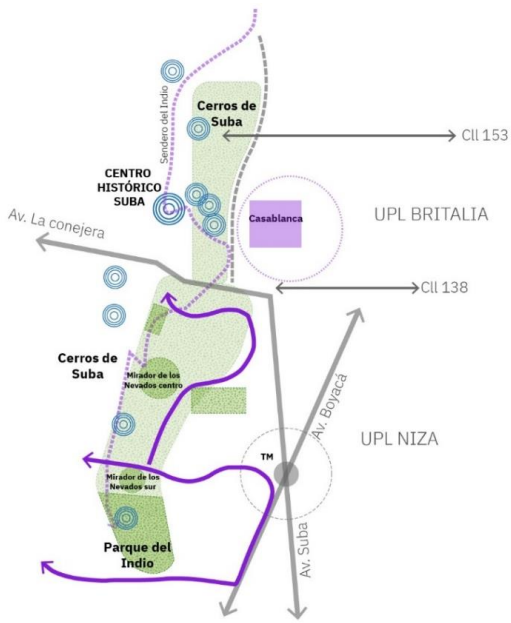


Imagen 76 – Esquema PIP Caminos Ancestrales Tomsa Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-NIZ-04**
Nombre del proyecto	**CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - NIZA**
Ubicación	Carreras 80 y 76 en cerros de Suba.
Área del Proyecto	104 ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Caminos Ancestrales: Tomsa
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación y protección de caminos ancestrales muiscas sobre los cerros de Suba. - Generar conexiones desde los barrios al occidente de la UPL con los cerros de Suba y el camino de El Indio - Dar conexión y gestión de acceso al parque de El Indio desde la avenida Boyacá con calle 127d.
Barrios **(Sector catastral o vereda)**	Niza Suba, Vereda Suba Naranjos

Tabla 50 PIP Caminos Ancestrales Tomsa – Niza
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
1 bosque urbano Consolidación y/o constitución.	Bosque urbano
Mejora 3 parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 26.367 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
Reconoce 1 Sitios Sagrados Muiscas como Patrimonio Cultural en proximidad.	
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Mejora 6,11 km de sendero existente peatonal y ecológico.	Senderos recuperados y reactivados
Construye 0,81 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,78 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar

Tabla 51 Acciones en el PIP Caminos Ancestrales Tomsa - Niza
Fuente: SDP, 2023

6.6 Suelo de reserva UPL Niza

El presente apartado busca establecer a nivel general el concepto de suelo de reserva, su importancia en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), los criterios para su identificación, así como también el alcance que tienen estos para la consolidación de la visión territorial de las Unidades de Planeamiento Local.

De conformidad con el Decreto 555/21, el suelo de reserva se entiende como un área de identificación cartográfica indicativa, considerada necesaria para la localización, ampliación o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los PIP que se desarrollan en las UPL, es necesario disponer de suelo adecuado para ampliar la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial. En este sentido, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten programar el desarrollo de proyectos, considerando el proceso de gestión y habilitación del mismo.

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT). 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 donde 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 Niza, se identificaron las cesiones de planes parciales de desarrollo asignadas para equipamientos y áreas públicas que aún no han sido transferidos al Distrito, especialmente en los cerros de Suba, como es el caso del plan parcial Bellomonte. Adicionalmente, se considera fundamental que las autoridades competentes procedan a realizar precisiones cartográficas, así como el cambio de uso de los predios del Distrito cuando sea necesario, y que se realicen todas las gestiones necesarias para la regularización de dichos terrenos.

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

7. UPL Torca

La Unidad de Planeamiento Local Torca está localizada en el extremo norte de la ciudad. Limita hacia el oriente con la UPL Cerros Orientales, al suroriente con las UPL Toberín y Britalia, al suroccidente con las UPL Suba y Tibabuyes, al occidente y al norte con el río Bogotá, colindando con los municipios de Cota y Chía.

Torca es una de las Unidades de Planeamiento Local más extensas de Bogotá, con una extensión de 5.386,25 ha, de las cuales 3.666,79 ha pertenecen a suelo rural equivalentes al 68% del área del territorio. De acuerdo a las proyecciones DANE para 2021, la UPL tiene una población total de 9.893 habitantes y una densidad poblacional de 1,8 habitantes por hectárea.

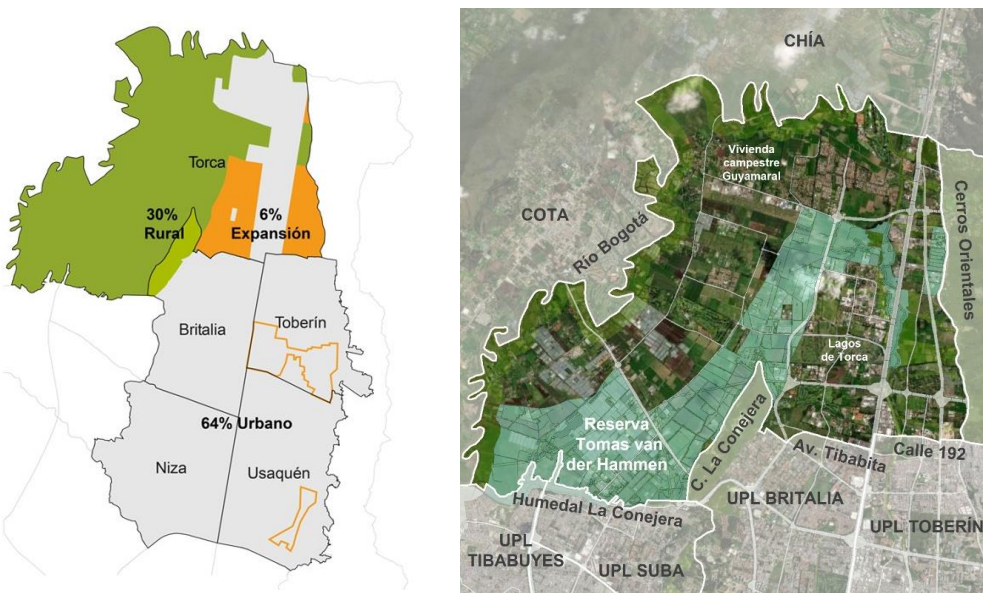


Imagen 77 – UPL Torca en el Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2022

Torca se caracteriza por ser una UPL urbano – rural, donde las dinámicas propias de cada uno de estos tipos de suelo coexisten en el mismo territorio, pero sin interactuar de manera adecuada. Uno de los principales retos desde la formulación de la UPL es el de incentivar las relaciones entre estas dos realidades de manera que se complementen y se beneficien mutuamente.

La UPL Torca es la pieza del territorio distrital que termina de configurar el borde norte de la ciudad y establece vínculos determinantes en materia ambiental, al convertirse en el suelo que da fluidez y conexión ecológica a los Cerros Orientales con el río Bogotá, los dos elementos más importantes de la Estructura Ecológica Principal identificada en el Plan de Ordenamiento Territorial.

En el marco estructurante de una ciudad conectada multimodalmente, Torca representa la oportunidad de ser una puerta de entrada y salida del norte de Bogotá, a través de la gran apuesta en el ámbito de movilidad con el posicionamiento del Complejo de Intercambio Modal (CIM) del norte, el Portal Norte y la extensión y modernización de las redes de transporte con el sistema masivo del metro, el RegioTram del Norte y el Corredor Verde de la Carrera Séptima.

La consolidación de la ruralidad en la UPL Torca afianzará los paisajes bogotanos a través de la protección, preservación y restauración de la reserva forestal y productora Thomas van der Hammen y su potencial de conexión con la reserva forestal protectora del Bosque Oriental, el humedal La Conejera, el cerro La Conejera, los humedales Torca-Guaymaral, la quebrada Salitrosa, el bosque de Las Mercedes, el humedal Chorrillos y el río Bogotá. El POT plantea la integración de estas áreas en el conector ecosistémico Cerros Orientales - río Bogotá, que articula las tres escalas del MOT y cuyo propósito está orientado a la gestión, manejo y consolidación de la diversidad biológica, los procesos ecológicos y el incremento de la conectividad de los ecosistemas y paisajes en el Distrito Capital.

Imagen 78 – Bosque de Las Mercedes - UPL Torca
Fuente: Archivo SDP, 2022

Así mismo, Torca es territorio madre del *Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal Regional Productora del Norte de Bogotá D.C. Thomas van der Hammen* (Acuerdo 021 de 2014), el cual es clave para estimular el crecimiento compacto de la ciudad y evitar la expansión urbana del Distrito sobre la sabana de Bogotá en los corredores viales de Suba-Cota y la vía Guaymaral. En este sentido, el planteamiento de integración y continuidad de la UPL Torca con las propuestas de estos dos planes es indispensable para la correspondencia de procesos urbanísticos entre el presente y el futuro del norte de la ciudad.

Por otro lado, las condiciones para el desarrollo del suelo urbano y de expansión de la UPL Torca se encuentran reglamentadas en el *Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – Ciudad Lagos de Torca* (POZ Norte - Ciudad Lagos de Torca - Decreto 088 de 2017 y modificatorios), cuyo territorio tiene un área de 1.803 ha, que representa el 5% del área urbana de Bogotá y se configura como uno de los últimos suelos urbanizables de la ciudad.

La oferta de servicios futura que tendrá Ciudad Lagos de Torca beneficiará a la ruralidad en la medida en que las conexiones entre los asentamientos rurales y la nueva oferta de servicios sea adecuada.

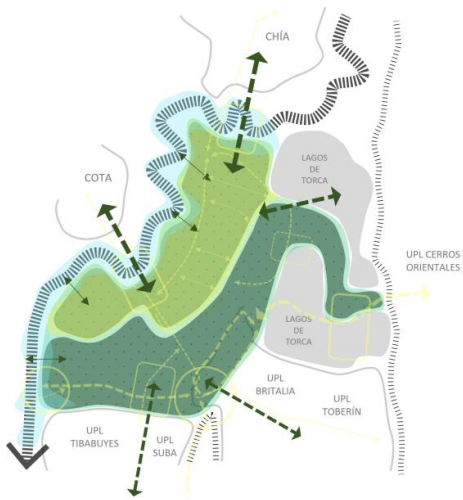


Imagen 79 – Esquema UPL Torca
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

La proximidad en la ruralidad

La escala de la proximidad en el sector rural parte de las interacciones entre el sistema de asentamientos, los nodos de equipamientos rurales y las relaciones existentes entre lo urbano y lo rural, y de este con la región.

La proximidad en la ruralidad es una apuesta por mantener y desarrollar relaciones armónicas entre las personas y su entorno, donde se busca la disminución de tiempos de desplazamientos y la mejora en la calidad de estos, así como la gestión eficiente en el uso de los recursos para apoyar las actividades económicas, sociales, culturales y del cuidado. Propende por la protección del medio ambiente y propone acciones hacia la conformación de áreas de reverdecimiento y conexiones biodiversas configurando espacio público colindante a las franjas de cuerpos hídricos, vías, senderos y áreas de reserva identificadas como parte de la proximidad.

El área rural de la UPL Torca alberga, por un lado, suelos de protección de importancia ecológica y, por otro, suelo destinado a usos productivos con áreas para la actividad agrícola y ganadera. Esta doble condición ecológica y productiva es propicia para promover la reactivación

económica sostenible y la visión de esta área como un parque agroecológico regional donde se pueda disfrutar del paisaje sabanero bogotano.

Adicionalmente, se debe promover la puesta en valor y articulación con la estructura de espacio público de proximidad de cuerpos hídricos como el humedal Chorrillos, canales e, incluso, reservorios de agua presentes en el territorio rural.

Los nodos de equipamientos, el centro poblado Chorrillos y las viviendas localizadas en las inmediaciones de la Clínica Juan N. Corpas, se encuentran aislados y la escasez de vías en buen estado dificulta su articulación con las zonas urbanas para abastecerse o hacer uso de servicios. Se hace necesario el planteamiento de un sistema de movilidad peatonal y de bicicleta que conecte los diferentes asentamientos rurales entre sí, y a estos con las zonas urbanas de Bogotá y con los municipios vecinos de Chía y Cota.

Se hacen necesarios nuevos espacios para la productividad sostenible, así como para la capacitación y educación técnica en temas de investigación e innovación agroecológica, enfocados principalmente en la población y trabajadores del sector rural de la UPL.

La proximidad en Lagos de Torca

La Actuación Estratégica Lagos de Torca se articula con lo señalado en el POZ NORTE – Ciudad Lagos de Torca. Su desarrollo, a través de planes parciales, implica la entrega de áreas de cesión para equipamientos que permitirá atender las necesidades de servicios sociales y del cuidado complementarios en materia de educación, cultura, salud y deporte y los demás señalados en el POT acorde con el Plan Maestro de Servicios Sociales y del Cuidado.

Para cumplir con este objetivo, es necesario priorizar desde la UPL los procesos de gestión y articulación institucional y la definición de instrumentos para la construcción de los equipamientos definidos en los planes parciales para lograr, así, la consolidación de Ciudad Lagos de Torca. A continuación se listan los planes parciales existentes y se incluye un plano de ubicación.

ESTADO PLANES PARCIALES LAGOS DE TORCA			
Estado	**#**	**Nombre Plan Parcial**	**Observaciones**
Adoptados	26	El Bosque	
	7	El Otoño	
	15	Mazda Mavaia	
	17	Lucerna	
	2	El Carmen	Se encuentra entre las UPL de Torca y Britalia
	1	Valmaría	Se encuentra en la UPL de Britalia
En proceso de adopción	10	El Rosario	
En concertación	20	El Coral	
	12	Tibabita	
	9	Alameda La Concordia	

ESTADO PLANES PARCIALES LAGOS DE TORCA			
Estado	**#**	**Nombre Plan Parcial**	**Observaciones**
En Formulación	14	Las Flores	
	29	Mudela del Río	
	6	Búhos	
	8	Colegio	
	34	El Cangrejal	Se encuentra en la UPL de Toberín
Suspendidos	24	Santa María	
	25	Sorrento	

Tabla 52 Planes parciales Lagos de Torca
Fuente: SDP, 2023

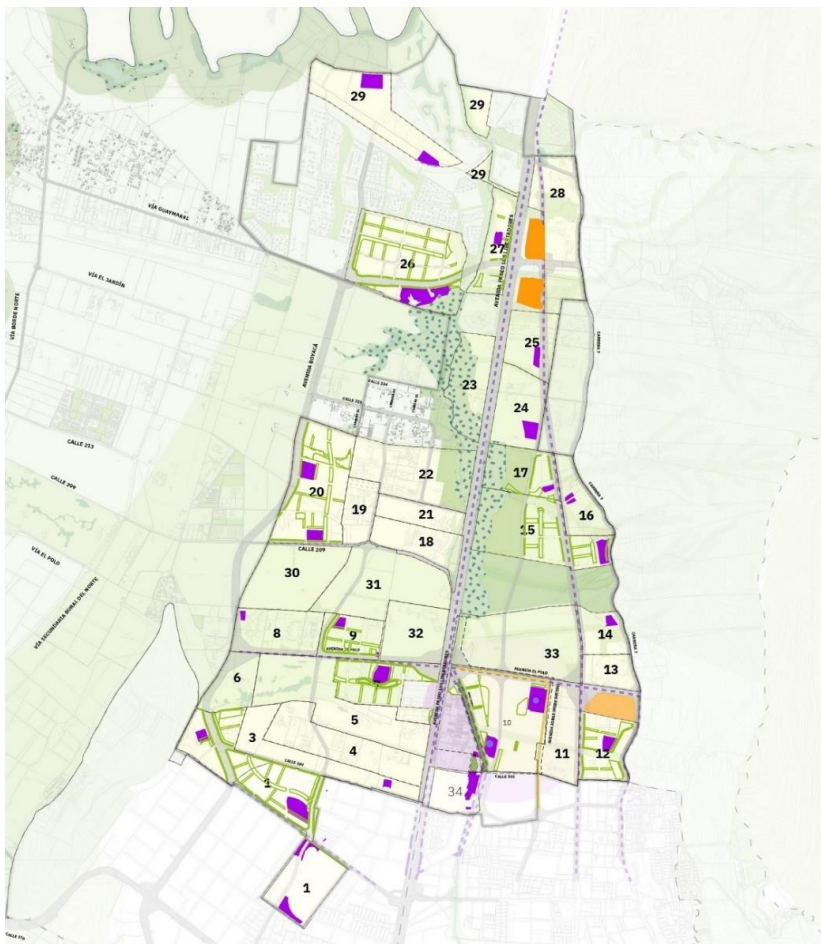


Imagen 80 – Cesiones de equipamientos en Actuación Estratégica Lagos de Torca
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

7.1 La estructura local de la UPL Torca

La UPL Torca pretende convertirse en un territorio anfitrión urbano – rural en el norte de la ciudad, que da la bienvenida y despide a quienes entran y salen del Distrito por el norte. La visión desde la proximidad articula las apuestas del territorio rural y urbano de la UPL.

Se propone la consolidación de una red que conecte los asentamientos rurales dispersos, con los nodos de equipamientos rurales, las zonas urbanas y los municipios vecinos, aprovechando la condición productora de la reserva, para posicionar a la UPL como un parque agroecológico regional, que ponga en valor el paisaje sabanero y las prácticas productivas existentes.

Así mismo, es importante resaltar la importancia de garantizar la consolidación de Lagos de Torca como una pieza de ciudad ejemplar, que amplie la oferta de servicios para la población rural. Los equipamientos producto de cesiones de planes parciales deben apostar a la consolidación de un tejido social, a través de diversificación e hibridación en los servicios, así como con diseños con enfoques diferenciales poblacionales y de género.

Con el objetivo de generar una estructura de proximidad urbano - rural, se propone una red del cuidado con tres objetivos principales, (i) mejorar las conexiones de proximidad entre los asentamientos dispersos y nodos de equipamientos rurales, de tal manera que funcionen como apoyo complementario entre ellos, (ii) potenciar la conectividad y accesibilidad de los asentamientos rurales a la oferta de servicios de Lagos de Torca y municipios vecinos, (iii) propiciar las conexiones que permitan e incentiven el disfrute y apropiación de la zona agroecológica rural por parte de los habitantes de las zonas rurales, urbanas y municipios vecinos.

Para lograr la consolidación de la estructura de proximidad urbano – rural, se requiere la implementación de proyectos que integren la UPL desde la proximidad, en términos de espacio público local, servicios sociales y del cuidado, movilidad local y entornos económicos locales. Desde los criterios técnicos, y en conjunto con las observaciones de la comunidad, se proponen objetivos generales por cada una de las dimensiones mencionadas, los cuales se materializan en tres proyectos de proximidad que se describen más adelante.

En la siguiente tabla se evidencia el aporte a los objetivos del POT desde la totalidad de los Proyectos Integrales de Proximidad identificados la UPL Torca.

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	**APORTES UPL TORCA**		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
Espacio público local	m2 EPE/hab.	56,86	17,19
Servicios del cuidado	Manzanas de cuidado	0	1
Servicios sociales	Centros administrativos	0	1
Movilidad local	m cicloinfraestructura	1.193,165	47.104,96

DIMENSIÓN PROXIMIDAD	APORTES UPL TORCA		
	Datos	**Presente (Cantidad)**	**2035 (Cantidad)**
			(29.332,42 paralelas a calles completas)
Entornos productivos locales	Aprovechando la condición agroecológica del suelo rural, se incentiva el ecoturismo mediante la reactivación de senderos, la red de cicloinfraestructura y elementos asociados mobiliario y señalética rural. Economía circular. Se incentiva la incorporación de sistemas de aprovechamiento de los residuos residenciales y comerciales y en los nodos de equipamientos rurales, así como en los equipamientos dispersos.		

Tabla 53 Aportes de la UPL
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

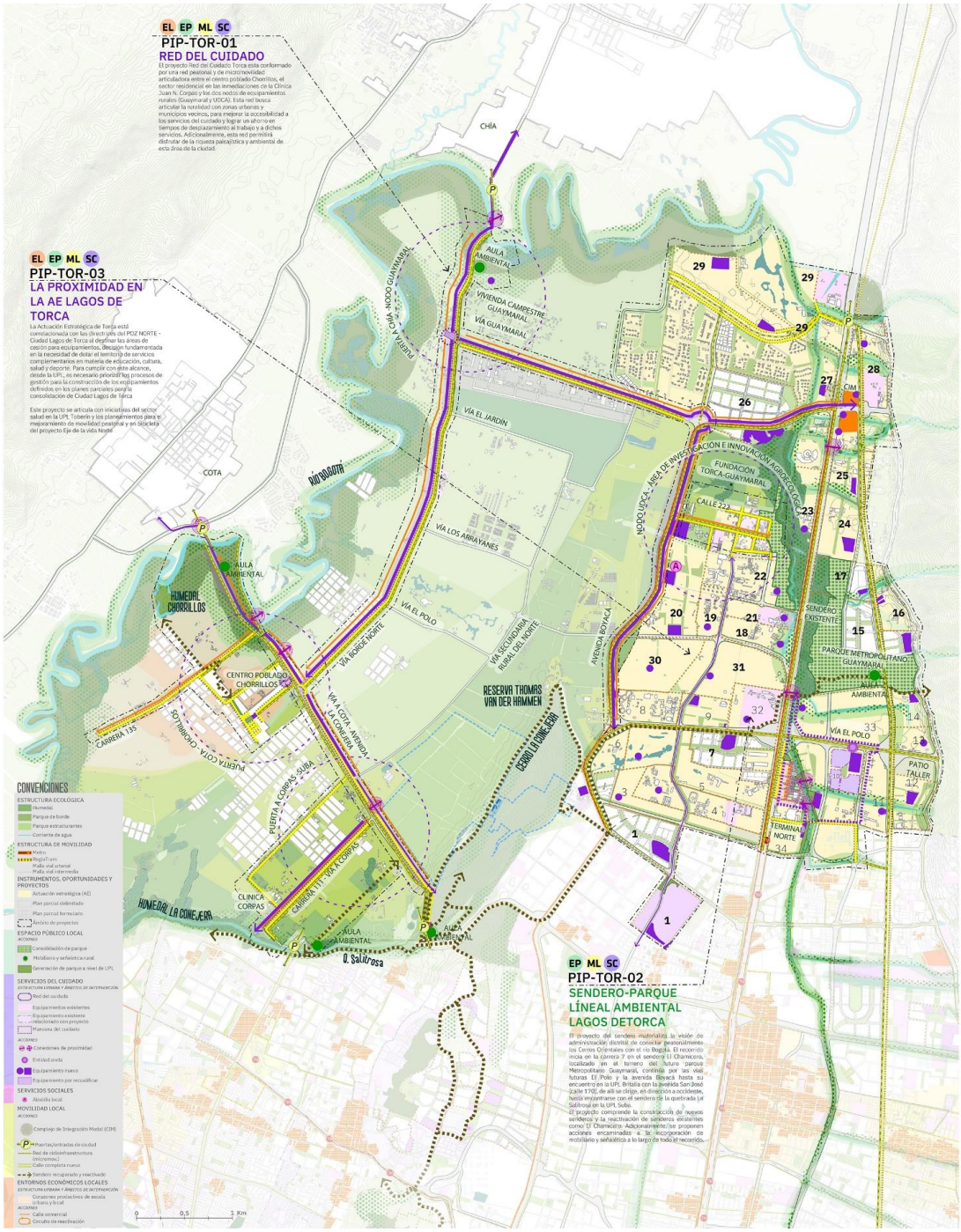


Imagen 81 – UPL Torca - Proyectos Integrales de Proximidad
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

7.2 Proyecto Integral de Proximidad Red del Cuidado Torca

El proyecto Red del Cuidado Torca esta conformado por una red peatonal y de micromovilidad articuladora entre el centro poblado Chorrillos, el sector residencial en las inmediaciones de la Clínica Juan N. Corpas y los dos nodos de equipamientos rurales (Guaymaral y UDCA). Esta red busca articular la ruralidad con zonas urbanas y municipios vecinos, para mejorar la accesibilidad a los servicios del cuidado y lograr un ahorro en tiempos de desplazamiento al trabajo y a dichos servicios. Adicionalmente, esta red permitirá disfrutar de la riqueza paisajística y ambiental de esta área de la ciudad.

La configuración de la Red del Cuidado de Torca debe ser entendida bajo patrones de infraestructura para la ruralidad y, consecuentemente, con lineamientos ambientales propios del suelo rural vinculados con el Manual de Espacio Público de Bogotá, además de los contenidos en el Plan de Manejo Ambiental de la reserva Thomas van der Hammen.

Mediante la construcción de redes de cicloinfraestructura a través de las vías Suba- Cota, Borde Norte y avenida Guaymaral, se busca complementar las redes proyectadas en de Lagos de Torca. A esta red se suma la consolidación de una serie de puertas de bienvenida que respondan a las diferentes escalas de relación (urbano - rural o rural - regional), se conviertan en subproyectos de la red del cuidado y conformen hitos asociados a puntos estratégicos como el acceso desde los municipios de Cota y Chía y desde la UPL Suba en las inmediaciones de la clínica Corpas, y soporten la consolidación de nodos de equipamientos rurales como el que el POT señaló en el entorno de la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales- UDCA. Adicionalmente, se busca poner en valor el carácter ancestral del antiguo camino Suba – Cota, el cual continúa siendo un eje de importancia para la comunidad muisca.

El subproyecto Puerta Cota - Chorrillos acoge las inmediaciones del centro poblado Chorrillos como núcleo de actividad del cuidado y de reactivación económica. La construcción de la futura vía a Cota deja la vía actual (el tramo norte paralelo al río Bogotá) como una oportunidad para la movilidad peatonal y de bicicleta, por lo que allí se propone una vía paisajística (cicloalameda) que asegure que el centro poblado y el municipio de Cota queden conectados de manera contundente y segura en términos de proximidad.

Haciendo hincapié en el centro poblado Chorrillos, se precisa el mejoramiento de las vías y redes peatonales priorizadas cuya infraestructura se articulará con la generación de un parque y de un equipamiento híbrido, con especial atención a la potencialización del mercado campesino de Chorrillos, servicios de apoyo a la producción y el desarrollo rural y, enfoque diferencial muisca. El acondicionamiento de estas redes peatonales en conexión con la vía a Cota será atendido con intersecciones en las cuales se priorice la movilidad peatonal, dando especial atención al cruce de la población infantil que recorrerá estos caminos para acceder a colegios y escuelas.

El subproyecto Puerta Corpas - Suba se configura por la proximidad existente entre el sector Corpas, el cerro de La Conejera y la conexión con la UPL Suba, territorio que ha sufrido un proceso de conurbación con la zona urbana de Suba en las últimas décadas y que se encuentra localizado sobre la reserva Thomas van der Hammen generando una serie de problemáticas de accesibilidad y contaminación. Desde este punto, se da acceso a la reserva y allí se plantea

una red de cicloinfraestructura que funcione a manera de circuito entre la carrea 111, la calle 158 y la carrera 112 hasta la vía Cota. Adicionalmente, y con el objetivo de marcar la bienvenida a la reserva, se propone la recuperación ambiental y construcción de un aula ambiental en un predio colindante con la quebrada La Salitrosa, el cual hoy en día funciona como un parqueadero invadiendo un área de importancia ambiental para la quebrada y la reserva.

El subproyecto Puerta Chía – Nodo Guaymaral contempla la consolidación del nodo de equipamientos rurales de Guaymaral definido en el POT, el cual se localiza en la zona rural en la intersección de la vía Borde Norte con la avenida Guaymaral, y añade usos adicionales al nodo. Así mismo, el proyecto debe garantizar el acceso y salida intermodal en donde el eje de la vía Borde Norte se intercepta con el río Bogotá. Lo anterior, con una infraestructura tipo puente peatonal y de bicicletas, que sumado a la propuesta de un aula ambiental en el parque de borde del río Bogotá, no solo garantice las condiciones de movilidad, sino también para la contemplación paisajística de cara al río.

El subproyecto Nodo UDCA- Área de Investigación e Innovación Agroecológica, contempla la consolidación del segundo nodo de equipamientos rurales definido en el POT introduciendo nuevos servicios del cuidado al occidente de la UDCA, sobre el futuro trazado de la avenida Boyacá. Este nodo se contempla como la articulación entre lo urbano y lo rural, pues al quedar localizado en medio de la reserva Thomas van der Hammen y del futuro parque Guaymaral en Lagos de Torca, se convierte en una oportunidad para ejercer el rol de centralidad del cuidado, por lo que allí se propone la implementación de un centro de investigación y educación técnica en temas de agroecología y prácticas sostenibles. Adicionalmente, el proyecto comprende, dentro de sus acciones de intervención, el mejoramiento de redes peatonales que entrelazan a la UDCA con las otras instituciones educativas del sector y la configuración integral de calles completas para las vías de principal acceso como la calle 222.

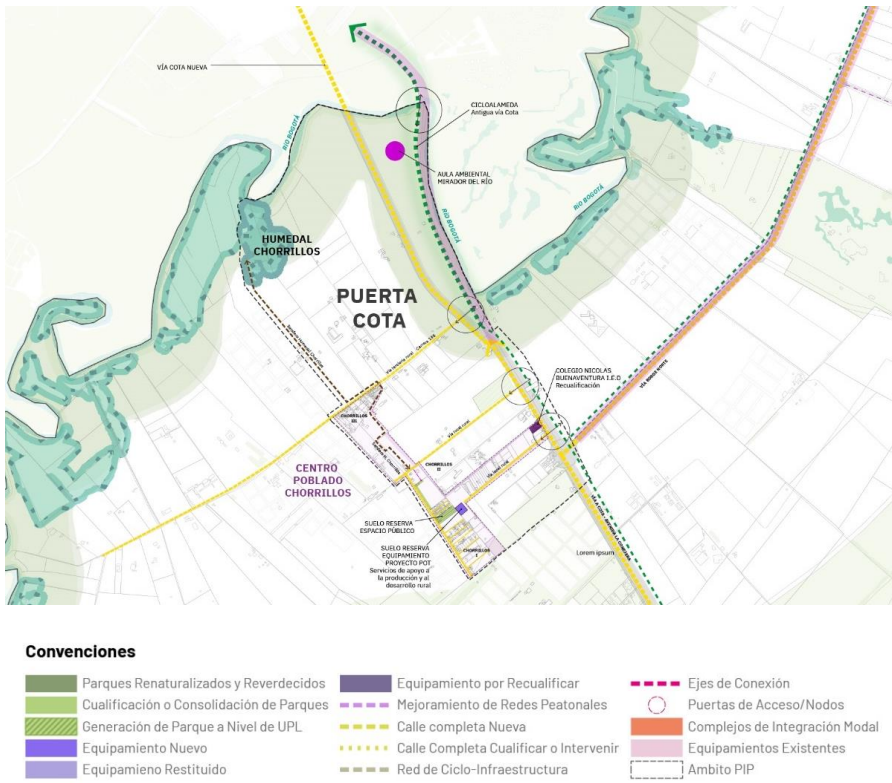


Imagen 82 – PIP Red del Cuidado Torca – detalle puerta Cota (CP. Chorrillos)
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOR-01**
Nombre del proyecto	**Red del Cuidado Torca**
Ubicación	UPL Torca
Área del Proyecto	500 ha,
Plazo sugerido	Largo / mediano plazo
Subproyectos	Puerta Cota - Chorrillos Puerta Corpas - Suba Pueta Chía - nodo Guaymaral Nodo UDCA - Área de Investigación e Innovación Agroecológica
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Construir red de ciclorrutas alrededor de las vías principales e intermunicipales - Adecuar y mejorar la vía Guaymaral. Centro poblado Chorrillos: - Construir y mejorar de la malla vial rural local.

Código del proyecto	**PIP-TOR-01**
Nombre del proyecto	**Red del Cuidado Torca**
	- Implementar nuevos servicios del cuidado y espacio público en el centro poblado Chorrillos. - Implementar un centro productivo en el centro poblado de Chorrillos. - Reconocer la vereda Chorrillos como un territorio campesino (reconocimiento de la ruralidad). Corpas: - Mejorar la malla vial con un énfasis en la movilidad segura en bicicleta, - Implementar un centro de estudios / investigación en temas agroecológicos Guaymaral: - Mejorar la movilidad y crear redes de cicloinfraestructura que permita mayor accesibilidad y conectividad de la zona de vivienda campestre hacia la zona urbana de Lagos de Torca y hacia el municipio de Chía Nodo UDCA: - Mejoramiento de las redes peatonales en las zonas aledañas al nodo de equipamientos rural asociado a la Universidad UDCA
Sector rural	Tuna rural (Centro poblado Chorrillos) Las Mercedes zona rural (inmediaciones de la Clínica Corpas - carrera 111) Barajas Norte La Lomita San Sebastián (sector de vivienda campestre Guaymaral) Casablanca Suba (inmediaciones de Universidad UDCA - carrera 122)

Tabla 54 Red del Cuidado Torca
Fuente: SDP, 2023

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 parque nuevo.	Generación de parque
Reconoce 2 sitios sagrados muiscas como patrimonio cultural en proximidad.	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 3 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
Modifica 2 edificaciones existentes que prestan servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento por recualificar
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 2,87 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto

Construye 24,30 km ciclorrutas (12,57 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 22,37 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,00 km de las franjas en calles completas existentes de fachada a fachada (incluye paisajismo, andenes, ciclorrutas, mobiliario, vías, etc.).	Calle completa por cualificar
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 1 centro de investigación que apoye iniciativas en el desarrollo de conocimiento para la agricultura y la ecología.	Área de investigación e innovación agroecológica

Tabla 55 Acciones en el PIP Red del Cuidado Torca
Fuente: SDP, 2023

7.3 Proyecto Integral de Proximidad Sendero – Parque Lineal Ambiental Lagos de Torca

El proyecto del sendero materializa la visión de administración distrital de conectar peatonalmente los Cerros Orientales con el río Bogotá. El recorrido inicia en la carrera 7 en el sendero El Chamicero, localizado en el terreno del futuro parque Metropolitano Guaymaral, continúa por las vías futuras El Polo y la avenida Boyacá hasta su encuentro en la UPL Britalia con la avenida San José (calle 170), de allí se dirige, en dirección a occidente, hasta encontrarse con el sendero de la quebrada La Salitrosa en la UPL Suba.

El proyecto comprende la construcción de nuevos senderos y la reactivación de senderos existentes como El Chamicero. Adicionalmente, se proponen acciones encaminadas a la incorporación de mobiliario y señalética a lo largo de todo el recorrido.

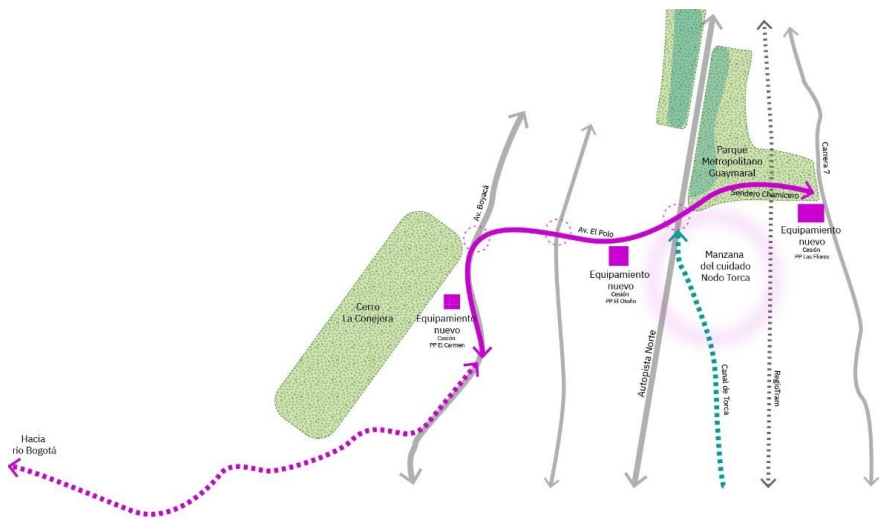


Imagen 83 – Parque Lineal Ambiental Lagos de Torca - Suba
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Código del proyecto	**PIP-TOR-02**
Nombre del proyecto	**SENDERO – PARQUE LINEAL AMBIENTAL LAGOS DE TORCA**
Ubicación	Recorrido: sendero El Chamicero desde la carrera Séptima hasta la autopista Norte - futura avenida El Polo y desde allí hasta la futura extensión de la avenida Boyacá en Torca
Área del Proyecto	5 km.
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Caminos patrimoniales Tomsa
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación de senderos ancestrales - Conectar peatonalmente los Cerros Orientales con el río Bogotá
Sector rural	Sectores Casablanca Suba I y Tibabita rural (Zona suroriental de la UPL Torca)

Tabla 56 PIP Sendero Parque Lineal Ambiental LDT

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Interviene 1 espacios sobre senderos que prestan apoyo a su disfrute, protección y cuidado.	Infraestructura asociada a entrada y permanencia
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Demarca 7,90 Kms. de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 2,94 km ciclorrutas (0,82 km paralelas a calles completas) y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)

Tabla 57 Acciones en el PIP Sendero Parque Lineal Ambiental LDT
Fuente: SDP, 2023

7.4 La proximidad en la Actuación Estratégica Lagos de Torca

Como se mencionó anteriormente, las condiciones para el desarrollo del suelo urbano y de expansión de la UPL Torca se encuentran reglamentadas en el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – Ciudad Lagos de Torca (POZ Norte - Ciudad Lagos de Torca - Decreto 088 de 2017 y modificatorios). Su desarrollo, a través de planes parciales, implica la entrega de áreas de cesión para equipamientos, por lo que desde la UPL se harán las gestiones y los procesos de articulación institucional que se requieran en pro de la construcción de dichos equipamientos.

Así mismo, se debe tener en cuenta que la futura oferta de servicios que tendrá Lagos de Torca beneficiará a la ruralidad en la medida en que se mejoren las conexiones entre esta y los asentamientos rurales.

De acuerdo con los estudios realizados por la Secretaría Distrital del Hábitat, y en el marco de la formulación de la UPL Torca, se recomienda incorporar los siguientes servicios en nodos de equipamientos híbridos localizados en las áreas de cesión definidas en los siguientes planes parciales:

- Plan parcial El Otoño: servicios de educación básica, secundaria y media, cultura, integración social, y mujer y cuidado.
- Plan parcial El Carmen: servicios de educación, cultura, recreación y deporte, mujer y cuidado.
- Plan parcial El Bosque: servicios asociados a educación y preservación ambiental.
- Plan parcial El Coral: servicios sociales asociados a centro local de gobierno.
- Plan parcial El Rosario: servicios hospitalarios (ancla de la manzana del cuidado - Hospital Simón Bolívar), recreación y deporte, educación, ciencia e investigación, mujer y cuidado.
- Plan parcial Valmaría: servicios de educación superior principalmente. De forma complementaria, se recomienda incorporar otros servicios del cuidado asociados a la secretaría de la Mujer y de Integración Social, con enfoque de atención a grupos diferenciados, como centros de atención a migrantes.

Imagen 84 – La proximidad en la AE Lagos de Torca - detalle manzana del cuidado (PP El Rosario - Canaima)
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Manzana del cuidado Nodo Lagos de Torca

Dentro de los planteamientos del POT se prevé la construcción de una manzana del cuidado para la UPL Torca, localizada en un área de cesión del plan parcial El Rosario cuya ancla será el futuro Hospital Simón Bolívar. Dentro del radio de la manzana del cuidado proyectada se encuentran las futuras áreas de vivienda del plan parcial mencionado en el costado oriental del canal Torca, y el barrio Canaima y la zona comercial de San Andresito del Norte en el costado occidental del canal.

Desde la UPL se pretende complementar la definición de este entorno del cuidado, así como su articulación con otras UPL. En el barrio Canaima se propone el mejoramiento de las redes peatonales, así como un eje de reactivación económica a lo largo de la carrera 21 que permita organizar el comercio para el beneficio de la comunidad. Adicionalmente, se propone el mejoramiento y reverdecimiento del borde occidental del canal y la cualificación y adecuación de los parques existentes sobre este, en la zona posterior a Makro. Con respecto a los servicios del cuidado, si bien no se encontró suelo disponible en el barrio Canaima, se propone un paso peatonal sobre el canal Torca para articular el barrio con uno de los futuros equipamientos del plan parcial El Rosario. Los servicios que se recomiendan para este desarrollo, adicional a los hospitalarios de la entidad ancla, son de recreación y deporte, educación, ciencia e investigación, mujer y cuidado.

Este proyecto es vital en el marco de la dimensión de espacio público local ya que abraza el canal Torca hasta el encuentro con el humedal Torca y Guaymaral con la estructuración de acciones asociadas a su potencialización ambiental, embellecimiento de las coberturas vegetales y conservación y generación de arborización. El proyecto se articula con los planteamientos para el mejoramiento de la movilidad peatonal y en bicicleta del proyecto Eje de la Vida Norte en la UPL Toberín.

Código del proyecto	**PIP-TOR-03**
Nombre del proyecto	**LA PROXIMIDAD EN LA AE LAGOS DE TORCA**
Ubicación	Plan parcial 10. El Rosario y Barrio Canaima
Área del Proyecto	Actuación estratégica Lagos de Torca
Plazo sugerido	Mediano plazo (2031)
Subproyectos	La proximidad en la Ae Lagos de Torca
	Manzana del cuidado Simón Bolívar – Canaima
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Construcción de centro de recreación y deporte - Identificar espacio para la sede del salón comunal - Mejorar el espacio público - Reverdecer y recuperar ambientalmente el canal Torca

Código del proyecto	**PIP-TOR-03**
Nombre del proyecto	**LA PROXIMIDAD EN LA AE LAGOS DE TORCA**
Con la comunidad se acordó:	- Articular espacios que permitan la vinculación de comunidades campesinas y urbanas para el fortalecimiento de los saberes ambientales en el sector de Canaima
Barrios **(Sector catastral)**	Sector Tibabita rural y barrio Canaima

Tabla 58 PIP Caminos ancestrales Tomsa – Torca

APORTES PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD	
ESPACIO PÚBLICO LOCAL	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 4 parques nuevos.	Generación de parque
Mejora 1 parque existente para una mayor vitalidad y seguridad.	Cualificación de parques
Interviene 871.47 m2 de zonas verdes para su uso y disfrute como parque.	Consolidación de parques
SERVICIOS DEL CUIDADO	
Aporte del PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 49 edificaciones nuevas que prestan uno o varios servicios del cuidado o sociales.	Equipamiento nuevo
MOVILIDAD LOCAL	
Aporte PIP	**Nombre de la Acción**
Construye 5,68 Kms. de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Mejora 2,43 km de calles en un entorno del cuidado para el desplazamiento en distancias cortas.	Mejoramiento de redes peatonales
Mejora 0,70 km de sendero existente peatonal y ecológico.	Senderos recuperados y reactivados
Demarca 0,70 km de sendero nuevo peatonal y ecológico.	Sendero propuesto
Construye 16,75 km ciclorrutas y áreas de servicios complementarios	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)
Construye 5,68 km de calle completa nueva diseñada de fachada a fachada.	Calle completa nueva
Reconoce 1 CIM	
ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	

Aporte PIP	Nombre de la Acción
Interviene 0,4 km de calles con mobiliario para actividades comerciales, económicas y de encuentro.	Calle comercial

Tabla 59 Acciones en el PIP La Proximidad en AE Lagos de Torca
Fuente: SDP, 2023

7.5 Suelo de reserva UPL Torca

El presente apartado busca establecer a nivel general el concepto de suelo de reserva, su importancia en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP), los criterios para su identificación, así como también el alcance que tienen estos para la consolidación de la visión territorial de las Unidades de Planeamiento Local.

De conformidad con el Decreto 555/21, el suelo de reserva se entiende como un área de identificación cartográfica indicativa, considerada necesaria para la localización, ampliación o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio.

Para concretar los objetivos planteados en la estructura urbana de proximidad a través de los PIP que se desarrollan en las UPL, es necesario disponer de suelo adecuado para ampliar la oferta de espacio público, equipamientos e infraestructura vial. En este sentido, se han identificado diversas fuentes de suelo que permiten programar el desarrollo de proyectos, considerando el proceso de gestión y habilitación del mismo.

Las fuentes de suelo revisadas provienen de reservas de suelo previstas para la Estructura Funcional y del Cuidado, adoptadas a través del Decreto Distrital 555/21 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT). 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 donde 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 Torca, se ha hecho uso de cesiones asignadas para equipamientos en los planes parciales que ya han sido delimitados en el Plan Zonal del Norte - Lagos de Torca (DD 088, 2017). En el suelo rural, se generan reservas de suelo para la consolidación del centro poblado Chorrillos y los nodos de equipamientos rurales y definidos en el POT.

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

8. Articulación con el Sistema de sitios sagrados Muiscas en los sectores Norte y Noroccidente

De acuerdo con lo establecido en el parágrafo 10, artículo 80 del Decreto 555 de 2021, el distrito se encuentra en el proceso de reconocimiento del Sistema de Sitios Sagrados Muiscas en la ciudad y su articulación dentro de la Estructura Integradora de Patrimonios - EIP. Este proceso, se ha venido trabajando de manera conjunta con las comunidades del Cabildo Muisca de Suba y de Bosa, y será materializado en una resolución conjunta entre el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC y la Secretaría Distrital de Planeación – SDP.

En particular, en el marco de la formulación de las UPL de los sectores Norte y Noroccidente, se trabajó de la mano con la comunidad del Cabildo Muisca de Suba, en la incorporación en la cartografía de la formulación de las UPL de los sitios sagrados Muiscas, identificados por dicha comunidad, así como en la aplicación de acciones concretas dentro de los Proyectos Integrales de Proximidad, estableciendo relaciones espaciales con este sistema de sitios sagrados, que recogen los nombres, la ancestralidad y la cosmogonía de la comunidad.

Las acciones que se contemplaron fueron principalmente asociadas a senderos, parques culturales y equipamientos nuevos y se describen a continuación:

En senderos propuestos y recuperados, las acciones consisten en la intervención del perfil de las vías existentes con el fin de aportar, por un lado, a la seguridad a biciusuarios y peatones y, por otro lado, la puesta en valor identitario de la memoria ancestral muisca de estos caminos, mediante la implementación de señalética y mobiliario que incentiven estos recorridos.

En los parques estructurantes de El Indio, El tomillar y Mirador de los Nevados, se propuso la aplicación del componente de Parque Ancestral Muisca según los lineamientos definidos en el Manual del Espacio Público (Decreto Distrital 263 de 2023).

Adicionalmente, se proponen nuevos equipamientos híbridos con enfoque diferencial muisca principalmente asociados a las manzanas del cuidado definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, como la manzana del cuidado CEFE Las Cometas, Nodo Vereda Suba Cerros, Hospital de Suba y Suba Tibabuyes. Esta definición del enfoque diferencial Muisca busca incorporar, en la formulación de estos nuevos equipamientos, nuevas variables que involucren los valores de la cultura Muisca como una parte esencial de estos territorios, y permitan el reconocimiento de estas comunidades y su cosmogonía como uno de los principales patrimonios inmateriales de la ciudad.

PARTE II

PUESTA EN MARCHA

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

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

1.1 Estrategia de participación ciudadana para la planeación participativa

Antecedentes

Con el objetivo de garantizar el derecho a la participación ciudadana reconocido constitucionalmente en Colombia como uno de los principios rectores del ordenamiento territorial, la Alcaldía Mayor de Bogotá, bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Planeación, desarrolló 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 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 la historia de 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 mejorar la calidad de vida y las condiciones de 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[19].
- 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 cuatro 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 de 2022– mayo de 2023).
4) Compilación y adopción del Decreto UPL (mayo – agosto de 2023).

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

Ruta de la Participación UPL

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

- Implementar actividades basadas en el diálogo y la permanencia en el territorio que permitan construir relaciones y confianza con las comunidades interesadas en hacer parte de la planeación de sus territorios a escala humana y local.
- Generar espacios de diálogo y co-creación que dignifiquen la historia, las experiencias y los saberes existentes en los territorios como 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.

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

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

Esta ruta incorporó además una apuesta institucional en la que la SDP se comprometió a complementar y robustecer el ejercicio de la participación que antecedió este proceso de reglamentación. Como parte de esta apuesta, en primer lugar, se reconocieron 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. En segundo lugar, se incorporaron en el diseño de las UPL las perspectivas, experiencias y conocimiento de los actores en cada uno de los territorios, de acuerdo con el 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 su 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, enfocadas en el registro y respuesta de aportes individuales sobre las problemáticas encontradas, hacia un proceso de 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* 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 el diseño y en el seguimiento a la ejecución de los mismos, para lograr 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, vincularon 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, las cuales fueron adaptadas en su diseño e implementación, o fueron complementadas con otras actividades, de acuerdo con las particularidades de los territorios, atendiendo también solicitudes de la 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. El proceso permitió identificar actores estratégicos por sus intereses, conocimientos y participación en procesos previos realizados en los territorios, que pudieran estar interesados en hacer parte de la formulación de las UPL, la identificación de nuevos actores, la difusión de la *Ruta de Participación* UPL y en aportar como punto de partida para la implementación de las siguientes actividades.

El análisis de actores, como ejercicio base de cualquier estrategia de participación, se convirtió 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, y como herramienta de información pública y de consulta a través de un **visor de actores** en la página web. Por otro lado, como producto de participación que será actualizado a partir de la consolidación de la información e intereses ciudadanos, resultado de diferentes procesos de participación para la formulación de instrumentos de 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, entidades privadas y ciudadanía no organizada. Los recorridos se definieron a partir de la priorización de zonas de confluencia de los proyectos de escala local distrital (Actuaciones Estratégicas) y de los proyectos del POT, y como producto del diálogo con los actores, el cual tuvo como objetivo profundizar y escuchar las ideas de las partes interesadas 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 planeación a escala local y de los pilares de proximidad.

Estos recorridos vivenciales se desarrollaron en dos etapas: la primera, denominada como "Derivas 1.0", tuvo lugar entre mayo y junio de 2022, y su alcance fue aportar a la caracterización de los territorios en función de las problemáticas y 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 como insumo para la formulación de proyectos de proximidad. Teniendo en cuenta el contexto de los territorios y sus particularidades -en especial las presentes en las ruralidades por su extensión, dispersión y procesos sociales y ambientales- se implementó más de un recorrido vivencial en algunas UPL, mientras que en otras se hicieron recorridos con grupos étnicos con el fin de articular 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 multiactor de pedagogía, diálogo y co-creación, 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 cuatro momentos: i) cuatro actividades iniciales "rompe hielo" para brindar información a la ciudadanía, contextualizar sobre los conceptos de UPL y proximidad en el marco del POT e invitar a soñar el territorio a futuro; ii) plenaria inicial para motivar el diálogo y el aprendizaje colectivo sobre la proximidad;

iii) diálogo para la co-creación a través de cinco 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 concertación de acuerdos, en la que se presentaron los resultados generales y la priorización de cada una de las mesas 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, así como de otros asuntos de interés ciudadano con alcance diferente al de los talleres, ampliando así los canales de comunicación para garantizar el derecho a la información.

Teniendo en cuenta la extensión territorial, la dispersión poblacional, las 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 las 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 toda la ciudadanía, 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 en alianza con el IDPAC mediante la modalidad de "retos" en la plataforma Bogotá Abierta, lo que permitió 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 sector de San Isidro-Patios de la UPL Cerros Orientales. Los sondeos estuvieron habilitados desde abril de 2023 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 durante el periodo de mayo de 2022 y abril de 2023 a través de otros ejercicios aplicados de manera diferenciada, de acuerdo con los procesos de participación realizados en algunas de las UPL, 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. Todas estas actividades hicieron parte del acercamiento y diálogo con actores, del intercambio de ideas y posturas para concertar los espacios de participación y de la 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: para algunos territorios la *Ruta de Participación UPL* incorporó actividades de participación con grupos poblacionales de 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. Las actividades realizadas fueron:

a) Talleres de co-creación con niñas, niños y adolescentes: con el propósito de recoger la voz de niñas, niños y adolescentes como sujetos que ejercen el derecho a la participación,

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, entre el 25 de febrero y el 31 de marzo de marzo de 2023 se desarrollaron 15 talleres con la participación de 1.153 niños, niñas y adolescentes en función de los siete sectores que agrupan las 33 UPL. La metodología implementada pasó por un proceso de traducción en el que 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 mesas de trabajo en función de los sectores territoriales y de las UPL de interés de las comunidades étnicas y se hizo un recorrido vivencial –deriva-. La metodología de las mesas de trabajo constó de tres momentos: pedagogía de las UPL y su alcance, las UPL en clave de proximidad; los avances, a manera de rendición de cuentas, del proceso de participación y la identificación de las oportunidades en cada sector, y el diálogo 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 los conceptos de proximidad y vitalidad a la realidad de los habitantes de los diferentes territorios y los vincula emocionalmente con la apuesta de transformación para Bogotá y 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. Se realizó a través de una actividad disruptiva – no institucional-, en torno al concepto de proximidad como una propuesta innovadora y como 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 opiniones sobre el concepto de proximidad. Se destaca como resultado 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 diálogo 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 niñas, niños y adolescentes como sujetos que ejercen el derecho a la participación y expresan sus realidades e ideas para la construcción participativa de Bogotá. En el evento se generaron 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 o 30 minutos". 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 de propuestas que se concretan 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 se destaca lo siguiente: i) la incidencia de 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

incorporaron diferentes elementos y herramientas metodológicas para la innovación sobre la participación. iv) se presentan resultados cuantitativos por tipo de actividades y productos obtenidos de acuerdo con su aporte al proceso de caracterización o formulación de las UPL, superando la manera tradicional de medir la participación a través de la sumatoria global de participantes, número de reuniones o de aportes recibidos. Para el caso de las actividades por UPL, el número de participantes corresponde al agregado de las personas que hicieron parte de cada una de las actividades desarrolladas por UPL.

Como parte de los aprendizajes del proceso, reconocemos que el diálogo es una herramienta poderosa que permite la construcción colectiva de acciones para el ordenamiento del territorio, tanto a través del logro de acuerdos, como de evidenciar los disensos sobre aquellos asuntos de mayor interés para los actores de los territorios y las comunidades. Dichos asuntos obedecieron, en su mayoría, a temas fuera del alcance del proceso formulación de las UPL, que involucran 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 eventual conformación de 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 Norte

Las voces de las diferentes ciudadanías, comunidades y actores de los territorios del Sector Norte de Bogotá fueron incorporadas en la caracterización de las condiciones de la proximidad y vitalidad de las UPL que lo componen, así como en la identificación de las oportunidades, la visión y los proyectos integrales de proximidad de las UPL Britalia, Toberín, Usaquén Niza y Torca.

Las actividades de diálogo y co-creación para la formulación de las UPL del Sector Norte de Bogotá le permitieron a la Secretaría Distrital de Planeación conocer el territorio de la mano de los habitantes y a través de sus vivencias, reconocer las realidades sociales y necesidades, generar diálogo entre diferentes actores, entender sus visiones e intereses, y propiciar un intercambio de saberes entre la comunidad y los equipo de la Secretaría para alimentar el proceso de caracterización y formulación, obtener propuestas para la formulación de Proyectos Integrales de Proximidad, y generar acuerdos entre diferentes actores del territorio alrededor del logro de la proximidad para los próximos años.

Estos resultados se obtuvieron gracias a la participación y el compromiso de diferentes ciudadanos en cada uno de los territorios, que a título individual o como representantes de intereses colectivos, aceptaron la invitación para acercarse a construir la Bogotá de los 15 y 30 minutos, haciendo parte de diferentes actividades que permitieron hacer realidad la ruta de la participación para la construcción de cada una de las UPL. Para el Sector Norte, los actores que participaron de manera activa en todo el proceso representan a grupos y organizaciones de grupos poblacionales como los adultos mayores, sectores comerciales y educativos, residentes de barrios como Niza IX, Niza, Santa Helena, Victoria Norte, Casa Blanca, San José de Bavaria, Altos de Serrezuela, El Codito, Santa Lucía, Toberín, Santa Ana Occidental,

Santa Ana Oriental, Santa Bárbara, Delicias del Carmen, entre otros, así como organizaciones ambientales, juveniles, organizaciones de población víctima del conflicto armado y organizaciones de mujeres.

1.2 UPL Britalia

Imagen 85 – Bosque Urbano Santa Helena, Deriva 2.0, 3 de octubre de 2022
Fuente: SDP - Oficina Prensa y Comunicaciones

Para los ciudadanos y ciudadanas que hicieron parte de la ruta de la participación, la UPL Britalia es un territorio que busca mejorar las condiciones de cercanía y accesibilidad al espacio público, servicios sociales y del cuidado, movilidad y oferta de empleo, a partir de Proyectos Integrales de Proximidad. Britalia tiene la oportunidad de mejorar la relación con los cerros de Suba y La Conejera, y dar continuidad y estructura al espacio público que hoy se encuentra fragmentado, mejorando las posibilidades de conexión entre los diferentes servicios del cuidado.

Los resultados del proceso de 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 Britalia (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 94 actores y georreferenciar 119 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial. Adicionalmente, proporcionó información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

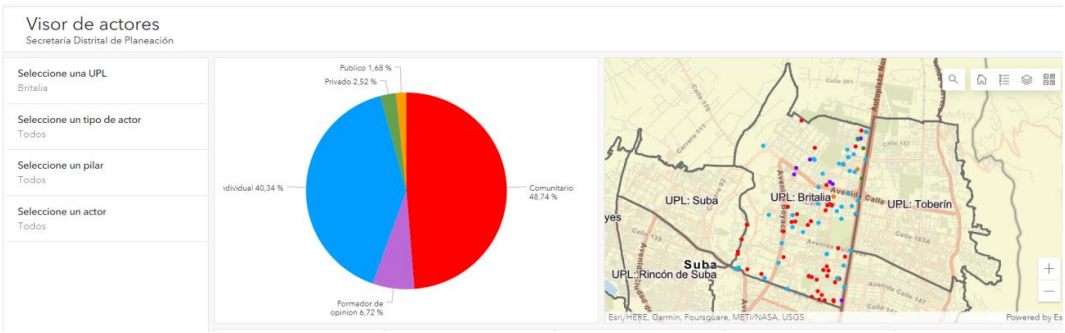


Imagen 86 – Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

Resumen del mapeo de actores UPL Britalia

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible y Patrimonio e Identidad.	- Protección de zonas ambientales tales como: bosque urbano Santa Helena, el cerro de La Conejera y los cerros de Suba. - Ubicación de equipamientos para primera infancia y adultos mayores, así como centros de acopio para aprovechamiento de residuos sólidos. - Regularización de servicios informales de transporte y ubicación de zonas comerciales. - Adecuación de la malla vial de la UPL. - Protección del resguardo indígena Muisca de Suba.
Privado	Cuidado y Reactivación.	- Problemas de invasión del espacio público. - Problemas de seguridad en el sector de Mirandela.
Públicos	Cuidado y Patrimonio e Identidad.	- Falta de equipamientos en la UPL. - Falta de infraestructura cultural.
Formadores de opinión	Reverdecimiento y Cuidado.	- Problemas de seguridad en la UPL. - Falta de equipamientos en la UPL. - Adecuación y cuidado de los parques.
Individual	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económica y Movilidad Sostenible.	- Protección del bosque urbano Santa Helena. - Falta de equipamientos en la UPL. - Problemas con vendedores informales en la UPL. - Adecuación de la malla vial de la UPL.

Tabla 60 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, entre las que se encuentran derivas o 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 1 de octubre de 2022, con alcance de insumos para la formulación, permitió identificar oportunidades para proyectos de proximidad alrededor del bosque urbano Santa Helena y la posibilidad de crear un corredor verde que conecte diferentes equipamientos a través de este hasta el mirador de los Nevados en la UPL de Suba.

Dentro de las oportunidades identificadas con mayor frecuencia por la comunidad en el proceso de la formulación de la UPL Britalia, se encuentra la creación de un corredor verde que inicie en la autopista Norte con calle 142 y a través del bosque urbano Santa Helena conecte los barrios El Plan y Casa Blanca hasta el parque mirador de Los Nevados, de forma que se facilite el tránsito de sus habitantes y que, a su vez, se complementa con diferentes equipamientos de tipo recreo-deportivo para el disfrute de las personas.

Durante este recorrido se identificaron las necesidades de la comunidad en materia de adecuación de senderos peatonales, ciclorrutas y zonas verde para mejorar el tránsito en sentidos oriente-occidente, ya que según los asistentes a este ejercicio: “se siente segmentada la ciudad”. Gracias a esto se verificó el interés de la comunidad en apoyar este proyecto.

El recorrido se llevó a cabo por los siguientes puntos: bosque urbano Santa Helena, Escuela de Posgrados de la Policía Nacional, canchas de fútbol Soccer 147, salón comunal del barrio Casa Blanca y el cerro Norte de Suba. Contó con la participación de 18 actores que pertenecen a la organización Amigos del bosque urbano Santa Helena, las JAC de los barrios Victoria Norte, Santa Helena, Casablanca y Prado Pinzón, el Cabildo Muisca de Suba, comerciantes de las canchas de fútbol de la avenida Boyacá y miembros de la Asamblea de Suba Oriental.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, 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 durante una reunión con el Cabildo Muisca de Suba el 13 de octubre de 2022, el taller de co-creación de la UPL Britalia realizado el 23 de noviembre de 2022 y a través de correo electrónico.

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

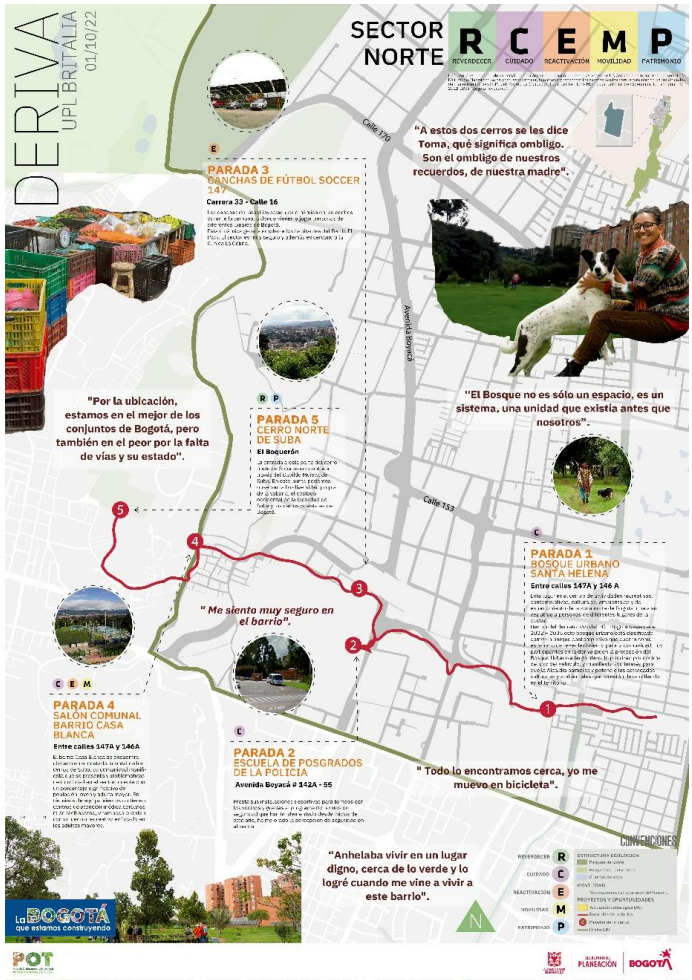


Imagen 87 – Salida gráfica deriva 2.0 UPL Britalia, 1 de octubre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 23 de noviembre de 2022 contó con la participación de 35 personas y motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL y de las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.

Imagen 88 – Taller de co-creación UPL Britalia, 23 de noviembre de 2022.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, el taller permitió generar acuerdos alrededor de oportunidades en el marco del reverdecimiento, el cuidado, la reactivación económica, la movilidad sostenible y el patrimonio, entre los que resaltan la oportunidad de generar un anillo ecoturístico, pasando por caminos o vías existentes y áreas de servidumbre; implementar un circuito que busque articular programas de las JAC para recuperar y reactivar salones comunales y espacios de encuentro como las iglesias y sus espacios libres asociados, alrededor de la cicloalameda Medio Milenio y la avenida Las Villas; dar continuidad a las avenidas Las Villas y Córdoba y mejorar las conexiones e intersecciones de la calle 170, la avenida Boyacá, la autopista Norte y la calle 167, poner en valor lugares con vocación comercial como los barrios Gilmar y Casa Blanca y apoyar a sus actividades económicas.

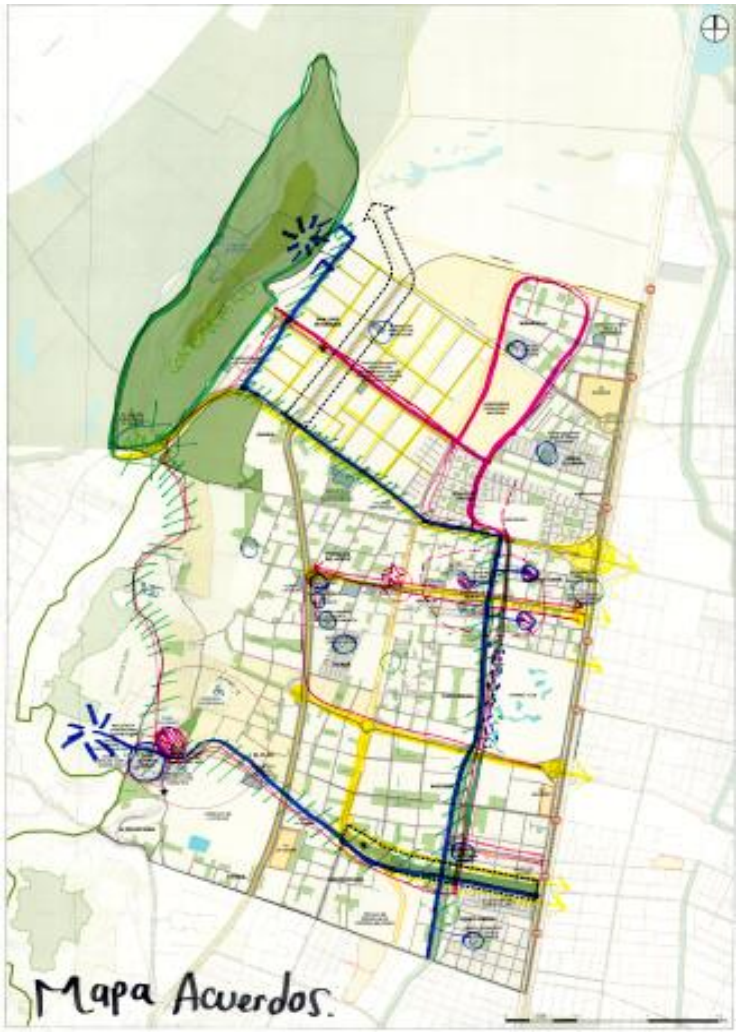


Imagen 89 – Mapa de acuerdos, Taller co-creación UPL Britalia, 23 de noviembre de 2022, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Britalia

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Britalia continuó con la consulta ciudadana través del sondeo aplicado bajo la modalidad de "retos" en la plataforma Bogotá Abierta (5 de abril al 5 de mayo de 2023), que permitió ampliar la participación de otros actores en la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas realizadas con las personas participantes.

Imagen 90 – Pieza gráfica sondeos UPL Britalia, SDP.
Plataforma *Bogotá Abierta - Reto UPL Britalia*
Fuente: SDP, 2023

Las respuestas de las 343 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la implementación de servicios sociales y del cuidado, así como el desarrollo de servicios de administración pública y seguridad.

A través del sondeo, los participantes priorizaron las siguientes propuestas para hacer parte de los proyectos integrales: a) estructurar un circuito ecoturístico en los cerros de Suba y La Conejera, construcción de un aula ambiental en el cerro La Conejera y reverdecimiento y mejora el espacio público en el borde occidental del Carmel Club. b) generar una guía turística sobre lugares con potencial turístico como la Biblioteca Julio Mario Santo Domingo, la hacienda La Conejera y el bosque urbano Santa Helena. C) dar continuidad y mejorar la movilidad peatonal y de bicicletas mediante conexiones peatonales en sentido oriente-occidente en la avenida Boyacá entre la calle 170 y la calle 138 y en sentido norte-sur de la calle 170 entre la autopista Norte y la avenida Boyacá. D) priorizar servicios del cuidado relacionados con salud, cultura y atención para las mujeres.

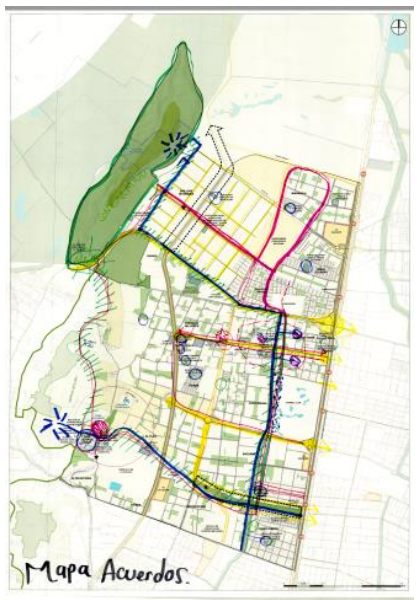
La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Britalia

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 Britalia y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

[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".

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

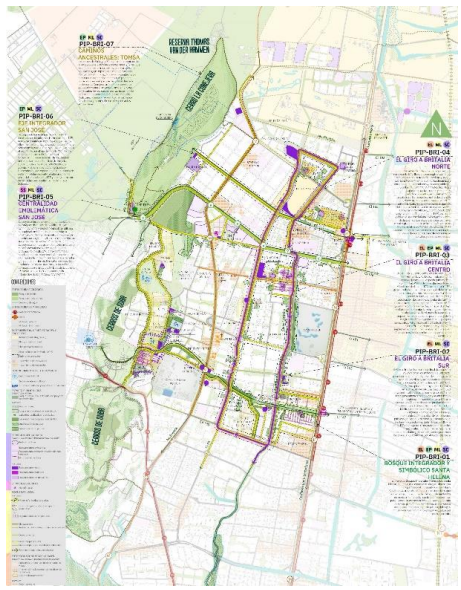


Imagen 91 – Comparativo mapa de co-creación y formulación UPL.

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 proyecto	**Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Implementación de la estrategia de bosque urbano en el bosque Santa Helena, su prolongación al occidente y la protección de la fauna allí presente. - Mejorar las condiciones accesibilidad al transporte público del barrio Casablanca, se considera un lugar muy bueno pero muy aislado. - Construcción de la vía de acceso al barrio Casablanca a través de la calle 146F - Mejorar la oferta de equipamientos deportivos y de formación técnica. - Reverdecer el parque Casa Blanca, así como la oferta de diversas actividades. - Contar con un sistema de iluminación ecológico en el bosque Santa Helena y canal Córdoba.

Nombre del proyecto	Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena
	- Potenciar y reactivar los ejes comerciales del Barrio Casablanca.

Nombre del proyecto	El Giro A Britalia Sur
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Reverdecimiento de la cicloalameda Medio Milenio - Recuperación de salones comunales. - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades.

Nombre del proyecto	El Giro a Britalia Centro
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Reverdecimiento de la cicloalameda Medio Milenio - Reverdecimiento del frente occidental del Carmel Club. - Recuperación de salones comunales. - Recuperación del borde oriental del canal, incorporando estrategias ambientales como las cajas nido y la vegetación multiestrato. - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades especiales.

Nombre del proyecto	El Giro a Britalia Norte
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Continuidad a la cicloalameda desde la 170 hacia el norte - Recuperación de salones comunales - Recuperar, reactivar y reverdecer los parques de cesión que hoy están siendo desaprovechados. - Mejorar y conectar del espacio público existente como para distintas discapacidades especiales.

Nombre del proyecto	Centralidad Emblemática San José
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Potenciar el espacio público de la Biblioteca Julio Mario Santo Domingo. - Potenciar conexión con los cerros de Suba y La Conejera. - Potenciar la conexión entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá. - Mejorar paisajísticamente el eje de la Calle 170.

Nombre del proyecto	Eje Integrador San José
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Accesibilidad, adecuación y reverdecimiento de la calle 175. - Implementar estrategias de silvicultura en la calle 175. - Sede ambiental en el Cerro La Conejera - Implementar parques contemplativos que se articulen con los cerros de Suba y la Conejera

Nombre del proyecto	Caminos Ancestrales Tomsa - Britalia
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación y protección de caminos ancestrales muyscas sobre los cerros de Suba. - Circuito turístico alrededor de Britalia que incluya los cerros de Suba y la Conejera - Aula ambiental y de protección de la fauna en el cerro La Conejera. - Red de cicloinfraestructura que conecte el barrio Casablanca con Tuna Alta en la UPL Suba - Implementar parques contemplativos que se articulen con los cerros de Suba y la Conejera

Tabla 61 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 reuniones con el cabildo Muisca de Suba realizadas el 20 de septiembre y 13 de octubre de 2022 con la participación de 29 personas.

De manera complementaria, y atendiendo a los aportes recibidos por parte de los vecinos de los barrios Victoria Norte, Santa Helena, Prado Pinzón y Mazurén durante el proceso de diagnóstico y formulación del POT durante los años 2020 y 2021, se reconoció al parque Santa Helena como bosque urbano y parque estructurante con vocación contemplativa, esencial para la vida de la ciudad.

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 porque 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 durante los próximos años de los proyectos integrales de proximidad en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 425 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.3 UPL Toberín

Imagen 92 -Barrio el Codito, Deriva 2.0 UPL Toberín y Cerros Orientales, 22 de febrero de 2023.
Fuente: SDP - Oficina de Prensa y Comunicaciones

Para los ciudadanos y ciudadanas que participaron en la ruta de la participación, la UPL Toberín es un territorio que puede mejorar las condiciones de cercanía y accesibilidad al espacio público, servicios sociales y del cuidado, movilidad y oferta de empleo, a partir de Proyectos Integrales de Proximidad. Toberín tiene la oportunidad de mejorar la relación con elementos de la Estructura Ecológica Principal como los Cerros Orientales, los parques de borde del Área de Ocupación Público Prioritaria (AOPP), los canales El Cedro, Torca, San Antonio y El Redil, así como con el centro poblado Altos de Serrezuela (UPL Cerros Orientales), a partir de propiciar la accesibilidad de este a la oferta de servicios sociales y del cuidado.

Los resultados del proceso de 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 Toberín (marzo - agosto de 2022) nos permitió identificar 91 actores y georreferenciar 132 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial. Adicionalmente, proporcionó información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

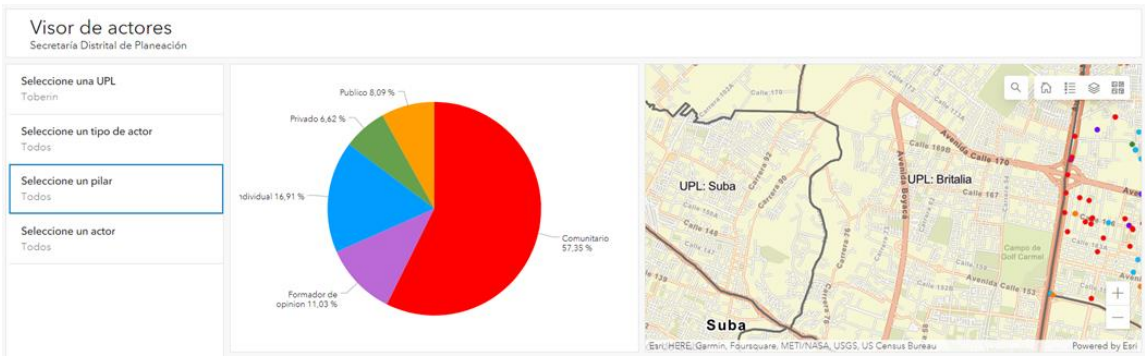


Imagen 93 - Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Resumen del mapeo de actores UPL Toberín

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible y Patrimonio e Identidad.	- Adecuación y recualificación de parques de la UPL. - Ubicación de equipamientos para primera infancia, adultos mayores, así como adecuación de equipamientos ya existentes como el CDC Servitá - Regularización de vendedores informales y reubicación de actividades económicas a sus áreas de actividades permitidas. - Adecuación de la malla vial de la UPL. - Protección de los canales de la UPL como patrimonio.
Privado	Cuidado y Reactivación.	- Ubicación de equipamientos complementarios a los ya existentes en las UPL. - Reubicación de actividades económicas a áreas de actividades acordes a estas.
Públicos	Cuidado, Reactivación Económica, Reverdecimiento y Patrimonio e Identidad.	- Riesgos ambientales en borde del área ambiental en el barrio El Codito. - Faltas de equipamientos en la UPL y una alta percepción de inseguridad. - Invasión del espacio público por parte de vendedores informales. - Falta de identidad de los habitantes de la UPL.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Formadores de opinión	Cuidado, Reactivación Económica, Movilidad Sostenible y Territorios Inteligentes.	- Faltas de equipamientos en la UPL y una alta percepción de inseguridad. - Reubicación de actividades económicas a áreas de actividades acordes a estas. - Adecuación de la malla vial de la UPL. - Problemas con las redes alcantarillado.
Individual	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económica, Movilidad Sostenible y Territorios Inteligentes.	- Problemas con la tala de árboles sobre senderos peatonales y parques. - Faltas de equipamientos en la UPL y una alta percepción de inseguridad. - Conflictos con las áreas de actividad en el marco del plan parcial Ciudadela La Salle. - Problemas de movilidad y adecuación de la malla vial en la UPL. - Problemas con la recolección de basura, alumbrado público y red de alcantarillado.

Tabla 62 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, entre las que se encuentran derivas o 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 22 de febrero de 2023, con alcance de insumos para la formulación, permitió identificar oportunidades en el territorio en el marco del reverdecimiento, el cuidado, la reactivación económica y la movilidad sostenible en las UPL Cerros Orientales y Toberín. Este recorrido se realizó por puntos de las dos UPL con el fin de reconocer, de la mano de sus habitantes, las dinámicas que se presentan entre estos dos territorios y las diferentes maneras cómo se construyen dichas relaciones e identificar acciones que permitan complementar su desarrollo.

El recorrido se llevó a cabo por los siguientes puntos: en la UPL Cerros Orientales, el centro poblado Altos de Serrezuela, el barrio El Codito, la Fundación Manuela Villamizar, CODABAS y el barrio Santa Cecilia con la participación de 8 personas pertenecientes a la JAC de Altos de Serrezuela, la JAC del Codito, la directora de la Fundación Manuela Villamizar, el gerente de CODABAS y la JAC del barrio Santa Cecilia.

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

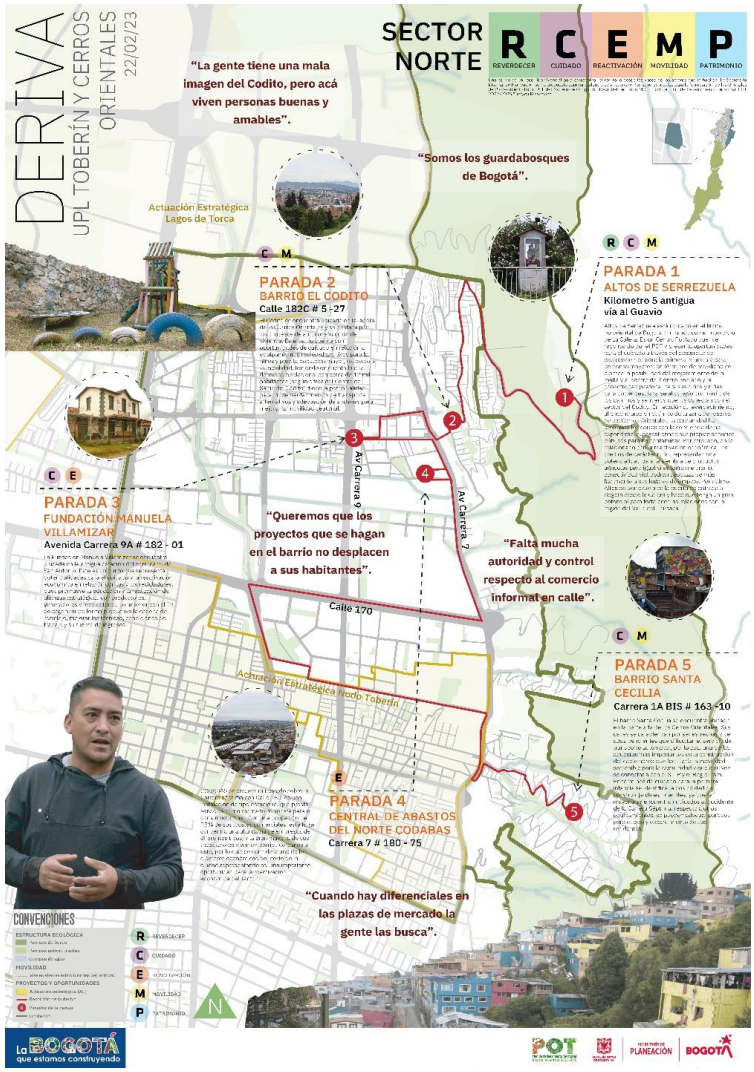


Imagen 94 - Deriva 2.0 UPL Cerros Orientales y Toberín, 22 de febrero de 2023,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 4 de marzo de 2023 contó con la participación de 31 personas y motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de "proximidad" desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL y de las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.

Imagen 95 – Taller de co-creación UPL Toberín y Cerro Orientales, 4 de marzo de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

De igual manera, el taller permitió generar acuerdos alrededor de oportunidades en el marco del reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y el patrimonio y la identidad, dentro de los cuales la comunidad resaltó la importancia del cuidado de la zona de reserva ambiental, así como de las quebradas y canales de las dos UPL; también se propuso reverdecer algunos parques del territorio; la construcción, adecuación y mejoramiento de equipamientos de tipo recreo deportivos, de salud y con enfoque diferencial para toda la población en lugares del territorio en los que se identifica potencial para el cuidado.

De manera complementaria, se reconoció la importancia de crear programas de formación y acompañamiento para los pequeños y medianos empresarios de las dos UPL y de la implementación de centros o distritos comerciales aprovechando algunos equipamientos antiguos. Adicionalmente, se priorizó la construcción o adecuación de infraestructura para medios de transporte alternativos como la bicicleta o el cable aéreo, como una solución a los problemas de tráfico y movilidad en las dos UPL; y se reconocieron algunos equipamientos y lugares que se consideran con valor patrimonial, como la parroquia San José Cafasso, el camino de piedra que comunica El Codito con Altos de Serrezuela, entre otros.

Imagen 96 – Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Cerros Orientales y UPL Toberín, 4 de marzo de 2023, Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP.

Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Toberín

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Toberín continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta (5 de abril al 5 de mayo de 2023), que permitió ampliar la participación de otros actores en la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas realizadas con las personas participantes.

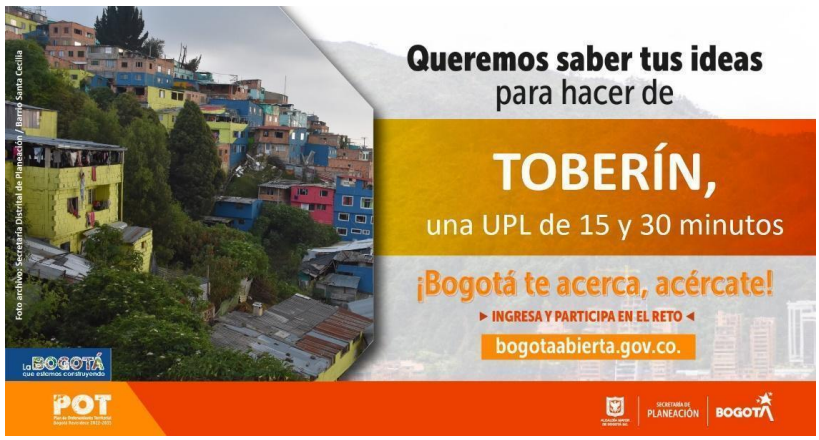


Imagen 97 – Pieza gráfica sondeos UPL Toberín, SDP.
Plataforma *Bogotá Abierta - Reto UPL Toberín*

Las respuestas de las 320 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la identificación de lugares que, en su proximidad a la actividad residencial, potencien la relación entre vivienda y empleo. Los sectores con vocación comercial y económica de importancia para el sector planteados por las personas participantes fueron Barracas, San Cristóbal y la calle 156 entre avenida carrera Séptima hasta la carrera 9. Del mismo modo, en relación con los servicios sociales y del cuidado, se planteó el desarrollo de servicios de atención a las mujeres y servicios de administración pública.

A través del sondeo los participantes priorizaron las siguientes propuestas para hacer parte de los proyectos integrales: a) implementar el cable aéreo Toberín – Cerro Norte – Santa Cecilia (Mariposa) y recuperar ambientalmente y dar continuidad peatonal al costado occidental del canal El Cedro, desde la calle 170 hasta la calle 153. b) generar una guía turística sobre lugares potenciales como la estación de tren San Antonio, La “Mariposa” y el canal de Torca y, c) priorizar servicios del cuidado relacionados con cultura, salud y seguridad.

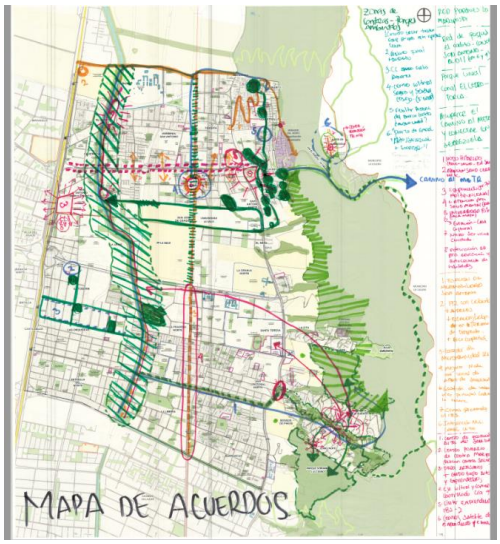
La incidencia de la participación en la formulación de la UPL Toberín

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 Toberín y sus proyectos de proximidad incorporan así los acuerdos y las aspiraciones comunes construidas con los diferentes actores del territorio.

[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”.

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

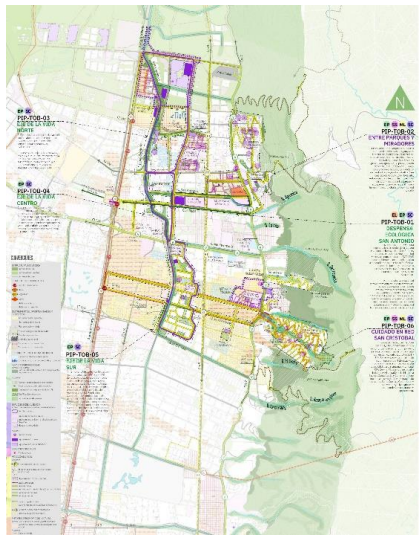


Imagen 98 – Comparativo mapa de co-creación y formulación UPL.

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 proyecto	**DESPENSA ECOLÓGICA SAN ANTONIO**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar la calidad ambiental y el espacio público aferente a los canales El Redil y San Antonio - Adecuar y recuperar el espacio público (andenes) para mejorar la salud y movilidad. - Conformación de plazas o espacios públicos para emprendedores - Reconocer la estación del ferrocarril de San Antonio como un espacio cultural.

Nombre del proyecto	Entre Parques y Miradores
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejoramiento y adecuación de los parques de El Codito - Mejorar los colegios y otros equipamientos - Intervenir el parque Horizontes - Mejorar la oferta de equipamientos deportivos - Mejorar la oferta de equipamientos destinados a la innovación, emprendimiento y tecnología.

Nombre del proyecto	EJE DE LA VIDA NORTE
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad a un eje de cicloinfraestructura en el sentido norte sur - Conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo del canal de Torca. - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para bici usuarios.

Nombre del proyecto	EJE DE LA VIDA CENTRO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- continuidad a un eje de cicloinfraestructura en el sentido norte sur que a su vez promueva la conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo el canal de Torca. - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para bici usuarios.

Nombre del proyecto	EJE DE LA VIDA SUR
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad a la red de cicloinfraestructura del canal de Torca a traves del canal El Cedro en el sentido norte - sur - Conexión entre los parques y equipamientos existentes y propuestos a lo largo el canal de El Cedro. - Recuperación ambiental del canal del cedro entre la calle 170 y la calle 153 - Recuperar el canal Cedro y Torca como parque lineal. - Mejorar integralmente de la infraestructura vial, tanto para bici usuarios. - Recuperar y conformar el parque Villas de Aranjuez.

Nombre del proyecto	EL CUIDADO EN RED SAN CRISTÓBAL
Incidencia de participación	- Generación y adecuación de parques

Con la comunidad se acordó:	- Mejoramiento de la calidad ambiental de la quebrada San Cristóbal - Generación y adecuación de equipamientos y la relación con la manzana del cuidado existente CDC Servitá. - Pasos seguros sobre la quebrada San Cristóbal - Mejorar la accesibilidad vehicular y peatonal a La Mariposa - Construir el corredor turístico La Mariposa. - Recuperar la malla vial en Calle 161.

Tabla 63 Incidencia de la participación.
Fuente: SDP, 2023

Los proyectos descritos en el presente documento evidencian los resultados obtenidos de la planeación participativa que se desarrolló en espacios y actividades de reconocimiento territorial y diálogo con diferentes actores, a lo que se suman actividades como: un día de campo con Alcaldía Local de Usaquén realizado el 31 de marzo de 2022 con la participación de 19 personas, en conjunto con otros recorridos técnicos.

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 porque 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 durante los próximos años de los proyectos integrales de proximidad en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 378 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.4 UPL Usaquén

Imagen 99 – Plaza fundacional de Usaquén
Fuente: SDP - Oficina de Prensa y Comunicaciones

Para los ciudadanos y ciudadanas que hicieron parte de la ruta de la participación, la UPL Usaquén es un territorio que debe mejorar las condiciones de cercanía y accesibilidad al espacio público, servicios sociales y del cuidado, movilidad y oferta de empleo, a partir de Proyectos Integrales de Proximidad. Usaquén presenta interesantes oportunidades para el mejoramiento de la movilidad con la confluencia de diferentes medios de transporte como el RegioTram, el Corredor Verde de la Carrera Séptima y el cable aéreo San Rafael - La Calera y la posibilidad de mejorar la relación con los Cerros Orientales y los parques de borde del Área de Ocupación Público Prioritaria (AOPP).

Los resultados del proceso de 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 Usaquén (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 108 actores y georreferenciar 132 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial. Adicionalmente, proporcionó información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

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

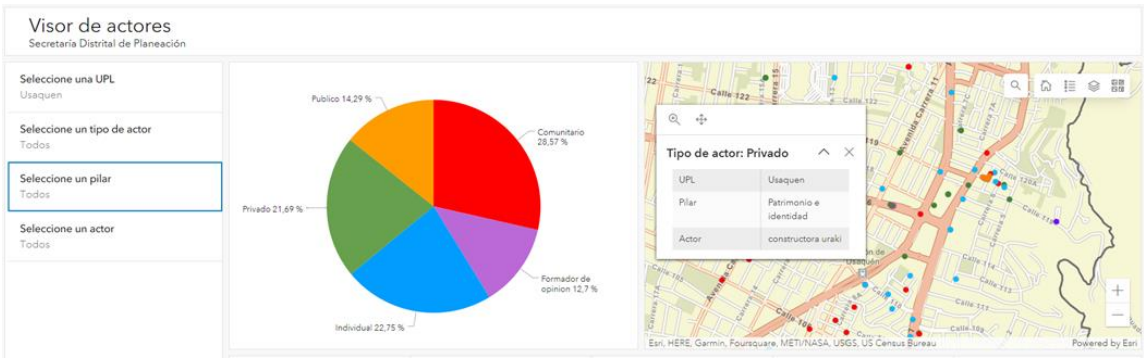


Imagen 100 – Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Resumen del mapeo de actores UPL Usaquén

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad y Territorios Inteligentes.	- Adecuación y recualificación de parques de la UPL. - Ubicación de equipamientos para primera infancia y adultos mayores. - Reubicación de actividades económicas a sus áreas de actividades permitidas, así como el cambio en la norma para áreas de actividad en sectores como Santa Ana Oriental y Occidental. - Adecuación de la malla vial de la UPL y mayor control sobre los transportes informales como los bicitaxis. - Reconocimiento de las canteras de Bogotá como patrimonio en el sector de Delicias del Carmen. - Problemas de recolección de basuras en los canales de la UPL.
Privado	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad y Territorios Inteligentes.	- Afectaciones por cambio de norma al Country Club. - Cambios en las áreas de actividad del uso del suelo en sectores consolidados como la Fundación Santa Fe. - Continuidad de actividades económicas en áreas donde se encuentran consolidadas. - Continuación de la carrera 15 y adecuación de la malla vial de la UPL. - Incidencia de la nueva normativa en la expedición de licencias de construcción en lugares de interés patrimonial. - Articulación de los servicios de equipamientos ya existentes con los nuevos equipamientos a desarrollar.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Públicos	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad y Territorios Inteligentes.	- Reverdecimiento de la plaza fundacional de Usaquén. El impacto del Cantón Norte en el área de reserva ambiental de los Cerros Orientales. - Falta de equipamientos en la UPL y una alta percepción de inseguridad. - Preocupación frente a la presencia de actividades económicas de alto impacto en zonas residenciales, Reconfiguración de la plaza fundacional de Usaquén para reactivar la economía. - Problemas de movilidad en el sector de la plaza fundacional de Usaquén los fines de semana. - Protección de la plaza fundacional de Usaquén al ser un lugar que le brinda identidad a la UPL. - Mejoramiento en las redes de servicios de la UPL.
Formadores de opinión	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad y Territorios Inteligentes.	- Reverdecimiento en los sectores cercanos a la Universidad El Bosque. - Articulación de los nuevos equipamientos de la UPL con los centros educativos allí presentes. - Impacto de la configuración de las actividades económicas alrededor de los centros educativos presentes en la UPL. - Problemas de movilidad en el sector de la Universidad El Bosque por falta de zonas de parqueo. - Protección de las zonas patrimoniales.
Individual	Reverdecimiento, Cuidado, Reactivación Económico, Movilidad Sostenible, Patrimonio e Identidad y Territorios Inteligentes.	- Reverdecimiento y recualificación de los parques de la UPL, así como protección de los canales. - Recuperación del espacio público, ubicación de equipamientos en la UPL y una alta percepción de inseguridad. - Interés sobre límites de altura en la construcción de nuevos proyectos inmobiliarios, así como el cambio de norma para construcción en barrios residenciales. - - Mejoramiento y adecuación de los andenes peatonales y ciclorrutas, así como el manejo del tráfico cerca a colegios y hoteles de la UPL.

Tabla 64 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, entre las que se encuentran derivas o 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 los días 22 y 25 de noviembre de 2022, con alcance de insumos para la formulación, permitió identificar oportunidades en el territorio en el marco del reverdecimiento, el cuidado, la reactivación económica, la movilidad sostenible y el patrimonio e identidad en la UPL Usaquén.

El recorrido se llevó a cabo por los siguientes puntos: el Country Club, la Fundación Santa Fe, el barrio Santa Bárbara y el barrio Bella Suiza; con la participación de 8 actores, miembros de la junta directiva del Country Club, directivos de la Fundación Santa Fe, residentes del barrio Santa Bárbara y miembros de la JAC del barrio Bella Suiza.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, 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 en el taller de co-creación de la UPL Usaquén y Cerros Orientales el 29 de marzo de 2023.

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

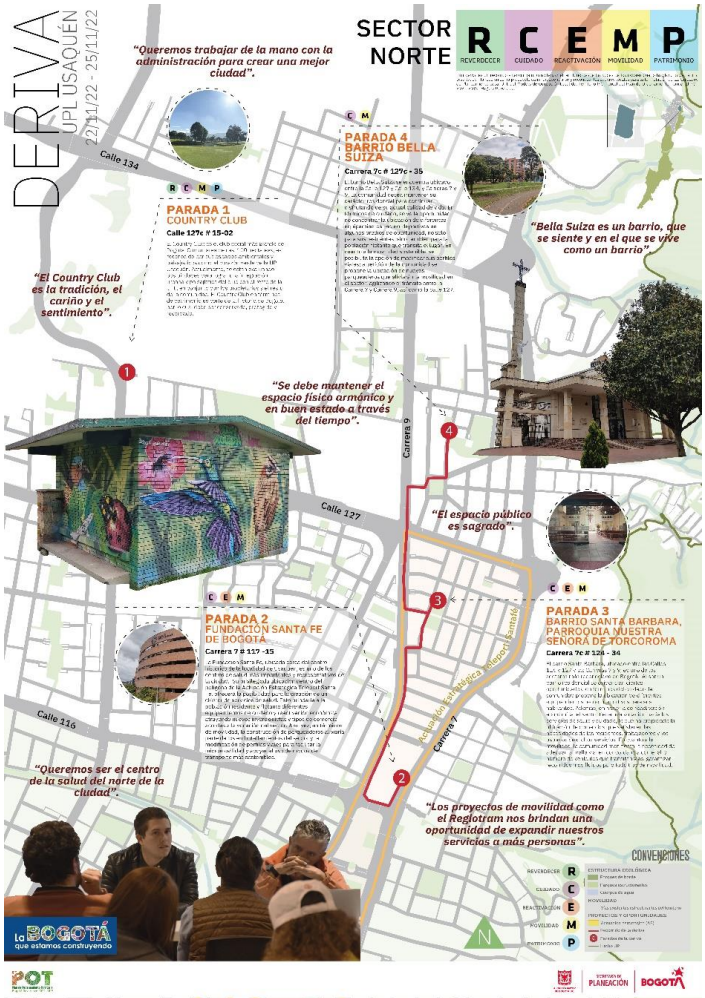


Imagen 101 – Deriva 2.0 UPL Usaquén, 22 y 25 de noviembre de 2022,
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 29 de marzo de 2023 con la participación de 33 personas y motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL, y de las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.

Imagen 102 – Taller Co-creación UPL Usaquén, 29 de marzo de 2023
Fuente: Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP, 2023.

De igual manera, el taller permitió generar acuerdos alrededor del reverdecimiento, cuidado, reactivación económica, movilidad sostenible y patrimonio e identidad. La comunidad identificó la oportunidad de proteger los Cerros Orientales, de forma que también pueda ser aprovechado como corredor ecológico para el uso de la comunidad mejorando la comunicación entre los diferentes parques que existen en la UPL.

Se priorizaron acciones alrededor de ubicar servicios dirigidos a la población adulta mayor, tanto equipamientos como “centros día”, hasta el mejoramiento de la movilidad peatonal a través de un eje centrado en movilidad universal a lo largo de la carrera 19. De manera complementaria, se generaron acuerdos alrededor de la importancia de crear estrategias para ubicar a los comerciantes informales en corredores de comercio a lo largo de la UPL. Otros acuerdos priorizados fueron: la creación de macroproyectos sumado a estrategias de ecourbanismo (huertas urbanas) para el aprovechamiento del espacio público; solucionar los problemas de embotellamientos en las vías de las UPL con la ubicación de *round points* en lugares neurálgicos como equipamientos educativos y de salud; y generar soluciones para mejorar el tráfico como la continuación de la carrera 15 desde la calle 127 hasta la calle 134. Adicionalmente, se reconoció la importancia de crear una estrategia para que la población de la UPL reconozca el valor patrimonial e histórico de sitios como el Cantón Norte, el Museo Santander, el salón de onces El Kiosko, los Cerros Orientales, la carrera Séptima, entre otros.

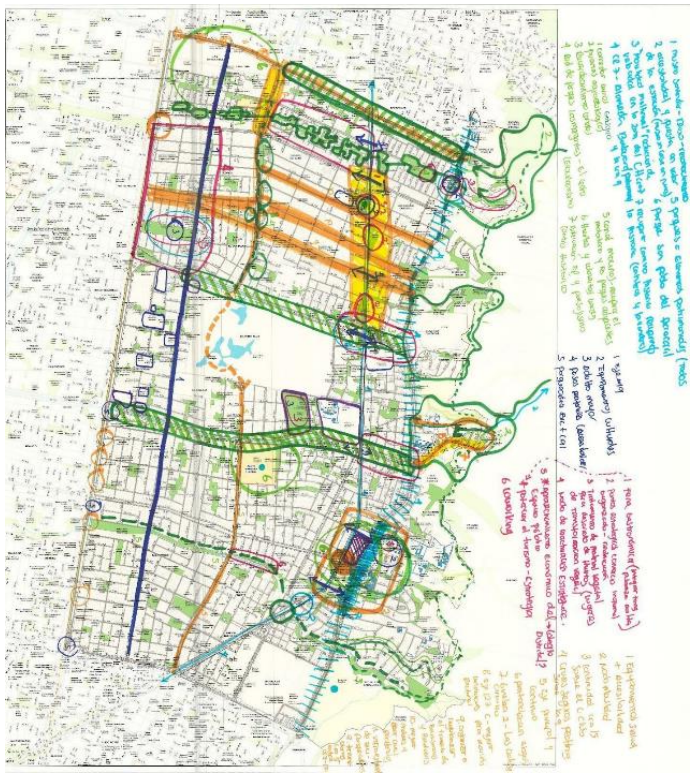


Imagen 103 – Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Cerros Orientales y Usaquén, 29 de marzo de 2023, Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Usaquén

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Usaquén continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta (5 de abril al 4 de mayo de 2023), que permitió ampliar la participación de otros actores en la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas realizadas con las personas participantes.

Imagen 104 – Pieza gráfica sondeos UPL Usaquén, SDP.
Plataforma *Bogotá Abierta - Reto UPL Usaquén*

Las respuestas de las 358 personas que participaron en la actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio en el desarrollo de acciones alrededor de la implementación de servicios sociales y del cuidado, y el desarrollo de servicios para atención a las mujeres y servicios de administración pública.

A través del sondeo los participantes priorizaron las siguientes propuestas para hacer parte de los proyectos integrales: a) Implementar el cable aéreo San Rafael - La Calera y el puente peatonal en el cruce de la calle 116 con carrera Séptima. B) generar una guía turística sobre lugares potenciales como el centro histórico de Usaquén, el centro comercial Hacienda Santa Bárbara y el sendero Mano de Oso y, c) Priorizar servicios del cuidado relacionados con cultura, salud y seguridad.

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

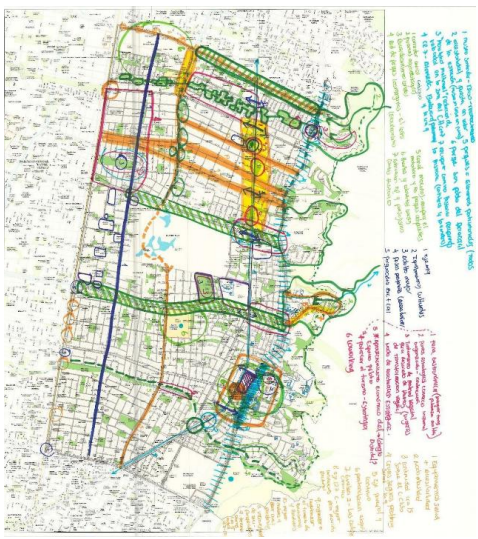
Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[22], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad 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 Usaquén 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

[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".

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

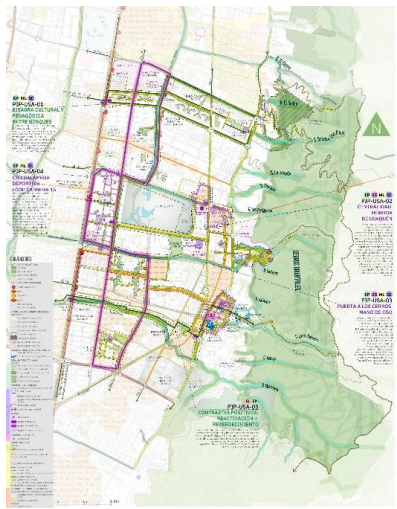


Imagen 105 – Comparativo mapa de co-creación y formulación UPL.

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 proyecto	**BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Reverdecimiento y protección del sistema de parques que va desde el nuevo parque El Cedro o Serranía hasta la autopista - Accesibilidad a los cerros por medio de senderos - Mejoramiento de andenes existentes para garantizar accesibilidad universal. - Reconocer El museo Santander y ser usado por la comunidad en actividades culturales.

Nombre del proyecto	**CENTRALIDAD HÍBRIDA USAQUÉN**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Generar espacio público en el borde del Country Club, que se conecte con las ciclorutas existentes. - Construir un Centro Cultural y Deportivo para Cedritos - Construir cables, para descongestión del tráfico

Nombre del proyecto	PUERTA A LOS CERROS MANO DE OSO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Rescatar las zonas verdes, los parques, y los senderos ecológicos - Potencializar el sendero Mano de Oso. - Generar conexión ambiental en los Cerros Orientales a través del Sendero Mano de Oso. - Potencializar el Sendero Mano de Oso - Generar un circuito/eje ambiental en la Calle 127C y conectar con los parques de Bella Vista y UniCerros. - Reverdecimiento del Parque El Country con implementación de espacios deportivos.

Nombre del proyecto	CICLOALAMEDA DEPORTIVA - LOOP CARRERA 15
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Ampliar las redes de cicloinfraestructura - Reverdecimiento de las vías - Renaturalizar y Conectar los parques aledaños al Canal Norte. Los parques podrían tener vocación para la generación de huertas urbanas. - Crear un programa de reactivación de huertas urbanas sobre la Calle 141 con Carrera 15. - Mejorar la Avenida Carrera 19 entre la Calle 127 y la Calle 134, priorizando las construcciones de carriles bicicletas.

Nombre del proyecto	CONTRASTES POSITIVOS: REACTIVACIÓN + REVERDECIMIENTO
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Dar continuidad del sendero turístico La Aguadora, mediante señalética, articulación con el CH de Usaquén y el Canal Molinos - Adecuación y organización de los ejes comerciales calle 122 y 119 - Recuperar el mobiliario urbano de los parques cercanos sobre el Canal de Los Molinos. - Recuperar y renaturalizar la plaza fundacional de Usaquén.

Tabla 65 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 día de campo con Alcaldía Local de Usaquén realizada el 31 de marzo de 2022 con la participación de 19 personas, en conjunto con otros recorridos técnicos.

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 porque 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 durante los próximos años de los proyectos integrales de proximidad en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 418 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.5 UPL Niza

Imagen 106 – Barrio Niza, Deriva 2.0, 18 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Prensa y Comunicaciones

Para los ciudadanos y ciudadanas que hicieron parte de la ruta de la participación, la protección del patrimonio natural de la UPL Niza debe considerarse como una prioridad ordenadora desde diversas perspectivas, incluyendo el reconocimiento de la ancestralidad del territorio y la necesidad de adaptación al cambio climático. Su principal referente patrimonial natural es el humedal Córdoba, el cual se reconoce como el corazón de Niza y como un ícono que genera identidad junto con los cerros de Suba, el río Salitre y los canales Córdoba, Callejas y Molinos. Para el reverdecimiento de su territorio, se prioriza la recuperación de su sistema hídrico y la protección del sistema ecológico que conecta a los barrios residenciales en Niza. De manera complementaria, las comunidades reconocen oportunidades para el desarrollo comercial y productivo de interés distrital, generando a su vez acciones integrales para el cuidado, la calidad de vida y bienestar de sus habitantes.

Los 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 Niza (marzo – agosto de 2022) permitió identificar 176 actores y georreferenciar 149 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial. Adicionalmente, proporcionó información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

.

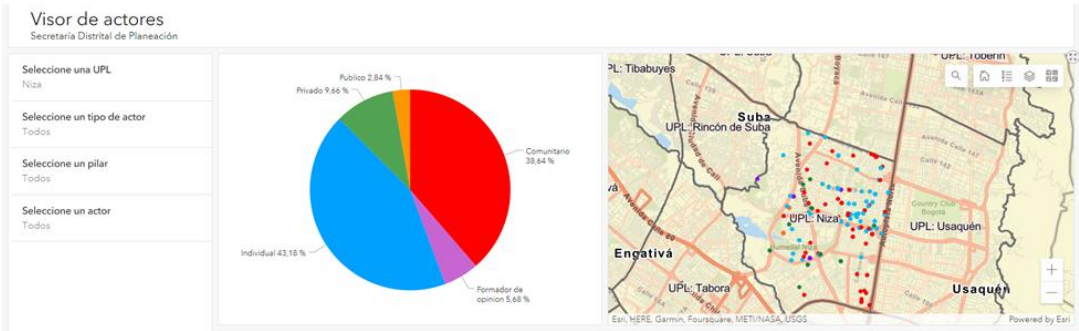


Imagen 107 – Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Resumen del mapeo de actores UPL Niza

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reactivación, Reverdecimiento, Territorios Inteligentes	- Problemas de seguridad en sector Niza IX. - Problemas con las basuras y recicladores. - Activación ciclorruta canal Córdoba. - Problemas de infraestructura vial en la UPL. - Protección del humedal Córdoba.
Privado	Cuidado, Movilidad Sostenible, Reactivación, Reverdecimiento, Territorios Inteligentes	- Problemas por falta de equipamientos en la UPL. - Reactivación centro comercial Bulevar Niza. - Protección zonas verdes club Los Lagartos.
Públicos	Cuidado, Reactivación, Reverdecimientos	- Protección club deportivo Choquenzá. - Falta de renovación urbana en la UPL
Formadores de opinión	Cuidado, Patrimonio, Reactivación, Reverdecimiento, Territorios Inteligentes	- Protección Colegio Agustiniano Norte y Colegio Helvetia.

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Individual	Cuidado – Movilidad Sostenible - Patrimonio- Reactivación – Reverdecimiento – Territorios Inteligentes	- Problemas de seguridad Niza IX - Problemas de tráfico en la calle 127 con avenida Córdoba. - Problemas con el comercio informal. - Problemáticas con el uso del suelo.

Tabla 66 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, entre las que se encuentran derivas o 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 18 de noviembre de 2022, con alcance de insumos para la formulación, permitió identificar algunas problemáticas sobre el humedal Córdoba, que es reconocido ambientalmente como eje principal de la UPL Niza y respecto al cual se plantearon diferentes posiciones respecto a los lineamientos y metodologías aplicadas para su cuidado, protección y reverdecimiento del ecosistema.

Otros hallazgos de este recorrido evidenciaron oportunidades en términos de renovación urbana en el barrio Niza IX, en donde existe un deterioro estructural que pone en riesgo al menos 230 apartamentos. La comunidad está muy interesada en hacer un proceso de renovación urbana en este sector, conservando los parques, el carácter patrimonial del barrio y el espacio público presente. Se identifica la oportunidad de generar nuevos desarrollos y proyectos para que la comunidad cuente con vivienda adecuada alrededor de la UPL Niza.

El recorrido se llevó a cabo con la participación de 32 actores, entre estos, habitantes del sector Niza IX y habitantes de la UPL, líderes defensores del humedal Córdoba, e integrantes de JAC Niza. Los puntos visitados fueron concertados con los participantes e incluyeron: el humedal Córdoba, los barrios Niza Antigua, Niza IX, Ciudad Jardín – Casa de la Justicia y el Colegio Gustavo Morales Morales.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, 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 enviado el día 20 de febrero de 2023.

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

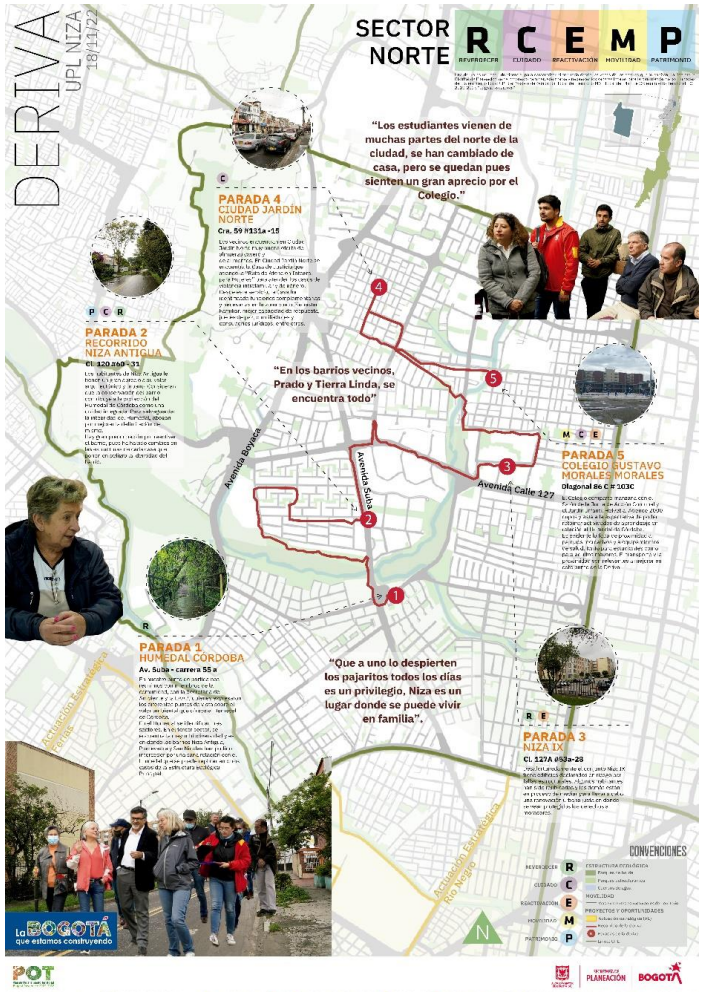


Imagen 108 – Salida gráfica deriva UPL Niza, 18 de noviembre de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dlálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el 29 de noviembre de 2022 contó con la participación de 19 personas y motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL y de las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.

Imagen 109 – Taller Co-Creación UPL Niza, 29 de noviembre de 2022,
Fuente: Oficina de Prensa y Comunicaciones

De igual manera, el taller permitió generar acuerdos alrededor de los siguientes aspectos:

- El humedal Córdoba es el corazón de Niza, es un ícono que genera identidad y es patrimonio natural. Junto con los cerros de Suba, el río Salitre y los canales Córdoba, Callejas y Molinos, Niza tiene la oportunidad de reverdecer los bordes. La sostenibilidad de un sistema ecológico que conecte a los barrios residenciales en Niza tiene como principal motor el valor humano de las personas que allí residen y sus necesidades.

- El sistema de cuidado se puede fortalecer en varios lugares de la UPL, con la reactivación de la Clínica Fray Bartolomé de las Casas sobre la avenida Suba con carrera 64 y conectando el Centro de Recreación, Cultura y Deporte en el Parque del Indio por la calle 127D a la avenida Las Villas. El eje de la calle 129 potencia la relación entre la Casa de Justicia, la Casa de Igualdad de Oportunidades de la Mujer en Ciudad Jardín Norte con el Colegio Gustavo Morales Morales y la propuesta de recuperación del antiguo CAMI en Prado Pinzón hacia una posible manzana del cuidado.

- Alrededor del sector 1 del humedal Córdoba, en donde se encuentra con el canal de Córdoba, hay una ruptura entre los barrios Las Villas y Niza XIII al occidente y Tierra Linda, Prado Veraniego Sur y Niza IX al oriente. Se propone una mejor conectividad que propicie acciones de reverdecimiento para contribuir a superar el déficit de zonas verdes en Prado Veraniego.

Imagen 110 – Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Niza, 29 de noviembre, Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad, SDP, 2023

***Consulte las memorias del taller* en l**a página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Niza

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Niza continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta (30 de marzo al 1 de mayo de 2023)**,** que permitió ampliar la participación de otros actores en la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas con las personas participantes.

Imagen 111 Pieza gráfica sondeos UPL Britalia, SDP.
Plataforma *Bogotá Abierta - Reto UPL Niza*

Las respuestas de las 341 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio el desarrollo de acciones alrededor de la identificación de lugares que, en su proximidad a la actividad residencial, potencien la relación entre vivienda y empleo, los sectores con vocación comercial y económica de importancia para el sector planteados por las personas participantes fueron la Avenida Villas, Prado Veraniego y Bulevar Niza. Del mismo modo, en relación con servicios sociales y del cuidado se planteó el desarrollo de servicios de la administración pública y de seguridad.

A través del sondeo los participantes priorizaron las siguientes propuestas para hacer parte de los proyectos integrales: a) fortalecer y mejorar la movilidad peatonal y de bicicletas a través de la calle 129, con el fin de potenciar la relación entre los equipamientos y servicios sociales de Ciudad Jardín Norte, con el Colegio Gustavo Morales Morales y la autopista Norte y, la construcción de nuevo paso peatonal oriente - occidente en el sector 1 del Humedal Córdoba, donde se encuentra con el Canal de Córdoba, entre los barrios las Villas y Niza XIII al occidente y Tierra linda, Prado Veraniego Sur y Niza IX al oriente, b) generar una guía turística sobre lugares potenciales como Bulevar Niza, Hacienda San Rafael y Porto Alegre y, c) priorizar servicios del cuidado relacionados con cultura, salud y servicios para las mujeres.

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

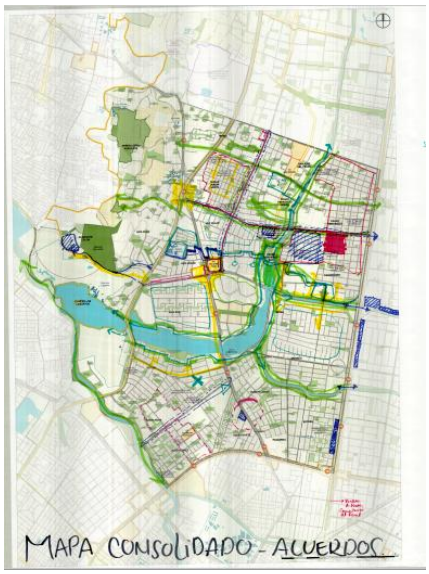
Como resultado de todas las actividades desarrolladas en la Ruta de la Participación UPL[23], los diálogos generados en los diferentes territorios, espacios y encuentros con la ciudadanía fueron insumos para la toma de decisiones sobre las acciones más significativas de los Proyectos Integrales de Proximidad 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

[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".

Niza 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

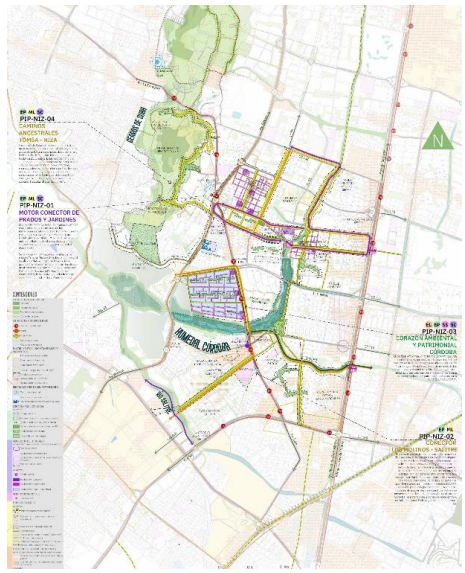


Imagen 112 – Comparativo mapa de co-creación y formulación UPL.

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 proyecto	**MOTOR CONECTOR DE PRADOS Y JARDINES**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar las condiciones físicas, ecológicas y de seguridad en los bordes del humedal de Córdoba (sector 1 del humedal) - Mejoramiento de la calle 129 desde la autopista hasta la Boyacá - Consolidación de la red de cicloinfraestructura - Aprovechamiento del predio del colegio Gustavo Morales Morales - Mejoramiento de las redes peatonales en el barrio Ciudad Jardín - Cualificar el CAMI Prado Veraniego

Nombre del proyecto	CONECTOR MOLINOS SALITRE
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Mejorar la avenida de la Constitución e incorporar ciclorrutas - Paso seguro sobre la avenida Boyacá con avenida de la Constitución - Potencializar la Avenida Constitución como eje de reactivación articulado con los outlets de Cafam Floresta. - Mejorar los bicicarriles en términos de infraestructura y seguridad, gestionando mejor el espacio público y sus luminarias, en adición se pueden crear lugares de parqueo seguros y gratuitos en Niza.

Nombre del proyecto	CORAZÓN AMBIENTAL Y PATRIMONIAL CÓRDOBA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- El barrio Niza Sur (Niza Antigua) es parte del ecosistema del Humedal de Córdoba. - Nuevos equipamientos que sean atractivos para atraer población joven y al mismo tiempo oferten servicios del cuidado para el adulto mayor. - No intervenir el humedal - Mejoramiento del espacio público y señalizaciones.

Nombre del proyecto	CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - NIZA
Ubicación	Carreras 80 y 76 en cerros de Suba.
Área del Proyecto	104 Ha
Plazo sugerido	Corto plazo
Subproyectos	Caminos Ancestrales: Tomsa
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación y protección de caminos ancestrales muyscas sobre los cerros de Suba. - Generar conexiones desde los barrios al occidente de la UPL con los cerros de Suba y el camino del Indio - Dar conexión y gestión de acceso al parque del Indio desde la Boyacá con 127d.

Tabla 67 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 diversos recorridos técnicos.

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 porque 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 durante los próximos años de los proyectos integrales de proximidad en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 392 personas que se acercaron a la ruta de la participación en la UPL y que nos permitieron hacerla realidad.

1.6 UPL Torca

Imagen 113 – Centro Poblado Chorrillos - sector 2, Deriva 1.0, 11 de junio de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Dialogo de Ciudad

Para los ciudadanos y ciudadanas que hicieron parte de la ruta de la participación, la UPL Torca es un territorio que busca volver operativo el Modelo de Ocupación Territorial MOT a escala local, mediante la planificación de Proyectos Integrales de Proximidad. Torca tiene la oportunidad de contar con suelo urbano y rural, generando proximidad tanto a la población rural como urbana y oferta de servicios sociales y del cuidado. En el suelo rural, las comunidades priorizaron acciones que permitan potenciar el Centro Poblado de Chorrillos para que se oferten servicios básicos, complementando con la mejora en la oferta en las zonas urbanas.

Los resultados del proceso de participación se consiguieron a través del desarrollo de las actividades que se describen a continuación:

Acercándonos a los actores de la participación del territorio

El mapeo de los actores de la UPL Torca (marzo - agosto de 2022) permitió identificar 55 actores y georreferenciar 101 temas de interés para la participación en procesos de planeación y ordenamiento territorial. Adicionalmente, proporcionó información detallada sobre los asuntos que estos actores defienden o promueven, las organizaciones a las que pertenecen y sus iniciativas.

.

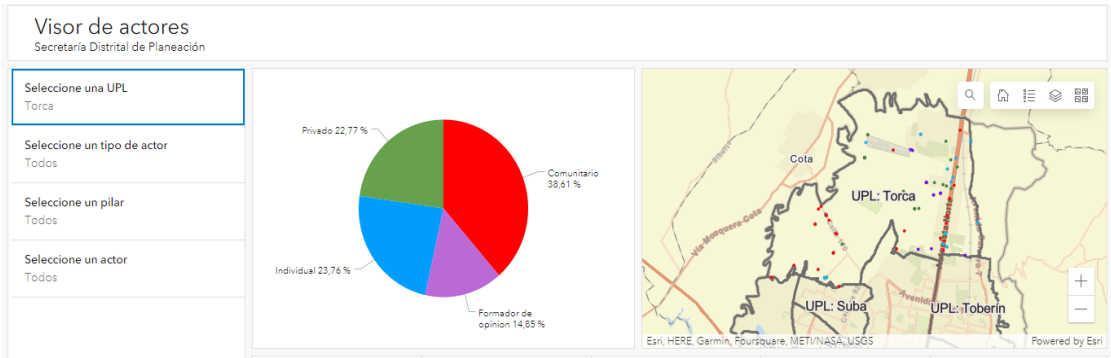


Imagen 114 – Visor de actores 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad
Consulte el visor de actores en la página web SDP - micrositio de participación.

Resumen del mapeo de actores UPL Torca

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Comunitario	Cuidado, movilidad Sostenible, reverdecimiento Patrimonio e Identidad	- Legalización de predios en el centro poblado Chorrillos. - Limpieza de cuerpos de agua (humedal La Conejera y Torca) y de los vallados - Apertura de vías en la carrera 78 con calle 183 - Problemas de iluminación y movilidad en la autopista Norte con calle 195
Privado	Cuidado, movilidad Sostenible, reactivación y territorios inteligentes	- CAI abandonado en la carrera 81 con calle 215 - Problemas de seguridad en la Av. Guaymaral - Carrera 116 (vía Guaymaral) Infraestructura deteriorada - Paradero SITP sin pavimentar sobre la autopista Norte. - Vallados tapados y deteriorados en toda la UPL Torca
Formadores de opinión	Cuidado, movilidad Sostenible, reactivación, reverdecimiento y territorios inteligentes	- Vías en mal estado en la calle 218 con carrera 57 y en la parcela Jardín. - Problemas de movilidad en la parcela Jardín por la presencia de la UDCA - Limpieza de vallados en la calle 193 con carrera 67 - Falta de alumbrado público en la calle 235

Tipo de actor	Pilar	Intereses
Individual	Cuidado, movilidad Sostenible, reactivación y territorios inteligentes	- Legalización de predios en el centro poblado Chorrillos - Problemas de alcantarillado y movilidad en la vía Suba a Cota - Vías en mal estado en la calle 201 con autopista Norte, calle 245 con carrera 7 - Problemas de basuras y escombros en la calle 235 con autopista Norte y en el separador autopista norte con calle 197

Tabla 68 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, entre las que se encuentran derivas o 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 1.0 realizada en dos recorridos, los días 3 y 11 de junio de 2022, con alcance de caracterización, permitió entender problemáticas y oportunidades de la parte rural de la UPL.

El recorrido de la deriva 1.0 rural se llevó a cabo con la participación de 71 personas que pertenecen a la comunidad del sector de La Conejera, un representante de la Clínica Corpas, comunidad del sector Corpas, el gerente de la hacienda Las Mercedes, habitantes del centro poblado Chorrillos sector 2 y comunidad del conjunto Camino de Arrayanes por los siguientes puntos concertados con los participantes: punto 1. Hacienda La Conejera, punto 2. Clínica Corpas, punto 3. Centro poblado Chorrillos sector 2 y punto 4. Conjunto Camino de Arrayanes.

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

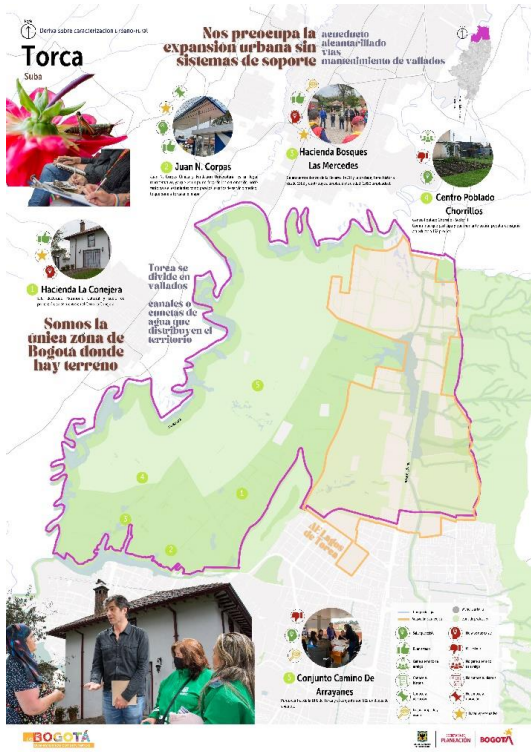


Imagen 115 – Salida gráfica deriva 1.0 rural UPL Torca, 03 y 11 de junio de 2022
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

La deriva 2.0 urbana realizada el día 24 de febrero de 2023, con alcance de insumos para formulación, permitió identificar oportunidades de proyectos de proximidad, alrededor de la autopista Norte, para crear pasos seguros, equipamientos del cuidado en el barrio Canaima, reverdecimiento y protección del canal humedal Torca y limpieza y mantenimiento de los vallados. De igual manera, se reconoció la oportunidad de generar un reconocimiento de patrimonio natural a los vallados y la adecuación de infraestructura vial dentro de la parcela el Jardín alrededor de la UDCA que conecte con la autopista Norte.

El recorrido de la deriva 2.0 urbana se llevó a cabo con la participación de 13 actores entre los que se cuentan el gerente del centro comercial San Andresito Norte, miembros de la JAC Canaima y Tibabita, representantes del cementerio Jardines de Paz, centro comercial Bima, Multiparques y la Fundación Humedal Torca Guaymaral por los siguientes puntos concertados con los participantes: punto 1. Centro comercial San Andresito Norte, punto 2. Cementerio Jardines de Paz, punto 3. Multiparques, punto 4. Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales UDCA y el punto 5. Fundación humedal Torca Guaymaral.

Finalmente, se realizó una deriva 2.0 rural el día 3 de marzo de 2023, con alcance de insumos para la formulación, con la participación de ocho actores pertenecientes a la comunidad del centro poblado Chorrillos de los sectores 1, 2 y 3, con comunidad de la parte campestre de Guaymaral, representante de aeroclub de Colombia y la Fundación humedal Torca Guaymaral por los siguientes puntos concertados con los participantes: punto 1. Centro poblado Chorrillos

del sector 2, punto 2. CAI Guaymaral, punto 3. Asociación red de apoyo Borde Norte y el punto 4. Fundación humedal Torca Guaymaral.

Los principales hallazgos de las derivas se transformaron en una salida gráfica de naturaleza cartográfica y narrativa construida de manera colectiva, 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 por los participantes a través de correo electrónico enviado el día 20 de febrero de 2023 y el día 17 de marzo de 2023 las derivas 2.0 rural y urbana fueron validadas por la comunidad participante del taller de co-creación UPL Torca de manera impresa.

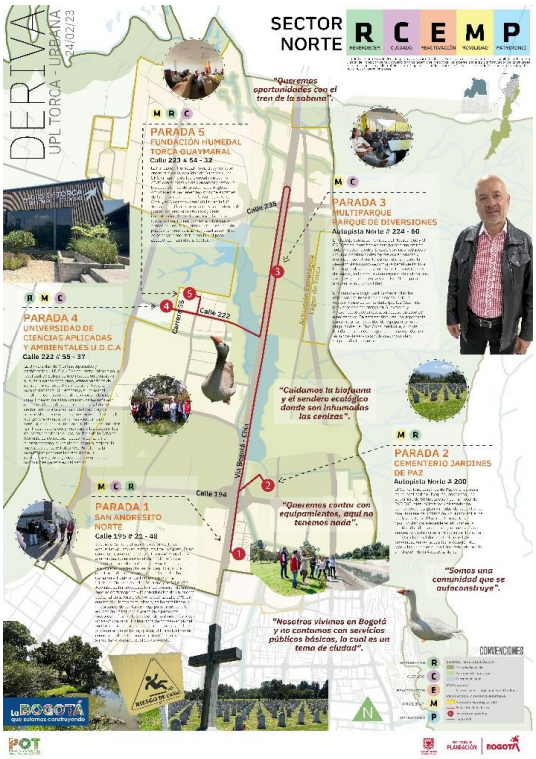


Imagen 116 – Salida gráfica deriva 2.0 urbana UPL Torca, 24 de febrero de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

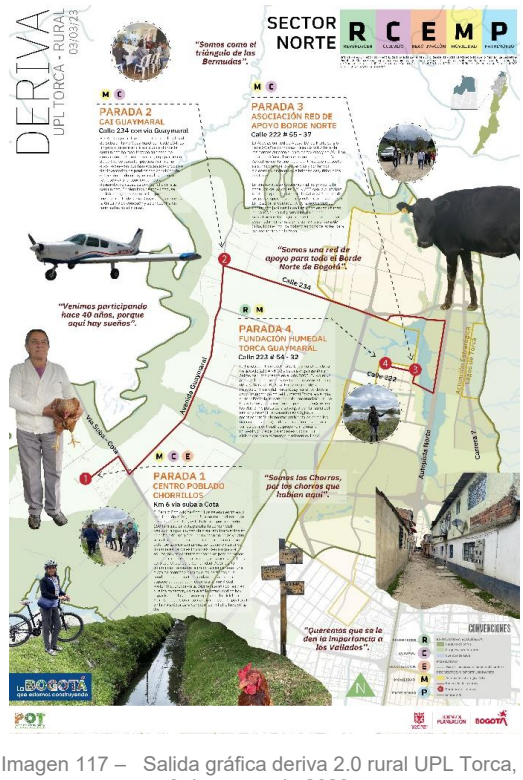


Imagen 117 – Salida gráfica deriva 2.0 rural UPL Torca, 3 de marzo de 2023
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

El taller de co-creación desarrollado el día 17 marzo de 2023, contó con la participación de 40 personas y motivó un aprendizaje colectivo sobre el concepto de “proximidad” desde la perspectiva de la ciudad de 15 y 30 minutos en cada UPL y de las oportunidades que brinda para mejorar la calidad de vida de los barrios.

Imagen 118 – Taller Co creación UPL Torca, 17 de marzo de 2023.
Fuente: SDP - Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad

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

Reverdecer: la comunidad generó acuerdos alrededor de la generación de acciones para el reverdecimiento de la ronda del río Bogotá y la autopista Norte desde la calle 193 hasta el centro comercial Bima; asegurar la conexión del parque Guaymaral y el humedal Torca; generar consolidación ambiental y continuidad al canal Torca; creación de circuitos de espacios de encuentro con generación de puntos de información y pedagogía en los humedales La Conejera y Guaymaral y el canal Torca; crear infraestructura para la generación de energía renovable, crear franjas ambientales en la vía Corpas; realizar la recuperación, el mejoramiento y mantenimiento de elementos hídricos (vallados) en las vías Arrayanes, Suba - Cota y Guaymaral, por último, se propuso la creación de una calle completa sobre la vía Suba - Cota.

Cuidado: la comunidad priorizó el desarrollo de un complejo del cuidado en el sector de Chorrillos, mejoramiento de la infraestructura del Colegio Nicolás de Buenaventura - sector B, infraestructura de servicio educativo y técnico en el centro poblado Chorrillos en el lote de la arquidiócesis, oportunidad de la construcción de centro de primeros auxilios en Canaima, zona 11, Chorrillos y San Simón; oportunidad de construir coliseo detrás de Makro con puesto de primeros auxilios y lugar para la comunidad, un centro cultural, un museo de educación ambiental; construir un espacio comunitario (salón comunal, lugar de culto - iglesia) en barrio Canaima, y finalmente, la adecuación de servicios públicos en zonas residenciales de Corpas y Bima.

Reactivación económica: la comunidad priorizó el reconocimiento a la cultura campesina, generar una apertura al público de patrimonios culturales de la UPL Torca como las haciendas El Bosque, Las Mercedes y La Conejera; implementar aulas y senderos de conexión ecológica y patrimonial, generar reconocimiento de los canales y vallados, y crear huertas urbanas en Canaima para el intercambio con la comunidad rural.

Movilidad sostenible: la comunidad priorizó acciones para mejorar la movilidad sobre prolongación de la avenida Boyacá, la importancia del RegioTram, la creación de una red de cicloinfraestructura, pacificación y mejoramiento de la vía Corpas con sistema peatonal, ampliación vía Suba - Cota generando conexión con el centro poblado de Chorrillos, crear conexiones viales que comuniquen en todos los sentidos con la autopista Norte y finalmente generar conexiones viales con la autopista Norte en la parcela el Jardín en la zona de la UDCA.

Patrimonio: la comunidad priorizó el valor ambiental de los vallados como elemento patrimonial, la importancia de la reserva Thomas van der Hammen y la hacienda La Conejera, protección de los humedales como un elemento de patrimonio natural. Por otro lado, se reconoció la importancia de generar acciones para vincular las comunidades campesinas y urbanas para el fortalecimiento de los saberes ambientales.

Imagen 119 – Mapa de acuerdos, taller co-creación UPL Torca, 17 de marzo de 2023, SDP.
Consulte las memorias del taller en la página web de la SDP - micrositio de participación/ POT.

Conectando a las comunidades para priorizar acciones para la UPL Torca

La ruta de participación para la etapa de formulación de la UPL Torca continuó con la consulta ciudadana a través del sondeo aplicado bajo la modalidad de “retos” en la plataforma Bogotá Abierta (5 de abril al 1 de mayo de 2023), que permitió ampliar la participación de otros actores en la priorización de acciones alrededor de los acuerdos establecidos en las actividades previas realizadas con las personas participantes

Imagen 120 – Pieza gráfica sondeos UPL Torca, SDP.
Plataforma *Bogotá Abierta - Reto UPL Torca*

Las respuestas de las 378 personas que participaron en esta actividad evidenciaron la importancia que representa para las comunidades y actores interesados en este territorio en el desarrollo de acciones alrededor de la identificación de lugares que, en su proximidad a la actividad residencial, potencian la relación entre vivienda y empleo, los sectores con vocación comercial y económica de importancia para el sector planteados por las personas participantes fueron Chorrillos, el barrio Canaima, Guaymaral, la reserva Thomas van der Hammen y las universidades presentes. Del mismo modo, en relación con servicios sociales y del cuidado se planteó el desarrollo de servicios para las mujeres y seguridad.

A través del sondeo los participantes priorizaron las siguientes propuestas para hacer parte de los proyectos integrales: circuito de ciclorrutas en vías rurales Suba - Cota, avenida Guaymaral y vía borde norte y, recuperación senderos en la reserva Thomas van der Hammen y conexión peatonal entre el humedal de Torca y Guaymaral y el río Bogotá, b. Generar la guía turística sobre lugares potenciales como el humedal Torca y Guaymaral, recorridos por senderos en la reserva Thomas van der Hammen y el bosque de Las Mercedes y, c. Priorizar servicios del cuidado relacionados con salud, administración pública y cultura.

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

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

[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".

acciones que los componen. La visión de la UPL Torca 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

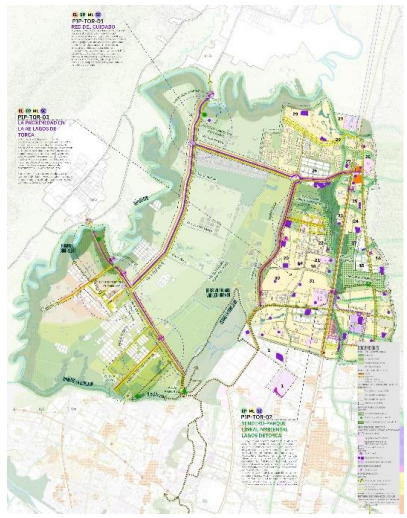


Imagen 121 – Comparativo mapa de co-creación y formulación UPL.

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 proyecto	**Red del Cuidado Torca**
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Construir Red de ciclorrutas alrededor de las vías principales e intermunicipales - Adecuar y mejorar la vía Guaymaral Chorrillos: - Construcción y mejoramiento de la malla vial rural local - Nuevos servicios del cuidado y espacio público en el centro poblado Chorrillos - Implementar un centro productivo en el centro poblado de Chorrillos. - Reconocer la vereda Chorrillos como un territorio campesino (Reconocimiento de la ruralidad).

Nombre del proyecto	Red del Cuidado Torca
	Corpas: - Mejoramiento de la malla vial con un énfasis en la movilidad segura en bicicleta, - Centro de estudios / investigación en temas agroecológicos Guaymaral: - Mejorar la movilidad y crear redes de cicloinfraestructura que permita mayor accesibilidad y conectividad de la zona de vivienda campestre hacia la zona urbana de Lagos de Torca y hacia el municipio de Chía Nodo UDCA: - Mejoramiento de las redes peatonales en las zonas aledañas al nodo de equipamientos rural asociado a la Universidad UDCA.

Nombre del proyecto	SENDERO – PARQUE LINEAL AMBIENTAL LAGOS DE TORCA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Recuperación de senderos ancestrales - Conectar peatonalmente los cerros Orientales con el río Bogotá

Nombre del proyecto	LA PROXIMIDAD EN LA AE LAGOS DE TORCA
Incidencia de participación Con la comunidad se acordó:	- Construcción de centro de recreación y deporte - Espacio para la sede del salón comunal - Mejorar el espacio público - Reverdecer y recuperar ambientalmente el Canal de Torca - Articular espacios que permitan la vinculación de comunidades campesinas y urbanas para el fortalecimiento de los saberes ambientales en el sector de Canaima

Tabla 69 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 día de campo con Alcaldía Local de Usaquén realizado el 31 de marzo de 2022 con la participación de 19 personas, y la mesa de ruralidad de Suba realizada el 11 de noviembre de 2022 con la participación de 23 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 porque 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 durante los próximos años de los proyectos integrales de proximidad en esta UPL de Bogotá.

Se extiende un agradecimiento a cada una de las 552 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.

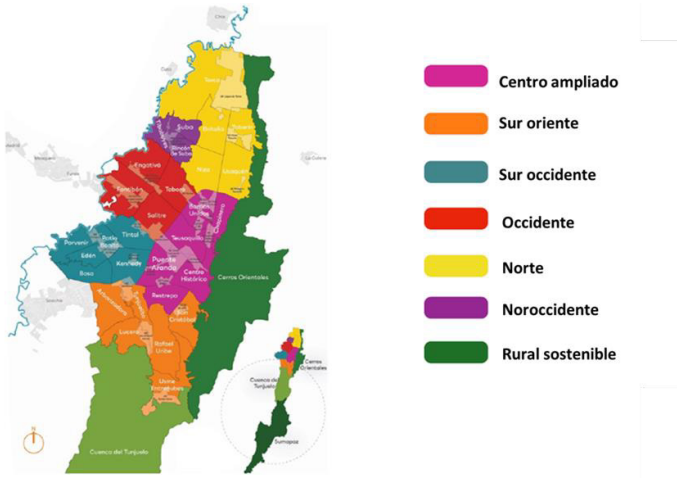


Imagen 122 Rediseño Institucional para el entendimiento de la escala intermedia
Fuente: SDP - Decreto Distrital 432 de 2022

Este nuevo enfoque se centra en lograr una gestión planificada y efectiva del desarrollo del Distrito Capital, asegurando la participación activa de todos los sectores y promoviendo un crecimiento sostenible y equitativo para el beneficio de toda la comunidad. Nuestro compromiso es seguir trabajando en conjunto con las diversas instituciones para alcanzar este objetivo común.

2.1 Gobernanza: convergencia institucional, participación y seguimiento y evaluación

El Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá establece una visión amplia y ambiciosa para el desarrollo de Bogotá, para ello define un modelo de gobernanza sustentado en tres elementos clave:

i) La convergencia interinstitucional que tiene un enfoque integrado para la planificación y la gestión que combina inputs y conocimientos de diferentes sectores para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible. Este esquema se vuelve de vital importancia en la gobernanza de las Unidades de Planeamiento Local (UPL) según el Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este marco regulatorio promueve la armonización de las acciones de los diversos sectores para responder eficientemente a los desafíos complejos y multifacéticos del desarrollo urbano y rural.

ii) El sistema de participación territorial es un componente fundamental del Decreto 555 de 2021 promulgado por la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este sistema se basa en la premisa de que la ciudadanía debe tener un papel activo y significativo en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la gestión de su territorio. Se reconoce que los habitantes locales tienen un conocimiento único y valioso de sus territorios y de las soluciones necesarias para abordar sus desafíos específicos.

iii) El sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación (SME) es un componente esencial del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) según el Decreto 555 de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Este sistema proporciona un marco para revisar y evaluar regularmente el progreso y los resultados del POT, y para hacer los ajustes necesarios en función de los hallazgos. En el contexto de la gestión territorial, el sistema SME es fundamental para garantizar que las políticas y programas de desarrollo sean eficaces y respondan a las necesidades y realidades cambiantes del territorio.

El Modelo de Gobernanza es una estructura que permite la coordinación y participación de diferentes actores y entidades en la toma de decisiones relacionadas con el ordenamiento territorial en la escala local. Por lo tanto, estos tres elementos son fundamentales para la implementación efectiva del Decreto 555 de 2021. Juntos, proporcionan un marco para un desarrollo que es a la vez estratégico, inclusivo y adaptativo.

Para ello, se entienden tres niveles de convergencia a los cuales se tendrá que articular la planeación local.

- Esquema de Convergencia interinstitucional

El esquema de convergencia se refiere a los arreglos institucionales que trabajan la gestión sectorial y territorial de manera coordinada. Debido a que las Unidades de Planeamiento tienen responsables en SDP y los Proyectos tienen acciones concretas, entonces el plan para su implementación identifica los actores con los cuales se coordina la toma de decisiones.

- Convergencia Multiescalar

En la escala local aterrizan las decisiones de la escala distrital y se cruzan con el territorio de la estructura local, al hacerlo se debe coordinar entre actores de las diferentes escalas. La articulación entre agencias de la región metropolitana, las instituciones y entidades distritales y las gerencias urbanas y rurales tiene que ver con planes, programas, estrategias y proyectos que se plantean desde la escala distrital (enumerados en el capítulo Planeación y Gestión de Suelo). Los objetivos de esta articulación son: consensuar decisiones y prioridades, alinear acciones y proyectos para hacer uso eficiente de los recursos públicos, concentrar las inversiones de diferentes entidades en un mismo periodo de tiempo sobre una misma zona de intervención.

- Convergencia para concretar la proximidad

Para lograr la proximidad es necesario coordinar esfuerzos de entidades distritales y locales, operadores urbanos y hacer partícipes a comunidades y ciudadanos, el sector privado, y/o a organizaciones de la sociedad civil. La colaboración entre actores locales busca la apropiación del proyecto para su sostenibilidad en el tiempo, la participación de la sociedad civil en modelos de corresponsabilidad y seguimiento de los proyectos y aportes de conocimientos especializados.

Para la gestión de los proyectos desde la escala local los actores incluyen Alcaldías Locales, Juntas de Acción Comunal, la Gobernación Muisca, organizaciones de la sociedad civil, líderes comunitarios, y/o colectivos, entre otros.

La Gobernanza en la escala local

El modelo de gobernanza de las UPL tiene como principal objetivo concretar, a la escala local, los modelos de **ocupación** y de **gestión** contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial. En este sentido, el esquema de convergencia interinstitucional permite que la organización de los diversos sectores e intereses. la participación territorial garantiza que las voces de la comunidad sean escuchadas y tenidas en cuenta en el proceso de toma de decisiones, promoviendo la equidad y la justicia social. Por último, el seguimiento, monitoreo y evaluación continuos del POT permiten la adaptabilidad y mejora constante de las políticas y programas de desarrollo. Corresponderá al mecanismo para la operatividad del esquema de convergencia que se cree en el marco de lo dispuesto en el artículo 581 del Decreto Distrital 555 de 2021 o el que haga sus veces.

La definición de los proyectos integrales de proximidad – PIP permite establecer una hoja de ruta para la consolidación de estructura local y por tanto se convierten en la base para establecer el modelo de gestión viable a ejecutarse en cada periodo de administración y como guía para la inversión de los sectores de la administración y de las alcaldías locales. Son la base para poner en práctica el modelo de gobernanza local.

El modelo de gobernanza a nivel local que hace énfasis en la gestión y viabilidad consecuente se fundamente en un conjunto de datos cualitativos y cuantitativos confiables y una institucionalidad capacitada que les permite, en conjunto con la comunidad a) tomar decisiones, b) optimizar recursos, c) implementar los mecanismos justos para gestionar el suelo la financiación y la asociación en estos escenarios y d) hacer seguimiento y monitoreo de las decisiones tomadas para acometer la revisión del instrumento de planificación UPL y retroalimentar otros instrumentos de planificación.

El modelo de gobernanza se concreta a través de la:

i. Convergencia a escala local: La convergencia intersectorial con un enfoque integrado entre la planificación y la gestión donde se combinan inputs y conocimientos para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible. Este promueve la armonización de las acciones de los diversos sectores para responder eficientemente a los desafíos complejos y multifacéticos del desarrollo urbano y rural.

   Este esquema se concreta como el esfuerzo que debe hacer la administración Distrital para coordinar a) los recursos a ejecutar por parte de las entidades distritales con b) aquellos a ejecutar por parte de las alcaldías locales y c) los ingresos por proyecciones de captura de valor con d) la capacidad institucional (reflejada en personas y recursos) destinada a los proyectos integrales de proximidad.

Como mínimo, discutir y dar concepto vinculante para la inclusión de los Proyectos Integrales de Proximidad en el Plan Distrital de Desarrollo y para que las entidades competentes y la Secretaría Distrital de Planeación presenten a discusión para la aprobación del CONFIS la necesidad de recursos, las fuentes de financiación y los proyectos del POT de que trata el presente decreto y que se van a ejecutar durante cada vigencia.

Cabe anotar que el esquema de gestión viable se apoyará en el sistema de participación y el sistema de seguimiento que serán parte integral del Plan de Acción presentado. Deberá ser formulado y aprobado con base en el programa de gobierno y se deberá aprobar simultáneamente con el Plan de Desarrollo.

El artículo 398 del Decreto 555 de 2021 dispone sobre la Gerencia Rural lo siguiente:

Artículo 398. Articulación de las intervenciones institucionales en suelo rural. Articulación de las intervenciones institucionales en suelo rural. (sic) La Secretaría Distrital de Planeación tendrá a cargo la gerencia para la planeación del territorio rural bajo la figura de la Estructura Institucional de Desarrollo Rural Sostenible - EDER, como la instancia de coordinación, articulación y seguimiento de las intervenciones que los diferentes actores realicen sobre el territorio rural del Distrito, y tendrá como objetivos, gestionar la intervención articulada de las acciones sectoriales con participación incidente y aportar al desarrollo rural sostenible del Distrito Capital y de su entorno regional.

Por tanto, para el territorio rural necesario lograr una gestión interadministrativa que enmarque y unifique las intervenciones en la ruralidad del Distrito, caracterizadas hasta la fecha, por darse de manera desarticulada y sin los impactos esperados para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad de los territorios rurales y sus comunidades.

Por ende, la Gerencia Rural, se incorpora a la Junta de Convergencia del POT para así lograr adelantar las acciones que se requieran para favorecer esta articulación y coordinación interinstitucional, promoviendo así el desarrollo rural sostenible en los territorios rurales de Bogotá, y en consideración de las particularidades de estos territorios.

De esta manera, a través de esta Junta se pretende establecer un mecanismo de convergencia de recursos (presupuesto) para la ejecución y seguimiento del Plan de Ordenamiento Territorial, de los Proyectos de Proximidad, de las acciones territorializables de las políticas públicas y de los Planes de Desarrollo Distrital y Locales.

ii. Participación ciudadana en la escala local: Este sistema se basa en la premisa de que la ciudadanía debe tener un papel activo y significativo en la toma de decisiones sobre el desarrollo y la gestión de su territorio. Se reconoce que los habitantes locales tienen un conocimiento único y valioso de sus territorios y de las soluciones necesarias para abordar sus desafíos específicos.

Este sistema se concreta como la presencia física y permanente en los ámbitos de las UPL que permitan revisar los formulado y recabar información primaria que permita cumplir con los principios rectores del POT. Como parte del Plan de Acción para el esquema de gestión más viable la gerencia deberá presentar propuestas que desarrollen el sistema de participación local en el cuatrienio.

Los proyectos del POT y los Proyectos Integrales de Proximidad priorizados para desarrollarse en las UPL del sector (definir el sector) durante cada período de gobierno, deberán socializarse con la ciudadanía en cada una de dichas UPL durante la formulación del Plan de Desarrollo Distrital.

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

Así mismo, la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP, La Dirección de Planeamiento Local y las Alcaldías Locales socializarán los Proyectos Integrales de Proximidad a ser incorporados en el plan de desarrollo local correspondiente, en el marco de los Encuentros Ciudadanos, para la formulación del plan de desarrollo de cada alcaldía local.

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

Los mecanismos de participación que deberán ser aplicados para la priorización, diseño, estructuración y ejecución de los Proyectos Integrales de proximidad, son los siguientes:

- **Mecanismo de Consulta Ciudadana:** Permite validar u opinar sobre las decisiones y actuaciones de la Administración Pública en el ciclo de reglamentación, ejecución, seguimiento y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial.
- **Mecanismo de Diálogo**: Permite definir el conjunto de actividades y espacios de carácter participativo que propician el intercambio de información, ideas y sentires entre diversos actores con el fin de informar, colaborar y co crear en relación al ordenamiento territorial.
- **Mecanismo de Comunicación:** Permite adelantar un proceso integral de comunicación que garantice el acceso a la información de manera permanente sobre las acciones de implementación del POT, así como de los avances, y resultados de los programas y proyectos de los diferentes instrumentos de planeación de interés de la ciudadanía.
- **Mecanismo de Fortalecimiento Ciudadano:** Promueve el fortalecimiento de conocimientos, habilidades en la ciudadanía y entidades distritales que permitan la participación activa y responsable en las decisiones colectivas de manera

democrática en las diferentes escalas territoriales e instrumentos contenidos en el POT.

- **Mecanismo de Seguimiento y Evaluación**: Promueve el seguimiento y evaluación del POT desde control social en la gestión pública. Con este mecanismo, la ciudadanía podrá determinar el progreso y la efectividad de las actividades relacionadas al Sistema de Participación Territorial, lo que fortalecerá la veeduría ciudadana y el control social y a su vez facilitará la comprensión, entendimiento y apropiación del instrumento.

En este marco, se deberán adelantar acciones relacionadas con:

- Revisión de programas y proyectos formulados y aprobados en la UPL e inclusión o exclusión de proyectos solicitados por la comunidad para la toma de decisiones.
- Se deberán establecer mecanismos efectivos para la divulgación de información, publicidad, consulta, el diálogo y la retroalimentación con las comunidades y organizaciones sociales.
- La aplicación de tecnologías innovadoras que involucren a las comunidades y que faciliten la gestión y seguimiento del proyecto. Asimismo, el uso de datos y análisis podrá contribuir en la toma de decisiones durante el diseño, estructuración y ejecución del proyecto.

iii. Seguimiento y monitoreo en la escala local: El seguimiento y monitoreo a escala local tiene como fin determinar el cumplimiento del POT y lo contenido en la formulación de las UPL que debe ser complementado con la información primaria. En específico se espera que los indicadores urbanos que permiten medir la proximidad mejoren en la medida que se ejecutan los proyectos integrales de proximidad.

El análisis del cumplimiento del POT y lo contenido en la UPL permite medir y evaluar de manera objetiva el avance hacia las metas establecidas, lo que facilita la toma de decisiones informadas. Al contar con datos confiables, los responsables de la planificación y gestión pueden identificar áreas de mejora, ajustar estrategias y asignar recursos de manera más eficiente.

El seguimiento y evaluación se basará en los indicadores de cumplimiento del MOT y podrá proponer nuevos indicadores basado en la toma de información primaria propias del sistema de participación, así como también deberá quedar totalmente armonizado con el Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo, el cual se deberá actualizar mensualmente con base en el POAI.

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

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

Para el caso del territorio rural se cuenta con el Sistema de Información 'Bogotá Rural', un sistema de información pionero en Colombia, primero de naturaleza pública territorial que se concentra en información específicamente para el ámbito rural, aportando al cierre de brechas urbano-rurales en disponibilidad de data como base para promover una mejor gestión y procesos de innovación social en las ruralidades de Bogotá.

Tiene como principal objetivo que la Administración Distrital mejore los procesos de planeación, gestión y seguimiento al desarrollo rural, aportando a un mejor bienestar de las comunidades rurales, campesinas y de borde urbano rural, y de forma extensiva a todo el territorio Distrital y regional que se relaciona y mantiene fuertes vínculos con estos territorios. Aporta al propósito de visibilizar y empoderar los territorios rurales desde su diversidad, ya que se constituye como una herramienta a través de la cual las comunidades rurales y campesinas fortalecerán su interlocución con la Administración Distrital y reforzarán su participación y capacidades como actores sociales.

Ha sido desarrollado pensando en facilitar su navegación, de manera que todos sus usuarios puedan buscar y consultar fácilmente la información de su interés. Es por eso por lo que en 'Bogotá Rural' es fundamental articularlo con el seguimiento de la implementación de los Proyectos Integrales de Proximidad formulados por la UPL.

Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación (SSME) de las Unidades de Planeamiento Local (UPL)

Las apuestas para alcanzar la proximidad, se concretan en la escala local a través de 5 dimensiones para las que se proponen una serie de acciones a escala local en cada una de las UPL. El impacto y evolución de estas apuestas se cuantifica a través de una serie de indicadores que muestran el avance frente a los bienes o servicios generados, o sus beneficiarios correspondientes (indicadores de producto) y otros que cuantifican los efectos relacionados con la intervención pública, en términos de cambio en las condiciones de bienestar, percepción, generación de conocimiento entre otros (DNP, 2018).

Presentación SSME

En ese contexto surge el **Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación** de las Unidades de Planeamiento Local como una herramienta que permite evidenciar el

impacto que tienen las acciones planteadas en este instrumento en la ciudad. Este sistema se alinea con el sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) dado que las UPL como instrumento hacen parte de la materialización del modelo de ocupación territorial propuesto por el POT.

Se entiende por **seguimiento** el conjunto de acciones que le permitirá a la Administración Distrital tomar las decisiones necesarias para la consecución de los objetivos trazados y evaluar el desempeño, entre otros temas, de los diferentes Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) en el marco de las UPL para mejorar los procesos de planeación y asignación de recursos.

Por **monitoreo** se entiende la recolección y análisis de información para evaluar el grado de avance en la implementación de los proyectos. Este es un proceso permanente en el tiempo. Hecho de forma continua el monitoreo permite tener datos actualizados para evaluar y controlar el progreso de la implementación, facilitando la toma de decisiones durante el proceso y no solamente al final como sucede en formas tradicionales de monitoreo y evaluación.

Por **evaluación** se entiende una valoración de los cambios producidos en los indicadores planteados como parte del SSME de las UPL. En este proceso se corrobora el impacto de las acciones y se generan alertas para la elaboración de planes de acción.

Descripción Metodológica

Se debe tener en cuenta que es necesario seguir, monitorear y evaluar el impacto de las UPL en tres ámbitos: **i)** La proximidad, entendiendo esta característica como el pilar principal de las UPL como instrumentos que materializan el modelo de ocupación territorial propuesto para la ciudad a escala local. **ii)** Dado que las UPL son instrumentos que permiten llevar cabo las disposiciones del POT, se debe establecer en qué medida las acciones de las UPL impactan el contenido programático del POT en sus objetivos, metas y estrategias, aportando a la construcción de un modelo de ciudad multiescalar, articulando la escala local con la distrital y la regional.

Ahora bien, **iii)** el tercer ámbito es denominado Avance de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP). Este ámbito obedece de forma específica al momento en el que se comiencen a implementar los PIP en cada una de las UPL. Los PIP están conformados por un conjunto ordenado de acciones e intervenciones en el territorio y como proyectos deben tener métricas de avance que sean públicas, transparentes y claras.

Lo anterior implica que el SSME de las UPL, en articulación con el SSME del POT, debe solicitar a las respectivas entidades (o a la gerencia urbana) reporte del avance de la formulación, programación y puesta en marcha de cada intervención en el territorio con el fin de poder saber, el estado de avance físico y su ejecución presupuestal en el tiempo. Esto va en línea con el deber de las gerencias urbanas de reportar un orden de activación y ejecución de los proyectos y de comunicar información sobre el ciclo de vida de estos que será recopilada por el SSME de las UPL que se presenta en este documento.

De esta manera, el SSME de UPL va a hacer seguimiento del ciclo de vida de cada intervención dentro de cada PIP, teniendo claridad del avance de concreción de cada PIP de manera integral. Este ejercicio de seguimiento, monitoreo y evaluación deberá iniciar

una vez se comience la implementación de los PIP con los respectivos cronogramas y planeaciones radicadas por parte de la gerencia urbana encargada del proyecto.

Indicadores de Proximidad

Con respecto al ámbito de proximidad, se establece la presente metodología. Para cada una de las cinco (5) dimensiones se plantean dos (2) indicadores principales con el objetivo de realizar seguimiento, monitoreo y evaluación. Las dimensiones son:

- Espacio Público Local
- Servicios del Cuidado
- Servicios Sociales
- Movilidad Local
- Entornos Productivos Locales

Es importante resaltar que las dimensiones de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales se abarcaran como una sola dimensión. Lo anterior debido a que estas comparten elementos transversales y comunes, tal como se evidencia en el marco del Plan Maestro de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales.

Los dos (2) indicadores planteados, que se medirán para cada dimensión, son:

- **Distancia promedio al Elemento:** cálculo del promedio de las distancias (metros) de los puntos de origen (manzanas) al punto destino (elemento) lo que arroja una distancia promedio. Las distancias se miden a través de un análisis de redes haciendo uso de la distancia Manhattan.
- **Porcentaje de población cubierta:** Porcentaje de población cubierta a una caminata de 5, 10 y 15 minutos del elemento a través de la red peatonal de la ciudad.
    - La velocidad usada para medir el desplazamiento se basa en los siguientes parámetros:
        - ***Si la pendiente de inclinación es inferior o igual a 7%:*** se usa un promedio de velocidad peatonal de 5 km/h.
        - ***Si la pendiente de inclinación es superior al 7%:*** se usa un promedio de velocidad peatonal de 3.3 km/h.

Vale resaltar que los indicadores del SSME tienen como eje principal el cálculo basado en distancias y tiempos peatonales. El peatón como centro del indicador refleja en el SSME la importancia que la UPL da a la proximidad y a la escala local.

Estos indicadores serán presentados para cada dimensión, mostrando tres escenarios para cada uno. El primer escenario es la línea base, correspondiente al estado del indicador al momento de la adopción del Decreto 555 en 2021. El segundo escenario es el propuesto a 2035 de acuerdo con lo planteado por el Plan de Ordenamiento Territorial. Por último, el tercer escenario es el propuesto a 2035 incluyendo las acciones producto de la formulación de las UPL. De esta forma se puede establecer para cada indicador su línea de partida y su meta objetivo para cada uno de los instrumentos. A continuación, se especifica el elemento a partir del cual se medirán los indicadores de cada dimensión y se dan detalles específicos para comprender la medición en cada uno de los elementos.

Espacio Público Local

La dimensión del espacio público a escala local y las acciones propuestas al interior de esta, mejora la cobertura, condiciones y disponibilidad de espacio público efectivo y la estructura ecológica principal con énfasis en los procesos de reverdecimiento ubicados en zonas deficitarias. De esta forma se garantizan áreas y corredores verdes en cada UPL bajo los criterios de proximidad y conciencia del cambio climático.

La proximidad a espacios públicos de calidad trae consigo múltiples beneficios, conexión de los visitantes con la naturaleza y espacios para la recreación y desarrollo de actividades sociales, mejorando el bienestar mental (Fongar et al. 2019). De igual forma, los espacios públicos en la proximidad incentivan la actividad física que a su vez se refleja en una población más saludable(Ding et al. 2016; Kyu et al. 2016).

El objetivo principal de esta dimensión y de las acciones propuestas (generación de parques y generación de plazas) tiene como finalidad aumentar la oferta de Espacio Público Efectivo por habitante, teniendo como meta mínima 6m² por habitante. Esta meta implica para el SSME de UPL contar con un indicador adicional y exclusivo para esta dimensión que mida el Espacio Público Efectivo por habitante.

Para los indicadores que se presentan a continuación se cuenta con parámetros comunes. El primero es que el elemento al que se mide la distancia son los parques, plazas y plazoletas entre 400 m² y 10.000 m². Solo se tienen en cuenta este tipo de espacios con el fin de medir el impacto real de las infraestructuras de proximidad, dado que las propuestas de UPL están encaminadas a la generación de soportes urbanos de escala local, sin desconocer que existen espacios estructurantes que también ofrecen este servicio urbano.

El segundo es que, para el cálculo de las distancias y coberturas actuales, como se verá a continuación en la explicación de los escenarios, no se tienen en cuenta los parques y plazoletas a cualificar, con el fin de poder dar una mirada real de la proximidad que se tiene actualmente a espacios de calidad. Sin embargo, si son tenidos en cuenta en los escenarios futuros, teniendo presente que como propuesta de las UPL se identificó cuáles de estos espacios deben ser cualificados para tener una mayor cantidad de espacios públicos de calidad.

Los indicadores de esta dimensión son:

- **Espacio Público Efectivo por Habitante (EPE)[26]:** Este indicador, exclusivo de esta dimensión, corresponde al resultado de dividir el espacio público efectivo (zonas verdes, parques y Plazas/Plazoletas) por el número de habitantes de la UPL.
- **Distancia a Espacio Público Efectivo:** Cálculo de la distancia (metros) del punto de origen (manzanas) al elemento (espacio público: Únicamente Parques y plazas/plazoletas) lo que arroja una distancia promedio.

[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.

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).

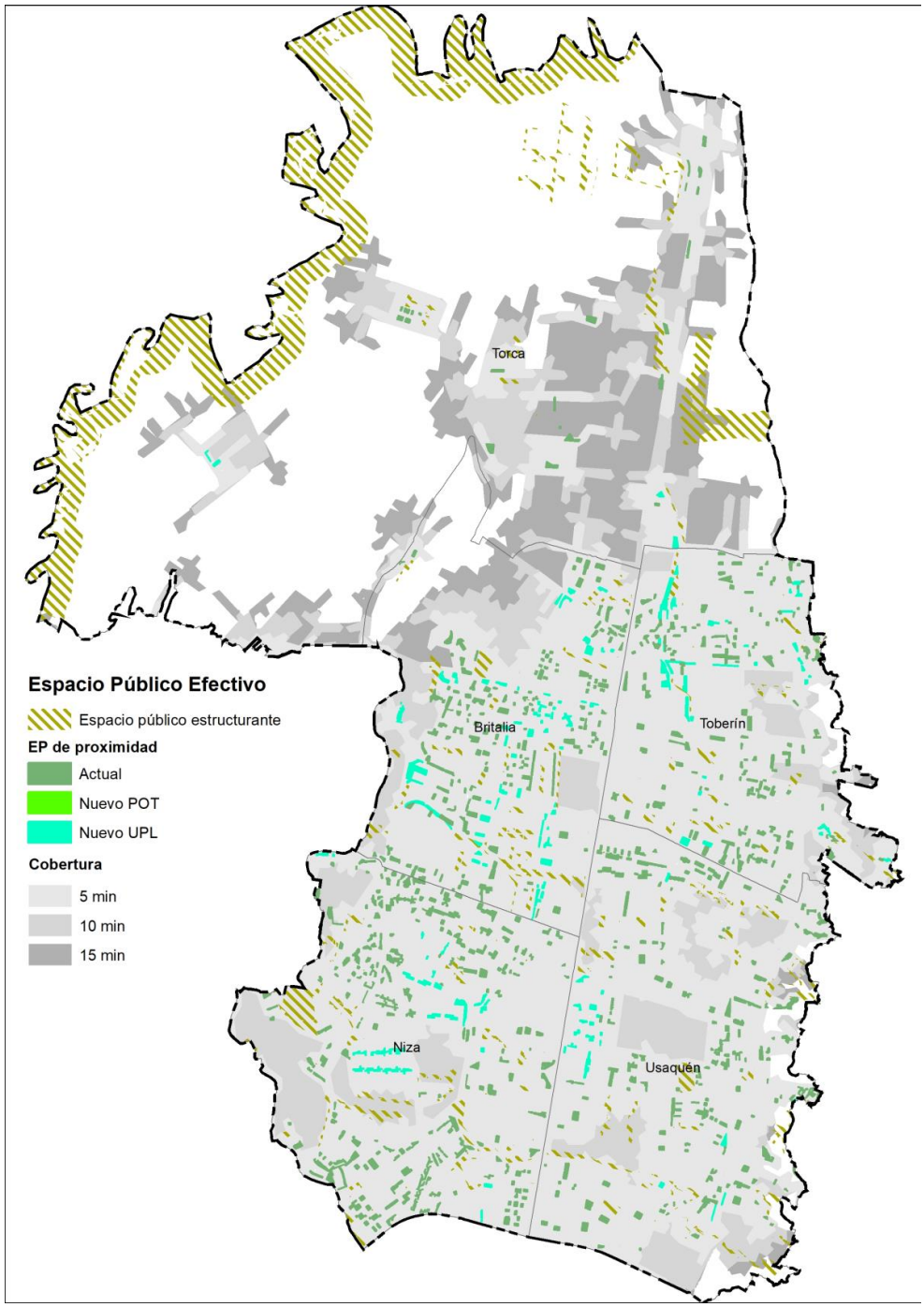


Imagen 123 Indicadores de Proximidad – Espacio Público Local por UPL
Fuente: SDP, 2023

Indicador			Norte	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Espacio Público Efectivo por Habitante		EP Actual	**5,33**	4,42	7,85	2,85	56,68	5,04
		EP POT	**8,12**	4,28	7,29	2,66	17,12	4,71
		EP UPL	**8,30**	4,78	7,33	2,93	17,19	4,75
Distancia Promedio al Elemento (m)		EP Actual	**211,58**	213,63	180,69	155,49	862,88	203,17
		EP POT Futuro	**211,58**	213,63	180,69	155,49	862,88	203,17
		EP UPL Futuro	**181,04**	161,88	138,49	136,45	788,87	191,11
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	EP Actual	**88,3%**	89,1%	93,0%	93,8%	48,7%	79,5%
		EP POT	**88,3%**	89,1%	93,0%	93,8%	48,7%	79,5%
		EP UPL	**91,7%**	95,9%	95,3%	95,3%	58,9%	82,3%
	A 10 min	EP Actual	**98,8%**	99,1%	99,7%	99,4%	57,9%	99,0%
		EP POT	**98,8%**	99,1%	99,7%	99,4%	57,9%	99,0%
		EP UPL	**99,0%**	99,3%	100,0%	99,4%	66,4%	99,0%
	A 15 min	EP Actual	**99,5%**	99,8%	100,0%	100,0%	60,2%	100,0%
		EP POT	**99,5%**	99,8%	100,0%	100,0%	60,2%	100,0%
		EP UPL	**99,6%**	99,8%	100,0%	100,0%	70,4%	100,0%

Tabla 70 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:

- **Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante:** Este indicador divide el área construida de los equipamientos por el número de habitantes. Para este se

[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.

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	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Disponibilidad actual m² por habitante	1,17	1,66	1,95	33,94	1,99
Escenario 1 Contención del déficit	1,39	1,96	2,31	Sin agregar equipamientos	2,36
Escenario 1 m² a construir	147.686	114.997	235.542		220.150
Escenario 2 Reducción déficit 10%	1,50	2,13	2,50		2,56
Escenario 2 m² a construir	238.387	185.622	380.201		355.356
Escenario 3 Reducción déficit 20%	1,62	2,30	2,70		2,76
Escenario 3 m² a construir	336.438	261.971	536.582		501.518
Escenario 4 Eliminación del déficit	3,17	3,17	3,17		3,17
Escenario 4 m² a construir	810.443	361.422	543.549		485.073

Tabla 71 Disponibilidad de m² de equipamiento por habitante
Fuente: SDP, 2023

Tipo Equipamiento		Norte	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Numero Manzana Totales		**4.155**	615	1.131	1.149	82	1.178
Primera Infancia y Preescolar	Manzanas con proximidad	**2.789**	331	773	868	-	817
	% manzanas con proximidad	**67,1%**	53,8%	68,3%	75,5%	0,0%	69,4%
Educación Básica y Media	Manzanas con proximidad	**3.075**	559	823	1.028	27	638
	% manzanas con proximidad	**74,0%**	90,9%	72,8%	89,5%	32,9%	54,2%
Educación Superior	Manzanas con proximidad	**2.633**	411	670	531	34	987
	% manzanas con proximidad	**63,4%**	66,8%	59,2%	46,2%	41,5%	83,8%
Salud	Manzanas con proximidad	**3.372**	370	842	1.084	1	1.075
	% manzanas con proximidad	**81,2%**	60,2%	74,4%	94,3%	1,2%	91,3%

[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.

Tipo Equipamiento		Norte	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Integración Social	Manzanas con proximidad	**776**	76	72	467	-	161
	% manzanas con proximidad	**18,7%**	12,4%	6,4%	40,6%	0,0%	13,7%
Igualdad y Oportunidades	Manzanas con proximidad	**624**	66	225	305	-	28
	% manzanas con proximidad	**15,0%**	10,7%	19,9%	26,5%	0,0%	2,4%
Cultura	Manzanas con proximidad	**3.274**	360	878	938	14	1.084
	% manzanas con proximidad	**78,8%**	58,5%	77,6%	81,6%	17,1%	92,0%
Recreación y Deportes	Manzanas con proximidad	**2.304**	393	800	777	51	283
	% manzanas con proximidad	**55,5%**	63,9%	70,7%	67,6%	62,2%	24,0%
Culto	Manzanas con proximidad	**3.942**	583	1.073	1.125	16	1.145
	% manzanas con proximidad	**94,9%**	94,8%	94,9%	97,9%	19,5%	97,2%
Seguridad Ciudadana, Justicia	Manzanas con proximidad	**1.568**	160	379	527	2	500
	% manzanas con proximidad	**37,7%**	26,0%	33,5%	45,9%	2,4%	42,4%
Participación Social Ciudadana	Manzanas con proximidad	**1.500**	209	435	700	-	156
	% manzanas con proximidad	**36,1%**	34,0%	38,5%	60,9%	0,0%	13,2%
Administración Pública	Manzanas con proximidad	**1.096**	-	90	346	-	660
	% manzanas con proximidad	**26,4%**	0,0%	8,0%	30,1%	0,0%	56,0%
Abastecimiento	Manzanas con proximidad	**745**	-	10	516	-	219
	% manzanas con proximidad	**17,9%**	0,0%	0,9%	44,9%	0,0%	18,6%
Cementerio y servicios funerarios	Manzanas con proximidad	**1.165**	1	254	241	21	648
	% manzanas con proximidad	**28,0%**	0,2%	22,5%	21,0%	25,6%	55,0%

Tabla 72 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.

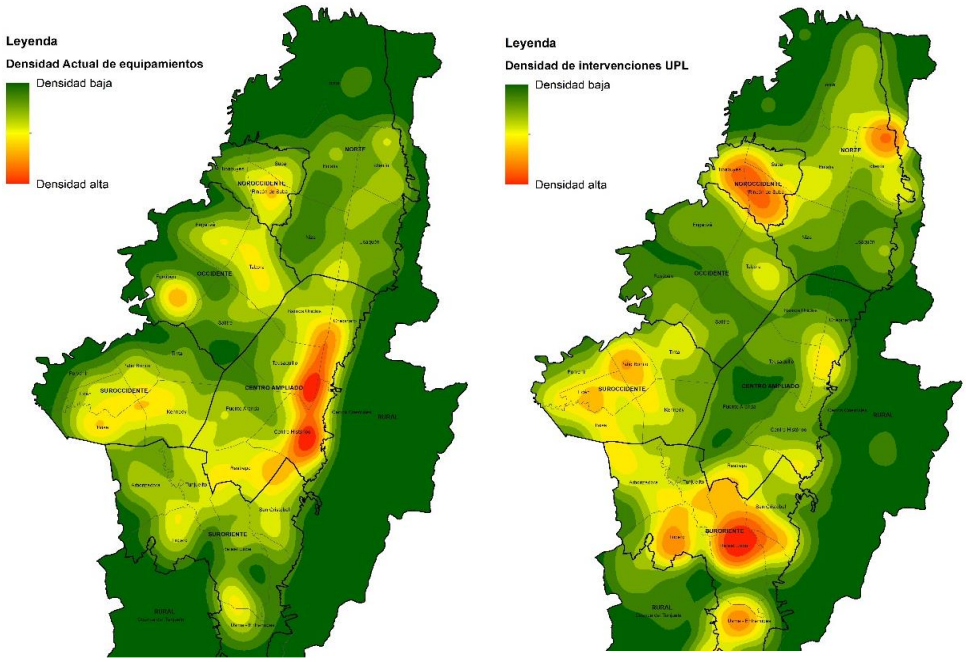


Imagen 124 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL
Fuente: SDP, 2023

La imagen de la izquierda muestra que las UPL del Norte tienen una densidad media y baja de equipamientos frente al resto de la ciudad. En la imagen de la derecha, que muestra la densidad de las acciones propuestas por UPL, se nota una alta densidad de intervenciones proyectadas en la UPL Toberín, teniendo presente que esta es la única UPL del Sector Norte considerada deficitaria de soportes urbanos. Dicha densidad tiene efectos en las UPL contiguas, evidenciándose un aumento de la cobertura principalmente en los sectores más al norte de la zona urbana, áreas que se caracterizan por presentar déficit de acceso a equipamientos.

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, debido a 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).

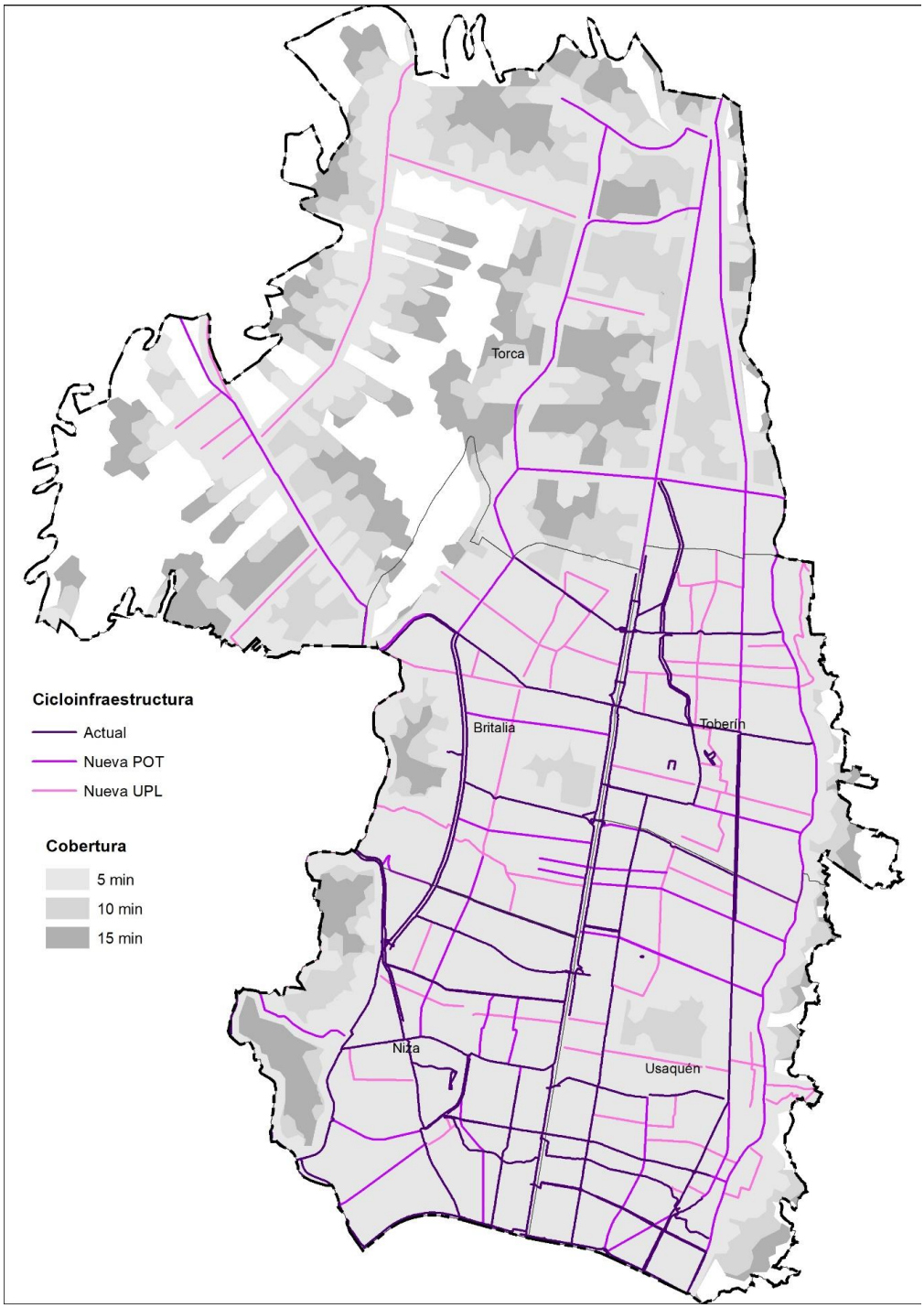


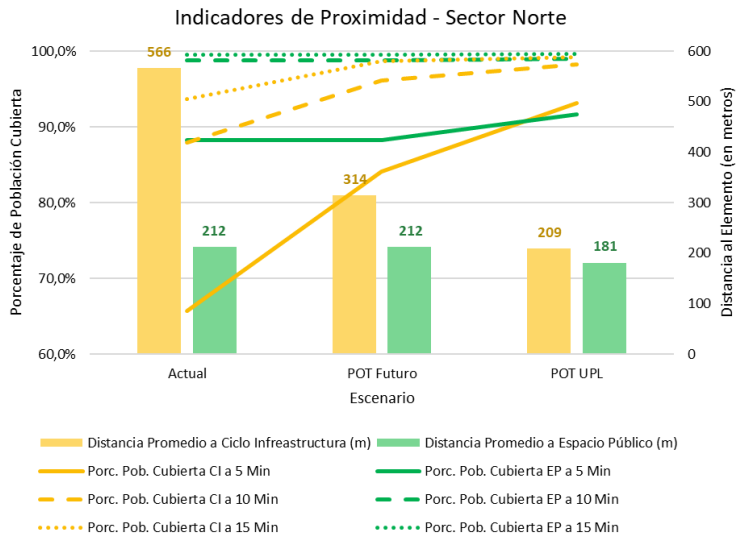
Imagen 125 Densidad Actual de Equipamientos / Densidad Acciones Propuestas UPL

Fuente: SDP, 2023

Indicador			Norte	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Distancia Promedio al Elemento (m)		CI Actual	**566,31**	432,44	299,02	644,89	3198,01	453,03
		CI POT Futuro	**313,80**	334,21	242,11	344,95	795,8	275,56
		CI UPL Futuro	**208,71**	181,05	189,94	223,16	474,53	189,91
Porcentaje de Población Cubierta	A 5 min	CI Actual	**65,72%**	61,15%	84,10%	56,81%	20,83%	67,11%
		CI POT Futuro	**84,12%**	78,78%	92,54%	81,13%	29,93%	88,08%
		CI UPL Futuro	**93,19%**	91,28%	93,49%	93,23%	47,62%	96,64%
	A 10 min	CI Actual	**87,90%**	95,61%	97,14%	75,21%	21,62%	89,75%
		CI POT Futuro	**96,18%**	97,38%	98,90%	93,41%	50,01%	97,85%
		CI UPL Futuro	**98,28%**	99,72%	99,14%	95,77%	83,27%	99,58%
	A 15 min	CI Actual	**93,71%**	99,77%	99,93%	86,11%	23,09%	94,23%
		CI POT Futuro	**98,69%**	99,83%	99,93%	97,01%	66,80%	99,77%
		CI UPL Futuro	**99,17%**	100,00%	99,97%	97,22%	98,13%	99,89%

Tabla 73 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.



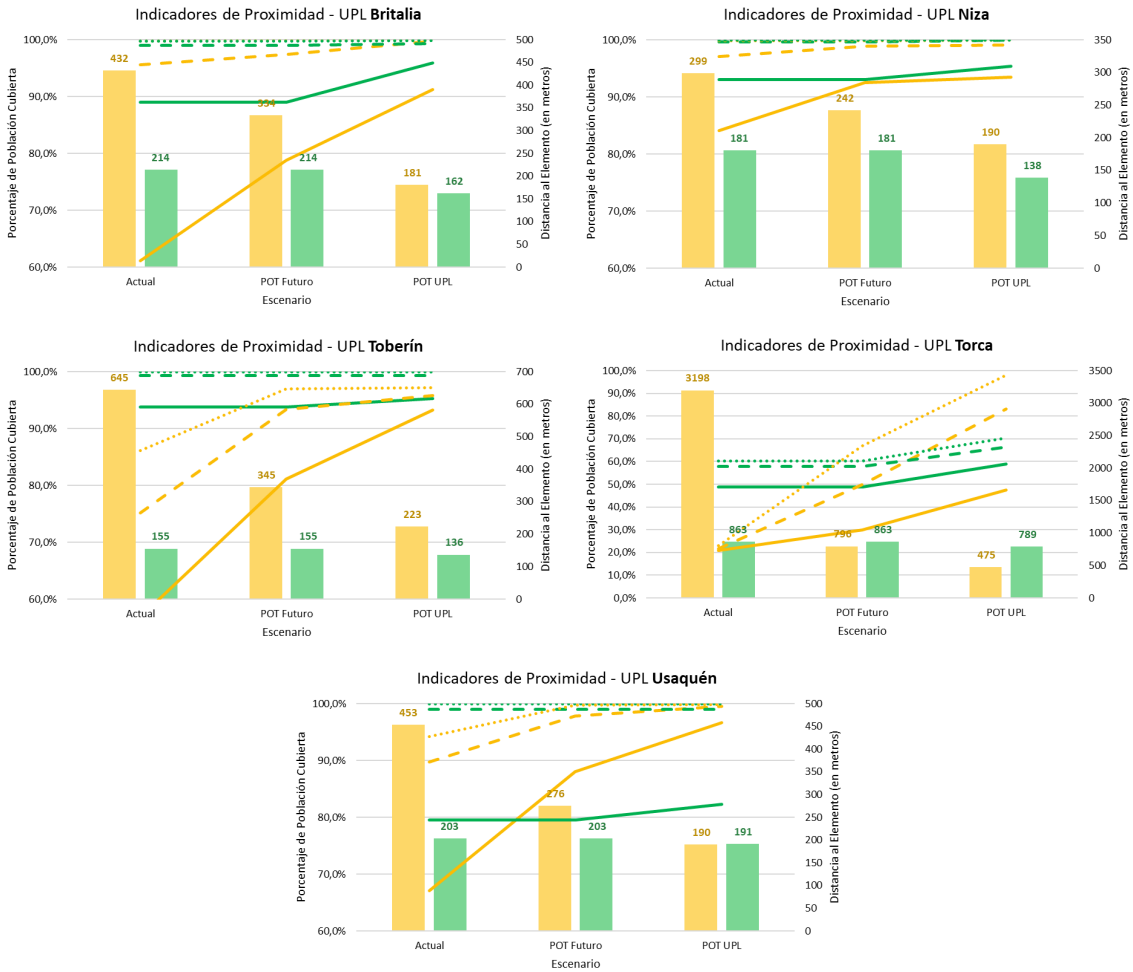


Imagen 126 Indicadores de proximidad sector
Fuente: SDP, 2023

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).

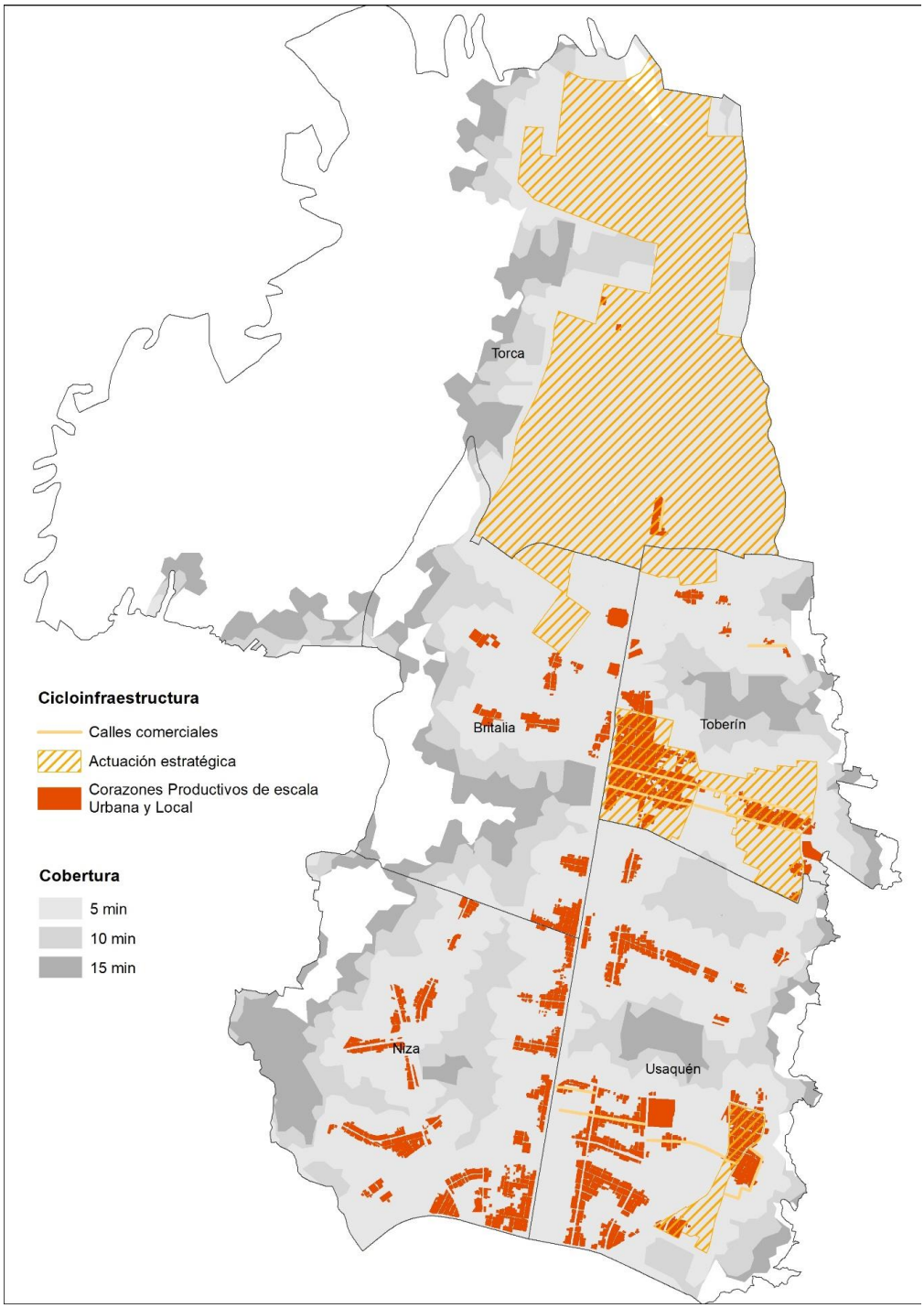


Imagen 127 Indicadores de Proximidad – Entornos Productivos Locales por UPL

Fuente: SDP, 2023

Indicador		Norte	Britalia	Niza	Toberín	Torca	Usaquén
Distancia Promedio a Zonas generadoras de Empleo (ZGE)		**360,72**	444,71	299,73	408,76	706,62	279,92
Porcentaje de Población Cubierta	**ZGE a 5 Min**	**57,67%**	46,20%	59,15%	62,48%	38,27%	63,03%
	ZGE a 10 Min	**83,74%**	69,41%	92,24%	83,05%	58,10%	92,46%
	ZGE a 15 Min	**93,72%**	89,49%	96,63%	91,98%	59,60%	98,77%

Tabla 74 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	LONGITUDÁREACANTIDAD	DEFINICIÓN	EU	AMBITO	ACCIÓN	ATRIBUTO	SECTOR	UPL	SIG	PROGRAMÁTICO	OBSERVACIÓN
3	ESPACIO PUBLICO LOCAL	Parques Reverdecidos	Ha Cantidad	45,23 55	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	7,63 Km de los cuales 0,4 Km están en calles completas	Construcción o mejoramiento de la franja de paisajismo con mayor cobertura de árboles, vegetación yo 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	34,24	Consolidación yo 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	97,80 175	Mejoramiento de componentes (ancestral, juegos, permanencia, multifunción, etc.), estructuras de			X			X	X	X	Deben quedar los estipulados por POT. No se puede proponer sobre ningún cuerpo hídrico

					apoyo y otros servicios, en parques existentes para una mayor vitalidad y seguridad.									
7		Cualificación de plazoleta existente	Ha Cantidad	1,02 2	Mejoramiento de las condiciones de plazoletas existentes para su uso y disfrute.			X			X	X	X	
8		Consolidación de parques	Ha Cantidad	101,17 30	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	28,01 60	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	0,58 4	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)	49,85 116	Construcción de nuevas edificaciones destinadas a la prestación de uno o varios servicios del cuidado o sociales en predios independientes			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.

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 • NÚMERO 7865 • PP. 1-266 • 2023 • NOVIEMBRE • 24

					o en predios con edificaciones existentes.									
12		Equipamiento por recualificar	Ha Cantidad	23,3981	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
14		Manzana del cuidado	Cantidad	5	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		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.

					Oportunidades para la Mujer y Centros de Desarrollo Comunitario). En esta zona se implementa el mejoramiento del entorno.									
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 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.				X	X	X			En GDB y programático es observación a la acción de equipamientos.
17		Cicloalameda	Km	15,26	Construcción de una ciclorruta compuesta por una franja dedicada a la movilidad en bicicleta (micromovilidad) y una franja de paisajismo y			X		X	X	X	X	Solo quedan las que vienen de POT: NO SE PROPONEN NUEVAS CICLOALAMEDAS.

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 • NÚMERO 7865 • PP. 1-268 • 2023 • NOVIEMBRE • 24

					que hace parte de la red de cicloinfraestructura.									
18		Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Km	120,03	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.			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.

19		Calle completa nueva	Km	64,03	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 el línea y en polígono solamente las intermedias priorizadas y arteriales.
20		Calle completa por cualificar	Km	73,1	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 el línea y en polígono solamente las intermedias priorizadas y arteriales.
22		Sendero propuesto	Cantidad	8	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			X		X	X	X	X	No puede darse sobre estructura ecológica principal, zonas de protección ambiental, humedales y/o rondas de río.

					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.									
23		Senderos recuperados y reactivados	Cantidad	19	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 de movilidad. En territorio rural se refiere a adecuación y mantenimiento de caminos y			X		X	X	X	X	

					senderos existentes en áreas rurales y de reserva.									
24		Mejoramiento de redes peatonales	Km	47,04	Mejoramiento de un entorno del cuidado yo 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 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.			X		X	X	X	X	Se agrupa por sub proyecto. Todo tramo por fuera del sub proyecto, son calles completas locales.
25	ENTORNOS PRODUCTIVOS LOCALES	Corredores inteligentes de Turismo	Km Cantidad	11,0614	Adecuación y mejoramiento de senderos y caminos veredales existentes a lo largo de los			X		X	X	X	X	

					cuales se habilitan espacios o estaciones móviles para promover las actividades económicas de recreación y turismo.									
26		Calle comercial	Km	22,37 Km de los cuales 19,54 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, yo 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			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.

						peatonal y para el encuentro.												

Tabla 75 Relación contenido programático del POT
Fuente: SDP, 2023

REGISTRO DISTRITAL • BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL (COLOMBIA) • AÑO 58 • NÚMERO 7865 • PP. 1-274 • 2023 • NOVIEMBRE • 24

Requerimientos institucionales para la ejecución de los proyectos integrales de proximidad

Se propone la conformación de un equipo coordinador que garantice la estructuración y ejecución de los proyectos integrales de proximidad, que estará conformado por: La Dirección de Planeamiento Local, la Oficina de Participación y Diálogo de Ciudad de la SDP, la Entidad Coordinadora o el Operador Urbano designado y la Alcaldía Local

Este equipo coordinador tendrá como responsabilidades las siguientes:

1. Liderar las mesas de participación durante la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital y la recolección de la información alfanumérica y espacial.
2. Elaborar desde la elección del Alcalde y con base en su Programa de Gobierno y durante la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital un anexo de ejecución de "modelo de gestión viable" y durante el período de ejecución del plan informar a las instancias determinadas en los decretos reglamentarios y a la comunidad.
3. Trabajar de la mano de las entidades coordinadoras y/o los Operadores Urbanos designados de los proyectos integrales de proximidad
4. Con base en la presencia física permanente en cada UPL atender los requerimientos y dudas de la comunidad que se relacionen con los documentos de formulación de las UPL.
5. Recabar información primaria que pueda servir para complementar los indicadores del Modelo de Ordenamiento Territorial para que este se pueda concretar este a nivel local.

Así mismo se propone la responsabilidad de elaborar los siguientes documentos para su presentación y aprobación por parte de la Junta de Convergencia del POT.

A. Modelo viable para la ejecución del cuatrienio: Se debe construir teniendo en cuenta el contenido en el programa de gobierno del alcalde electo, el contenido programático del POT y los proyectos integrales de proximidad. Se presentará en el lapso de elaboración y aprobación del PDD.

   Este documento deberá ser aprobado e incorporado al Plan de Desarrollo 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 76 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:

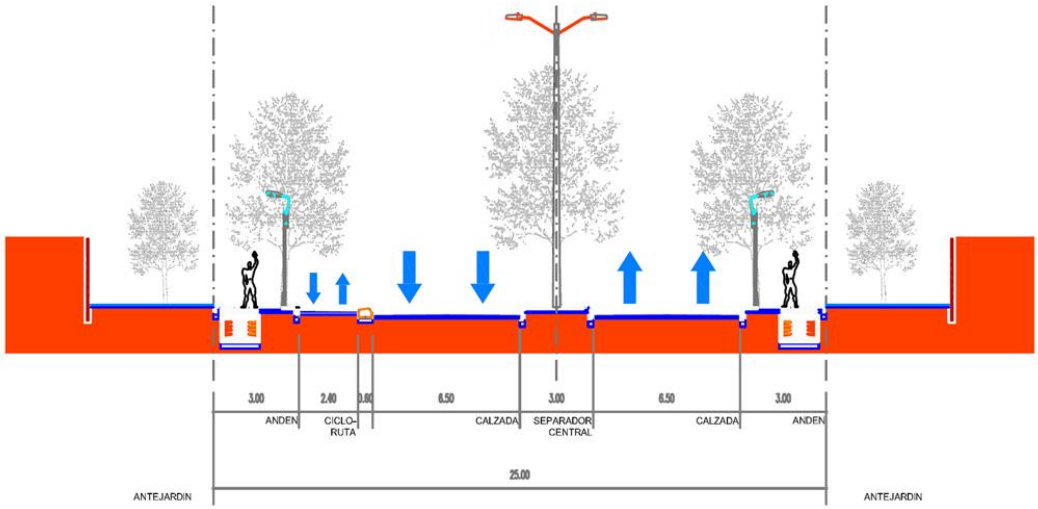


Imagen 128 Figura 1. Perfil vial I-4
Fuente: Decreto 555 de 2021

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 77 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

PERFIL VIAL COMPLETO	Valores Totales de Costos de Construcción de Vías IDU
	Valor x m
A-3E	$ 24.416.756
I-4	$ 25.728.690
I-5	$ 21.407.608
I-6	$ 17.984.413
L-7	$ 15.290.217
L-8	$ 14.025.036
L-9	$ 12.759.855
L-10	$11.494.675

Tabla 78 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 79 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 80 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	Km	$1.020.945,00
Mobiliario y señalética rural	m2	$11.010.434,00
Parques renaturalizados o reverdecidos	m2	$442.941,00

Tabla 81 Costos de acciones de reverdecer
Fuente: Decreto 555 de 2021, Jardín Botánico y construcción propia.

Generación de Plazoleta Nueva: esta actividad es igual a la Generación de Plazas y Plazoletas que se detalló en la generación de parques.

Senderos propuestos: se tomó como fuente del valor del costo los datos del Sistema de Información de Precios de Referencia IDU para la actividad con código 4607 y como criterio se tomó de referencia la construcción de caminos con sub-base granular asimilándolas a los senderos rurales.

Recuperación, rehabilitación o restauración de elementos hídricos: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e

INVIAS y para el criterio se utilizó una densidad de 156 árboles por hectárea, incluido césped, levantamiento topográfico y adecuación de terreno.

Corredor verde: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e INVIAS y para el criterio se tomó la construcción de una alameda de 7 metros de ancho y la siembra de dos líneas de árboles.

Bosque urbano: se tomó como fuente el costo directo de suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, de $440.000 pesos. Para el criterio se utilizó una densidad de 156 árboles por hectárea, incluido césped, jardinería, levantamiento topográfico y adecuación de terreno.

Fajas Biodiversas de conectividad: se tomó como fuente el costo directo de suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, de $440.000 pesos. Para el criterio se utilizó la siembra de una línea de arbolado con césped.

Calles renaturalizadas o reverdecidas: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU e INVIAS y para el criterio se tomó la siembra de dos líneas de arbolado con protector de raíz y se tomó el 25% del área con jardinería.

Parques renaturalizados o reverdecidos: se tomaron como fuentes los valores del suministro y siembra de árboles del Jardín Botánico, IDU, INVIAS, Mobiliario, Dotaciones y Lista Detallada de Análisis Unitarios IDRD y como criterios se tomaron la generación de 80% de zona verde, 20% de zona dura y se incluyeron el levantamiento topográfico, la adecuación de terreno y la instalación de una señal cada 20 metros cuadrados.

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones: en el proceso de costeo, se realizaron verificaciones y análisis de costos de las diferentes características así:

Acciones sobre vías peatonales y otras acciones		
Tipología de Área	**Unidad**	**Valor**
Mejoramiento de redes peatonales	m	$2.722.791,00
Cicloalameda	m	$4.314.413,00
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)	m	$1.622.575,00
Restitución/Intervención BIC	m2	$ 10.926.695,00
Calle comercial	Km	$ 1.857.135.110,00
Corredores inteligentes de turismo	m	$ 6.349,00
Sistema de apoyo mecánico	m	$ 23.066.424,00

Tabla 82 Costos de acciones sobre vías y otras acciones
Fuentes: Sistema de Información de Precios de Referencia IDU, Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS, Listado de Precios de Referencia del Sistema de Avalúo e Infraestructura SAE y construcción propia.

Mejoramiento de redes peatonales: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la red peatonal de 3 metros de ancho.

Cicloalameda: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta y la alameda de 7 metros de ancho.

Red de ciclo infraestructura (micromovilidad): se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU y su discriminación para los diferentes perfiles viales, así como también para las diferentes características, enfocados en la construcción de la cicloruta de 2,5 metros de ancho.

Fortalecimiento de la Red de Plazas Distritales de Mercado: se tomaron los valores de equipamientos del Sistema Distrital del Cuidado SIDICU – Multicampus, los cuales incluyen los costos de construcción y dotación de cada uno de los equipamientos y como criterios se tomó que el fortalecimiento se tomó como el 45% del valor promedio de construcción y dotación.

Restitución/Intervención BIC: como referencia se tomaron promedios de Costos de proyectos de Intervenciones de Bienes de Interés Cultural anteriores tomados de la plataforma COLOMBIA COMPRA EFICIENTE, donde se incluyen estudios e intervención a los bienes.

Calle comercial: se tomaron como referencia los Contratos de Obra IDU-1564 – 2018 y IDU-SA-SGI-004-2018, que incluyeron Estudios, diseños y construcción de obras similares en las que se realizaron las actividades de ampliación del espacio público en andenes y se pacificaron los pasos peatonales. Estos valores no incluyen el cambio de calzada, ni de redes.

Circuitos de reactivación: se tomó como referencia el Contrato de Obra IDU-1564 – 2018, que incluye Estudios, Diseños y Construcción. Como criterios se tomaron los detallados en el contrato de la referencia que incluye ampliación del espacio público y andenes, cambió de la estructura de pavimento de la vía, pacificación de los pasos peatonales y mejoramiento de redes hidrosanitarias y eléctricas.

Corredores inteligentes de turismo: se tomaron como fuentes de valor los costos directos de los Valores estimados de referencia por Construcción – IDU, tomando como referencia el perfil vial A-3E. Se tomaron como actividades la ejecución de redes, construcción de andenes y cruces viales.

Sistema de apoyo mecánico: se tomaron como referencia los valores de costos de Ascensores, escaleras eléctricas y Rampas de la revista Construdata Edición 206, página 61 y como criterio se tomó el promedio de los costos obtenidos.

Equipamientos: se tomaron los valores de equipamientos del Sistema Distrital del Cuidado SIDICU – Multicampus, los cuales incluyen los costos de construcción y dotación de cada uno de los equipamientos, de acuerdo con su tipo. Con estos valores se calcularon los costos totales, para obtener la siguiente tabla:

PRECIOS DE REFERENCIA - EQUIPAMIENTOS DEL SISTEMA DISTRITAL DEL CUIDADO - MULTICAMPUS 1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro; 2. Sistema de Movilidad, 3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales, 4. Sistemas de Servicios Públicos. Artículo 88 del Decreto Distrital 555 de 2021			
ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	VR CONSTRUCCION 2023
			(m2)
4.1	VR TOTAL EQUIPAMIENTO BIBLIOTECA	m2	**$ 12.456.557**
4.2	CASA DE LA MEMORIA	m2	**$ 12.456.557**
4.3	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS UNIVERSITARIO	m2	**$ 11.010.434**
4.4	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS PRIMERA INFANCIA	m2	**$ 11.010.434**
4.5	VR TOTAL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO - CAMPUS EDUCACIÓN BÁSICA MEDIA	m2	**$ 11.010.434**
4.6	VR TOTAL EQUIPAMIENTO ADULTO MAYOR	m2	**$12.456.557**
4.7	VR TOTAL HOSPITAL 250 CAMAS + CENTRO DE SALUD	m2	**$17.414.393**
4.8	VR TOTAL CENTRO DE SALUD	m2	**$ 17.414.393**
4.9	VR TOTAL ESTACIÓN DE BOMBEROS	m2	**$ 12.456.557**
4.10	VR TOTAL CAI POLICÍA 1	m2	**$ 12.456.557**
4.11	VR TOTAL CAI POLICÍA 2	m2	**$ 12.456.557**
4.12	VR TOTAL CENTRO LOCAL DE GOBIERNO	m2	**$ 12.456.557**
4.13	VR TOTAL URI	m2	**$12.456.557**
4.14	VR TOTAL SUPER CADE	m2	**$ 12.456.557**
Promedio			**$ 12.854.936**

Tabla 83 Costos totales de equipamientos nuevos por metro cuadrado
Fuente: Equipamientos SIDICU – MULTICAMPUS

En virtud de lo anteriormente expuesto, a continuación, se presentan los costos estimados por acción y proyecto en cada UPL calculados con valores del 2023.

UPL Britalia - Urbano

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
BOSQUE INTEGRADOR Y SIMBOLICO SH	Bosque urbano	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 39.290.650.755
	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 118.562.702.294
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 39.817.376.327
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 688.409.941
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.249.217.949
	Consolidación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.930.845.568
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 37.539.094.550
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 183.509.070.193
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 10.119.986.976
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 15.994.225.170
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 70.539.700.416

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 14.886.900.866
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 51.892.732.254
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.833.044.441
	Senderos recuperados y reactivados	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 53.465.940
Total BOSQUE INTEGRADOR Y SIMBOLICO SH				**$ 594.907.423.640**
CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - BRITALIA	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 90.981.379.657
	Consolidación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 10.597.527.555
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 5.602.334.100
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 202.157.961.992
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 11.688.816.187
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 26.445.338.622
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 294.037.247
	Sendero propuesto	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 369.008.062
	Senderos recuperados y reactivados	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 893.865.803
Total CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - BRITALIA				**$ 349.030.269.226**
CENTRALIDAD EMBLEMATICA SAN JOSE	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 19.758.555.137
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 40.955.415.637
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 24.313.293.621
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.473.835.021
	Senderos recuperados y reactivados	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 20.311.646
	Parques Reverdecidos	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 24.939.374.519
Total CENTRALIDAD EMBLEMATICA SAN JOSE				**$ 113.460.785.581**
EJE INTEGRADOR SAN JOSE	Calle completa nueva	Largo Plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 22.170.195.833
	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 46.112.303.620
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 25.604.463.483
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 41.930.169.500
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 77.242.064.115
Total EJE INTEGRADOR SAN JOSE				**$ 216.432.525.544**
GIRO A BRITALIA - CENTRO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 103.481.334.943
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 5.460.906.457
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.461.352.448
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 7.144.184.484
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 44.106.528.274
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 310.219.985.310
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 25.427.839.375
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 32.789.135.377
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 6.554.819.801
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.525.173.400
Total GIRO A BRITALIA - CENTRO				**$ 546.544.588.861**
GIRO A BRITALIA - NORTE	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 65.595.702.313
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 19.173.644.071
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 16.153.792.220
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 395.664.393.788
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 32.704.915.283
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 2.643.078.674
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.628.448.956
Total GIRO A BRITALIA - NORTE				**$ 539.563.975.304**
GIRO A BRITALIA - SUR	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 44.676.008.046
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.504.338.837
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 22.299.707.112
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 58.750.679.666
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 741.846.367
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 741.846.367

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 868.151.392
Total GIRO A BRITALIA - SUR				**$ 131.442.882.230**
LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 210.308.060.015
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.297.645.417
Total LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA				**$ 214.605.705.432**
SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 4.776.273.457
	Sendero propuesto	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 364.509.160
	Senderos recuperados y reactivados	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 11.543.862
Total SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT				**$ 5.152.326.479**
Total Britalia				**$ 2.711.120.482.296**

UPL Britalia - Rural

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - BRITALIA	Mobiliario y señaletica rural	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.651.565.100
Total Britalia				**$ 1.651.565.100**

UPL Niza

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - NIZA	Bosque urbano	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 74.051.223.329
	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 14.707.215.660
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 18.730.344.148
	Consolidación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 20.563.472.219
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.433.212.813
	Senderos recuperados y reactivados	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 628.069.743
Total CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - NIZA				**$ 133.113.537.912**
CONECTOR LOS MOLINOS SALITRE	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 33.958.774.762
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 12.781.179.095
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 11.806.717

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 52.077.197.404
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 9.084.499.331
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.407.635.858
Total CONECTOR LOS MOLINOS SALITRE				$ **117.694.422.158**
CORAZON AMBIENTAL Y PATRIMONIAL DE CORDOBA	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 32.257.613.448
	Cualificación de parques	Largo Plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.541.951.005
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 17.437.419.768
	Equipamiento por recualificar Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 31.423.989.295
	Mejoramiento de redes peatonales	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 26.689.251.974
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.985.626.271
Total CORAZON AMBIENTAL Y PATRIMONIAL DE CORDOBA				**$ 127.335.851.761**
GIRO A BRITALIA - SUR	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 29.928.743.251
Total GIRO A BRITALIA - SUR				**$ 29.928.743.251**
MOTOR CONECTOR DE PRADOS Y JARDINES	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 76.666.903.194
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 57.426.810.364
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 12.348.592.732
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 51.279.246.420
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 7.373.034.792
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 66.937.359.263
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 8.775.170.298
	Mejoramiento de redes peatonales	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 33.176.381.080
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.555.571.133
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 535.879.737
Total MOTOR CONECTOR DE PRADOS Y JARDINES				$ **321.074.949.014**
Total Niza				$ **729.147.504.097**

UPL Toberín

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
DESPENSA ECOLOGICA SAN ANTONIO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 49.768.647.994
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 7.841.196.525
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.081.516.358
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 329.034.527.456
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 13.408.237.820
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 6.736.759.700
	Generación de plazoleta nueva	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 2.444.289.855
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 8.089.964.651
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.877.042.730
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 5.064.082.733
Total DESPENSA ECOLOGICA SAN ANTONIO				$ **431.719.594.814**
EJE DE LA VIDA CENTRO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 46.394.003.095
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.443.220.841
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 26.027.561.589
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 133.338.000
Total EJE DE LA VIDA CENTRO				$ **89.998.123.524**
EJE DE LA VIDA NORTE	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 63.330.977.866
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.104.539.795
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 17.238.110.846
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 15.393.812.046
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 100.771.257.288
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 23.294.578.191
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 10.608.358.146
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.782.958.916
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.008.001.459

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.481.434.007
Total EJE DE LA VIDA NORTE				$ **243.014.028.561**
EJE DE LA VIDA SUR	Calle completa nueva	Corto plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 21.076.103.598
	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 32.273.604.503
	Cualificación de parques	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 30.664.810.698
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 82.175.631.998
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 13.209.661.059
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 715.080.798
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 6.174.178.326
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.631.639.587
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 27.571.734.865
Total EJE DE LA VIDA SUR				$ **215.492.445.431**
EL CUIDADO EN RED SAN CRISTOBAL	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 34.982.875.069
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 141.518.606.918
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 247.942.800
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 48.366.213.514
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 33.171.570
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.170.199.834
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 76.165.316.567
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 6.746.657.984
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 84.275.080.871
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 5.096.048.920
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.449.140.888
	Sistema de apoyo mecánico	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 10.600.846.267
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 5.503.949.254
Total EL CUIDADO EN RED SAN CRISTOBAL				$ **425.156.050.455**
ENTRE PARQUES Y MIRADORES	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	71.975.143.638
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	5.783.897.162

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	13.529.521.896
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	8.221.603.064
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	34.181.375.397
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	104.012.283.657
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	3.086.456.524
	Generación de plazoleta nueva	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	4.564.632.917
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	3.037.569.110
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	1.774.098.837
	Sistema de apoyo mecánico	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	4.755.459.756
Total ENTRE PARQUES Y MIRADORES				$ **254.922.041.958**
LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 8.913.991.371
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 99.403.375.834
Total LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA				$ **108.317.367.204**
Total Toberín				$ **1.768.619.651.947**

UPL Torca - Urbano

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA	Calle comercial	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 736.170.215
	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 131.529.183.114
	Cicloalameda	<Null>	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 15.255.842.524
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 796.745.233.305
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.901.962.735
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.717.745.463.129
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 60.719.921.856
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 19.769.902.640
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 6.635.264.601
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 27.189.719.139
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 103.731.859

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Senderos recuperados y reactivados	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 72.612.655
Total LA PROXIMIDAD EN AE LAGOS DE TORCA				$ **4.781.405.007.771**
SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT	Sendero propuesto	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 777.432.679
Total SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT				$ **777.432.679**
Total Torca - Urbano				$ **4.782.182.440.450**

UPL Torca – Rural

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
RED DEL CUIDADO TORCA	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 333.254.618.965
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 12.585.421.988
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 451.135.954.830
	Equipamiento nuevo Punto	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 1.140.183.564
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 24.386.105.844
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 4.592.394.462
	Mobiliario y señaletica rural	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 4.954.695.300
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 23.629.205.387
	Sendero propuesto	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 421.808.268
Total RED DEL CUIDADO TORCA				**$ 856.100.388.608**
SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT	Mobiliario y señaletica rural	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.651.565.100
Total SENDERO PARQUE LINEAL AMBIENTAL LDT				**$ 1.651.565.100**
Total Torca – Rural				**$ 857.751.953.708**

UPL Usaquen

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES	Calle completa por cualificar	Corto plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 21.400.456.307
	Cicloalameda	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.807.915.691
	Equipamiento nuevo Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 32.038.869.268

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Equipamiento nuevo Punto	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992
	Equipamiento por recualificar Polígono	Corto plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 5.290.268.651
	Generación de parque a nivel de UPL	Corto plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.902.837.689
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Corto plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 12.093.702.681
	Sendero propuesto	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 149.252.198
	Calles Reverdecidas	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 876.496.597
	Parques Reverdecidos	Corto plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 46.896.125.608
Total BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES				$ **126.829.253.682**
CENTRALIDAD HÍBRIDA DE USAQUEN	Calle completa por cualificar	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 6.974.868.304
	Cicloalameda	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 1.743.170.638
	Equipamiento nuevo Polígono	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 22.647.222.996
	Equipamiento nuevo Punto	Largo Plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 3.373.328.992
	Mejoramiento de redes peatonales	Largo Plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 2.552.282.266
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Largo Plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 695.260.985
Total CENTRALIDAD HÍBRIDA DE USAQUEN				$ **37.986.134.182**
CICLOALAMEDA DEPORTIVA LOOP 15	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 4.579.867.794
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 30.068.058.784
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 75.099.828.125
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 40.975.469.619
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 82.872.487.206
	Mejoramiento de redes peatonales	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 10.765.849.826
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 12.743.377.004
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 497.117.518
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 32.977.878.927
Total CICLOALAMEDA DEPORTIVA LOOP 15				$ **290.579.934.803**
CONTRASTES POSITIVOS - EJE DE REACTIVACIÓN	Calle comercial	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 4.515.208.022
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 44.097.401.472
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 3.016.928.641

Proyecto	Acción	Horizonte POT	Entidad	Costo estimado (2023)
	Consolidación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 952.284.107
	Corredores inteligentes de turismo	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	$ 25.284.529
	Cualificación de parques	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 44.352.869.781
	Cualificación de plazoleta existente	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 8.523.116.307
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 39.620.035.060
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 26.825.490.393
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 8.989.980.682
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 8.624.933.840
	Calles Reverdecidas	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 168.817.340
Total CONTRASTES POSITIVOS - EJE DE REACTIVACIÓN				$ **189.712.350.173**
PUERTA A LOS CERROS - MANO DE OSO	Calle completa nueva	Mediano plazo	Instituto de Desarrollo Urbano	$ 24.988.089.951
	Calle completa por cualificar	Mediano plazo	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	$ 31.345.480.766
	Cicloalameda	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 2.351.856.627
	Equipamiento nuevo Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 6.996.668.496
	Equipamiento por recualificar Polígono	Mediano plazo	Sistema Distrital De Cuidado	$ 39.818.167.919
	Generación de parque a nivel de UPL	Mediano plazo	Instituto Distrital de Recreación y Deporte	$ 1.789.989.867
	Red de cicloinfraestructura (micromovilidad)	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Movilidad	$ 7.377.067.057
	Parques Reverdecidos	Mediano plazo	Secretaría Distrital de Ambiente	$ 1.046.586.104
Total PUERTA A LOS CERROS - MANO DE OSO				$ **115.713.906.787**
Total Usaquén				$ **760.821.579.627**

Fuentes de financiación priorización y gestión de los recursos

La estrategia de financiación de los proyectos integrales de proximidad se realizará a través de la combinación de recursos, dinerarios o en especie, provenientes de varias fuentes como ingresos distritales que deberán ser priorizados y articulados en la escala local, la cofinanciación y del Sistema Nacional de Regalías provenientes del gobierno nacional, con instrumentos de financiación para el desarrollo territorial y entre otras fuentes que sirvan para el propósito como cooperación internacional, según corresponda y sea viable para cada proyecto .

En relación con los ingresos distritales (ingresos corrientes, las transferencias y los recursos de capital) es necesario que en la elaboración del Plan Distrital de Desarrollo y específicamente en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, incluirá y señalará cada uno de los Proyectos Integrales de Proximidad que se deberán ejecutar en la vigencia de éste. La apuesta más importante será la de lograr priorizar y focalizar la inversión pública distrital (sectorial y local) en cada uno de los ámbitos de los PIP de tal forma que sea posible mejorar las condiciones urbanísticas, sociales y ambientales de los territorios, generar sinergias y economías de escala intersectoriales, apalancar y favorecer la consolidación de los entornos económicos locales y fomentar nuevas actividades productivas en cada zona donde se intervenga.

La programación de los recursos correspondientes a la ejecución de los proyectos deberá incorporarse en el plan plurianual de inversiones de cada plan de desarrollo. Así mismo, anualmente, las entidades del orden distrital y los Fondos de Desarrollo Local deberán programar los recursos necesarios para la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad, incluidos en el programa de ejecución del POT del plan de desarrollo vigente, para lo cual deberán incluir en el POAI los proyectos de proximidad a ejecutar, previo al proceso de aprobación de los anteproyectos de presupuesto.

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

En línea con la normativa de sostenibilidad fiscal, la priorización de las inversiones responderá a la disponibilidad de recursos dinerarios, de acuerdo con las proyecciones de ingresos previstos por la Administración Distrital y el correspondiente Marco Fiscal de Mediano Plazo, igualmente al avance y resultado de la estructuración integral cada programa, proyecto o actuación.

En relación con los recursos que pueden obtenerse de diversos instrumentos de financiación para el desarrollo territorial vinculados directamente con las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias a la Administración Distrital y que se relacionan con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo, podrán ser utilizados para la de financiación de los proyectos integrales de proximidad la contribución por valorización por beneficio local, los recursos recaudados por la participación en plusvalía por obra y la cofinanciación con la comunidad de la que trata el Artículo 126 de la Ley 388 de 1997, entre otros.

Cabe señalar que la financiación de los Proyecto Integral de Proximidad podrá ser objeto de contribución por valorización por beneficio local. La definición del ámbito de distribución del costo deberá tener en cuenta tanto el ámbito del proyecto como el límite de la UPL al que pertenece. Así como, los recursos recaudados por la participación en las plusvalías generadas por obras públicas deberán destinarse prioritariamente para financiar los proyectos integrales de proximidad definidos en las Unidades de Planeamiento Local, bajo las condiciones definidas por el Comité para la Planeación e Implementación de la Participación en Plusvalía por Obra Pública.

2.3 Instrumentos de Planeación

El POT y las entidades distritales ofrecen un paquete de planes, programas, estrategias y proyectos que viabilizan la ejecución de los Proyectos Integrales de Proximidad. En los siguientes apartados se describen los instrumentos que aplican en las Unidades de Planeamiento Local.

Planes de superior jerarquía

En el ordenamiento territorial a nivel nacional (Ley 388 de 1997) se establece que en la elaboración de POT, y sus decretos reglamentarios, se deben tener en cuenta algunas determinantes que constituyen como normas de superior jerarquía en sus ámbitos de competencia, por lo que deben ser tenidas en cuenta, incluidas y respetadas en cada uno de los instrumentos territoriales. Algunas de estas determinantes están relacionadas con: 1. La conservación, la protección del ambiente y los ecosistemas, a través de Planes de Manejo Ambiental, 2. Las áreas de especial interés para proteger el derecho humano a la alimentación, 3. La conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural, a través de Planes Especiales de Manejo y Protección, 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas, 5. Los planes integrales de desarrollo metropolitano y 5. Los Proyectos Turísticos Especiales e infraestructura asociada. (Art 10, Ley 388/1997).

En ese sentido, los planes de superior jerarquía, que pueden venir del orden nacional, departamental o municipal, y desde las entidades que tengan su competencia respectiva, se convierten en la base sobre la cual se formulan los Proyectos Integrales de Proximidad de cada una de las Unidades de Planeamiento Local, en el caso que les aplique.

Planes Maestros

En el POT se adoptan tres instrumentos que buscan articular las políticas, objetivos, estrategias, metas y proyectos de la planeación sectorial con la estrategia de ordenamiento territorial. Estos se denominan planes maestros y buscan la cualificación del hábitat y de las infraestructuras, el mejoramiento de la cobertura de los servicios públicos, del cuidado y sociales, así como también, el cumplimiento de los principios de vitalidad, proximidad y disminución de los desequilibrios y desigualdades sociales, por medio de la orientación y programación de la inversión pública intersectorial. Los instrumentos en mención son los siguientes:

- El plan maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS
- El plan maestro de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS
- El plan maestro de Hábitat y Servicios Públicos – PMHSP

En el marco de los planes maestros se establecen criterios para la definición de los componentes respectivos. Por ejemplo, el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales establece la actualización del déficit y necesidades de oferta de servicios del cuidado y servicios sociales como base para la toma de decisiones, la definición de criterios para la priorización de proyectos e intervenciones, criterios y

estrategias para la optimización de los equipamientos existentes y la adquisición de suelo para la prestación de servicios, la posibilidad de determinar nodos de equipamientos adicionales, así como también, estrategias como la hibridación de programas, entre otras. Con lo anterior, los Proyectos Integrales de Proximidad adquieren una hoja de ruta clara sobre la cual orientar su accionar y articularse a la estrategia territorial del cuidado.

Por su parte, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura, al adoptar la política de movilidad de Bogotá y los lineamientos para su adecuada gestión, establece directrices sobre la planificación, gestión, construcción, operación y conservación del espacio público para la movilidad, los sistemas y la infraestructura de transporte. Esto incluye, por ejemplo, lineamientos sobre los Ámbitos de Integración Multimodal que, en un trabajo coordinado, se integran a la escala de la planeación de la Unidad de Planeamiento Local.

Finalmente, el Plan Maestro del Hábitat y Servicio Públicos, concreta las políticas en materia de hábitat urbano y rural, gestión integral territorial, sostenibilidad de servicios públicos y generación de soluciones habitacionales del ordenamiento territorial. En ese sentido, para las UPL se convierte en el soporte para asegurar la cualificación oportuna del hábitat – urbano y rural y asegurar el equilibrio entre la producción de viviendas, la producción de empleos y calidad en la prestación de los servicios públicos, del cuidado y sociales.

Instrumentos de planeación intermedia con articulación en la escala local

Además de los anteriores, el Plan de Ordenamiento Territorial definió otros planes que se convierten en instrumentos de planeación intermedia, o local, y que se articulan con las Unidades de Planeamiento Local:

i. Plan para los Patrimonios Vitales. Con este se concreta la gestión, diseño, promoción, desarrollo y ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito capital, con base en las fichas de valoración que se efectúen para los sectores. Dado que uno de los pilares del POT, y por lo tanto de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, está directamente relacionado con el patrimonio y su conservación, su articulación es fundamental para la gestión y puesta en marcha de los Proyectos Integrales de Proximidad o de los mismos lineamientos adoptados en el Plan para los Patrimonios Vitales.

ii. Unidad de Planificación Rural -UPR. Como instrumento de planeación del suelo rural puede desarrollar y precisar las condiciones de ordenamiento de áreas delimitadas en porciones del territorio asociadas a unidades geográficas de cuenca, cerro o planicie, así como incorporar el detalle de los usos previstos en el suelo rural conforme a las categorías previstas para la ruralidad. Así como en el caso anterior, su articulación y coherencia con las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad permitirá adelantar las acciones que materialicen la proximidad en la ruralidad bogotana.

iii. Plan de Intervención para el Mejoramiento Integral del Hábitat PIMI-Hábitat. Este aplica a asentamientos humanos informales que hayan sido o no objeto de legalización urbanística, indistintamente del tratamiento en que se clasifiquen, mediante el cual se

concretan las políticas, estratégicas y metas del programa de hábitat y vivienda popular, a través de la coordinación de las acciones y actuaciones institucionales para el mejoramiento integral del hábitat, en términos de plazos, actores, recursos y estrategias. La formulación de las Unidades de Planeamiento Local y sus Proyectos Integrales de Proximidad incluyen acciones específicas para los sectores deficitarios identificados en el Plan de Ordenamiento Territorial, y por lo tanto, se convierten en sustento para concretar las intervenciones que permitan reducir el déficit y las brechas urbanas, ambientales y sociales, que deberán ser tenidas en cuenta en el PIMI.

iv. Planes parciales. Con este se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial en el suelo de expansión urbana y en las áreas del suelo urbano, que según las disposiciones de los tratamientos urbanísticos de desarrollo o de renovación urbana en la modalidad de revitalización deban desarrollarse bajo este instrumento. Articula los objetivos de ordenamiento con los de gestión de suelo, mediante la definición de condiciones técnicas, jurídicas, económicas, financieras y de reparto equitativo de cargas y beneficios para su ámbito de aplicación. Al estar incluidos dentro de las Unidades de Planeamiento Local y, en algunos casos, dentro de los ámbitos de los Proyectos Integrales de Proximidad, sus lineamientos deben corresponder con las estrategias de planeación local, especialmente con las cargas derivadas de su ejecución y que, a través de nuevos desarrollos, sea posible consolidar la proximidad en los territorios.

Actuaciones Estratégicas – AE

Una de las estrategias de intervención que plantea el POT son las Actuaciones Estratégicas – AE. Estas, son intervenciones urbanas integrales donde confluye la inversión privada y pública. En algunos casos, las directrices para la definición de lo público, establecidas en el artículo 483 del POT, se han realizado de forma paralela y articulada con la formulación de las UPL. En el caso de las que no han sido adoptadas, además de las determinantes de escala distrital que influyen sobre la Actuación Estratégica, desde la escala local se han identificado requerimientos para el desarrollo de las actuaciones que inciden en el reparto de cargas que aportan a requerimientos de espacio público y equipamientos y, por lo tanto, cuando existan iniciativas sobre nuevas actuaciones, estas deberán ser tenidas en cuenta en las directrices para la definición de lo público, así como también, en la ejecución de los proyectos específicos que de ellas se deriven.

Estrategias, Programas y proyectos

Dentro de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, se adoptaron diferentes líneas de trabajo, a modo de estrategias, programas o proyectos que han sido tenidas en cuenta para la formulación de las Unidades de Planeamiento Local:

i. Ecobarrios. Promueven el desarrollo de prácticas constructivas y asociativas, coordinadas con la ciudadanía, que promuevan la economía de agua y energía, el uso de fuentes de energía renovables no convencionales, la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible, el manejo sostenible de los residuos domiciliarios y la economía circular en los territorios con proximidad de la Estructura Ecológica Principal y

en los bordes urbano-rurales que, por lo mismo, tienen la aptitud de consolidar su protección y disminuir su vulnerabilidad.

ii. Barrios Vitales. Es una estrategia de intervención de la estructura funcional y del cuidado en sectores delimitados de la ciudad, en la que convergen decisiones administrativas en materia de planeación y movilidad urbana para realizar intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá; aportando a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, permitiendo que la ciudadanía pueda acceder en la proximidad.

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)

[29] Radicado SDHT 2-2023-46798 del 23/06/2023 y radicado SDP 1-2023-52553 del 27/06/2023

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.

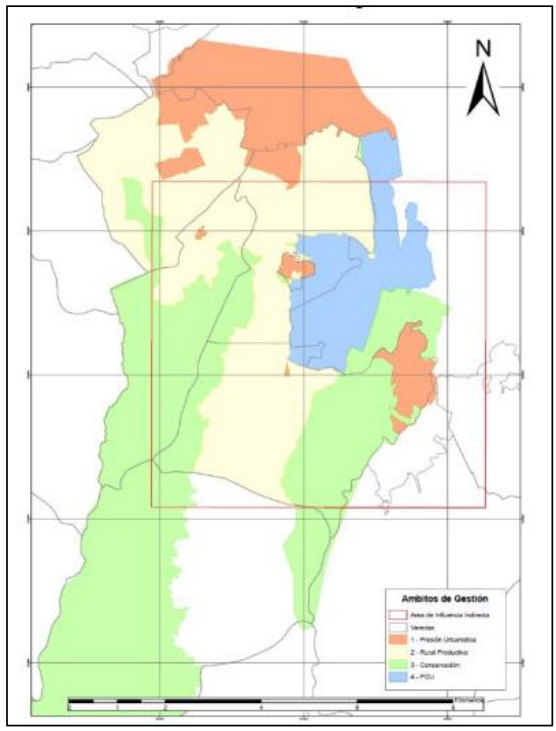


Imagen 129. Ámbitos de gestión Instrumento de Gestión de Borde de los Mochuelos
Fuente: SDHT 2023

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):

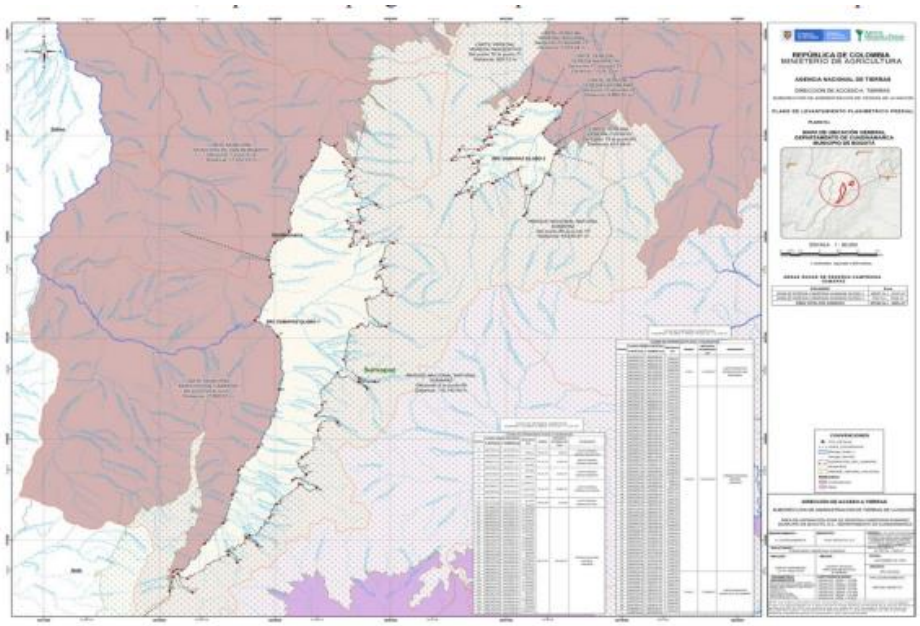


Imagen 130 Zonas de Reserva Campesina - Acuerdo 252 de 2022 - ANT

Programas de Enfoque Territorial (PDET)

Según la Alta Consejería de Paz, Víctimas y Reconciliación de Bogotá, los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial Bogotá - Región (PDET Bogotá Rural), son la apuesta del Distrito Capital a diez (10) años para transformar los territorios priorizados en el artículo 53 del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 y que coadyuban al propósito de convertir a Bogotá en epicentro de paz y reconciliación.

Estos programas se formularon de manera participativa, amplia y plural, teniendo en cuenta las condiciones históricas, culturales y sociales en los territorios. Adicionalmente,

los PDET B-R cuentan con un enfoque reparador que permite posicionar a Bogotá como epicentro de paz y reconciliación.

Actualmente, y como resultado de la fase de la ruta de planeación participativa que finalizó en junio de 2022 y que duró más de 6 meses en el territorio de Sumapaz, la administración distrital cuenta con el Plan Estratégico del PDET Rural, que condensa las iniciativas de desarrollo territorial que construyeron las comunidades con el acompañamiento técnico y jurídico de las entidades distritales y el aporte técnico de entidades nacionales que participaron en la fase de formulación del instrumento a saber:

- Parque Nacional Natural Sumapaz
- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas
- Agencia para la Reincorporación y la Normalización
- Universidad Nacional de Colombia

Acuerdos de conservación

Los Acuerdos de Conservación según el Decreto 555 de 2021, son acuerdos de buena voluntad que se pueden implementar entre personas naturales, entidades u organizaciones públicas, privadas o comunitarias, con el fin de alcanzar objetivos comunes de conservación y restauración en terrenos de propiedad privada. La Secretaría Distrital de Ambiente podrá participar en estos a cuerdos y asignar recursos para restauración, en terrenos localizados en la estructura ecológica distrital urbana o rural o en terrenos rurales que desarrollen actividades de agricultura campesina familiar y comunitaria.

Aplica en predios o áreas localizadas parcial o totalmente en la EEP, que cuenten o no con un Plan de Manejo Ambiental PMA, así como en determinados predios rurales donde se desarrollen actividades relacionadas con la Agricultura Campesina, Familiar y Comunitaria.

Pagos por Servicios Ambientales -PSA-

Los Pagos por Servicios Ambientales – PSA-, según el Decreto 555 de 2021, son incentivo económico en dinero o en especie que se otorga a los propietarios, poseedores u ocupantes de buena fe exenta de culpa por las acciones de preservación, conservación de la biodiversidad y restauración en áreas y ecosistemas estratégicos, mediante la celebración de acuerdos voluntarios entre los interesados y beneficiarios de los servicios ecosistémicos.

Se podrán incluir otras modalidades en servicios de regulación climática, regulación de la calidad del aire, mantenimiento de la fertilidad de los suelos, moderación de fenómenos naturales, prevención de la erosión, entre otros.

2.5 Articulación con la Política de Publica de Ruralidad

La Política Pública de Ruralidad es un proceso de planeación que define una visión de largo plazo para los territorios rurales de Bogotá. Este instrumento de planeación está

orientado al cumplimiento del objetivo de generar condiciones de bienestar para la población rural promoviendo la sostenibilidad de los territorios rurales de Bogotá, en una temporalidad de 16 años, esto es, de 2023 a 2038, siendo corresponsables 17 entidades en total. Para tal fin, la Política Publica de Ruralidad plantea un objetivo general ***"Garantizar la sostenibilidad y el desarrollo integral de las ruralidades bogotanas"*** *y* se plantea tres objetivos específicos (transversalizados por los enfoques territorial, poblacional diferencial, de género y de derechos humanos), 1). Asegurar condiciones de bienestar integral y de cuidado en las ruralidades, 2). Generar nuevos relacionamientos funcionales para el desarrollo integral y sostenible de las ruralidades con la Bogotá urbana, la Región y el país, 3). Fortalecer la gobernanza y participación social como mecanismos de gestión adecuada y corresponsable de las ruralidades. Dichos objetivos responden a cinco líneas o factores estratégicos: 1). El bienestar y el cuidado; 2). Las actividades productivas y económicas; 3). los relacionamientos ecológicos; 4). La cultura, los patrimonios y las identidades; 5) La gobernanza y la participación. Este instrumento se construyó mediante un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participaron la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, la academia, entre otros.

La Política cuenta con un plan de acción, que consiste en un conjunto de productos de las diferentes entidades del Distrito que apuntan a dar cumplimiento al objetivo general y sus objetivos específicos. Este plan de acción presenta 64 productos de los cuales se logran articular con los Proyectos Integrales de Proximidad - PIP 34 productos. Esta articulación se relaciona con las intervenciones físico-espaciales que proyecta accionar las UPL en el marco de la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial – POT-, las principales acciones que aportan al cumplimiento de los productos de la Política son: nuevos equipamientos, la recualificación de los equipamientos para lograr la hibridación de la oferta de servicios sociales y del cuidado rural, las intervenciones en la malla vial rural, y en la generación de espacio público de calidad.

3. MALLA VIAL INTERMEDIA (TERCIARIA Y LOCAL)

La malla vial intermedia es ese conjunto de vías resultante de la relación que debe existir entre las calles del barrio o vías locales, con las avenidas de la ciudad, clasificadas como malla vial arterial (que el Plan de Ordenamiento Territorial asigna un papel desde su contenido, las clasifica por función y por ancho); pero el POT en relación con la malla vial intermedia, aunque la define desde la escala general, establece la posibilidad de adelantar ajustes a la caracterización, razón por la cual es la oportunidad de definir esta red vial pero de manera que se constituya no solo en una clasificación por sus características físicas sino por el papel estratégico para concretar la proximidad y el estímulo a la movilidad no motorizada, la articulación con los soportes de ciudad en sus diferentes escalas y la garantía de que se desarrollen con las franjas para la movilidad peatonal, la bicicleta, la arborización, el transporte público y el transporte mixto. La integración con el entorno, los usos y servicios cerca de las vías y la relación con el espacio público, son retos para que la MVI no solo sea la red complementaria de la vialidad de la ciudad sino un componente de planificación urbana en las escalas zonal y local.

A partir de las normas de mayor jerarquía y de la definición de una estrategia metodológica, se lleva a cabo la caracterización y definición de la malla vial intermedia, que se desarrolla en el presente documento el cual, junto con el acto administrativo que se proyecte, se constituye en la adopción y reglamentación de la malla vial intermedia - MVI para Bogotá, Distrito Capital.

3.1 Generalidades

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.

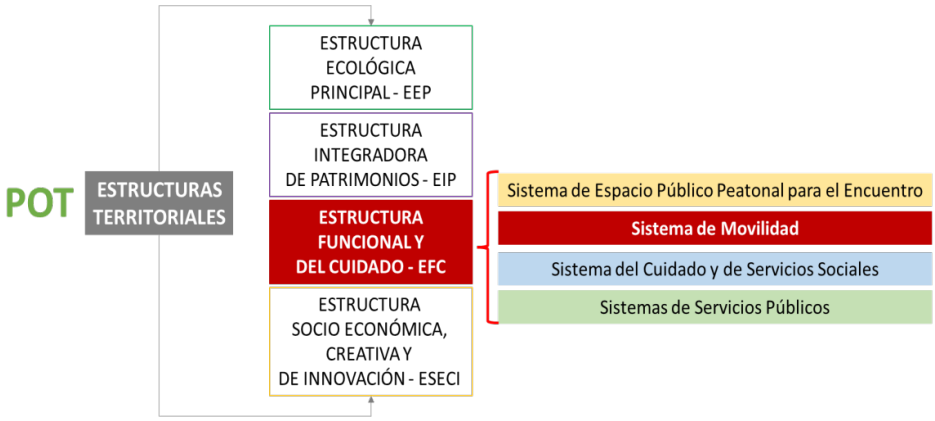


Imagen 131 Esquema Conformación MOT – Estructuras Territoriales – Sistemas
Fuente: SDP, 2023

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

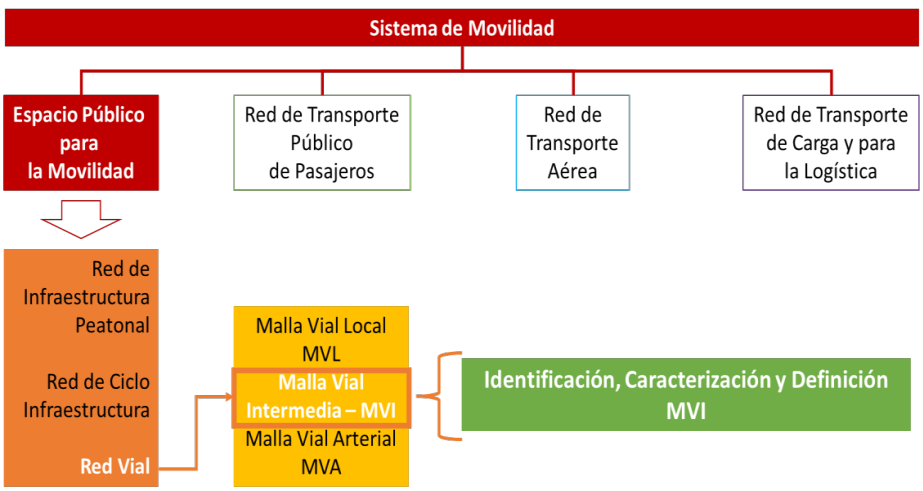


Imagen 132 Esquema Conformación Sistema de Movilidad
Fuente: SDP, 2023

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. y 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.

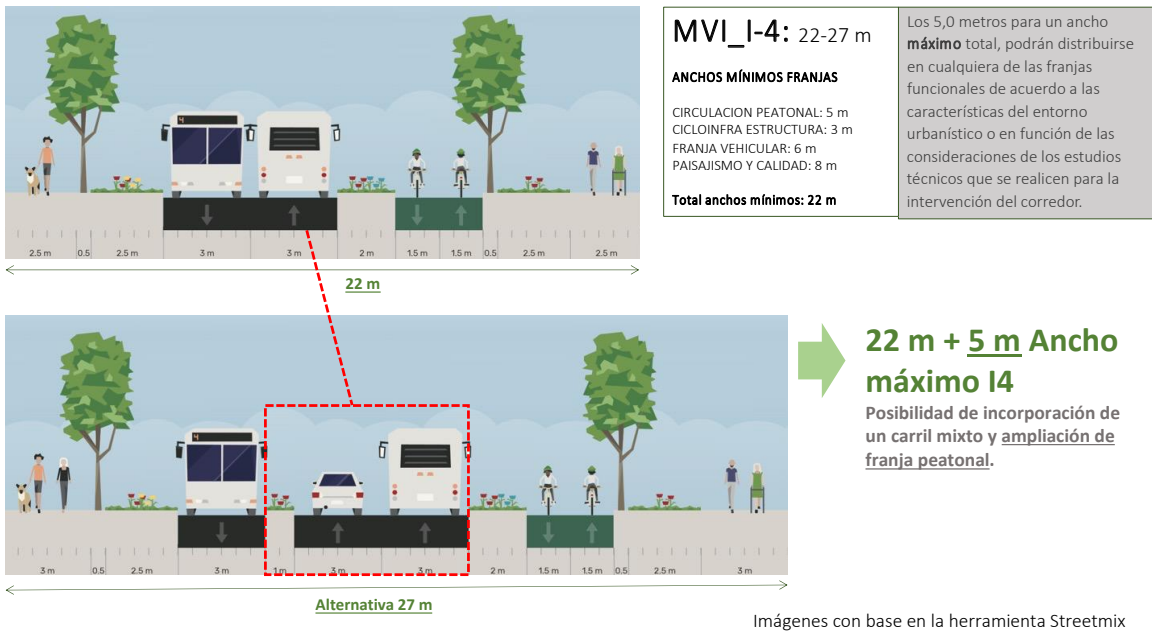


Imagen 133 Ejemplo perfiles franjas funcionales
Fuente: SDP, 2023

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 84 Resumen rangos de referencia por tipos de calle Artículo 155 Estrategia Calles Completas POT Dec. 555 de 2021
Fuente: SDP, 2023

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.

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.

3.2 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 cicloinfraestructura, 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 cicloinfraestructura y a su articulación con la red de ciclorrutas y cicloalamedas de la ciudad

3.3 Análisis de la Malla Vial Intermedio desde la movilidad

Desde la Secretaría de Movilidad, se ha venido realizando un proceso de identificación de MVI para el mejoramiento de la accesibilidad al medio físico y al transporte en cada una de las UPL establecidas en el Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de la validación de las necesidades de caminabilidad, conectividad ciclista, de micromovilidad, y transporte público. Para lograr este propósito se deben mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad, específicamente en los parámetros establecidos a continuación.

- **Red de Infraestructura Peatonal:** Determinar los tramos de la Red de Infraestructura Peatonal (RIP) que deben ser mejorados en cada Unidad de Planeamiento Local (UPL), proporcionando condiciones adecuadas de caminata y acceso a pie a equipamientos, servicios sociales y manzanas del cuidado.
- **Red de Cicloinfraestructura:** Determinar los tramos de la Red de Cicloinfraestructura (RCI) que deben ser construidos, mejorados o intervenidos por Unidad de Planeamiento Local (UPL), a escala urbana y a nivel regional.
- **Malla vial intermedia:** determinar con base en una evaluación física los tramos o segmentos viales únicos de la malla vial local e intermedia que requieren intervención de la estructura de pavimento para mejorar sus condiciones de circulación vehicular.
- **Infraestructura de corredores de transporte público zonales:** Establecer los tramos viales donde circulan rutas de transporte público zonal que requieren mejoramiento de calzada permitiendo una circulación adecuada de los buses zonales SITP u otros medios de transporte público, optimizando los tiempos de recorrido.

1. Metodología para el desarrollo del diagnóstico

Se ha definido un proceso de análisis territorial para identificar desde la malla vial intermedia las áreas de servicios a las cuales se debe poder llegar a pie, en bicicleta y en micromovilidad, de forma que los viajes del cuidado se puedan realizar de manera sostenible en la proximidad. Para determinar estás áreas se identifican los usos del suelo y sistemas que prestan estos servicios y se convierten 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.

- **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.

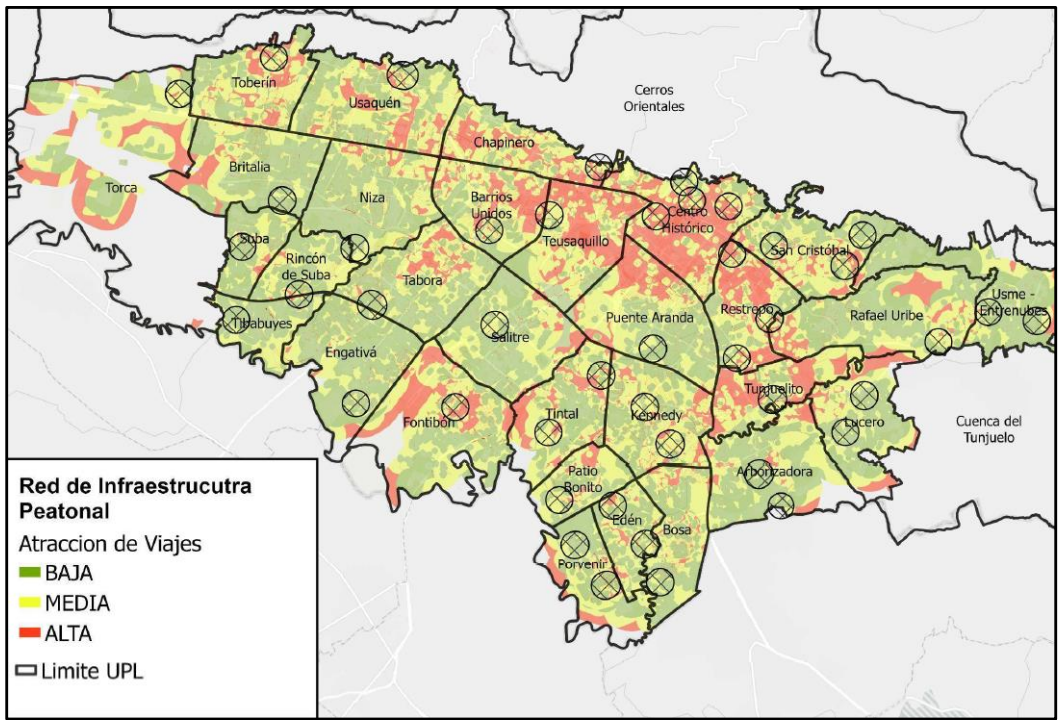


Imagen 134 Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL

Fuente: SDM

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

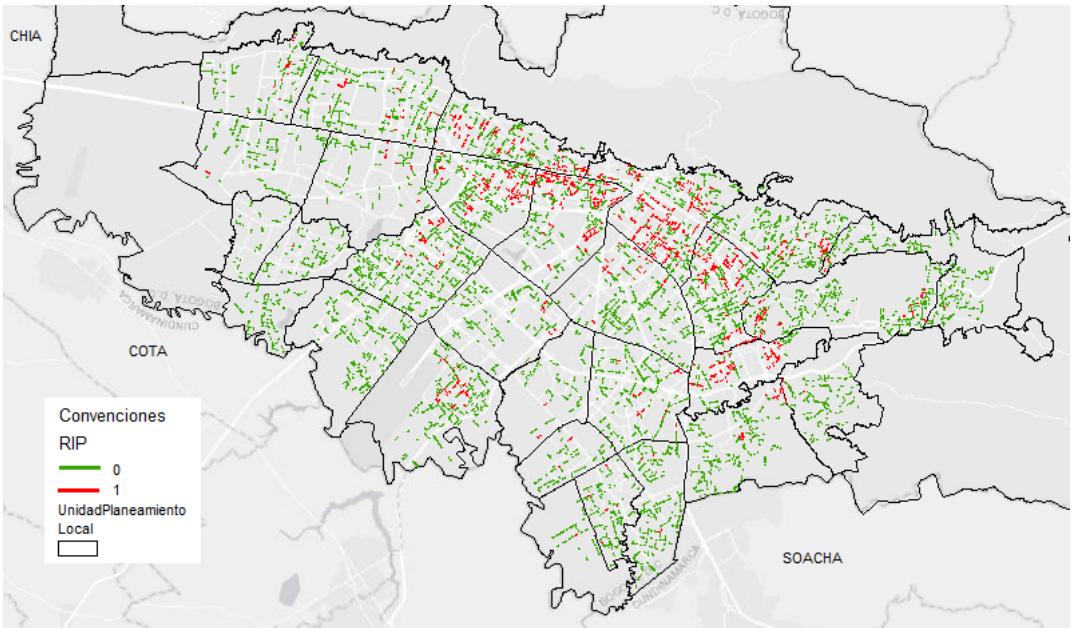


Imagen 135 Segmentos viales identificados de acuerdo a la RIP por UPL
Fuente: SDM

Red de Cicloinfraestructura

Con la bicicleta y los vehículos de la micromovilidad se logran dos tipos de viajes: travesía (pendulares) y proximidad (flotantes), diferenciados entre ellos por las distancias y tiempo de recorrido, cada uno con diferentes características y por lo tanto necesidades de configuración de los recorridos. Los viajes de proximidad son aquellos viajes entre 0 y 3 km de distancia, los cuales se efectúan en un 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.

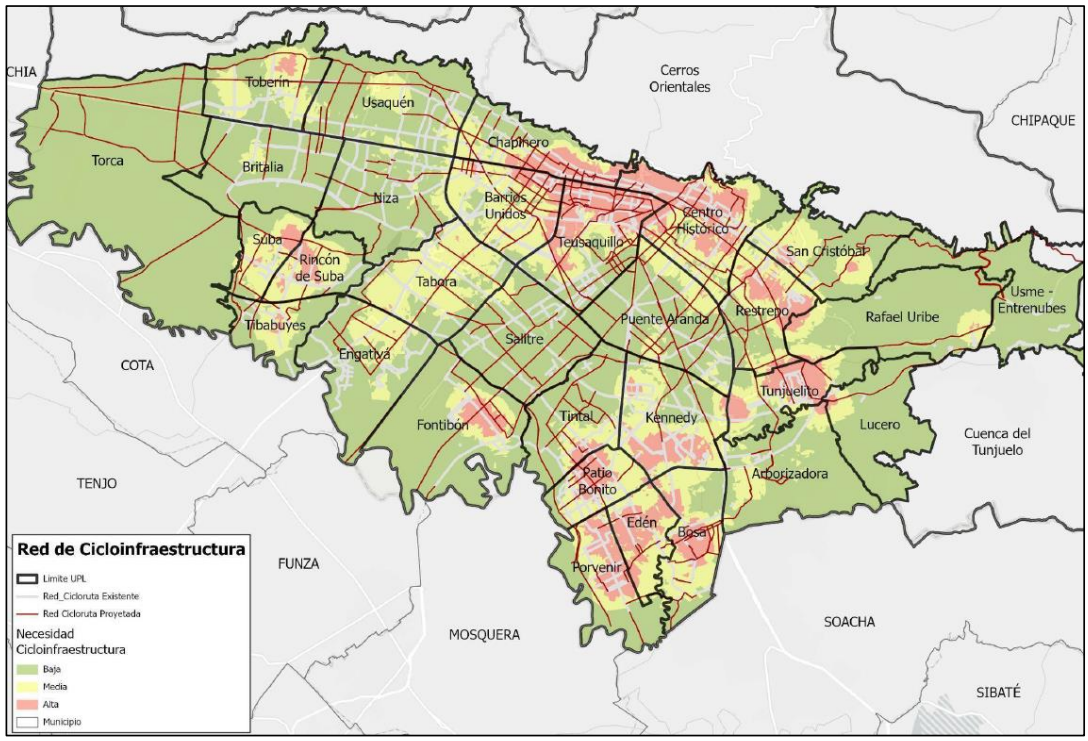


Imagen 136 Zonas de atracción de viajes peatonales por UPL

Fuente: SDM

Definidas las áreas de influencia se definió un criterio de evaluación de acuerdo con la necesidad de la red de cicloinfraestructura 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.

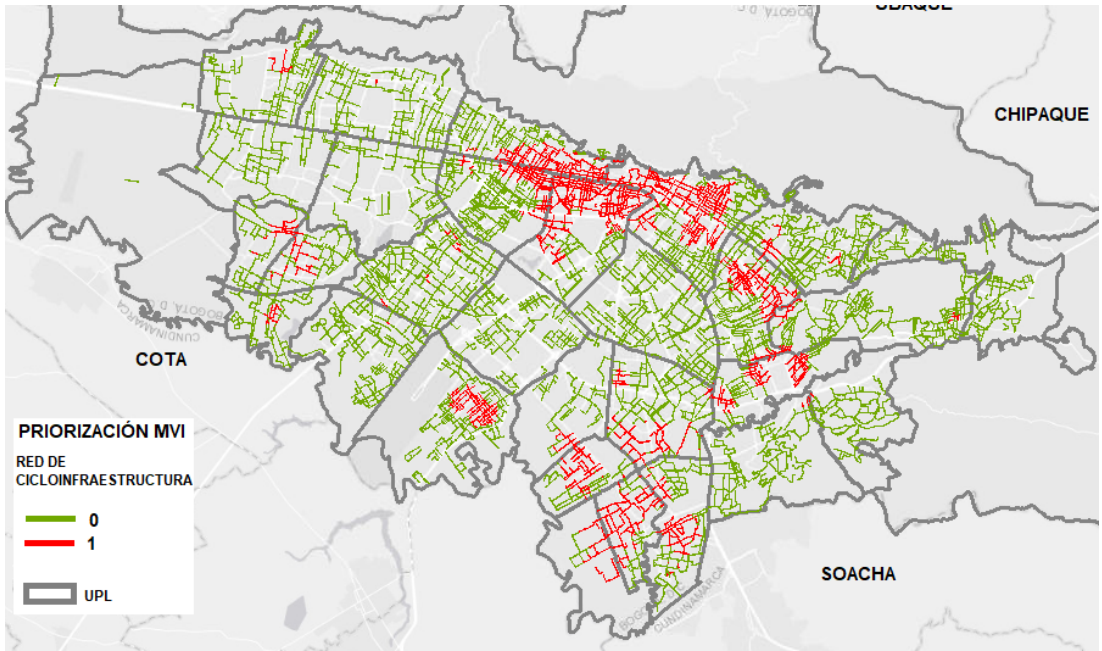


Imagen 137 Segmentos viales identificados de acuerdo a la RCI por UPL
Fuente: SDM

Estado de la malla vial

El estado de los segmentos viales resulta fundamental para priorizar y enfocar los esfuerzos de reparación y mantenimiento 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)

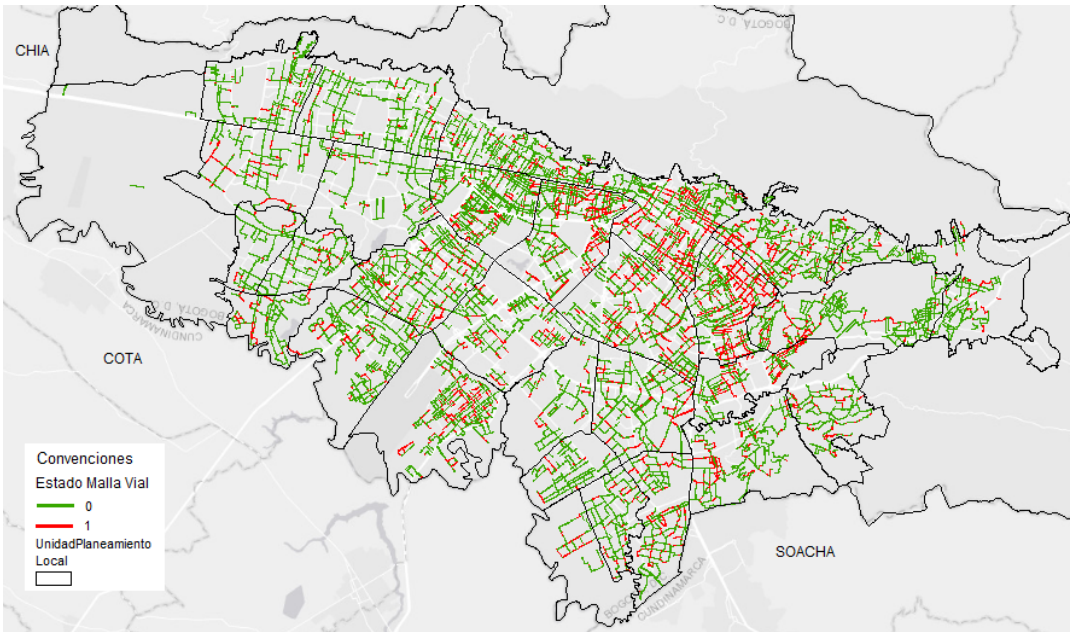


Imagen 138 Estado de malla vial Intermedia
Fuente: SDM

Corredores de Transporte Público y Circuitos de Movilidad

Los tramos viales por donde circulan las rutas de transporte público del componente zonal de SITP son de especial importancia, dado que son un factor para mejorar la calidad de los viajes, optimizar y favorecer los tiempos de recorrido y de espera de los usuarios para viajes de mayor distancia. En tal sentido para el ejercicio de identificación de principales segmentos viales se procede a validar la presencia o ausencia de estas rutas dentro de la malla vial intermedia, donde se le asigna un puntaje de uno (1) cuando se identifica que pasan rutas por el segmento identificado y un valor de cero (0) cuando no hay presencia de estas rutas.

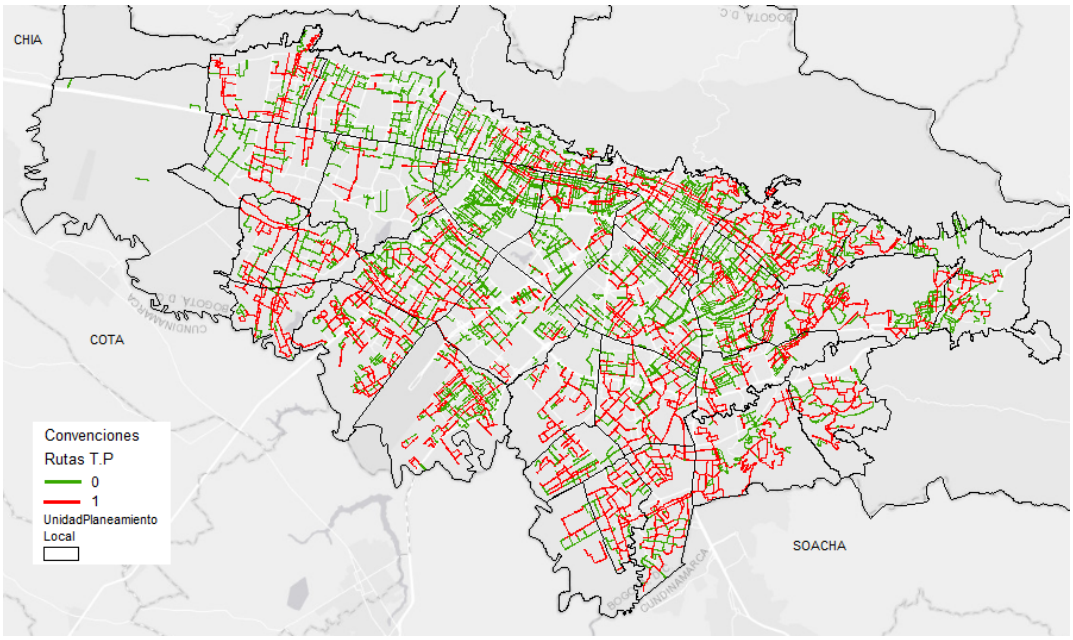


Imagen 139 Presencia de Rutas de Transporte Público
Fuente: SDM

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.

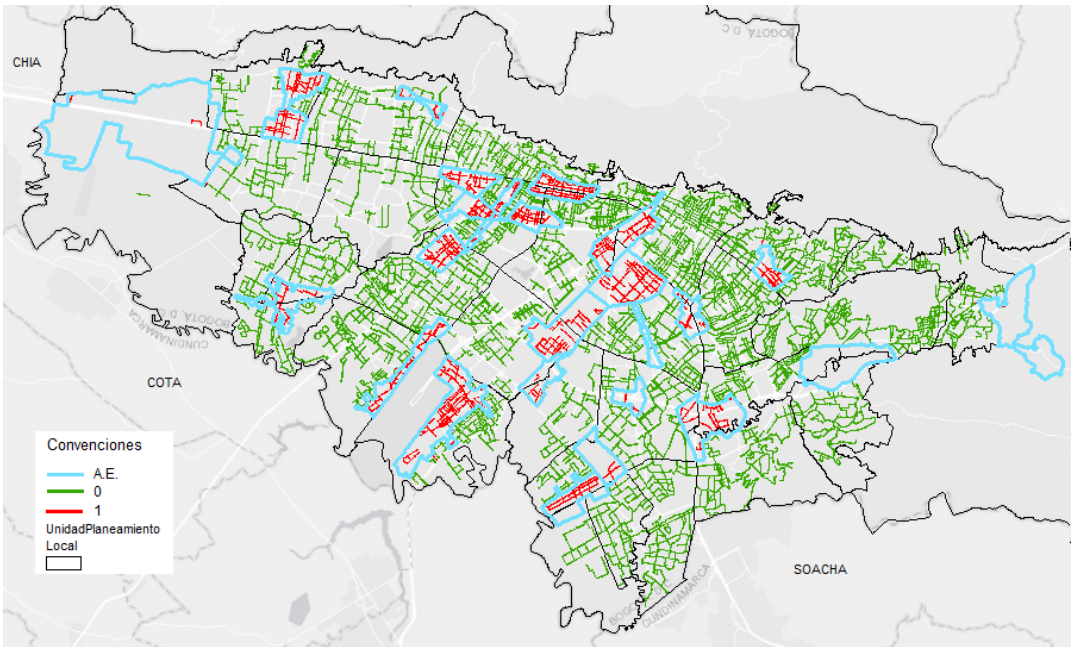


Imagen 140. Actuaciones estratégicas
Fuente: SDM

Como metodología de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia, de acuerdo a cada criterio evaluado se les indicó un orden de prioridad, asignando un puntaje por cada criterio, ilustrado a continuación:

Criterio	Calificación Puntaje asignado
Red peatonal	1
Red de Cicloinfraestructura	1
Rutas de del componente zonal de SITP	1
Estado de la Malla Vial	1
Actuaciones estratégicas	1

Tabla 85 Atributos de evaluación
Fuente: SDM

Al final de la evaluación, todos los parámetros se suman, identificando su intervención el que acumule mayor resultado. Esta información se podrá visualizar con el montaje de cada capa (shape) por parámetro y así establecer la malla vial intermedia resultante. Se agruparon los resultados de la evaluación en 3 rangos para establecer la necesidad de intervención en el corto, mediano y largo plazo.

Los rangos de prioridad se establecieron de la siguiente manera:

Prioridad	Nivel de intervención
1 A	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 5 puntos.
1 B	Inmediata; la cual corresponde a una sumatoria de 4 puntos.
2	Necesaria; corresponde a la sumatoria de 3 puntos.
3	No Prioritaria; corresponde a la sumatoria inferior a 3 puntos.

Tabla 86 Rangos de prioridad de acuerdo al nivel de intervención para MVI
Fuente: SDM

Del análisis de identificación de segmentos viales de la malla vial intermedia de acuerdo a los rangos establecidos, se visualiza las zonas de intervención en cada UPL de acuerdo a su necesidad de intervención.

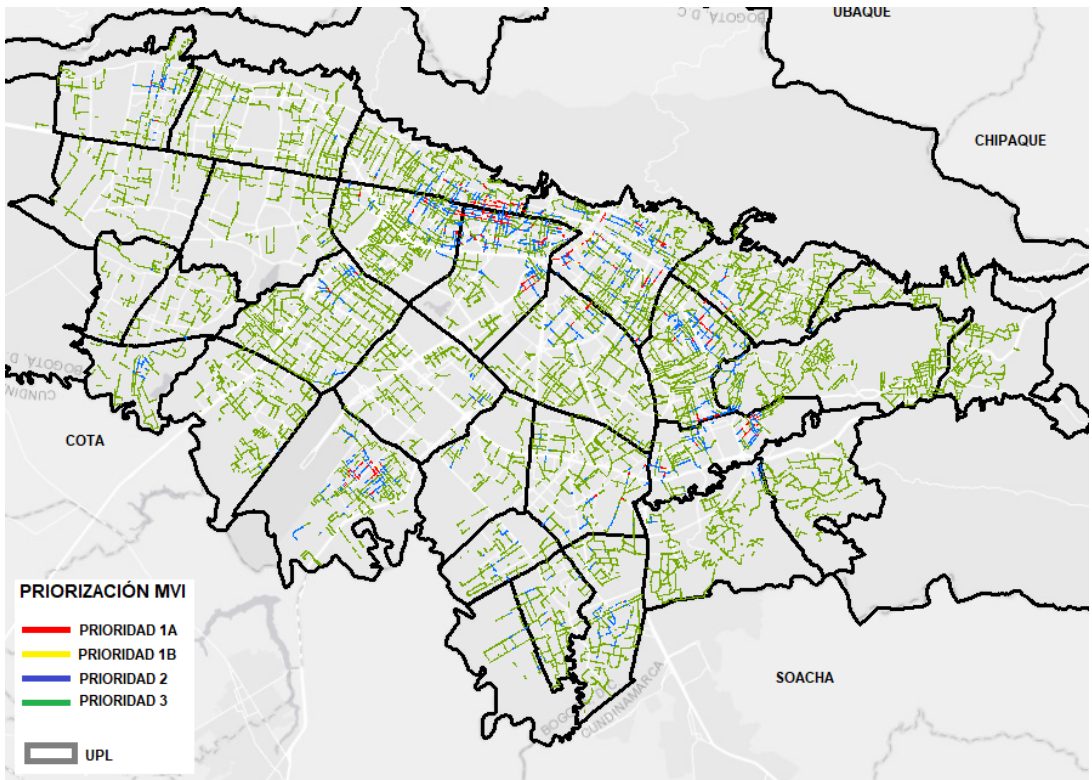


Imagen 141. Malla vial intermedia identificada de acuerdo a su nivel de intervención
Fuente: SDM

2. Análisis de identificación de principales segmentos viales

Dando alcance en lo descrito por el artículo 151 del Decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial para la malla vial intermedia *"…La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este…"*

A partir de los corredores de malla vial intermedia identificadas como resultado de la consolidación de los corredores viales de UPL y POT (Imagen 12) y los corredores viales de intervención inmediata 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.

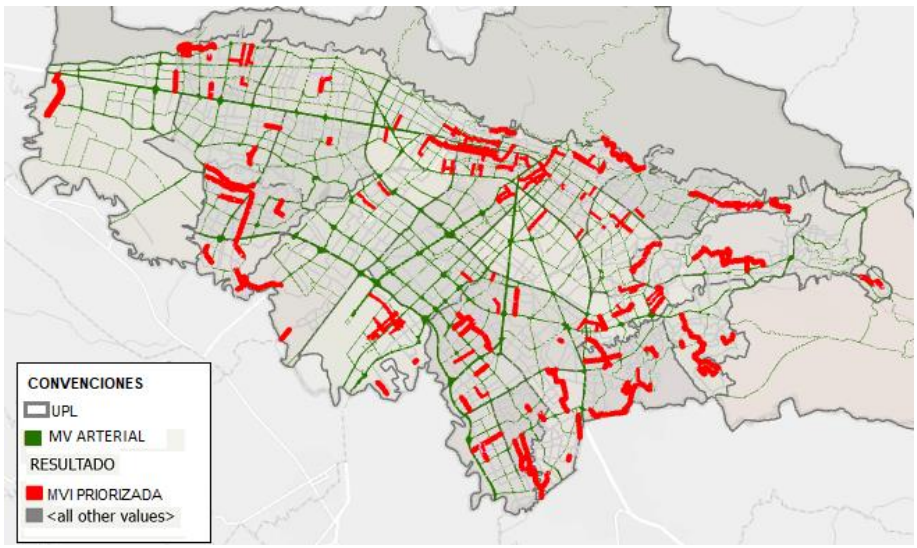


Imagen 142 Malla vial intermedia identificada por SDM.
Fuente: SDM

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.

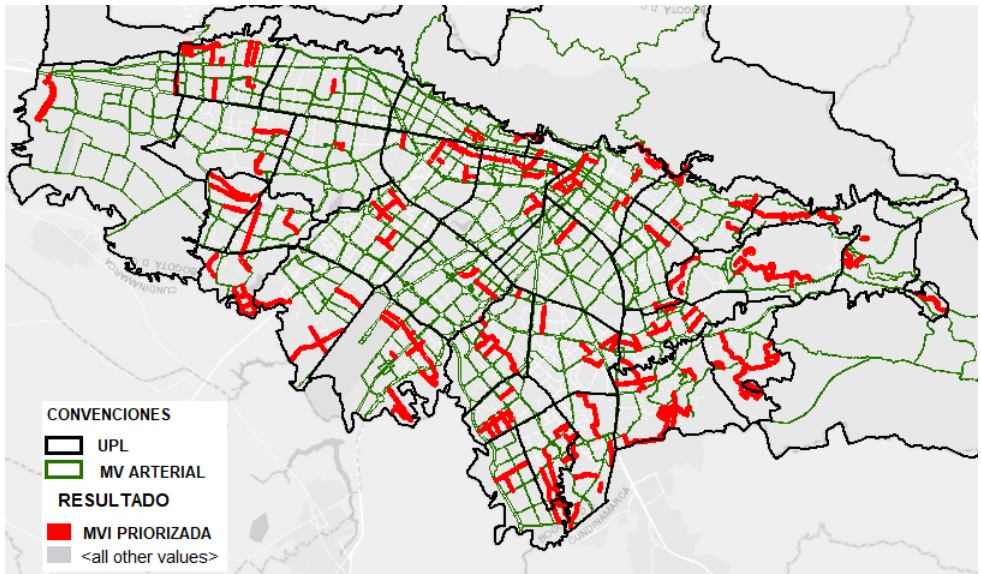


Imagen 143 Malla vial intermedia identificada.
Fuente: SDM

3.4 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.

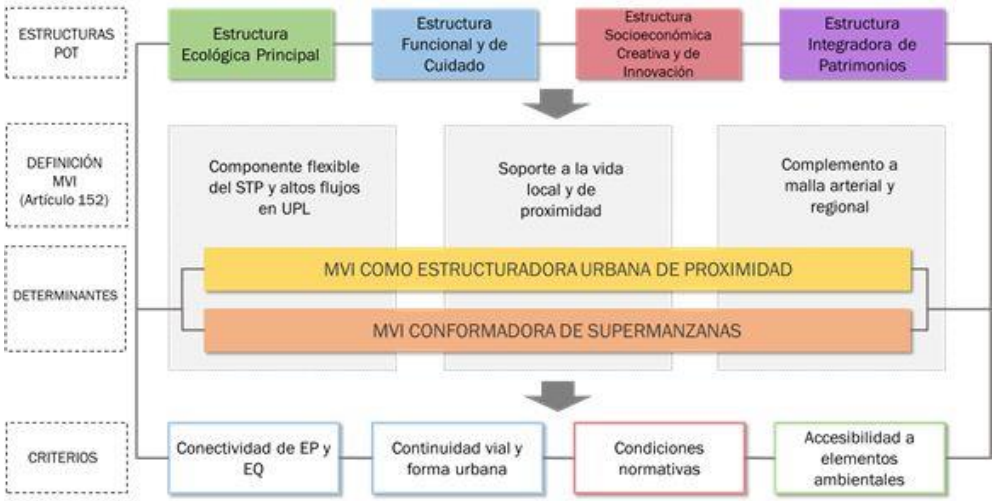


Imagen 144 Esquema metodológico para la definición de la malla vial intermedia

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.

[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

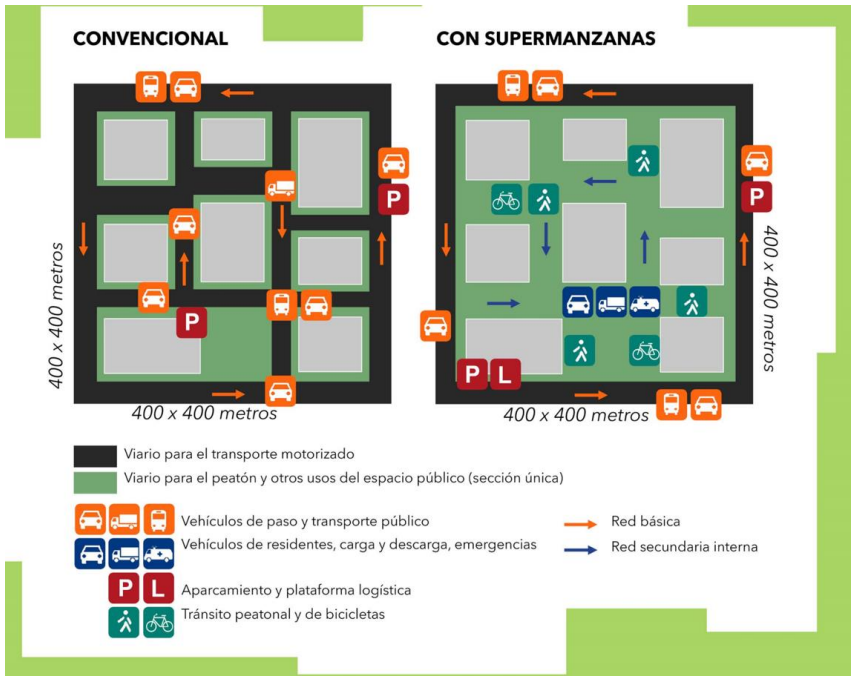


Imagen 145 Esquema de conformación de Supermanzanas.31
Fuente: SDP, 2023

La ***metodología*** para establecer las supermanzanas y las características a considerar debe contemplarse en el siguiente orden: i) Definir principales canales de transporte (público), ii) considerar la red de transporte público principalmente con carriles exclusivos (condición mínima carriles preferenciales controlados), iii) la red proyectada con características de ortogonalidad dada su eficiencia, iv) la frecuencia del transporte público en la red definida de 5 minutos, v) definición de secciones viales con actores principales – Transporte público y ciclo usuarios adicional al EP peatonal, vi) las Supermanzanas no se consideran una célula sino una red gobernada por una ecuación de eficiencia donde se movilizará un mayor número de usuarios, vii) configuración de red perimetral de transporte público y sentidos viales alrededor de supermanzanas.

Barrios vitales

Dentro del componente urbano de POT se establecen las estrategias para la implementación del Ecourbanismo y la construcción sostenible, el artículo 118 establece las estrategias para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, que en relación con la definición de la malla vial intermedia MVI se encuentra relevante la estrategia de barrios vitales y su relación con el criterio urbanístico principal de la MVI que es la conformación de supermanzanas, en donde el borde de las mismas se conforme como MVI y procure dar marco al espacio público y equipamientos

31 Tomado de *https://mastercas.net/2013/06/07/conferencia-de-salvador-rueda-supermanzanas-movilidad-y-espacio-publico/*

que hagan parte de los proyectos integrales de las UPL y que potencialmente conformen barrios vitales.

2. Definición de los criterios generales en el marco de 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

Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado EFC

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

Articulación con el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales

El Sistema del Cuidado y Servicios Sociales es, junto con el Sistema de Movilidad, un componente de la Estructura Funcional y del Cuidado y claramente el POT se refiere a la interdependencia de los soportes del Modelo, que constituyen esta Estructura (EFC), que son los relacionados con espacio público, movilidad, equipamientos y servicios públicos.

Es así como, el Sistema del Cuidado y Servicios Sociales (específicamente las redes del Cuidado y su estrategia de articulación acorde con el artículo 171), está directamente relacionado con la determinación de la malla vial intermedia y su papel de integración de los soportes de ciudad en la escala de proximidad.

Como estrategia y condiciones relevantes que organizan las redes del cuidado en relación con la malla vial intermedia, se resaltan estas dos:

- Proximidad, caminabilidad y accesibilidad, considerando las condiciones físicas de las personas sujetas de cuidado y de las cuidadoras, y la forma en que se desplazan, empleando entre 10 y 15 minutos caminando o haciendo uso de rutas de transporte público circular.

- Rutas de transporte público circulares o facilidades de transporte zonal y alternativas de micromovilidad al interior de una UPL o entre UPL cercanas.

En cuanto a la articulación entre espacio público y equipamientos en ámbitos integrales de cuidado, en cumplimiento del artículo 232 Ámbitos Integrales del Cuidado, es necesario tener en cuenta los siguientes criterios para lo cual la MVI es un componente estratégico:

- Aportar a complementar Áreas de Integración Multimodal integrando espacios públicos y servicios sociales y del cuidado.
- Conectar manzanas del cuidado y centralidades de proximidad - tejido económico local en calles comerciales con elementos del sistema de transporte.
- Aportar a la constitución de barrios vitales y facilitar la implementación de calles completas.
- Mejorar, ampliar o desarrollar espacio público de proximidad, realizando cualificación de parques de proximidad existentes y nuevos.
- Facilitar la articulación con parques proyectados en instrumentos planes parciales y otros instrumentos – actuaciones estratégicas y actuaciones urbanísticas en desarrollo y redesarrollo.
- Facilitar la articulación entre proyectos estructurantes del POT con otras estrategias o actuaciones.

Por otra parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 131 Proyectos priorizados del Sistema Urbano de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, es importante en las UPL más deficitarias en términos cuantitativos de espacio público considerar la conectividad de suelo priorizado para la generación de espacio público en UPL deficitarias al igual que los espacios públicos demarcados como “desarrollo de espacio público para el encuentro en suelo no intervenido”, que se encuentran delimitados en el *Mapa 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).

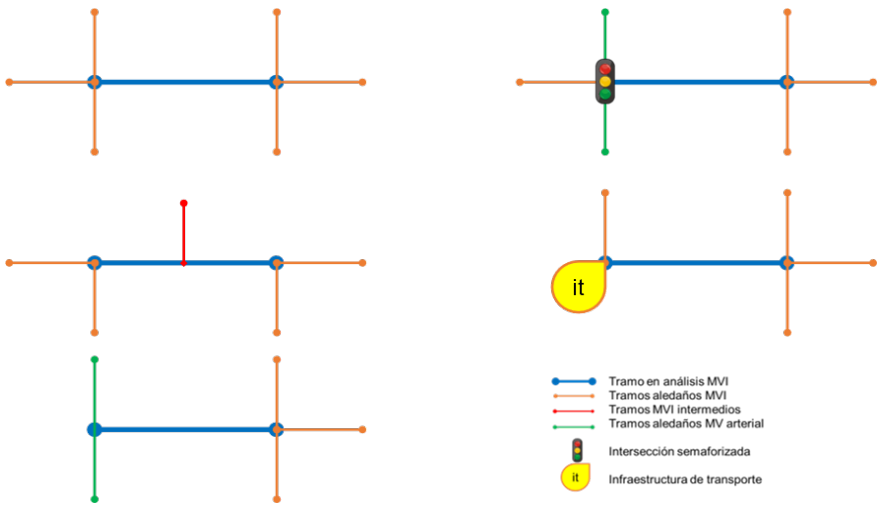


Imagen 146.Esquema de alternativas de conectividad de la MVI
Fuente: SDP, 2023

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.).

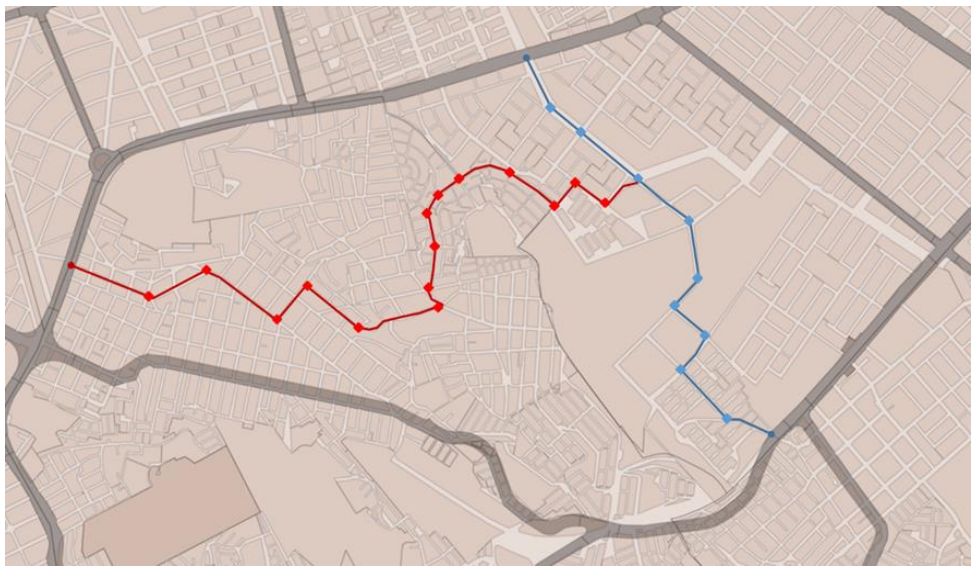


Imagen 147 Representación de trazados de MVI mediante la continuidad de tramos viales
Fuente: SDP, 2023

Morfología urbana: El tejido urbano y su evolución histórica, el origen del planeamiento de sectores y la topografía son determinantes para poder definir la continuidad de la malla vial intermedia y en general todo tipo de continuidad en la malla vial, en donde hay dos aspectos determinantes en la morfología resultante de un territorio que son la presencia de elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP) y la topografía. La morfología urbana como producto del proceso de urbanización del cual deviene el actual entramado viario, predial y de infraestructuras alojadas en la ciudad, que marcan la huella y memoria urbana de la ciudad. Se tipifica en las siguientes 3 características:

- Trazados de ejes curvos e irregulares, con numerosos cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados reticulares con configuraciones más o menos regulares en la trama interna de cada aglomerado (polígonos delimitados por la malla vial arterial) con un bajo número de cambios de dirección (Boccolini, 2020).
- Trazados lineales no ortogonales que interceptan diferentes vías de la malla vial en ángulos de aproximación particulares.

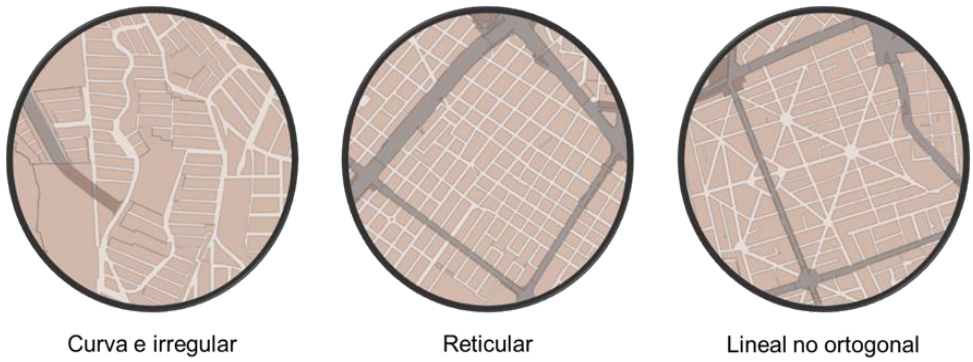


Imagen 148. Casos de morfología vial urbana
Fuente: SDP, 2023

El balance de los anteriores aspectos propenderá por conseguir una MVI con oportunidad de trazado para servir a los orígenes y destinos de las dinámicas de movilidad de proximidad actuales y proyectadas, sin discontinuidades y por la ruta más franca (con menor número de desvíos).

Criterios en función de la Estructura 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 87 Localización usos artículo 243 POT en malla vial intermedia

En este contexto, al definir o establecer una vía en la categoría de malla vial intermedia se activan las condiciones de localización de usos señaladas anteriormente y que en cierta medida permiten una mayor intensidad que lo que se permite en las vías de la malla vial local, por lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI, las condiciones que establece el POT en cada sector respecto al área de actividad y así considerar el impacto que tendría en el desarrollo de los usos su definición como intermedia.

Tratamientos urbanísticos POT

El Decreto 555 de 2021 Plan de Ordenamiento Territorial estableció los tratamientos de Desarrollo, Renovación Urbana, Consolidación, Conservación y Mejoramiento Integral, a los que se asignaron normas comunes y normas específicas en cuanto a edificabilidad se refiere, teniendo como premisa la edificabilidad base determinada en el POT. Para la definición de malla vial intermedia es importante considerar estas condiciones normativas, específicamente en el caso del tratamiento de consolidación, ya que al definir una MVI sobre áreas con esta condición, se cambian principalmente las posibilidades de usos que se pueden desarrollar en zonas que son en su mayoría residenciales.

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.*

3.5 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:

3.6 Caracterización general del Sector Norte

En el Sector Norte las características geográficas principales es la conformación a los costados con los cerros orientales y los cerros de Suba, así como la conectividad hacia el río Bogotá mediante los cuerpos hídricos hacia el occidente en el extremo norte. Una característica relevante a nivel urbano es que cuenta con amplios sectores residenciales de diferentes características, principalmente algunas zonas consolidadas de tipo unifamiliar planificadas en el tiempo como Niza, zonas con transformación a propiedad horizontal consolidadas como Cedritos en los que se presentan algunos centros de empleo, y algunas zonas residenciales con déficits urbanos como El Codito, entre otros.

Se encuentran algunas zonas con importantes concentraciones de actividad económica principalmente a lo largo de corredor de la autopista Norte, así como concentración de

equipamientos como es el caso de la UPL Toberín, dichas condiciones son importantes en función de consolidar las condiciones de proximidad en cada UPL considerando adicionalmente que se encuentran 5 manzanas del cuidado definidas desde el POT. Una característica importante del sector es la localización de suelo para nuevos desarrollos y de grandes elementos ambientales que lo caracterizan, es el caso de la UPL de Torca, esta última condición atraerá nuevas densidades de población que de igual manera deben ser atendidas con criterios de proximidad.

En cuanto a infraestructura de transporte público se encuentra en el sector del corredor troncal de Transmilenio de la Autopista Norte, como los proyectos planteados de la línea cuatro de metro por avenida Boyacá a conectar a la autopista Norte, la extensión de la primera línea del metro, y la línea férrea por la NQS y carrera 9 a conectar igualmente con la autopista Norte.

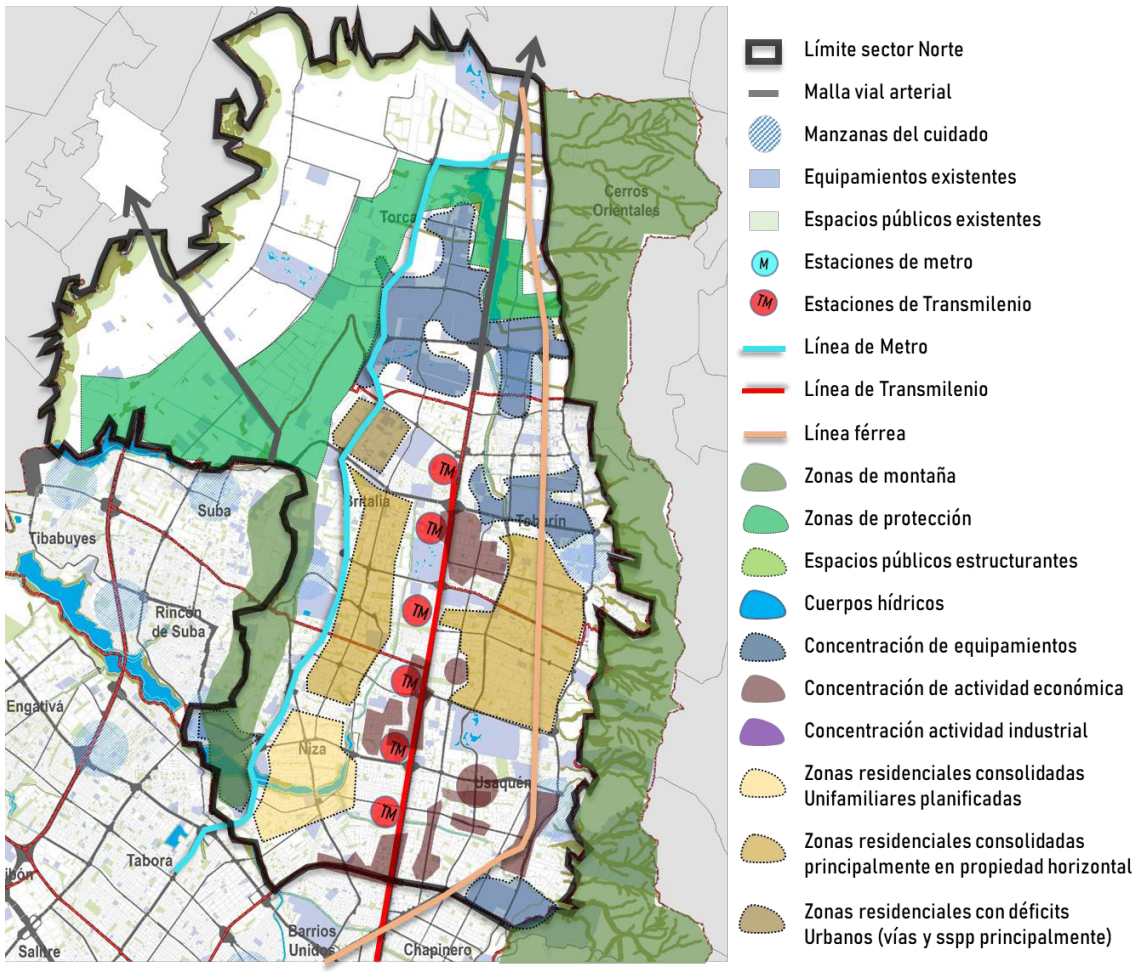


Imagen 149 Caracterización Sector Norte.
Fuente: SDP, 2023

3.7 UPL Desarrollo de los criterios urbanísticos en el marco de POT

En este apartado se desarrolla cada uno de los criterios definidos en la metodología para la caracterización de la malla vial intermedia MVI para el Sector Norte y las UPL que lo conforman, análisis a partir del cual es posible priorizar y realizar los ajustes a la clasificación de la malla vial intermedia MVI.

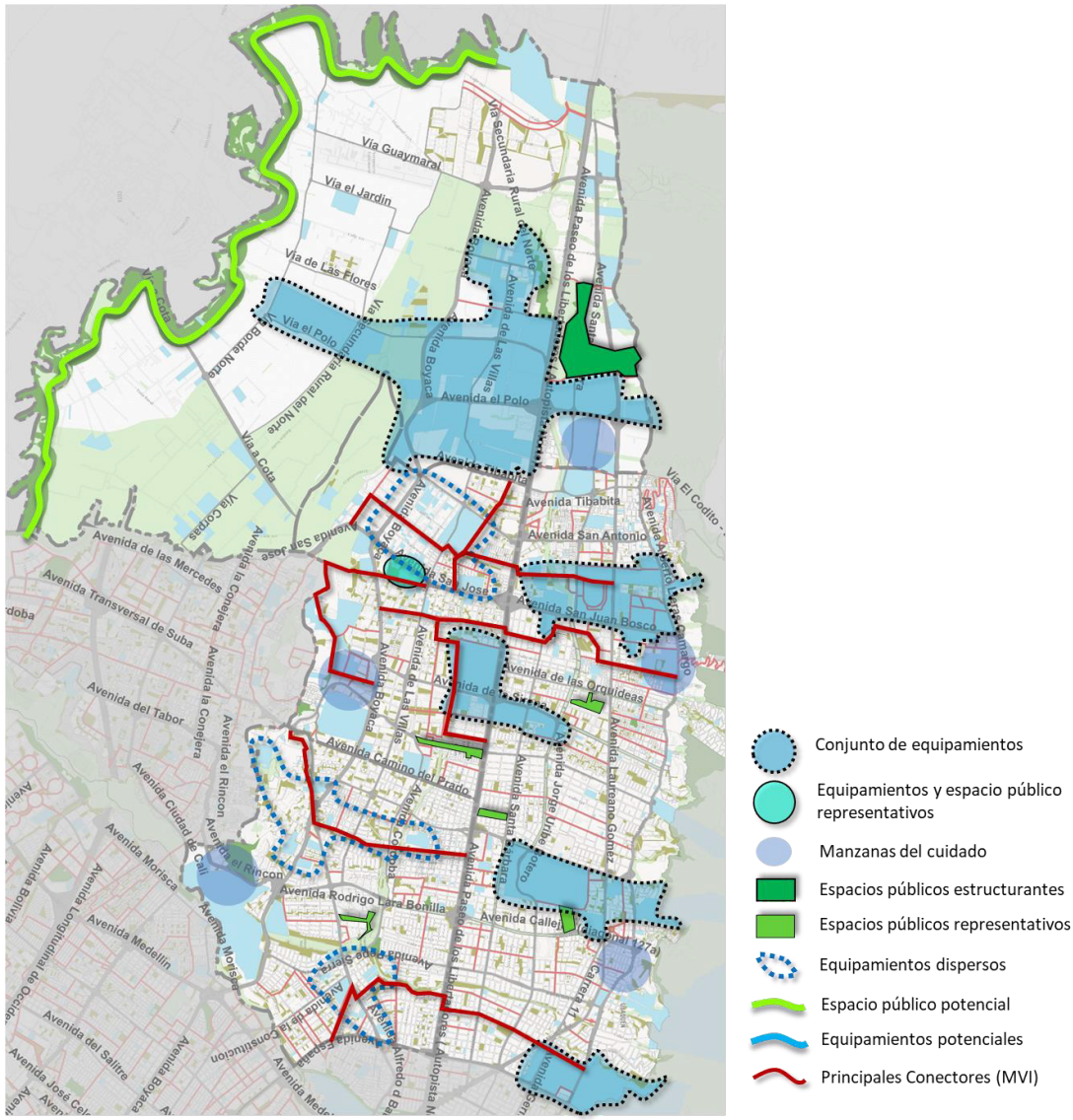
1. Criterios en función de la Estructura Funcional y del Cuidado

Conectividad de espacios públicos, equipamientos e hitos

El sector norte que cuenta con una gran extensión de territorio presenta unas condiciones particulares en los dos componentes, por su parte en cuanto a equipamientos es uno de los sectores en los que se localiza un gran número de equipamientos de gran escala principalmente de educación conformando complejos universitarios y de educación media, de salud, clubes, entre otros, particularmente la UPL de Torca cuenta con el potencial de desarrollo de soportes urbanos mediante los planes parciales. En cuanto a espacio público las UPL Britalia y Toberín cuentan con pocos parques de la red estructurante, las UPL Usaquén y Toberín colindantes con el parque de borde cerros orientales se encuentran con un gran potencial para la disminución del déficit.

Para la conectividad de espacios públicos y equipamientos el sector presenta como características, grandes áreas de concentración de equipamientos como se mencionó, en especial en las UPL de Torca y Toberín, únicamente se localiza un parque estructurantes sin embargo, cuenta con varios espacios públicos representativos, el potencial de espacio público se presenta sobre el parque de borde río Bogotá que en este sector es distante para su accesibilidad. La dispersión de equipamientos se presenta más en la UPL Niza, se localización 5 manzanas de cuidado y se presentan varios conectores de la MVI. 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


Vía Guaymaral
Vía el Jardin
Vía de Las Flores
Vía el Polo
Vía Secundaria Rural del Norte
Avenida Paseo de los Libertadores
Avenida Boyacá
Avenida de Las Villas
Avenida el Polo
Avenida Tibabita
Avenida San Antonio
Avenida San Juan Bosco
Avenida de las Orquideas
Avenida Camino del Prado
Avenida Santa Barbara
Avenida Jorge Uribe Cotero
Avenida Laureano Gomez
Avenida Rodrigo Lara Bonilla
Avenida Calle 127
Avenida Calle 127a
Avenida Carrera 17
Avenida Alfredo Bateman
Avenida de las Mercedes
Avenida Transversal de Suba
Avenida del Tabor
Avenida la Conejera
Avenida el Rincon
Avenida Ciudad de Cali
Avenida Morisca
Avenida Medellin
Avenida del Salitre
Avenida Longitudinal de Occidente
Avenida Bolivia
Avenida Boyaca
Avenida Constitucion
Avenida Esperanza
Avenida Alfredo Bateman
Avenida Autopista Norte
Avenida Paseo de los Libertadores
Avenida Carrera 17
Avenida Jorge Uribe Cotero
Avenida Santa Barbara
Avenida Camino del Prado
Avenida de las Orquideas
Avenida Laureano Gomez
Avenida San Juan Bosco
Avenida San Antonio
Avenida Tibabita
Avenida el Polo
Avenida Boyacá
Avenida de Las Villas
Avenida Paseo de los Libertadores
Avenida Santa Barbara
Avenida Jorge Uribe Cotero
Avenida Laureano Gomez
Avenida Rodrigo Lara Bonilla
Avenida Calle 127
Avenida Calle 127a
Avenida Carrera 17
Avenida Alfredo Bateman
Avenida Autopista Norte
Avenida Ciudad de Cali
Avenida el Rincon

Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta

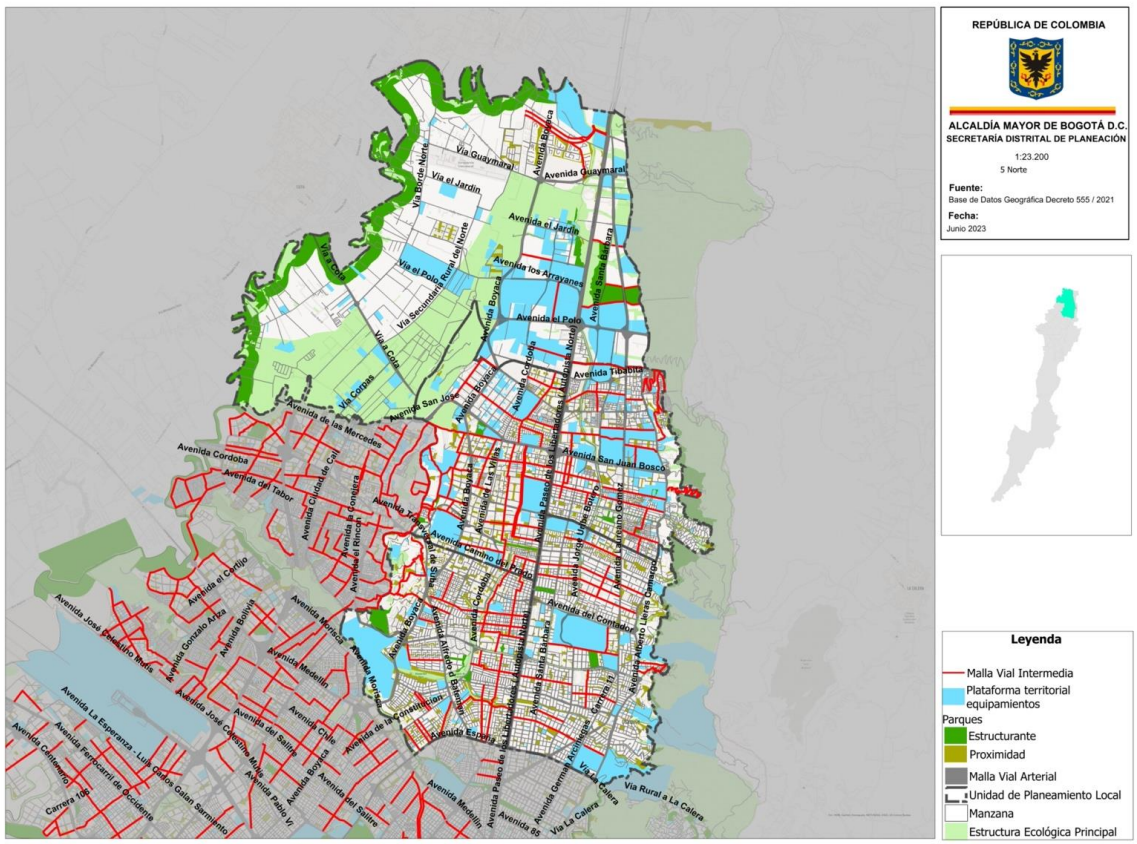


Imagen 151 Conectividad de Espacio Público y Equipamientos con MVI Propuesta
Fuente: SDP, 2023

Continuidad vial y morfología urbana

De acuerdo con el criterio definido en la metodología para la caracterización de la MVI, en el análisis de continuidad vial y forma urbana se desarrolla para el Sector Norte, la identificación de tramos viales continuos que se articulen entre sí en áreas delimitadas por la Malla Vial Arterial, así mismo se desarrolla el análisis de morfología urbana por cada una de las UPL de sector.

Análisis de continuidad vial

En el Sector Norte se configuran tres zonas características en cuanto a la continuidad y forma urbana, la primera asociada con pendientes superiores al 6%, que se presentan al costado oriental de la avenida carrera Séptima y al costado occidental de la avenida

Boyacá en los cerros de Suba donde la malla vial intermedia desarrolla su continuidad y busca conectarse de forma perpendicular o hacia la malla vial arterial superando los cambios de nivel a través de una morfología curva e irregular de acuerdo con la topografía.

La segunda zona entre la avenida carrera Séptima y la autopista Norte cubierta con una regular dotación de malla vial arterial con continuidad principal sur-norte que se equilibra con una MVI en sentido occidente-oriente complementaria a la malla vial arterial del mismo sentido existente y proyectada.

Y una tercera zona entre la Autopista norte y la avenida Boyacá donde se desarrollan continuidades parciales sur-norte en la MVI para complementar la malla vial arterial difusa, además con algunas continuidades occidente-oriente también complementarias en escala de MVI que permiten intercambios con el sentido sur-norte; la reducida directividad de los trazados sur-norte de la MVI en esta zona se relacionan con el empalme del avance urbano parcializado entre el urbanismo desarrollado predio a predio y los de propiedad horizontal que han ido ocupando el territorio en áreas de mayor tamaño disponibles y que paulatinamente se han construido.

Sobre las zonas dos y tres es notorio un trazado mayoritariamente reticular con desfases producto de la malla vial arterial y del urbanismo que restringen la continuidad y directividad sur-norte; la fragmentación de mayor escala se representa a la altura del corredor de la Autopista norte enlazándose únicamente oriente-occidente a los costados de la Autopista norte, a nivel de la malla vial arterial. En el área del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - POZN la MVI se consolidará a través del desarrollo de los planes parciales que se ejecutarán gradualmente en la medida en que las operaciones urbanas proyectadas permitan la habilitación del suelo para su desarrollo, esta MVI se considera vital para la proximidad y para la conexión al sistema vial arterial.

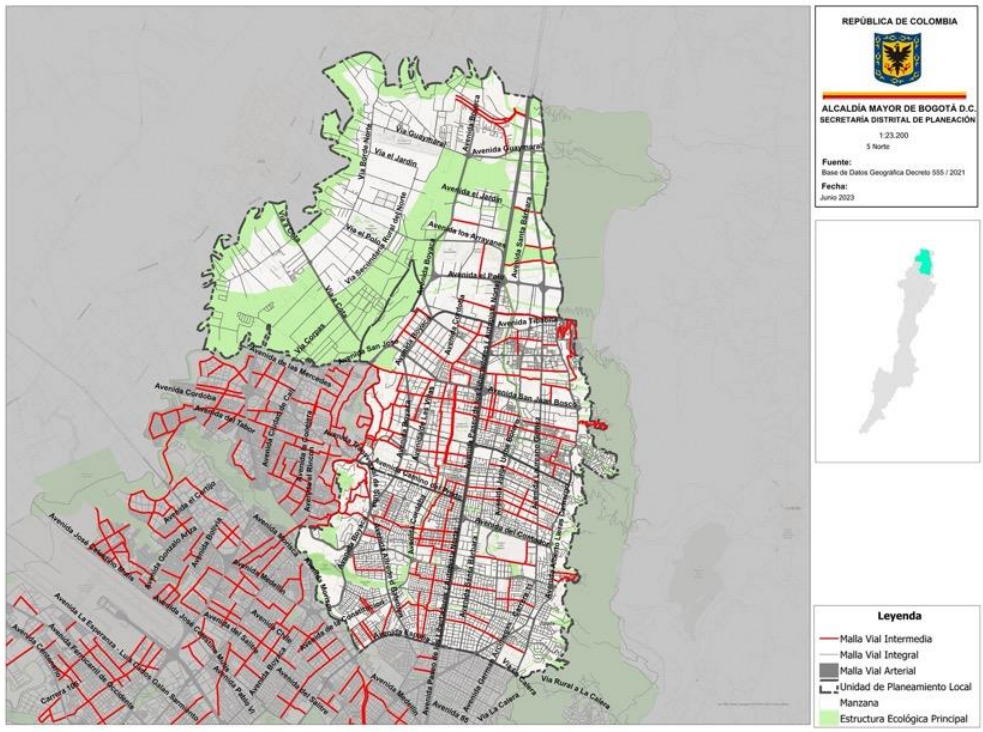


Imagen 152. Identificación de tramos con continuidad de la MVI propuesta
Fuente: SDP, 2023

Análisis de morfología urbana

En el análisis de morfología se identifican las zonas o tramos viales característicos de cada UPL en las categorías de: i) Vías continuas, ii) trazados discontinuos, iii) malla ortogonal, iv) vías continuas. Dicha caracterización por UPL es uno de los insumos, además de los demás criterios acá analizados que permite concretar y definir por donde se consolida la malla vial intermedia.

UPL Britalia

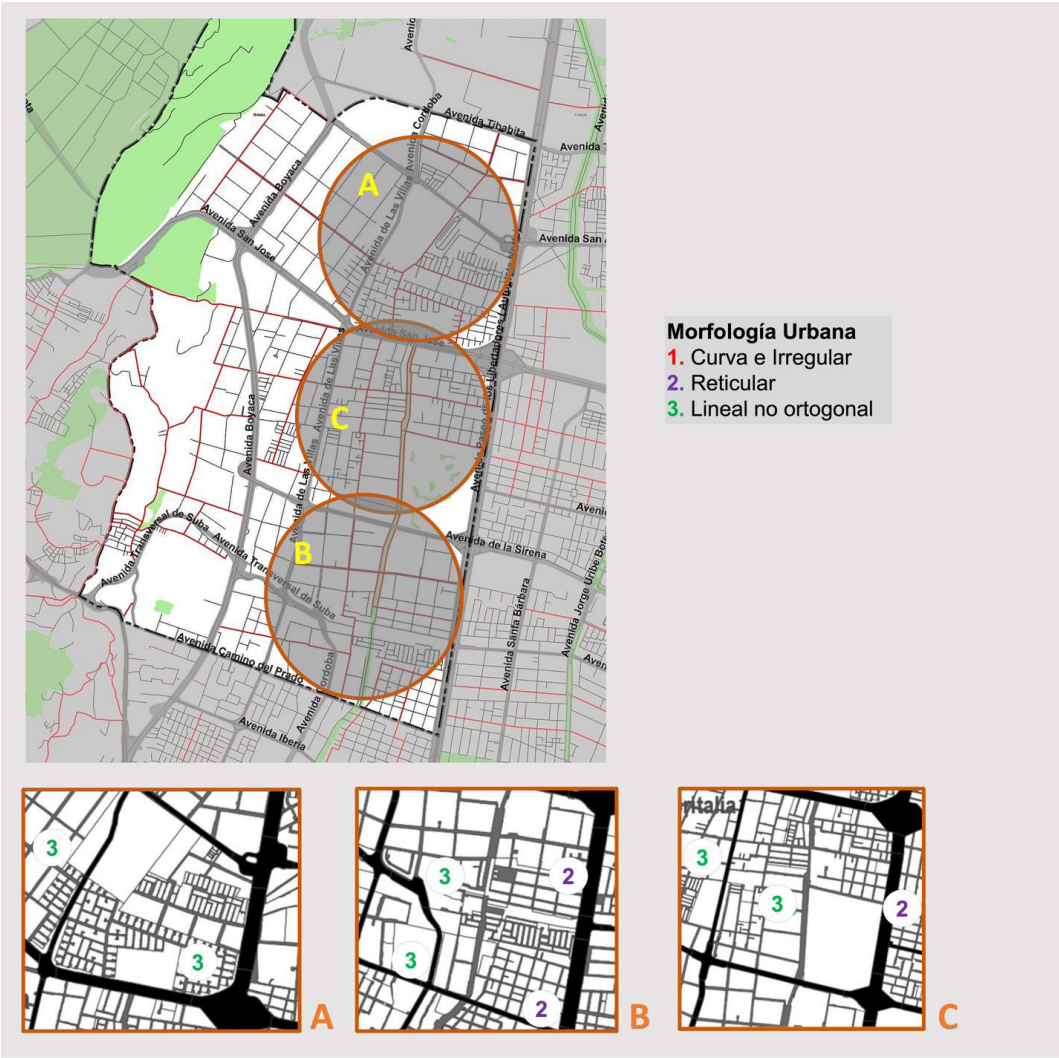


Imagen 153 - Morfología UPL Britalia.
Fuente: SDP, 2023

UPL Usaquén

Imagen 154 Morfología UPL Usaquén.
Fuente: SDP, 2023

UPL Toberín

Imagen 155- Morfología UPL Toberín.
Fuente: SDP, 2023

UPL Niza

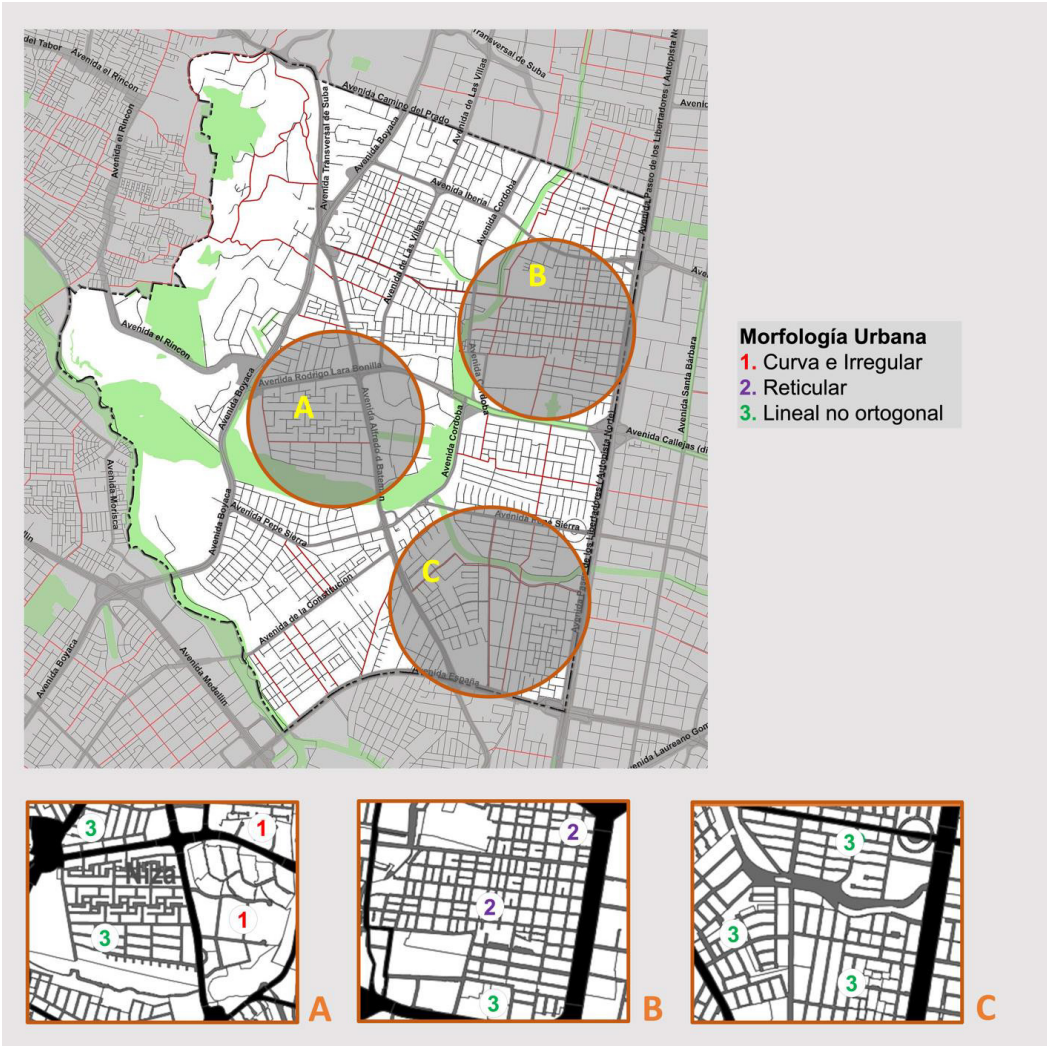


Imagen 156- Morfología UPL Niza.
Fuente: SDP, 2023

UPL Torca

En la UPL Torca no se realiza análisis de morfología urbana dado que las características de la UPL corresponden a un sector planificado para desarrollo futuro principalmente que no cuenta con tejidos consolidados existentes que den cuenta de las tipologías identificadas en el criterio de morfología.

2. Criterios en función de la Estructura Socio Económica, Creativa y de Innovación
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, lo cual es importante tener en cuenta para la precisión de la MVI para 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 general en el Sector Norte, el frente de manzana que da sobre los corredores de malla vial intermedia MVI, se encuentran en Área de Actividad de Proximidad teniendo en cuenta los amplios sectores residenciales existentes en especial en las UPL Niza, Britalia y Usaquén, mientras que en la UPL Toberín es predominante el área de actividad estructurante receptora de actividades económicas, con zonas importantes en Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos AAGSM, en el caso de la UPL Torca se presentan tramos en AAGSM receptora de VIS dada su condición de suelo para nuevo desarrollo, por lo que en el caso de sector norte, en cuanto a los usos el mayor impacto se centra en las UPL Niza y Britalia generando una mayor intensidad de usos de acuerdo a lo establecido en el artículo 243 de POT.

Respecto a los tratamientos urbanísticos en la mayoría de los corredores de malla vial intermedia MVI se encuentran en tratamiento de consolidación, con algunos sectores en la UPL Toberín a lo largo de la malla vial intermedia, en tratamiento de renovación urbana, así como algunos suelos principalmente en la UPL Torca en tratamiento de Desarrollo, en coherencia con las características del sector descritas.

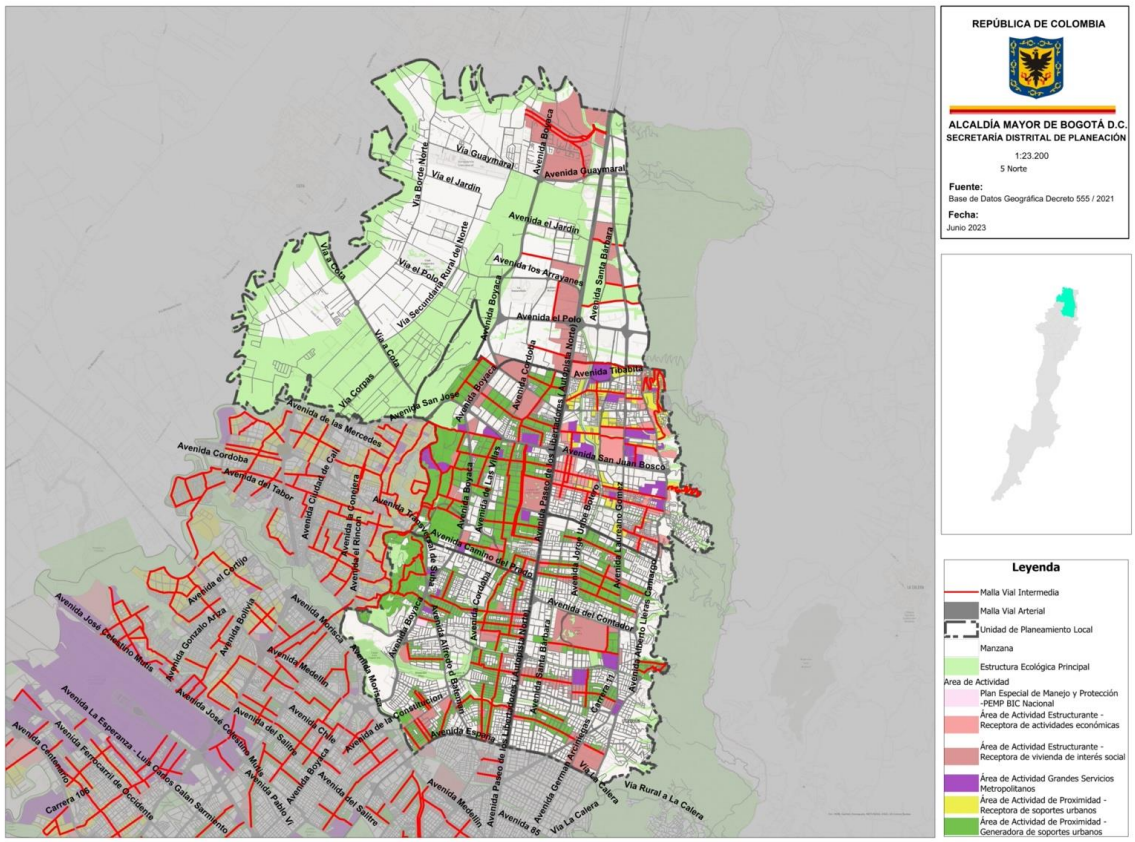


Imagen 157.Conectividad áreas de actividad mediante MVI propuesta- Sector Norte
Fuente: SDP, 2023

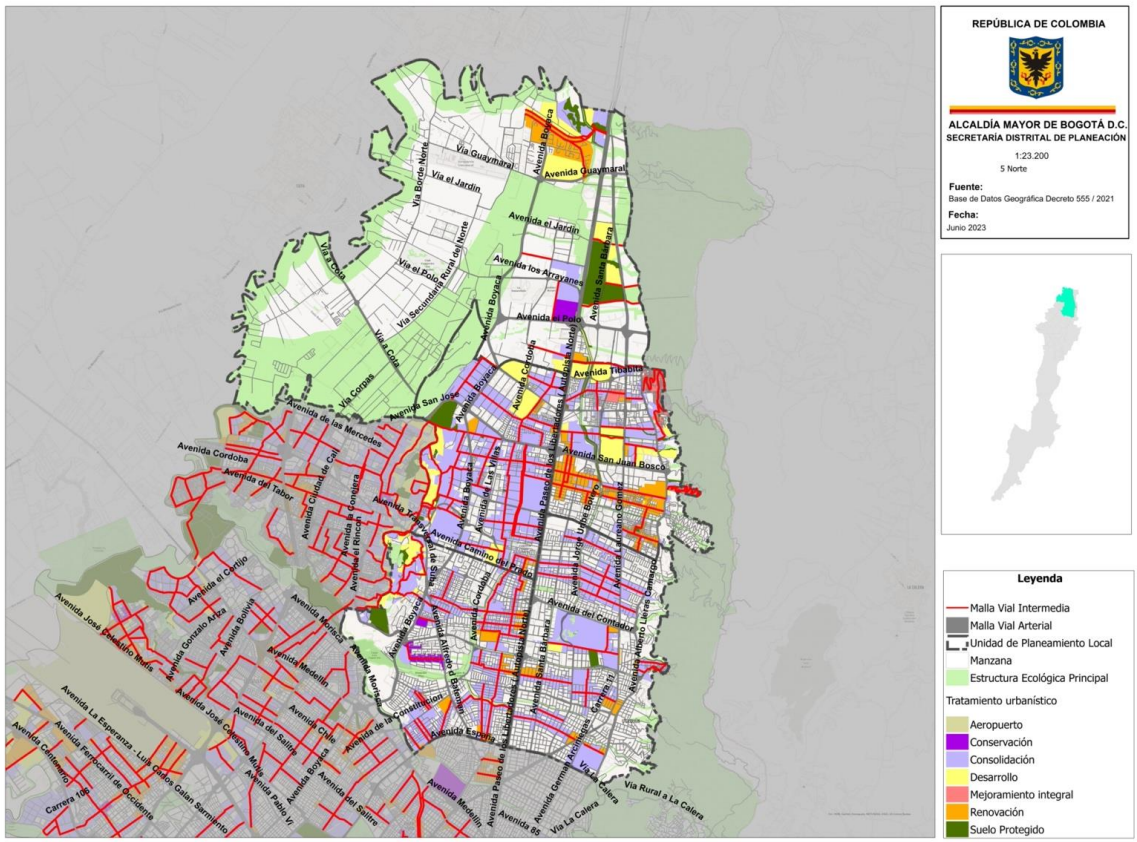


Imagen 158.Conectividad tratamientos urbanísticos mediante MVI propuesta- Sector Norte
Fuente: SDP, 2023

Elementos económicos

En la caracterización de elementos económicos se encentra en el Sector Norte concentración de actividades económicas sobre ciertos corredores como la Autopista Norte y la calle 161 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 principalmente entre la calle 127 y la calle 100, se resaltan los principales comercios de gran escala de manera dispersa, y la localización de dichos elementos en relación con la MVI de POT.

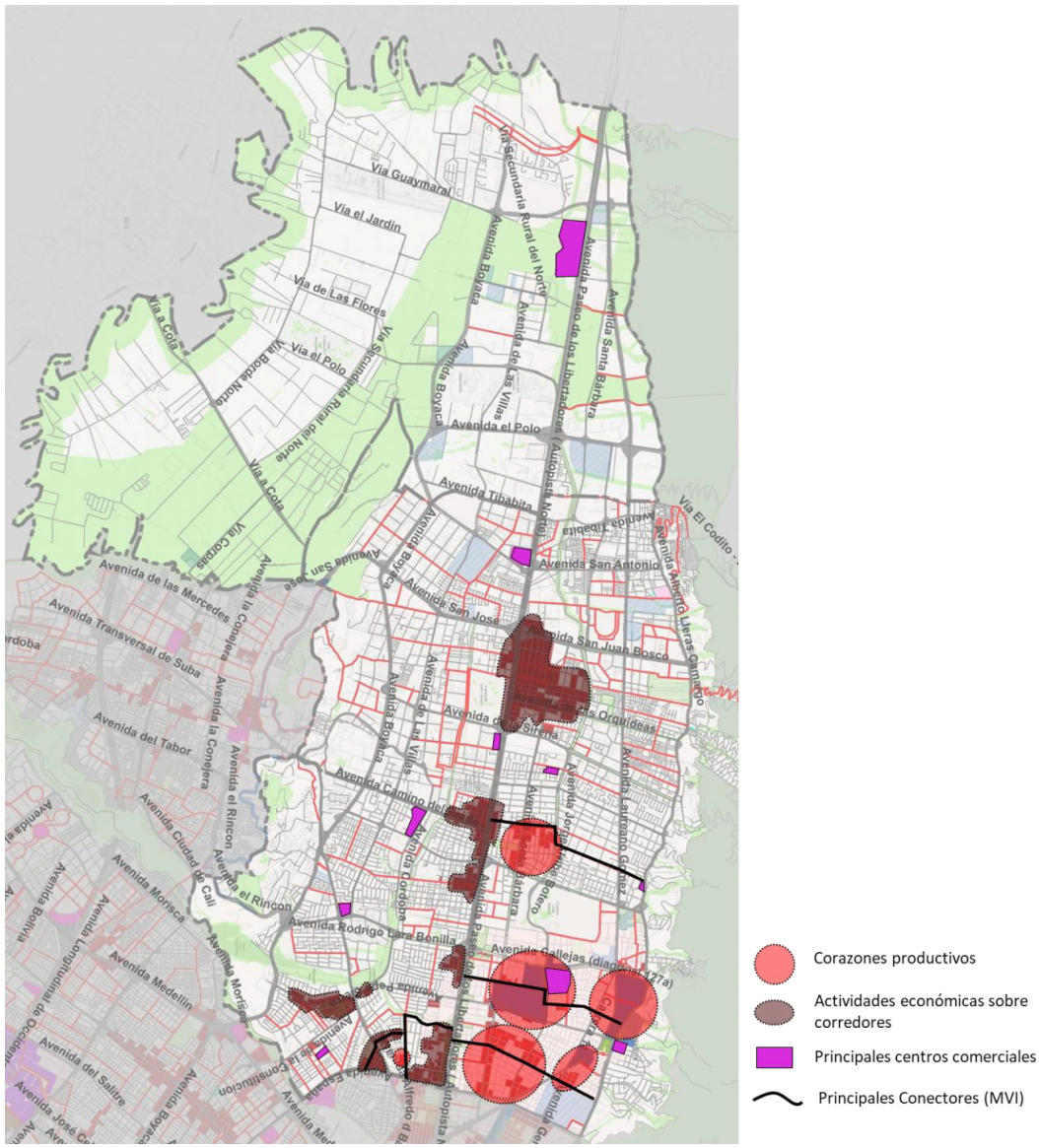


Imagen 159.Concentración actividades económicas Sector Norte
Fuente: SDP, 2023

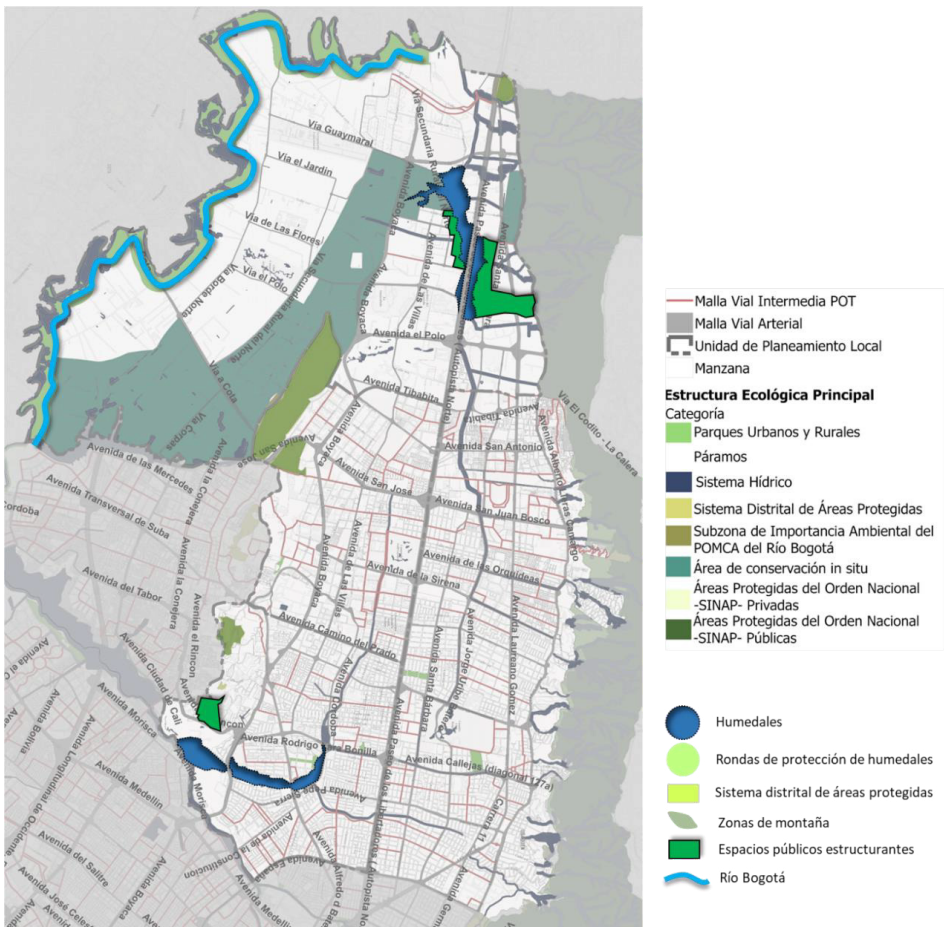
3. Criterios en función de la Estructura ecológica principal

Accesibilidad de 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 Norte se encuentran elementos ambientales de importancia a escala estructurante principalmente los siguientes: Conector ecosistémico Cerros Orientales río Bogotá, el Parque Distrital de Ecológico de Montaña Cerro de la Conejera, y Áreas complementarias para la conservación – Red estructurante de parques contemplativos (parques estructurantes de la EEP), sin embargo en el caso de Sector Norte el estado de desarrollo de ciertas zonas que colindan con los mismos no permite una adecuada articulación por lo que, mediante la malla vial intermedia se propende dar frente y articular dichos elementos para vincular su función a las actividades urbanas, de acuerdo con los usos establecidos en la EEP de POT.


Malla Vial Intermedia POT
Malla Vial Arterial
Unidad de Planeamiento Local
Manzana
Estructura Ecológica Principal
Categoría
Parques Urbanos y Rurales
Páramos
Sistema Hídrico
Sistema Distrital de Áreas Protegidas
Subzona de Importancia Ambiental del POMCA del Río Bogotá
Área de conservación in situ
Áreas Protegidas del Orden Nacional -SINAP- Privadas
Áreas Protegidas del Orden Nacional -SINAP- Públicas
Humedales
Rondas de protección de humedales
Sistema distrital de áreas protegidas
Zonas de montaña
Espacios públicos estructurantes
Río Bogotá
Avenida Transversal de Suba
Avenida del Tabor
Avenida Medellín
Avenida Rodrigo Lara Bonilla
Avenida Callejas (diagonal 127)
Avenida Camino del Prado
Avenida Pepe Sierra
Avenida Alberto Lleras Camargo
Avenida Laureano Gómez
Avenida Jorge Uribe Botero
Avenida Tibabita
Avenida San Antonio
Avenida San José
Avenida San Juan Bosco
Avenida de la Sirena
Avenida de las Orquídeas
Avenida el Polo
Avenida de las Villas
Avenida Bogotá
Avenida la Conejera
Avenida el Rincón
Avenida Ciudad de Cali
Avenida Morisca
Avenida Longitudinal de Occidente
Avenida del Salitre
Avenida José Celestino Mutis
Avenida Boyacá
Avenida la Constitución
Avenida Córdoba
Avenida Alfredo Bateman
Avenida Gustavo Restrepo
Avenida Guaymaral
Avenida el Jardín
Avenida de las Flores
Avenida Buitrago
Avenida Bolivia
Vía El Codito - La Calera
Vía a Cota
Vía a Chía
Vía a Suba
Vía a Guaymaral
Vía a Bogotá
Vía a Suba - Cota
Vía a Suba - Chía
Vía Suba - Cota
Vía Suba - Chía
Vía Suba - Guaymaral
Vía Suba - Bogotá
Vía Suba - Buitrago
Vía Suba - Buitrago al Norte
Vía Suba - Buitrago al Sur
Vía Suba - Bogotá al Norte
Vía Suba - Bogotá al Sur
Vía Suba - Cota al Norte
Vía Suba - Cota al Sur
Vía Suba - Chía al Norte
Vía Suba - Chía al Sur
Vía Suba - Guaymaral al Norte
Vía Suba - Guaymaral al Sur

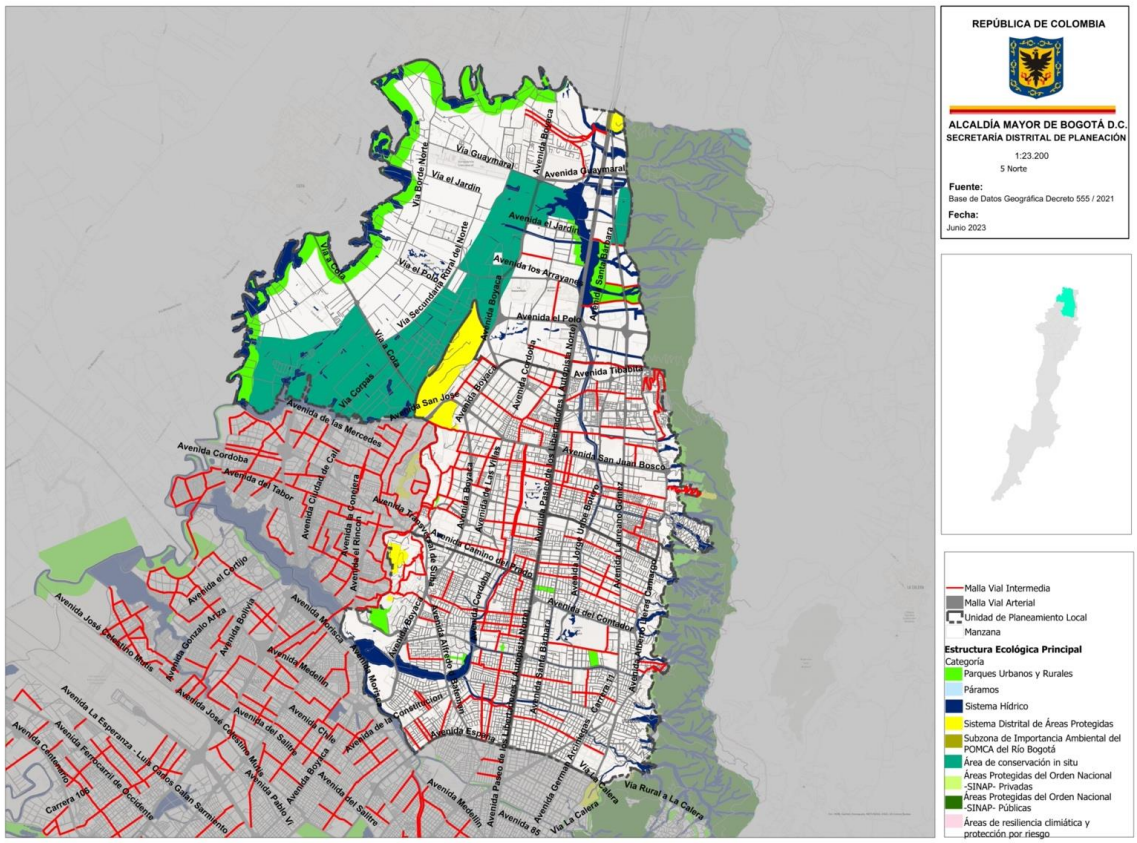


Imagen 161 Conectividad de elementos ambientales con MVI Propuesta
Fuente: SDP, 2023

3.8 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 Norte:

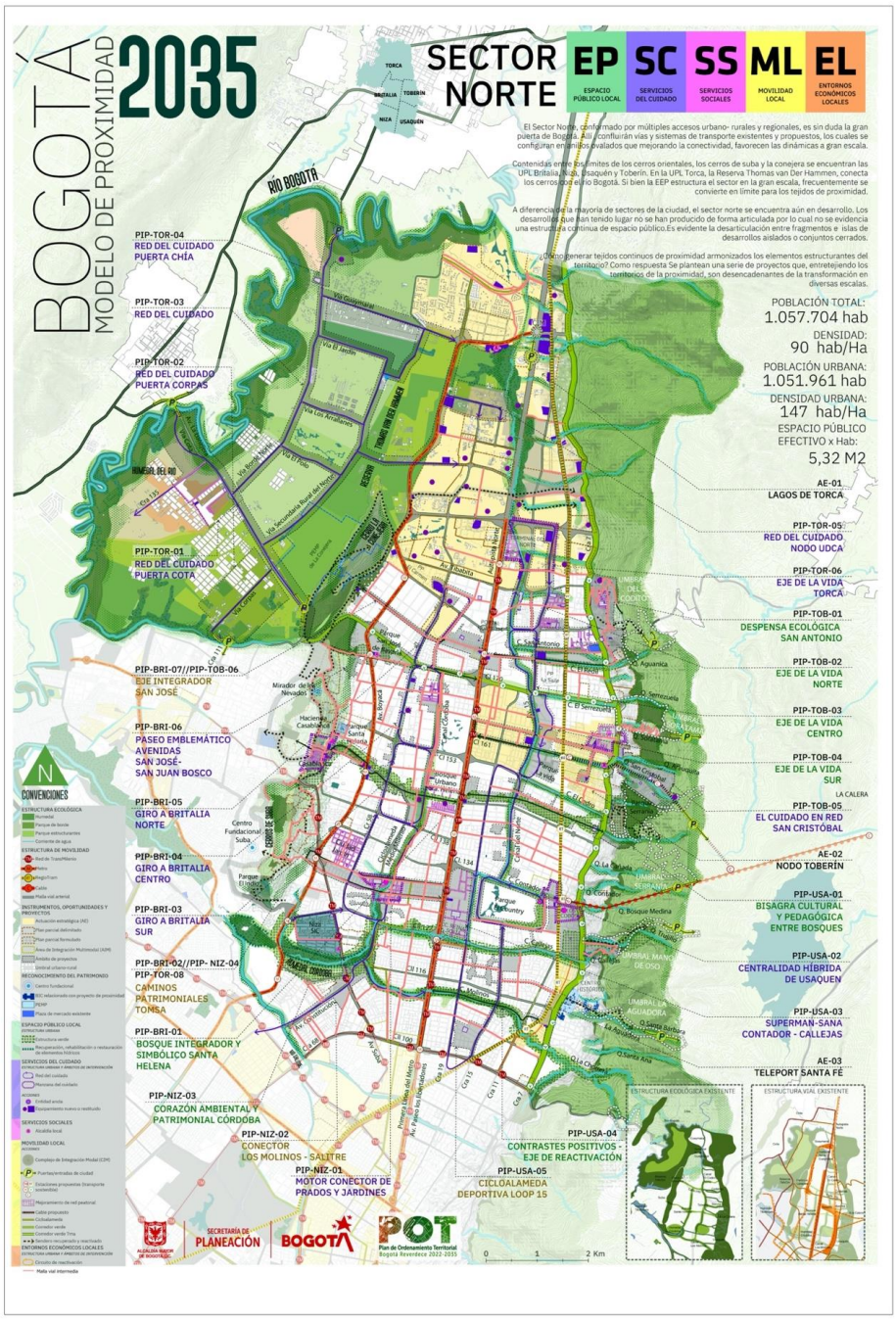


Imagen 162.Proyectos Sector Norte y malla vial intermedia
Fuente: SDP, 2023

Rutas circulares del cuidado del Sector Norte

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 y las plataformas turísticas conectadas.

En la ejecución de las UPL se podrán identificar las rutas circulares del cuidado propendiendo que se conformen sobre los corredores de la malla vial intermedia identificada en el Sector

3.9 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. S**oporte escala urbana conexión UPL**
   Segmentos que facilitan la conexión entre dos o más UPL y que facilitan la movilidad zonal, son segmentos necesarios para la escala urbana y que con la priorización complementan la función de la malla vial arterial de todo el circuito.

4. **Solución de movilidad para conexión local**
   Segmentos enfocados a facilitar conexiones puntuales y locales que solucionan problemas de movilidad zonal y local, así como solucionar conexiones específicas que le den continuidad a la malla vial intermedia y que aproximan territorios en materia de conexiones hacia la malla vial intermedia y/o arterial. En algunos casos brindan solución a requerimientos propuestos por la comunidad.

5. **Continuidad de antiguas reservas de la malla vial arterial**
   Segmentos que en algún momento estuvieron marcados como reserva vial de la malla vial arterial en normatividades anteriores pero que por el desarrollo constructivo de edificaciones sobre esas antiguas reservas ya no existen, pero es necesario dar solución a través de identificación de tramos desde la malla vial intermedia. Ejemplo avenida La Conejera, la avenida Agoberto Mejía, avenida 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:

1. **CORREDORES EN SECTORES DE CONSERVACIÓN** Cuando son sectores en tratamiento de conservación se mantiene la dimensión existente por la misma condición urbana de los sectores de interés cultural. Su condición normativa impide ampliar perfiles.

2. **CORREDORES EN SECTORES DE ORIGEN INFORMAL** Cuando son sectores de origen informal se propende por reconocer las condiciones de su origen y su encaje como integrada de la ciudad. Su condición constructiva limita en muchos casos ampliar perfiles y puede contener restricciones topográficas que limitan el trazado de rutas alternas.

3. **CORREDORES CON DESARROLLOS CONSOLIDADOS** Cuando existen sectores o calles con edificaciones consolidadas en propiedad horizontal y que los procesos de gestión predial para su ampliación son muy difíciles de lograr.
4. **CORREDORES CON CONDICIONES AMBIENTAL PARTICULARES** Cuando existen condiciones ambientales y de cruce de la EEP que limitan su ampliación y donde se permite en algunos casos solo el reconocimiento del perfil existente.
5. **CORREDORES CON PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS REPRESENTATIVOS**. Cuando existe la presencia de equipamientos representativos e icónicos para el sector que restringe la ampliación de secciones transversales.

Como resultado del ejercicio desarrollado se identificaron 116 km de malla vial intermedia para el Sector Norte de la ciudad, de los cuales el 12% con un total 14 km fueron priorizados mediante 9 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 163 Circuitos priorizados MVI- Sector Norte
Fuente: SDP, 2023

ID	UPL	NOMBRE CIRCUITO	JUSTIFICACIÓN	ACCIÓN PRINCIPAL	TIPO DE CALLE **	CASOS EXCEPCIONALES
81	BRITALIA	circuito 1 Britalia	Solución de movilidad para conexión local	Calle completa nueva	I-6	
83	TOBERÍN	Circuito 1 Terminal de Transporte	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	
84	TOBERÍN	Circuito Codito	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa por cualificar o intervenir	I-6	Corredores en sectores de origen informal Corredores con presencia de equipamientos representativos
85	TOBERÍN	Circuito 1 Toberín	Solución de movilidad para conexión local	Cruce Vial	I-5	
86	TOBERÍN	Circuito 2 Toberín	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa nueva	I-5	
87	TOBERÍN	Circuito 3 Toberín	Solución de movilidad para conexión local	Calle completa nueva	I-6	
88	USAQUEN	Circuito 1 Usaquén	Accesibilidad a elementos ambientales, equipamientos o espacio público.	Calle completa nueva	I-6	Corredores con presencia de equipamientos representativos
89	NIZA	Circuito 1 Niza	Solución de movilidad para conexión local	Calle completa nueva	I-6	Corredores con desarrollos consolidados
90	TORCA	Alameda del Norte	Soporte escala urbana conexión UPL´s	Calle completa nueva	I-4	
	**** 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 88 Circuitos priorizados de malla vial intermedia- Sector Norte
Fuente: SDP, 2023

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

ANEXOS

ANEXO DEL SECTOR NORTE

1. Caracterización del Sector Norte
1.1. Caracterización de la UPL Britalia
1.2. Caracterización de la UPL Toberín
1.3. Caracterización de la UPL Usaquén
1.4. Caracterización de la UPL Niza
1.5. Caracterización de la UPL Torca

1. Caracterización del Sector Norte

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035[1] (en adelante el POT), que establece tres escalas de planificación en su Modelo de Ordenamiento Territorial (MOT), el presente documento tiene como objetivo 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 en el Sector Norte de Bogotá.

El Sector Norte de Bogotá está delimitado al sur por el río Salitre y la calle 100 - avenida 68; al norte con los municipios de Chía y Cota; al occidente por el humedal La Conejera, el río Bogotá y los cerros de Suba y al oriente por los Cerros Orientales. Está conformado por cinco Unidades de Planeamiento Local: Britalia, Niza, Toberín, Usaquén y Torca.

A continuación, 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 Unidades de Planeamiento Local (UPL).

Imagen 1. Localización, límites y clasificación del suelo del Sector Norte
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Este sector conforma el borde norte de la ciudad y está rodeado por los municipios de Chía, Cota, Sopó y La Calera. Es así como su vocación desde el MOT es constituirse como elemento articulador de Bogotá con la región y el norte del país, desde la configuración de la estructura ecológica principal y de movilidad. Por un lado, los cerros de Suba y la cadena montañosa de El Majuy se enfrentan a los Cerros Orientales, en lo que parece una conversación entre cerros que enmarca el sector y define las conexiones ambientales entre dichos bordes. Por otro lado, la autopista Norte actúa como una puerta de entrada de habitantes, visitantes y carga que al unirse con la avenida Paseo de los

[1] Decreto Distrital 555 de 2021

Libertadores conforma una espina dorsal que los distribuye en la ciudad a lo largo de su recorrido.

En cuanto a las Actuaciones Estratégicas definidas en el POT, en el sector se identificaron tres que buscan consolidar e impulsar la reactivación económica del sector: Lagos de Torca, Nodo Toberín y Teleport-Santafé.

1.1 Caracterización Demográfica

El Sector Norte cuenta con una población de 1.060.132 habitantes, de acuerdo con los datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), distribuida en una superficie de 11.695,86 hectáreas. El suelo del sector está clasificado en tres categorías: urbana, rural y de expansión. El área urbana representa el 61,1% del área total, la de expansión el 6,2%, mientras la zona rural ocupa el 32,7% ()y se localiza en las UPL Torca y Britalia. La densidad poblacional del Sector Norte es de 90,6 habitantes por hectárea, cifra inferior al promedio de la ciudad (180 habitantes por hectárea).

La distribución de la población por UPL indica una mayor densidad en Toberín con respecto a las demás UPL, la cual, a su vez, fue identificada como UPL deficitaria en términos de espacio público y servicios básicos. Por su parte, Torca presenta la menor densidad poblacional debido a su condición de suelo rural y de expansión. A continuación, se presentan los datos poblacionales por UPL:

UPL	**Población total 2021** SDP-DIE proyecciones DANE	**Densidad poblacional en suelo urbano habitantes/hectárea**
Britalia	261.499	166,2
Niza	216.358	131,5
Toberín	296.212	237,9
Usaquén	276.170	149,6
Torca	9.893	1,8
SECTOR	1.060,132	90,6

Tabla 1. Población y Densidad Poblacional por UPL – Sector Norte
Fuente: DIE – SDP, basado en proyecciones DANE 2021

1.2 Distribución Espacial

La Dirección de Planes Maestros y Complementarios de la Secretaría Distrital de Planeación realizó en el año 2022 un análisis de la dinámica poblacional del Sector Norte que identificó que las UPL Britalia, Niza y Usaquén presentan un menor porcentaje promedio de Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) y un rápido proceso de envejecimiento de sus habitantes, mientras que las UPL Toberín y Torca tienen una población en condiciones socioeconómicas de bajo nivel y alta fecundidad.

Otros aspectos reflejados en el análisis denotan baja densidad residencial en Usaquén y Niza, mientras que Toberín y Britalia tienen áreas en donde se concentra mayor cantidad de población que en su mayoría coincide con estratos socioeconómicos bajos. Aunque estas dos UPL están próximas a zonas de densidad moderada y estrato socioeconómico más alto, no se benefician de los equipamientos del cuidado existentes, los cuales son en su mayoría de carácter privado y los servicios que prestan no son accesibles para la población en condición de vulnerabilidad.

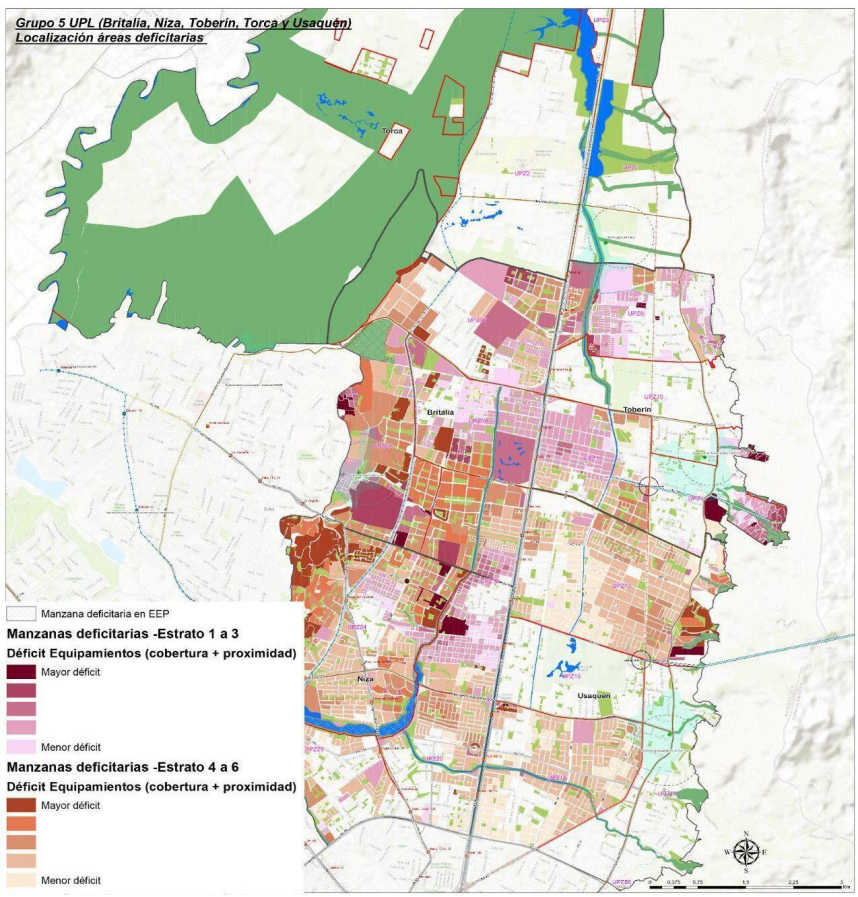


Imagen 2. Zonas deficitarias de equipamientos, según la caracterización demográfica
Fuente: DPMC. SDP 2022

1.3 Soportes Urbanos

A continuación, se caracterizará la situación actual de los soportes urbanos del sector Norte en cuanto a equipamientos, espacio público, hábitat (vivienda y arbolado urbano) y actividades socioeconómicas.

Equipamientos

Según datos de la Dirección de Planes Maestros y Complementarios de la Secretaría Distrital de Planeación (DPMC-SDP) a septiembre de 2022, la oferta de equipamientos y cobertura en el Sector Norte tiene un indicador de 2,02 m2 por habitante, siendo el segundo sector con mayor disponibilidad a equipamientos. En términos del estándar requerido de 3,17 m2/habitante, el sector requiere generar al menos 1,10 m2 de equipamiento adicionales por habitante.

Sector UPL	Disponibilidad equipamiento actual 2022 (m2/hab)	Oferta actual m2	Déficit GENERAL (estándar 3,17)
Centro Ampliado	7,15	8.074.368	-3,98
Noroccidente	0,61	468.146	2,56
Norte	2,07	2.189.416	1,10
Occidente	1,01	1.257.587	2,16
Rural	0,38	17.720,50	2,79
Suroccidente	0,87	1.551.314	2,30
Suroriente	1,08	1.929.352	2,09

Tabla 2. Indicador de Equipamientos por sector
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

Nombre UPL	**Disponibilidad equipamiento actual 2022 (m2/hab)**	**Déficit GENERAL (estándar 3,17)**
Britalia	1,41m2/hab.	1,76
Toberín	1,98 m2/hab.	1,19
Usaquén	1,98 m2/hab	1,19
Niza	1,32 m2/hab.	1,85
Torca	35,75 m2/hab.	-32,58

Tabla 3. Indicador de Equipamientos por UPL en Sector Norte
Fuente: Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Secretaría Distrital de Planeación 2022.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en el Sector Norte se requieren 42 servicios distribuidos en 8 nodos y 3 equipamientos estructurantes. En la siguiente tabla se relaciona el tipo de servicio requerido de acuerdo a la meta por UPL.

Metas de servicios por UPL												
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total por UPL**	**Total, por zona**
Norte	**Britalia**	-	1	1	3	-	-	-	-	-	5	42
	Niza	-	-	1		-	-	-	-	-	1	
	Toberín	3	2	،	7	-	-	-	-	-	12	
	Torca	-	5	1	4	1	-	-	-	3	14	
	Usaquén	4	-	1	3	-	-	-	2	-	10	

Tabla 4. Metas de servicios del cuidado y sociales por UPL en el Sector Norte
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

Espacio Público

En el 2021, de acuerdo con datos del Decreto Distrital 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el sector Norte contaba con un indicador de espacio público efectivo de 5,20 m2/habitante, el cual es inferior a la meta indicada en el POT (6 m2/habitante). En cuanto a arborización, la meta es de 1 árbol/3 habitantes y actualmente el sector cuenta con 0,97 árboles/3 habitantes.

Categoría	Britalia	Niza	Toberín	Usaquén	Torca	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	4,17 m2/hab.	7,86 m2/hab.	2,72 m2/hab.	4,94 m2/hab.	56,14 m2/hab.	DD 555, 2021
Parques de Proximidad	3,64 m2/hab.	5,71 m2/hab.	2,21 m2/hab.	4,06 m2/hab.	52,71 m2/hab.	DD 555, 2021
Arbolado Urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,73 árboles/ 3 hab.	1,74 árboles/ 3 hab.	0,439 árboles/ 3 hab.	0,76 árboles/ 3 hab.	13,98 árboles/ 3 hab	JBB 2021

Tabla 5. Condición actual Espacio Público de las UPL en el Sector Norte
Fuente: Datos POT – DD 555 DE 2021

Hábitat

De acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021, la población del sector se distribuye en 416.897 viviendas y el déficit cuantitativo es de 1.569 unidades. En el largo plazo se prevé que en Torca se desarrollen 80.000 viviendas, de las cuales 23.500 se proyectan para 2025.

Carácter Socioeconómico - Empleo

En el suelo urbano y de expansión del Sector Norte se cuenta con un (1) empleo formal por cada 1,1 personas que conforman la Población Económicamente Activa (PEA) y se registran 46 empleos por hectárea, lo cual aumenta la densidad urbana (habitantes + población flotante) a 201 habitantes por hectárea. Estos datos no consideran el empleo generado por las obras de los desarrollos de Lagos de Torca

1.4 Elementos estructurales

El análisis de las estructuras territoriales a nivel de sector permite dar el salto entre la escala urbana y la escala local y conduce a la identificación de oportunidades y deficiencias en cuanto a la conectividad y articulación entre los elementos estructurales. A continuación, se describen estos elementos de acuerdo a las estructuras definidas en el POT.

1.4.1 Estructura Ecológica Principal – EEP

La estructura ecológica principal del Sector Norte se caracteriza por elementos que hacen parte de las áreas protegidas y estratégicas para la conservación de la biodiversidad de Bogotá como son el río Bogotá, las microcuencas del rio Juan Amarillo y del humedal Torca - Guaymaral, los cerros de Suba y el cerro de La Conejera. Por su parte, los Cerros Orientales bordean el sector, por lo que sus cuerpos hídricos y escorrentías son elementos naturales fundamentales. Esta estructura se articula a través de tres estrategias de conectividad ecosistémica: i) Cerros Orientales – río Bogotá, ii) Cerros de Suba – La Conejera y iii) Parques El Virrey - El Chicó.

Las UPL Torca y Britalia comparten zonas de conservación como la reserva forestal regional productora del norte de Bogotá Thomas van der Hammen y la reserva forestal protectora productora Cuenca Alta del río Bogotá, así como del Sistema Distrital de Áreas Protegidas como el parque distrital ecológico de montaña y la reserva distrital humedal de La Conejera, y el humedal Torca - Guaymaral. La reserva Thomas van der Hammen es el elemento que ordena la protección del paisaje en el suelo rural y es parte esencial del conector ecosistémico Cerros Orientales – río Bogotá.

Las UPL Britalia y Niza cuentan con zonas que hacen parte del Sistema Distrital de Áreas Protegidas como son el parque distrital ecológico de montaña Cerro de La Conejera, Mirador de Los Nevados centro y sur y el humedal Córdoba Niza.

Parques Estructurantes

Los parques estructurantes son áreas complementarias a las zonas de conservación y en Sector Norte se encuentran los siguientes: parque Santa Helena, parque El Tomillar, parque El Indio o de Las Cometas, parque de La Vida, parque El Country y el parque de Área de Ocupación Pública Prioritaria (AOPP) de los Cerros Orientales; así como otras áreas de resiliencia climática y protección por riesgo. Como áreas complementarias para la conservación se contempla la red de parques del río Bogotá y la subzona de importancia ambiental del POMCA del río Bogotá. En conjunto con los demás parques estructurantes se generan espacios naturales de disfrute para los ciudadanos, se mejoran las condiciones estructurantes de la conectividad ecológica y se consolidan pequeños pulmones en el área urbana.

Sistema Hídrico

El Sector Norte cuenta con un sistema hídrico conformado por cuerpos de agua natural como los humedales declarados, los ríos, quebradas y sus rondas. Los cuerpos de agua más representativos son los humedales de Córdoba y Torca – Guaymaral. Adicionalmente, se resalta la importancia de los canales Torca y El Cedro, los cuales recogen las quebradas provenientes de los Cerros Orientales, las dirigen hacia el humedal Guaymaral y desde allí hacia el río Bogotá.

En Usaquén, las quebradas fluyen desde los Cerros Orientales por los canales de El Norte, Contador, Callejas y Molinos hacia el humedal Córdoba. Del costado oriental de los cerros de La Conejera y de Suba bajan escorrentías hacia el canal Córdoba a través del sistema de alcantarillado con algunos vestigios que se aprecian en la red de vallados del barrio San José de Bavaria.

También hace parte de la EEP el río Salitre, que desemboca en el río Bogotá, cuya subcuenca ha sido objeto de diversas acciones tendientes a mejorar las condiciones del sistema hídrico y, por ende, la calidad de vida de los habitantes de las zonas colindantes; así como los lagos artificiales ubicados en los clubes sociales privados Carmel Club, el Centro Deportivo Choquenzá, Los Lagartos y el Country Club.

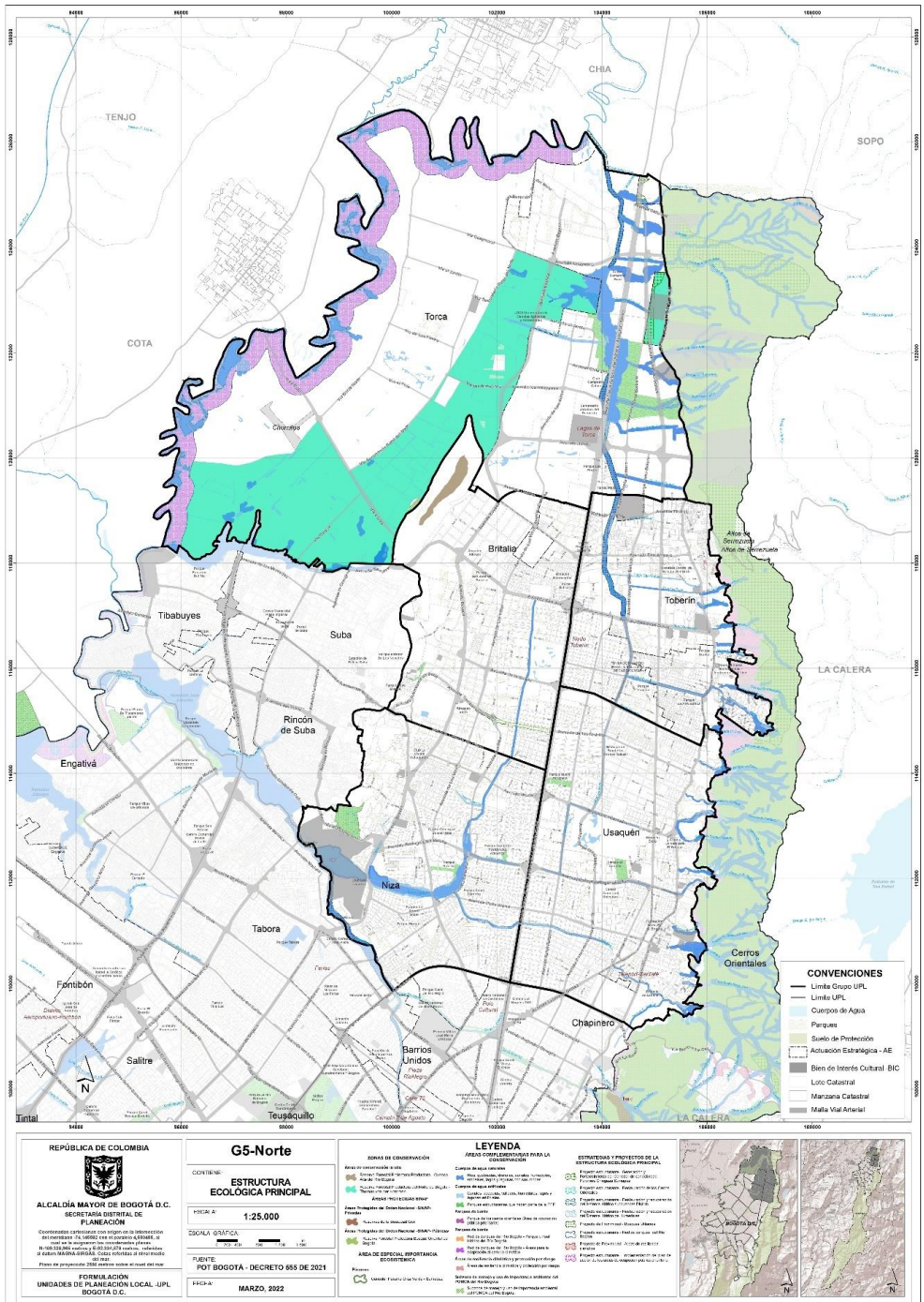


Imagen 3. Estructura Ecológica Principal del Sector Norte
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

Arbolado

En el Sector Norte se registran 297 especies arbóreas, de las cuales las cinco más representativas son sauco, jazmín del Cabo, liquidámbar, chicalá y guayacán de Manizales. No obstante, la distribución del arbolado es disímil al interior del sector y no siempre está en áreas de fácil acceso por condiciones como el cerramiento del humedal, la ubicación de árboles en medio de separadores viales como en la autopista Norte o los canales enmarcados por vías.

La percepción de áreas verdes en el sector aumenta con las zonas arborizadas de los clubes Country Club y Carmel Club, los campus de universidades y colegios, las haciendas, los conjuntos cerrados y los antejardines. Estos espacios ayudan a generar servicios ecosistémicos, pero por su condición de propiedad privada no contribuyen al uso y disfrute del espacio público.

1.4.2 Estructura Integradora de Patrimonios – EIP

En materia de patrimonio e identidad, la fortaleza del Sector Norte se encuentra en los elementos de patrimonio cultural inmaterial y natural mencionados en el aparte anterior que constituyen la estructura ecológica principal, los cuales están directamente relacionados con la ancestralidad Muisca, siendo los cerros de Suba y La Conejera los elementos tutelares conocidos como *Tomsa* u *Ombligo*.

El patrimonio cultural material se relaciona con un primer hito de la colonización representado por la hacienda La Conejera, que interactúa con la reserva Thomas van der Hammen. Por su parte, las haciendas Servitá, Casablanca y San Rafael también son referentes del Sector Norte.

El sector de interés cultural de Usaquén marca los inicios de la expansión de la ciudad hacia el norte, mientras que el barrio Niza Sur (Niza Antiguo), desarrollado a partir de 1964 por el Banco Central Hipotecario[2], constituye un importante hito en el crecimiento de la ciudad. La transformación de humedales y cerros, la extracción minera, la construcción de centros educativos, seminarios y hospicios y la aparición de asentamientos y barrios obreros, marcaron el desarrollo desde la década del sesenta del siglo pasado, el cual incorporó bienes de interés cultural del grupo arquitectónico como la parroquia San Juan Bosco - Teologado Santo Tomás de Aquino y los colegios San Carlos y La Salle. Por otra parte, casas de propiedad privada y clubes sociales constituyen una arquitectura que se asocia como moderna.

Desde el año 2000 se inició un periodo de rápido desarrollo del sector mediante procesos de licenciamiento, por norma o por planes parciales y hacia futuro la expansión urbana estará determinada por el desarrollo de la zona de Lagos de Torca[3]; crecimiento traerá la oportunidad de incorporar y poner en valor otros aspectos del patrimonio.

[2] Tomado de la publicación Bogotá Vuelo al Pasado, Villegas Editores 2010.
[3] Decreto Distrital 088 de 2017. Plan Zonal de Ordenamiento de Lagos de Torca.

En cuanto al patrimonio inmaterial, se resaltan prácticas como la celebración de la Virgen del Carmen en los barrios Verbenal y Las Delicias del Carmen, los eventos culturales que proveen diversas instituciones y su integración a los festivales de teatro y música con el Teatro Mayor Julio Mario Santo Domingo, entre otros.

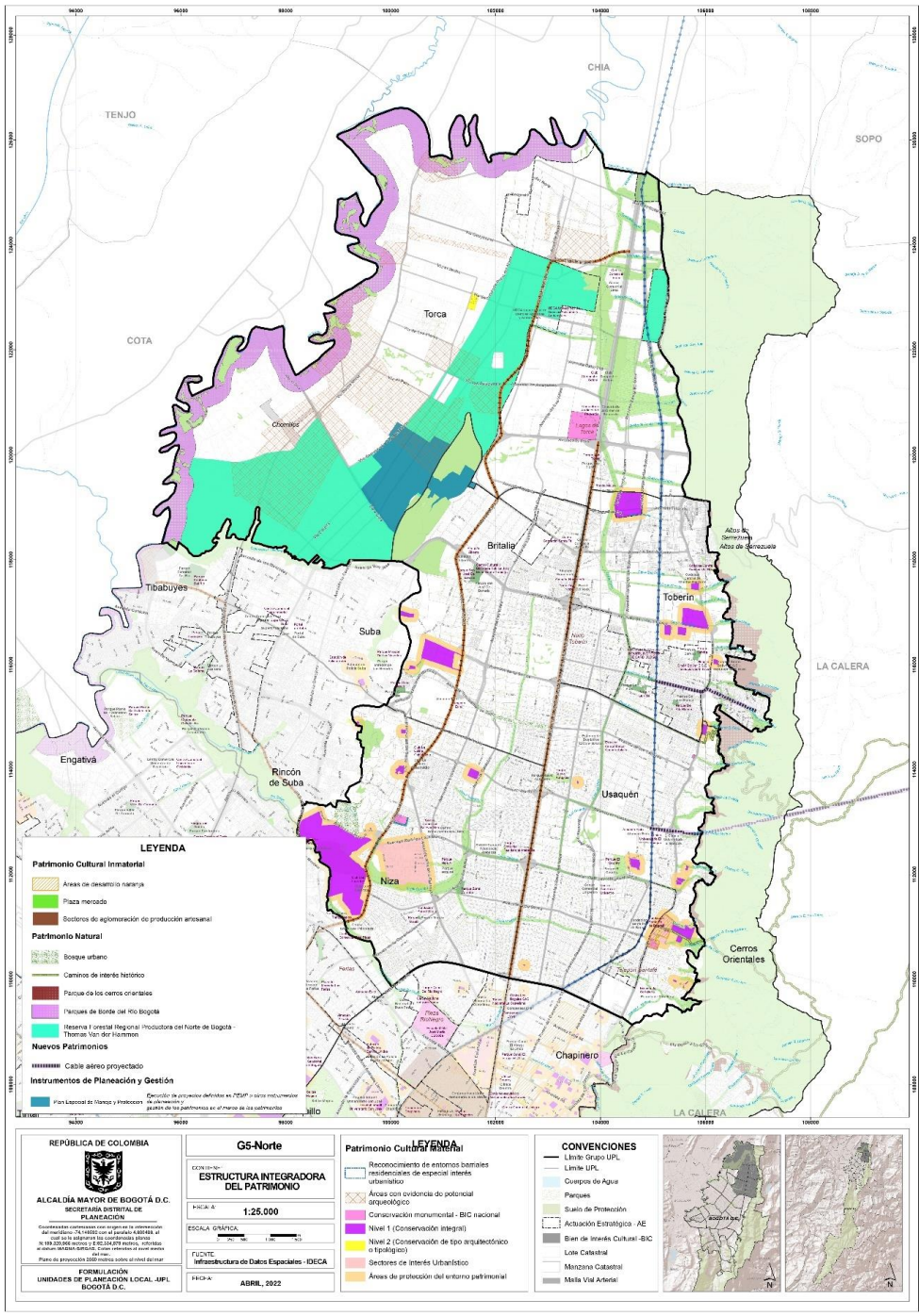


Imagen 4. Estructura Integradora de Patrimonio del Sector Norte
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

1.4.3 Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

El análisis de la estructura funcional y del cuidado pone sobre la mesa los elementos requeridos para consolidar y adaptar un tejido urbano que privilegie la proximidad. En el sector se evidencia, por ejemplo, que el desarrollo relativamente reciente no ha terminado de conectar la malla vial arterial con los sistemas de transporte y que si bien cuenta con una oferta de equipamientos de escala urbana de salud y educación esta es, en su mayoría, de carácter privado. En este sentido, el POT propone una estructura que articule los servicios públicos y privados al sistema de movilidad para mejorar la accesibilidad al sistema de cuidado y de servicios sociales.

En cuanto a las propuestas del POT para la movilidad sostenible, la estructura del Sector Norte se verá soportada por cinco ejes principales de transporte de alta capacidad: i) el Corredor Verde de la Carrera Séptima, ii) Regiotram y ciclo alameda, iii) la extensión de la primera línea de metro, iv) la ciclo alameda Medio Milenio y, v) el anillo logístico y línea 4 de metro de la avenida Boyacá. Alrededor de estos corredores se estructura la oferta de servicios urbanos como universidades, centros de salud, la central de abastos Codabas y la manzana del cuidado Servitá.

La estructura se complementa con las vías que conectan el sector de oriente a occidente como la avenida San José o calle 170, la avenida calle 100 – carrera 68 y las calles 116, 127, 134 y 153. Sobre estas avenidas se tiene previsto fortalecer ciclorrutas y generar calles completas que permitan activar y generar una mejor relación entre colegios y hospitales con su entorno. El planteamiento de la estructura complementaria busca que los parques estructurantes tengan un rol en los recorridos peatonales y en bicicleta de los usuarios del sistema del cuidado.

Desde el POT, el sistema del cuidado propone cinco manzanas del cuidado y las anclas correspondientes planteadas en el POT son: i) en la UPL Toberín, el centro de desarrollo comunitario Servitá y el Hospital Simón Bolívar; ii) en Niza el Centro de Felicidad (CEFE) en el parque El Indio; iii) en Britalia, el nodo de equipamientos en la vereda Suba Cerros en la cesión del plan parcial El Tomillar; iv) en Torca, el conjunto del nuevo Hospital Simón Bolívar y la Universidad del Rosario en cercanía con el CAMI Verbenal y por último, iv) en Usaquén, en la Actuación Estratégica Teleport - Santafé.

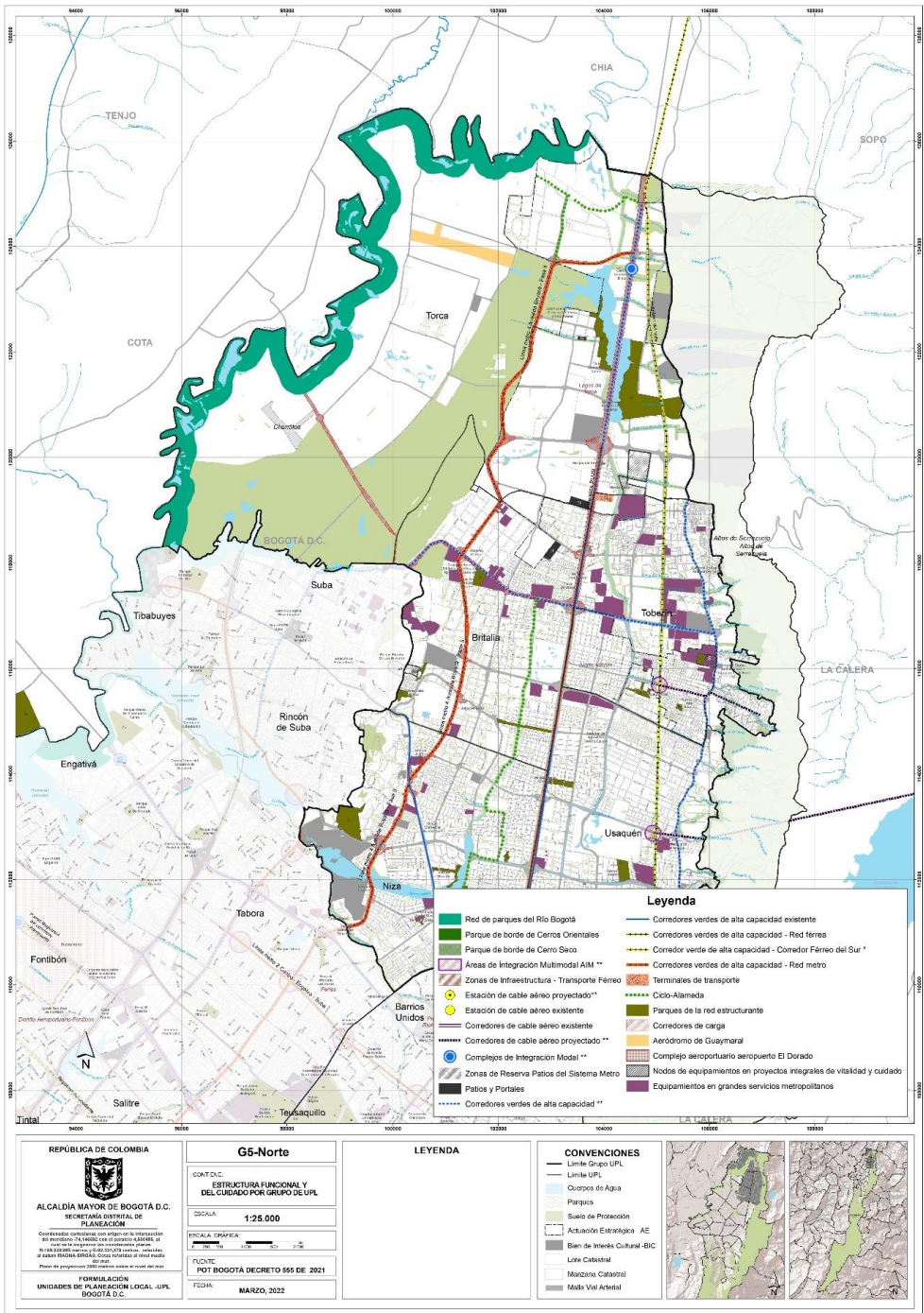


Imagen 5. Estructura Funcional y del Cuidado del Sector Norte
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

1.4.4 Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación – ESECI

En torno al sistema de movilidad también se establecen los nodos de desarrollo económico y los servicios metropolitanos de la ciudad. En el Sector Norte, el desarrollo urbano que Lagos de Torca impulsa es crucial para determinar un equilibrio con el empleo y el sistema productivo de esta zona. Junto con la movilidad sostenible, se busca desincentivar el uso del carro y promover un modo de vida cercano a equipamientos de salud y de educación, al tiempo que el trabajo en casa se consolida con mayor eficacia.

La Actuación Estratégica en el Nodo Toberín es un ejemplo en su relación con la avenida Los Libertadores para el manejo de barrios de condiciones similares en cuanto a la presencia de actividades económicas como Prado Veraniego y Prado-Pinzón. En Nodo Toberín se busca apoyar la industria y el comercio no necesariamente especializados pero que se pueden beneficiar de la aglomeración de servicios. Sobre la avenida Los Libertadores también se encuentra una concentración de servicios médicos y de salud desde la intersección con la avenida NQS hasta la calle 127, por lo que la consolidación de la vía potenciará el desarrollo económico alrededor del sector salud.

En la Actuación Estratégica Teleport-Usaquén, existe un nodo del sector salud a la altura de la Clínica Santafé de Bogotá, que se dinamizaría sobre la avenida carrera Novena o Regiotram. Esta área capitaliza los componentes presentes en el territorio como el turístico y la importante oferta cultural, de entretenimiento y gastronomía en el centro histórico de Usaquén, así como el entorno del centro comercial Hacienda Santa Bárbara.

La zona de Santa Bárbara y el centro empresarial Teleport con la presencia de empresas internacionales y embajadas, su cercanía a las universidades Militar y El Bosque, así como a la Clínica Los Cobos fortalece el carácter de esta zona.

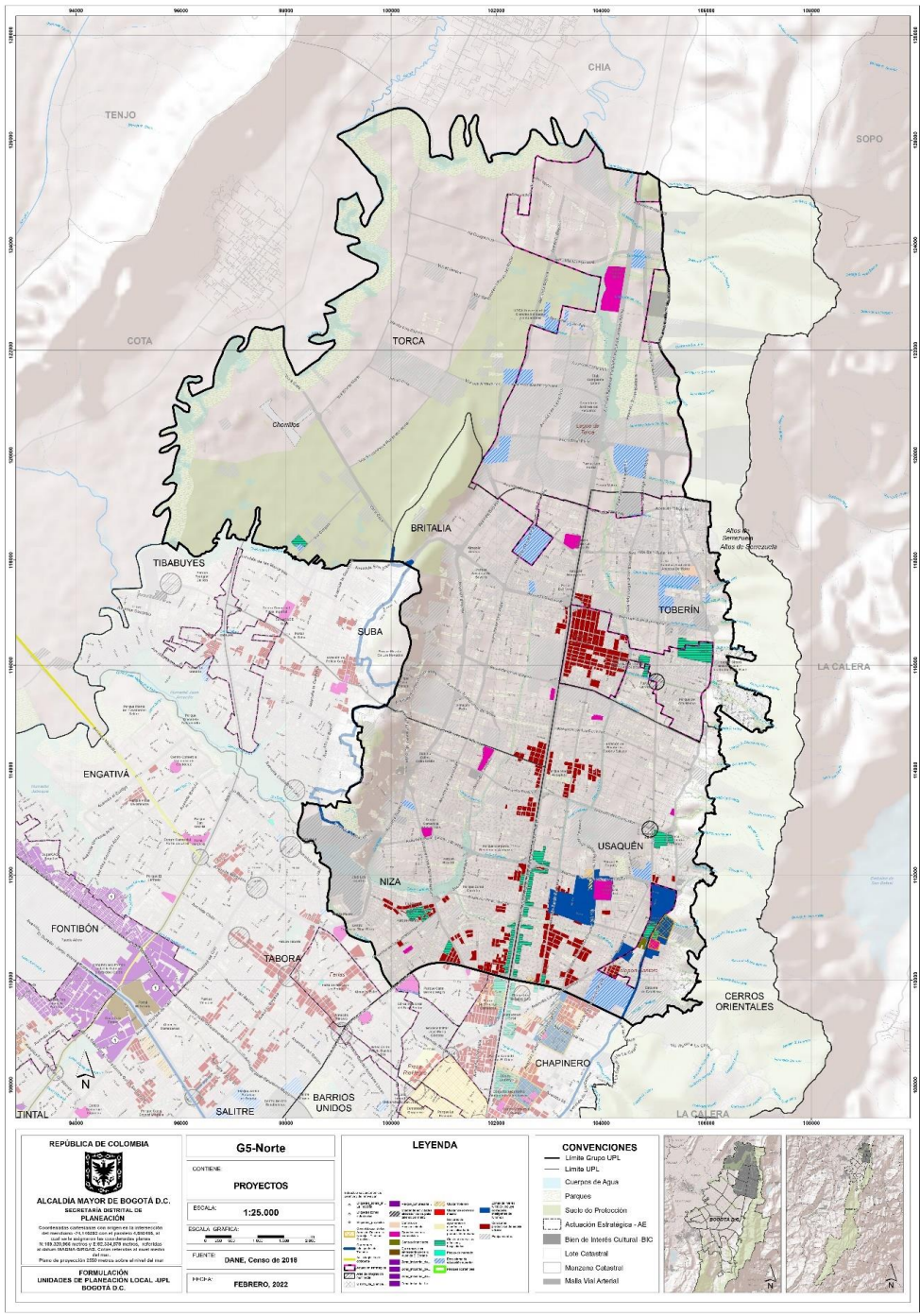


Imagen 6. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación del Sector Norte
Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021

2. Caracterización de la UPL Britalia

La UPL Britalia tiene un desarrollo relativamente reciente que se articula con la expansión urbana y el desarrollo futuro de Torca. Tiene una extensión de 1.574 hectáreas y está delimitada por las calles 138 y 192 y por la autopista Norte al oriente y los Cerros de Suba y La Conejera al oriente. En este capítulo se describen las condiciones que caracterizan la UPL y se exponen argumentos para las intenciones de la visión.

La conectividad ecosistémica articula a Britalia con las UPL Suba, Niza y Torca. En la UPL se ubica el parque distrital ecológico de montaña Cerro La Conejera. El cerro de La Conejera está delimitado también como reserva forestal protectora productora Cuenca Alta del río Bogotá y hace parte de la reserva Thomás van der Hammen, lo cual indica la importancia que su sistema representa en la estructura ecológica principal de la ciudad.

El desarrollo urbano inició el siglo pasado en los años sesenta con el surgimiento de barrios residenciales como Britalia y San José de Bavaria, que se caracterizan por la presencia de agrupaciones de vivienda en conjuntos cerrados. Los equipamientos educativos e institucionales que se ubican allí son, en su mayoría, de carácter privado; la estructura vial no se ha consolidado, lo que afecta la conectividad peatonal y de bicicleta; y los parques de proximidad, que son principalmente producto de cesiones del tratamiento de desarrollo, no se articulan entre sí. Los grandes predios de clubes y equipamientos privados generan bordes con perímetros que evaden la calle activa y vital y contribuyen a la sensación de inseguridad en el área. 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 monofuncionales obligan a buscar servicios en otros lugares de la ciudad. En general, la estructura de ciudad que ha producido el desarrollo urbanístico en las últimas décadas en Britalia va en contraposición al concepto de proximidad.

Imagen 7. Aerofotografía de la UPL Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

2.1 Caracterización Demográfica

Según los datos poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2021, Britalia tiene 261.499 habitantes y su densidad poblacional es de 166,2 habitantes por hectárea, siendo la segunda UPL más densa del Sector Norte. Con respecto al resto de la ciudad Britalia "tiene una presencia más baja de población menor de 14 años y la mayor sobrerrepresentación de población mayor, que además presenta un crecimiento más acelerado. En cuanto a los indicadores socioeconómicos, al compararla con el promedio de la ciudad presenta el menor porcentaje promedio de IPM y un crecimiento poblacional similar al del conjunto. Es una zona acomodada con un rápido proceso de envejecimiento".[4]

La población adulta mayor se distribuye en toda la UPL y las mayores densidades se encuentran en los barrios Prado-Pinzón, Nueva Zelanda y Cantalejo. Este último barrio presenta el mayor déficit en cuanto a cercanía a equipamientos. Otras zonas ubicadas en estrato socioeconómico de 4 a 6 también presentan déficit.

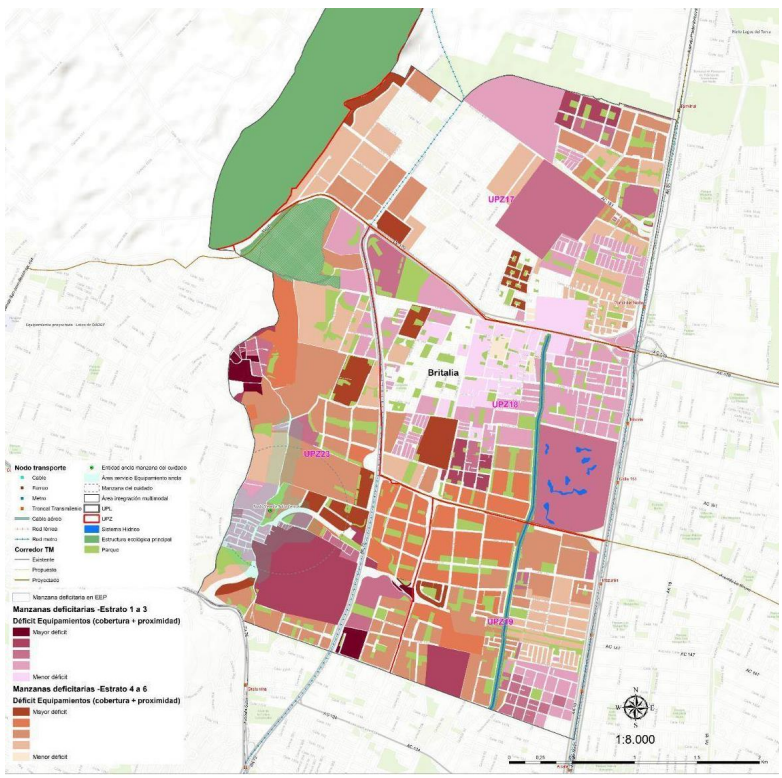


Imagen 8. Zonas deficitarias en equipamientos según la caracterización demográfica UPL Britalia
Fuente: DPMC. SDP 2022

[4] Tomado de la descripción de clústeres realizado por DPMC, SDP, 2022.

2.2 Espacio público local

El espacio público efectivo es de 4,17 m2/habitante, cifra inferior a la meta de 6 m2/habitante establecida en el POT. Aunque la UPL cuenta con parques de proximidad, muchos de ellos están desarticulados y en condiciones de deterioro o desuso.

La presencia de árboles permite la conectividad ecológica y contribuye a regular condiciones de cambio climático como contaminación y clima. En Britalia se registran 0,73 árboles por cada 3 habitantes en el espacio público, indicando la necesidad por arborizar calles y parques para completar la estructura verde.

Categoría	Britalia	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	4,17 m2/hab.	DEC 555, 2021
Parques de proximidad	3,63 m2/hab.	DEC 555, 2021
Arbolado urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,73 árboles/ 3 hab.	JBB 2021

Tabla 6. Condición actual espacio público UPL Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Al occidente de la autopista Norte, el canal Córdoba fluye en sentido norte-sur y recoge la vertiente oriental de los cerros de Suba hasta que la vierte al humedal Córdoba. Los canales son cuerpos hídricos visibles con bordes arborizados que hacen parte de la estructura ecológica principal. Sin embargo, se evidencia la dificultad que tiene la ciudad para integrarse con el canal de Córdoba, bien sea porque se encuentra en medio de la malla vial, porque se levantan rejas y muros o por el deterioro de sus bordes en zonas como el costado occidental del Carmel Club, tramo al que la comunidad se refiere como *el caño*.

La comunidad de la UPL ha manifestado interés en mejorar su relación con el espacio público, lo que se evidencia en el impulso de acciones como la conformación del bosque urbano Santa Helena. También se hace visible la necesidad de espacios cualificados para hacer deporte y de espacios disponibles alrededor del cerro La Conejera para el encuentro, la recreación y el deporte.

Imagen 9. Bosque Urbano Santa Helena
Fuente: SDP 2022

2.3 Servicios sociales y del cuidado

El carácter privado de los equipamientos existentes suma a la carencia de estos en Britalia lo que obliga a la comunidad de las zonas de ingresos económicos medios y bajos a trasladarse grandes distancias hasta Servitá o Suba, por ejemplo, para acceder a los servicios que requieren. Adicionalmente, los grandes equipamientos educativos, como universidades y colegios privados, los clubes y conjuntos cerrados actúan como barreras para la conectividad y el acceso a las redes peatonales y afectan la proximidad. Por ejemplo, el barrio San José de Bavaria, las universidades Pedagógica y UniAgraria, los patios de Transmilenio y el Carmel Club actúan como obstáculos en la accesibilidad peatonal y en bicicleta. En la UPL la presencia de zonas con población de mayores ingresos socioeconómicos en la UPL no genera una sinergia que beneficie a sus vecinos,

Los equipamientos que obedecen a la escala de proximidad en Britalia deben estar orientados a atender adultos mayores, población en condición de vulnerabilidad como grupos étnicos, personas en condición de discapacidad, migrantes y personas dedicadas a actividad de reciclaje.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Britalia se requieree los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total**
Norte	**Britalia**	-	1	1	3	-	-	-	-	-	5

Tabla 7. Metas de servicios del cuidado y sociales UPL Britalia
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

Imagen 10. Biblioteca Julio Mario Santo Domingo
Fuente: SDP 2022

2.4 Movilidad local

Las condiciones para la proximidad de Britalia encuentran su mayor obstáculo en la discontinuidad de vías que afecta la conexión con la UPL de Suba y al interior de la misma UPL. Las zonas como el barrio Casablanca están directamente afectadas por la desconexión en transporte público, dado que la única línea de transporte de alta capacidad se encuentra en la autopista Norte, razón por la cual el bicitaxi y el transporte informal se han convertido en un modo importante para el tránsito local. Los flujos locales deben tomar vías arteriales aumentando la congestión y la cobertura de ciclo infraestructura es baja y está por desarrollar.

Adicionalmente, no hay andenes con principios de accesibilidad universal y existen avenidas como la calle 170 que no tienen andenes en algunos tramos. La gran dimensión de las manzanas y la percepción de inseguridad desincentivan los viajes a pie. La monofuncionalidad de la UPL, sumada a todo lo anterior, incentiva el uso de vehículos motorizados particulares.

2.5 Entornos productivos locales

Britalia presenta un déficit cuantitativo de vivienda de 139 unidades y el cualitativo asciende a 3.898 viviendas (EM 2021). El déficit se debe atender, por un lado, en predios de tratamiento de desarrollo y renovación urbana donde existe la posibilidad de implementar programas de vivienda y, por otro lado, mediante la disposición de vivienda productiva y desarrollos con adecuaciones para servicios sociales y primeros pisos activos.

La presencia de zonas con vitalidad se concentra en los barrios originarios como Britalia, Gilmar, Portales del Norte, Guicani, Cantalejo, Casablanca, Prado-Pinzón, entre otros. En estos barrios se presenta una fuerte dinámica de actividades económicas que prestan servicios a sus vecinos. La comunidad ha mostrado interés en potenciar sus calles comerciales mejorando el espacio público y adecuando espacios para actividades como comercio sobre este.

Sobre la avenida Boyacá y la autopista Norte también se evidencia la aparición de desarrollos inmobiliarios de oficinas y comercio. Sin embargo, estas áreas de actividad económica no están articuladas con la estructura urbana local y más bien tienen una relación con otras zonas de la ciudad a través de los corredores sobre los cuales se localizan.

Los mapas de corazón productivo y grandes servicios metropolitanos evidencian la dinámica de la actividad en la UPL. Por su parte, las cifras de empleo en Britalia indican que hay 2.42 personas por 1 empleo formal y 98 empleos formales por hectárea.

3.6 Patrimonio e identidad

El mayor potencial de patrimonio e identidad de Britalia se encuentra en los cerros de Suba y La Conejera que ofrecen ámbitos culturales, ancestrales y ambientales. Sobre los cerros de Suba se encuentran, además, bienes de interés arquitectónico y con la implementación del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la hacienda La Conejera en el cerro del mismo nombre se consolida un activo con valor histórico. Adicionalmente, los lugares de encuentro reconocidos por la comunidad contienen significados de tradiciones familiares de una Bogotá que no estaba desarrollada en sitios como el bosque urbano Santa Helena, así como las prácticas de murales en el nodo sobre la avenida Suba en intersección con los cerros de Suba. Hoy en día, el parque, biblioteca y Teatro Mayor Julio Mario Santo Domingo posicionan a Britalia en el ámbito regional.

BIC	Distrital	Nacional
PEMP hacienda La Conejera	Declaratoria 2001	Resolución 1640 de 2004
Casa Schlenker	X	
Hacienda Casablanca	X	
Finca Oicatá, antiguo Liceo Boston	X	
Referente de identidad	**Distrital**	**Nacional**
Parque, biblioteca, Teatro Mayor Julio Mario Santo Domingo		X
Bosque urbano Santa Helena	X	
Cerro de La Conejera	X	

Tabla 8. Inventario de bienes de interés cultural y referentes en Britalia
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Imagen 11. Cerro La Conejera

Fuente: SDP 2022

Imagen 12. Hacienda La Conejera
Fuente: SDP 2022

3. Caracterización de la UPL Toberín

La UPL Toberín colinda con la actuación estratégica Lagos de Torca y con los Cerros Orientales en su Área de Ocupación Público Prioritaria (AOPP). Tiene una extensión de 1.245 hectáreas y está delimitada por las calles 153 y 192 y por la autopista Norte al occidente. Sus límites retoman las anteriores Unidades de Planeamiento Zonal de Verbenal, La Uribe, Toberín y San Cristóbal Norte (instrumentos normativos del POT 190 de 2004). En este capítulo se describen las condiciones que caracterizan la UPL y se exponen argumentos para las intenciones de la visión.

Las quebradas que bajan de los Cerros Orientales atraviesan la UPL Toberín hacia el canal El Cedro, que fluye de sur a norte y llega al canal de Torca. Estas quebradas, que han sido endurecidas y canalizadas, constituyen la estructura ecológica principal visible en Toberín, que conecta el oriente con el occidente.

Toberín cuenta con una estructura urbana en proceso de consolidación que se caracteriza por un crecimiento desordenado, pues los primeros barrios se asentaron entre grandes predios, haciendas y claustros de actividad monástica, mientras que la actividad de extracción minera en los cerros promovió asentamientos de origen informal en ladera.

En el primer periodo de crecimiento surgieron áreas de comercio, bodega e industria en Toberín y San Cristóbal Norte que se mantienen al día de hoy. En estas áreas de la UPL se presentan altas densidades poblacionales y solo recientemente tuvieron acceso a infraestructura de servicios públicos como resultado de los procesos de legalización y formalización de barrios. En el POT se identificó como una zona deficitaria en espacio público y equipamientos.

Con el paso del tiempo los grandes predios se convirtieron en instituciones educativas sin una estructura vial ni de espacio público consolidada; sin embargo, hoy en día en este suelo se han completado tramos de la malla vial arterial y se han adoptado planes parciales de desarrollo que se encuentran en construcción. En la escala de proximidad, Toberín se enfrenta al reto de tejer los diferentes tejidos urbanos con los futuros desarrollos.

La UPL Toberín tiene delimitadas dos actuaciones estratégicas. La primera corresponde a una parte de Lagos de Torca, sobre la calle 192 con autopista Norte, y la segunda a Nodo Toberín, entre las calles 153 y 170 entre autopista Norte y carrera Séptima. El Nodo Toberín cubre un área de 332 hectáreas. En el capítulo correspondiente a la UPL de Torca se hará mención a Lagos de Torca.

Imagen 13 Aerofotografía de la UPL Toberín
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

3.1 Caracterización demográfica

Según los datos poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2021, Toberín tiene 296.212 habitantes y su densidad poblacional es de 237 habitantes por hectárea, la más alta en el Sector Norte. En su caracterización se evidencia el crecimiento desordenado de la zona pues presenta tres clústeres[5]:

"Al norte de la UPL, en los barrios San Cristóbal, Toberín y Verbenal hay una sobrerrepresentación de población menor de 14 años, menor cantidad de población de 60 y más años, con respecto a la ciudad, y un aumento más leve de este tipo de población. Presenta una media de hogares con IPM mayor al conjunto urbano.

En la zona central, en donde se encuentra una gran concentración de predios de grandes dimensiones, hay menos población menor de 14 años que el conjunto de la ciudad, y también menos población de más de 60 años, con un ritmo de crecimiento bajo de este grupo. Son zonas principalmente habitadas por población en edad adulta, de nivel social medio (el porcentaje de hogares con IPM es 3,4), pero un ritmo de crecimiento poblacional acelerado, que en promedio presenta tasas de 60, 9%."[6]

[5] Tomado de la descripción de clústeres realizado por DPMC, SDP, 2022.

[6] Tomado de la descripción de clústeres realizado por DPMC, SDP, 2022.

Las zonas con mayor déficit de equipamientos coinciden con los primeros asentamientos urbanos de la UPL y sobresale la dificultad en proximidad para los desarrollos en ladera en los barrios Mirador del Norte, Soratama, Arauquita, Santa Cecilia Norte Parte Alta y Cerros Norte.

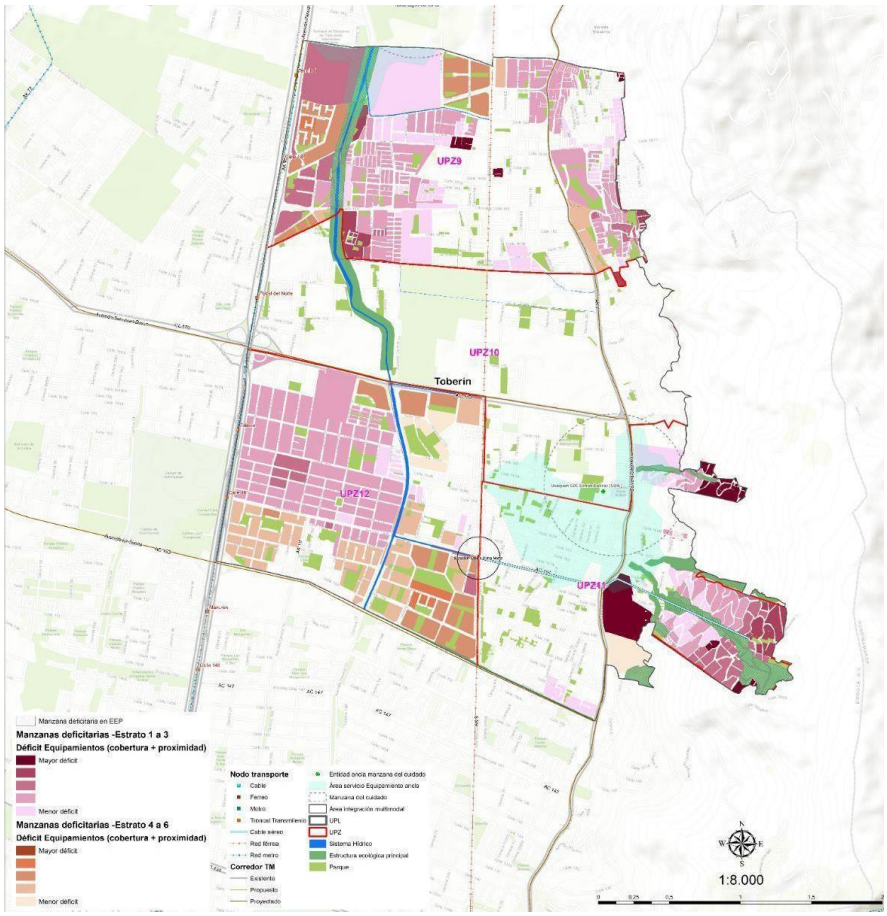


Imagen 14. Zonas deficitarias en equipamientos según la caracterización
Fuente: DPMC. SDP 2022

3.2 Espacio público local

Toberín presenta el mayor déficit de espacio público por habitante y para alcanzar el estándar de 6 m2/habitante hacen falta 3,28 m2/habitante. Toberín concentra el espacio público en parques de proximidad, que en la parte norte de la UPL se ubican en cesiones dispersas y desconectadas entre sí.

A esto se suma que la presencia de árboles en el espacio público es escasa y por cada 3 habitantes hay 0,39 árboles, es decir, se necesitan más de 56.500 árboles para alcanzar el estándar establecido en el POT. Los predios de gran extensión de carácter privado, como colegios e instituciones religiosas, en donde se encuentra una gran cantidad de árboles no hacen parte de la arborización del espacio público, lo cual afecta la visualización en el mapa de cobertura arbórea.

Categoría	Toberín	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	2,72 m2/hab.	DEC 555
Parques de proximidad	2,21 m2/hab.	DEC 555
Arbolado urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,39 árboles/ 3 hab.	JBB 2021

Tabla 9. Condición actual espacio público UPL Toberín
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

El borde con los Cerros Orientales, las quebradas que de ellos se desprenden, los canales y los parques constituyen la estructura ecológica en dos tipos de paisajes que atraviesan Toberín. El paisaje en ladera que tiene la UPL sobre los Cerros Orientales contiene tres áreas, el borde, las quebradas y las zonas de riesgo. Por su parte, el paisaje en planicie es atravesado por quebradas ya canalizadas y cuenta con pequeños pulmones en los parques.

El manejo y la relación con el parque de los Cerros Orientales en el AOPP genera una transición con el suelo rural y aportará lugares de encuentro y recreación pasiva para la población en barrios de ladera. Los bordes ofrecen la oportunidad de generar proyectos que incorporen buenas prácticas con el ecosistema de los Cerros Orientales.

En los barrios El Codito, Soratama, Santa Cecilia y Cerro Norte se encuentran las zonas de riesgo por áreas de resiliencia climática y protección por riesgo. Se requieren, entonces, estudios a mediano y largo plazo por riesgo de avenidas torrenciales y remoción en masa. En el área de ladera, las licencias de actividad extractiva existentes tienen un vencimiento de 5 años, y dado que estos predios están en tratamiento de desarrollo se registran avances en el proceso de recuperación y restauración.

En medio de este paisaje se mantienen las quebradas Aguanica, Arauquita, El Encuentro, La Cita, San Cristóbal, Serrezuela, Soratama y la quebrada y drenaje El Cedro. Estas quebradas se canalizan para encontrarse con el paisaje de planicie al costado occidental de la carrera Séptima. Los canales artificiales Canaima y San Antonio, y los canales y rondas El Cedro, El Redil, San Cristóbal, Serrezuela atraviesan Toberín para llegar al Canal de Torca. Sobre la planicie se encuentran los parques de La Vida, Alta Blanca, Villas de Aranjuez y Servitá ubicados en el costado sur de la UPL. El canal de Torca es el que presenta una mejor calidad de espacio público y es utilizado por los habitantes

gracias a la preservación de zonas verdes en algunos tramos de su ronda y a la ciclorruta que lo acompaña.

Imagen 15. Canal de Torca en la UPL Toberín
Fuente: SDP 2022

3.3 Servicios sociales y del cuidado

Los equipamientos existentes en la UPL son predominantemente de carácter privado y desde las zonas de ladera se deben recorrer grandes distancias para acceder a los servicios de carácter público. Este es el caso de la manzana del cuidado en Servitá, que, si bien ofrece servicios del cuidado a zonas de menores ingresos, se encuentra por fuera del radio de proximidad de 15 minutos de barrios como El Codito, Santa Cecilia y Cerros Norte.

En recorridos de campo se identificaron varios barrios que tienen agrupaciones de equipamientos, como es el caso de Verbenal, Tibabita, Santa Cecilia y Las Orquídeas, en los que se encuentran manzanas que arman conjuntos de salones comunales, jardines infantiles, comedores, colegios o centros de salud.

La concentración de equipamientos de salud de escala urbana que se ubica de sur a norte desde Usaquén encuentra en Toberín un gran aliado pues aquí se ubican el Hospital Simón Bolívar (que será trasladado a Lagos de Torca), la Clínica Cardio Infantil y el Centro de Tratamiento e Investigación sobre el Cáncer Luis Carlos Sarmiento Angulo. En relación con estos equipamientos, en la zona comercial e industrial de Toberín han aparecido servicios complementarios de salud de medicina prepagada e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS).

También cabe anotar que los planes parciales de Ciudad La Salle y los desarrollos en La Estancia y Andalucía han dejado cesiones de espacio público y de equipamientos cuya gestión se puede incorporar en el Plan Maestro de Servicios Sociales y del cuidado.

Sobre la calle 170 y 183 se mantienen colegios privados que ocupan grandes predios en manzanas extensas.

Toberín tiene gran variedad de oportunidades para generar mayor oferta, como por ejemplo, un mejor aprovechamiento del suelo existente y la hibridación de actividades públicas y privadas atendiendo población de diferentes edades y proveniencia, según la zona de la UPL en donde se implemente.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Toberín se requieren como mínimo los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total**
Norte	**Toberín**	3	2	‚	7	-	-	-	-	-	12

Tabla 10. Metas de servicios del cuidado y sociales UPL Toberín
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

Imagen 16. Biblioteca – CDC Servitá
Fuente: SDP 2022

3.4 Movilidad local

Actualmente la UPL Toberín está próxima a una línea de transporte de alta capacidad que se encuentra en la avenida Paseo de los Libertadores; sin embargo, de la calle 170 hacia el norte se dificulta el acceso por manzanas que no permiten el tránsito. El POT prevé la construcción de corredores de alta capacidad como el Regiotram del Norte, la extensión de la Primera Línea de Metro de Bogotá, el Corredor Verde de la Carrera Séptima y el de la Calle 170 y el cable aéreo Toberín Cerro Norte-Santa Cecilia. Estos proyectos suplirán la necesidad de mejores conexiones de escala urbana, mientras que en la escala local se hace evidente que la UPL requiere completar una red de ciclorrutas que alivie el transporte alternativo sobre el área de Verbenal y Tibabita.

La ejecución de vías como la extensión de la avenida Jorge Uribe Botero hacia el norte de la calle 170 y de la avenida Tibabita dependen en gran medida de la implementación de los planes parciales en curso. Pero más allá de completar la malla vial, arterial y/o intermedia, se deben poner en marcha programas de primeros pisos y fachadas activas pues el crecimiento desordenado de la UPL ha generado supermanzanas cerradas y sin actividad.

3.5 Entornos productivos locales

Toberín presenta el mayor déficit cuantitativo de vivienda del Sector Norte, el cual asciende a 630 unidades, mientras que 7.079 viviendas registran déficit cualitativo. Adicionalmente hay 147 viviendas en zona de riesgo. Según la instancia de control de la Alcaldía Local de Usaquén, en Toberín se presentan casos frecuentes de asentamientos en zonas de riesgo y, a pesar de las acciones de control y prevención, los habitantes que son reubicados vuelven a construir en las zonas de riesgo. Adicionalmente, hay un alto contraste en los diferentes tipos de desarrollo de vivienda, que va desde vivienda autogestionada en la zona de Verbenal y sobre la ladera de los Cerros Orientales en inmediaciones de antiguos suelos de extracción, hasta el desarrollo de vivienda de interés social en altura y conjuntos de vivienda multifamiliar en altura. El plan parcial Ciudad La Salle, que está en ejecución, contempla la construcción de 8.810 viviendas, de las cuales 1.908 son VIP, 1.939 VIS y 4.963 No Vis, que se espera aporten a subsanar el déficit de la UPL y de la ciudad.

Las cifras de empleo en Toberín indican que hay 2,11 personas por 1 empleo formal y 60 empleos formales por hectárea, lo que eleva la densidad urbana (habitantes + población flotante) a 294 habitantes por hectárea. Sin embargo, en los recorridos realizados por el equipo formulador del POT, se evidenció que hay una gran oferta de servicios en emprendimientos que aumentan la cifra de ocupación en el sector informal. La actividad productiva de comercio, servicios, industria, bodegas y emprendimientos se asienta en Toberín y San Cristóbal Norte, sectores que son objeto de la Actuación Estratégica Nodo Toberín que remata sobre la carrera Séptima en el edificio Centro North Point.

3.5 Patrimonio e identidad

La condición que se presenta con los equipamientos de carácter privado se extiende al patrimonio y los bienes de interés cultural en Toberín. Algunas instalaciones de las instituciones religiosas tienen categoría de bien de interés cultural del grupo arquitectónico, pero no aportan lugares diarios para el encuentro y tienen cerramientos que rodean el perímetro de las grandes manzanas. A pesar de su relación limitada con la ciudad, estos claustros representan un activo importante en la memoria del desarrollo como promotores de educación.

La estación del ferrocarril de San Antonio, declarada bien patrimonial de orden nacional, está arrendada a una organización sin ánimo de lucro que mantiene una huerta urbana y da alimentación a población vulnerable a cambio de material de reciclaje. La función le da un valor simbólico adicional a este inmueble patrimonial.

Los lugares de encuentro que son significativos en Toberín tienen relación con tradiciones populares de patrimonio inmaterial como, por ejemplo, el parque Verbenal en donde se conmemoran los hechos acaecidos el 9 de septiembre de 2020, la plaza de la Virgen del Carmen y el aula ambiental en Soratama. El nacimiento y recorrido de las quebradas en inmediaciones de los barrios de ladera también presentan una oportunidad de lugar de identidad.

BIC Grupo Arquitectónico	Distrital	Nacional
Estación del ferrocarril San Antonio		Decreto 746 de 1996
Colegio San Carlos	X	
Club de empleados del Banco Popular	X	
Parroquia San Juan Bosco	X	
Noviciado de María Auxiliadora	X	
El Recreo - Comunidad Religiosa San Pablo	X	
Villa Servitá	X	
Potencial referente de identidad	**Distrital**	**Nacional**
Parque Verbenal	X	
Plaza de la Virgen del Carmen	X	
Iglesia Santa Cecilia	X	
Aula ambiental Soratama	X	

Tabla 11. Inventario de bienes de interés cultural y referentes en Toberín
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Imagen 17. La Mariposa – Barrios Santa Cecilia y Cerro Norte UPL Toberín
Fuente: SDP 2022

4. Caracterización de la UPL Usaquén

La UPL Usaquén está delimitada al sur por la avenida calle 100, al oriente por la UPL Cerros Orientales, al occidente por la avenida Paseo de los Libertadores y al norte por la calle 153, configurando una extensión de 1.846 hectáreas. Es la UPL de suelo urbano más extensa del Sector Norte.

Usaquén se caracteriza por tener una estructura urbana con cualidades que se desbordan del Sector Centro Ampliado y una consolidación en colindancia con la UPL Toberín. En este capítulo se describen las condiciones que caracterizan la UPL y se exponen argumentos para las intenciones de la visión.

El desarrollo de Usaquén ha estado determinado, en primer lugar, por el camino al norte o Camino de la Sal y por el sector antiguo del municipio de Usaquén anexado a la ciudad y, por otra parte, por la presencia del Country Club que marca una fuerte división en la estructura urbana de la UPL. El sector antiguo y sus alrededores constituyen un referente de varias escalas y con diferentes características por el desarrollo de actividades turísticas, empresariales y de salud. Sobre la avenida Paseo de los Libertadores se ha constituido un eje que atiende y complementa servicios de salud, mientras al sur de la UPL estas actividades conviven con los tejidos intermedios que ejemplifican principios de proximidad, pues sobre ejes de la malla intermedia se ubican primeros pisos activos y el interior de los cuadrantes alberga zonas residenciales con acceso a parques de proximidad.

Al norte de la UPL, en la zona conocida como Cedritos, se presenta una situación distinta. La subdivisión del suelo alberga pequeños conjuntos residenciales cerrados en supermanzanas sin vías locales, lo que dificulta la aplicación de los principios de proximidad y la zona ha sufrido un proceso de densificación en altura con consecuencias en la capacidad de acueducto y alcantarillado. Los desarrollos en ladera tienen un carácter de conjunto cerrado de vivienda de altos ingresos que, de alguna manera, ha protegido la estructura ecológica principal del crecimiento de asentamientos autogestionados.

Imagen 18. Aerofotografía de la UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

4.1 Caracterización demográfica

Según los datos poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2021, Usaquén tiene 276.170 habitantes y su densidad poblacional es de 150 habitantes por hectárea. En su caracterización con respecto a la ciudad, Usaquén "tiene la presencia más baja de población menor de 14 años de todas las agrupaciones, y la mayor sobrerrepresentación de población mayor, que además presenta un crecimiento más acelerado que en el conjunto urbano. Presenta el menor porcentaje promedio de IPM y un crecimiento poblacional similar al del conjunto de la ciudad. En suma, son las zonas más acomodadas de la ciudad, con un rápido proceso de envejecimiento poblacional"[7].

Además, el estudio evidencia que en relación con Bogotá, Usaquén es mayoritariamente de estratos socioeconómicos altos y que presenta un déficit bajo en equipamientos. Sin embargo, la zona denominada como Cedritos o los barrios Belmira, Cedro Narváez, Acacias, Los Cedros, Los Caobos y Emilia presentan mayores densidades, baja proximidad a equipamientos de servicios sociales, mayor diversidad étnica y presencia de población en condición de discapacidad.

[7] Tomado de la descripción de clusters realizado por DPMC, SDP, 2022.

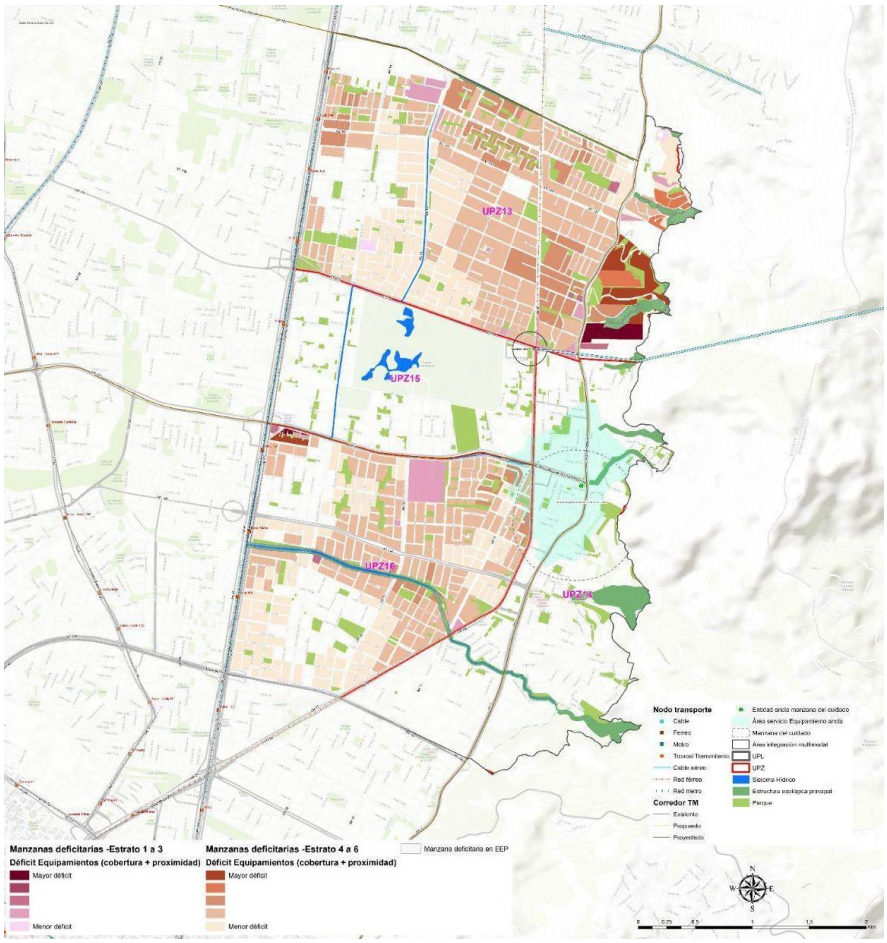


Imagen 19. Zonas deficitarias de equipamientos según la caracterización demográfica UPL Usaquén
Fuente: DPMC. SDP 2022

4.2 Espacio público local

Usaquén presenta un déficit de espacio público efectivo y se requieren 1,06 m2 / habitante para alcanzar el estándar de 6 m2 / habitante.

La presencia y percepción de árboles indica estrategias de conectividad local desde la canopia y regula condiciones de cambio climático como contaminación y clima. En Usaquén se registra una cifra por debajo del estándar establecido en el POT con 0,76 árboles por cada tres habitantes en el espacio público. En espacios privados como colegios, el Country Club o las instalaciones de las fuerzas armadas no se ha contabilizado la cobertura arbórea.

Categoría	Usaquén	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	4,94 m2/hab.	DEC 555, 2021
Parques de proximidad	4,06 m2/hab.	DEC 555, 2021
Arbolado urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	0,76 árboles/ 3 hab.	JBB 2021

Tabla 12. Condición actual espacio público UPL Usaquén
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

La estructura ecológica principal de Usaquén está compuesta por el conector ecosistémico Virrey-Chicó y las quebradas que fluyen de los Cerros Orientales y se canalizan y endurecen al llegar a la zona de planicie. La confluencia de quebradas sobre la ladera genera la necesidad de hacer estudios detallados de riesgo por avenidas torrenciales y por movimientos de remoción en masa. Recientemente se registraron inundaciones alrededor del canal Molinos por avenidas torrenciales (noviembre del 2022).

Además de los parques de proximidad, los componentes de la estructura ecológica y de parques estructurantes que más aportan al reverdecimiento y a su vivencia son el canal Molinos, el parque El Country, el parque Nueva Autopista y el parque Cedro Golf. En los Cerros Orientales se presentan varias oportunidades de transición entre el suelo urbano y rural como el camino de La Aguadora, el camino Mano de Oso y el futuro parque de La Serranía o El Cedro, primer predio adquirido por la Secretaría de Ambiente y que hace parte del proyecto piloto del parque de borde en el AOPP.

Los habitantes aprecian su proximidad a los parques y las conexiones que entre ellos se establecen, hay interés en mejorar aspectos físicos como infraestructura para el depósito de residuos y de iluminación para mejorar la percepción de seguridad. Algunos sectores como Bella Suiza y Delicias del Carmen también expresan interés en implementar estrategias de ecourbanismo como techos verdes o una ruta ecológica a los cerros, respectivamente.

Imagen 20. Canal El Cedro
Fuente: recorrido SDP, 2022

Imagen 21. Parque El Country
Fuente: SDP 2022

4.3 Servicios sociales y del cuidado

La zona central de Usaquén goza del privilegio de tener varios equipamientos de salud, como las Clínicas Reina Sofía, Los Cobos y la Fundación Santafé de Bogotá. Como parte de la localidad de Usaquén, la UPL del mismo nombre tiene el privilegio de contar con una sede de gobierno sobre el parque del sector antiguo. En otras áreas de la UPL se ubican instituciones educativas como la Escuela Militar y la Universidad del Bosque y en inmediaciones de los barrios La Carolina, Usaquén y Rincón del Cedro se encuentran colegios que son atractores de población flotante hacia Usaquén.

Los equipamientos del cuidado y servicios sociales se suplen a partir de la ubicación de centros de apoyo a la salud como consultorios y laboratorios en varias zonas de la UPL. Además, la estructura de barrios goza de centros de culto utilizados como lugares de encuentro y de participación y en esta UPL hay presencia de salones comunales en parques de proximidad que demuestran buenas prácticas de mantenimiento y uso.

Las deficiencias en servicios de salud y educación obedecen a la falta de oferta de carácter público, y las grandes manzanas en sectores como Cedritos y el Country Club representan un reto en cuanto a condiciones de accesibilidad y proximidad. En materia de disposición de residuos, la UPL Usaquén carece de ECA, y en recreación, cultura y deporte los habitantes han identificado interés por ampliar la oferta para atender a adolescentes. Los habitantes han expresado la necesidad de ampliar los centros de atención a la ciudadanía para realizar trámites.

Siguiendo la tendencia del Sector Norte, se requieren instalaciones para la atención del adulto mayor y especializar los servicios de apoyo según la población flotante como empleados y jóvenes.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Usaquén se requieren los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total**
Norte	**Usaquén**	4	-	1	3	-	-	-	2	-	10

Tabla 13. Metas de servicios del cuidado y sociales UPL Usaquén
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

4.4 Movilidad Sostenible

La estructura de la malla vial existente y los proyectos establecidos por el POT ratifican una UPL con un alto grado de consolidación en su estructura urbana. La UPL se conecta por la línea de transporte de alta capacidad avenida Paseo Los Libertadores y tendrá dos líneas más sobre la avenida calle 100 y la carrera Séptima como corredor verde. Con

servicios de estaciones, el Regiotram del Norte es una oportunidad para aportar alivio a la congestión de tráfico que se presenta por la población flotante.

La UPL tiene una red de ciclorrutas de 32,94 kilómetros y transporte público sobre vías de la malla vial intermedia que aportan a su conectividad. Sin embargo, como se evidencia en el sistema del cuidado, la proximidad en barrios como Cedritos se ve afectada por las grandes superficies de manzanas que obstaculizan el paso peatonal y en bicicleta.

4.5 Entornos productivos locales

Usaquén tiene un déficit cuantitativo de 142 viviendas y 990 unidades presentan déficit cualitativo. La UPL posee suelo en tratamiento de desarrollo en los Cerros Orientales y en tratamiento de renovación urbana y de actividad estructurante entre la carrera Séptima y la línea del ferrocarril, desde la calle 106 hasta la calle 134, con potencial para albergar vivienda.

Las cifras de empleo en Usaquén indican que hay 0,64 personas por 1 empleo formal y 125 empleos por hectárea. El número de empleos y la población flotante refleja la importancia de los servicios estructurantes que se encuentran en la UPL. El mapeo de corazón productivo indica la concentración de primeros pisos activos sobre ejes de la UPL que aportan a la estructura de proximidad.

Imagen 22. Centro histórico Usaquén - Distrito Creativo
Fuente: SDP 2022

4.6 Patrimonio e identidad

El mayor referente en identidad de esta UPL se encuentra en el sector de interés cultural de Usaquén. Usaquén cuenta con bienes inmuebles de valor patrimonial que en su mayoría permiten su visita, aunque restringida, y que tienen una relación con el espacio público. Hay, además, una gran concentración de bienes que son de propiedad privada y que están en los barrios de Santa Ana, Santa Bárbara y Delicias del Carmen. La declaración de estos inmuebles como bien patrimonial permite mantener el carácter tradicional de los barrios.

En la memoria de los bogotanos está muy presente el Centro Comercial Unicentro y en el diario vivir se resalta la importancia que tiene como punto de encuentro para adultos mayores quienes se reúnen a tomar café. Adicionalmente, hay que resaltar el rol que juega para el sector público la Corporación Club Social La Aguadora que está atado a la zona de transición entre lo urbano y lo rural en inmediaciones del sector antiguo.

Imagen 23. Estación de tren de Usaquén
Fuente: SDP 2022

5. Caracterización de la UPL Niza

La UPL Niza es una zona que se consolidó en los años 60 del siglo pasado, conformada por una estructura urbana que mantiene el equilibrio con el espacio público y la estructura ecológica principal. En este capítulo se describen las condiciones que caracterizan la UPL y se exponen argumentos para las intenciones de la visión.

A la Unidad de Planeamiento Local Niza la bordean el río Salitre al suroccidente, los límites de la antigua UPZ Niza al occidente, la calle 134 al norte, la avenida Paseo de los Libertadores al oriente y la avenida calle 100-carrera 68 al sur. Niza tiene una extensión de 1.645 hectáreas.

La conectividad ecosistémica articula a Niza con las UPL Suba-Rincón, Britalia y Usaquén. En Niza se encuentran los parques distritales ecológicos de montaña Mirador de Los Nevados centro y sur y la reserva distrital de humedal Córdoba Niza en donde confluyen los canales Córdoba, Callejas y Molinos, elementos representativos de la estructura ecológica principal para la comunidad.

Niza es una UPL rica en barrios residenciales construidos con principios de urbanismo que planeaban espacio público, parques y equipamientos comunitarios. Las agrupaciones más tradicionales como Niza Sur tienen una arquitectura que consolida su apariencia de conjunto y, hoy en día, estos barrios se entremezclan con edificios en altura. Ante la mirada desprevenida, Niza aparenta ser una zona netamente residencial; sin embargo, esta UPL tiene tres núcleos de zonas económicamente productivas de importancia urbana y local: Prado Veraniego, Ciudad Jardín Norte y Morato. Los equipamientos de la UPL Niza se encuentran dispersos y entre ellos se cuentan la Clínica Shaio y la segunda Casa de Justicia de la localidad de Suba con una Ruta de Atención a la Mujer. Tiene una estructura vial en buen estado y se encuentran en construcción la avenida Suba Rincón y la ciclo alameda Medio Milenio, aunque falta mejorar la conexión entre ciclorrutas. La percepción de inseguridad en la comunidad es alta y por esto sus habitantes evitan los recorridos a pie. Gracias a la estructura ecológica principal y a la estructura urbana variada, esta UPL tiene condiciones propicias para potenciar la proximidad y vitalidad.

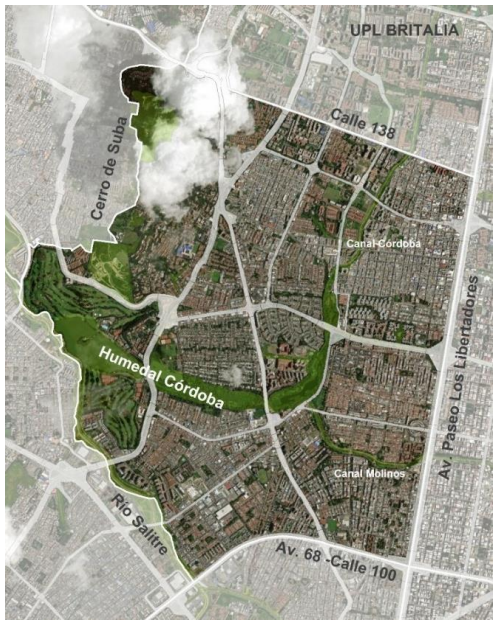


Imagen 24. Aerofotografía de la UPL Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

5.1 Caracterización demográfica

Según los datos poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2021, Niza tiene 216.358 habitantes y su densidad poblacional es de 131,5 habitantes por hectárea. Entre las UPL urbanas que conforman el Sector Norte, sin contar Torca por sus condiciones especiales, Niza es la menos densa. En su caracterización, al igual que Britalia y con respecto al total de la ciudad, Niza "tiene una presencia más baja de población menor de 14 años y la mayor sobrerrepresentación de población mayor, que además presenta un crecimiento más acelerado. Presenta el menor porcentaje promedio de IPM y un crecimiento poblacional similar al del conjunto de la ciudad. Es una zona acomodada con un rápido proceso de envejecimiento".[8]

Adicional a esta caracterización, en comparación con el total de Bogotá, se encontró una población adulta mayor en los barrios de Tierra Linda, Prado y Las Villas. La mayor densidad de personas mayores de 60 años se encuentra en una franja central que recorre diferentes barrios desde Alhambra hasta Ciudad Jardín Norte. Los barrios con mayor déficit de equipamientos son Ciudad Jardín Norte y Prado Veraniego. Otras zonas ubicadas sobre los cerros de Suba correspondientes a los estratos socioeconómicos 4 a 6 también presentan déficit.

[8] Tomado de la descripción de clústeres realizado por DPMC, SDP, 2022.

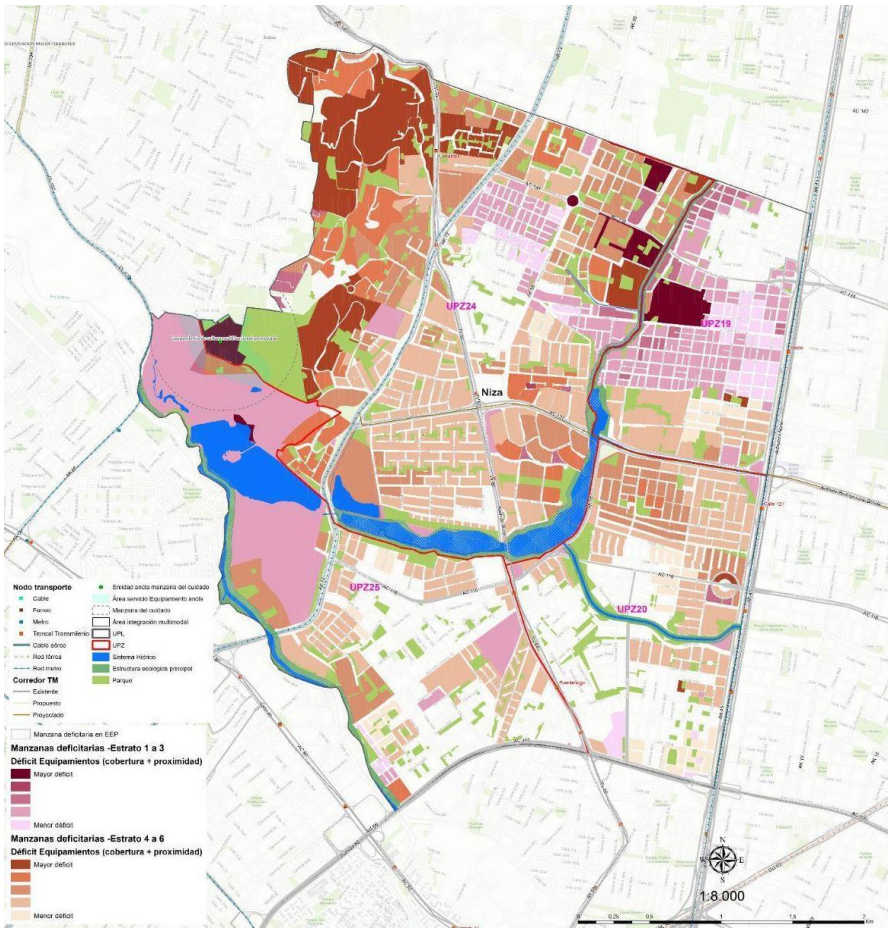


Imagen 25. Zonas deficitarias de equipamientos según la caracterización demográfica UPL Niza
Fuente: DPMC. SDP 2022

5.2 Espacio público local

Las cifras asociadas al área de estructura ecológica principal, parques estructurantes y parques de proximidad ubican a Niza como una de las UPL con mejores condiciones materia de reverdecimiento del espacio público. Gracias al diseño de barrios, la UPL presenta 7,86 m2 de espacio público por habitante, indicador por encima de la meta establecida en el POT (6 m2 / habitante) y requiere 2,14 m2 por habitante para alcanzar el estándar de 10 m2 por habitante.

La presencia y percepción de árboles indica estrategias de conectividad local desde la canopia y regula condiciones de cambio climático como contaminación y clima. En Niza se registra una cifra por encima del estándar: 1,74 árboles en el espacio público por cada tres habitantes. En el mapa de cobertura arbórea se refleja la necesidad de recuperar y

mejorar las condiciones de reverdecimiento en Prado Veraniego y en Ciudad Jardín Norte pues aparecen en blanco. Por su parte, si bien en los cerros de Suba y en el Club Los Lagartos se registra un nivel de arborización notorio, no se incluye dentro del cálculo del indicador por corresponder a predios privados.

Categoría	Niza	Fuente /Fecha
Espacio público efectivo (EPE)	7,86 m2/hab.	DEC 555
Parques de proximidad	5,71 m2/hab.	DEC 555
Arbolado urbano (Estándar 1 árbol/3 habitantes)	1,74 árboles/ 3 hab.	JBB 2022

Tabla 14. Condición actual espacio público UPL Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

Como ya se mencionó, los cerros de Suba, el humedal Córdoba y el río Salitre tienen una presencia imponente en la UPL Niza. El humedal Córdoba recoge flujos de los canales Córdoba, Callejas y Molinos evidenciando su rol como conector ecosistémico Virrey-Chicó. El humedal tiene tres tramos que la Secretaría de Ambiente reconoce como sectores de características diferentes. El primero, al norte de la Calle 127, ha sido identificado como el más conflictivo en cuanto a dinámicas sociales; mientras que el tercer sector, que va desde la avenida Suba hasta la avenida Boyacá, se encuentra en mejor estado a nivel ambiental y de espacio público.

La relación entre habitantes y elementos de la estructura ecológica es conflictiva, ya sea porque desean sobreproteger los elementos naturales o porque hay invasión sobre los bordes. Tanto los cerramientos, como la relación directa y sin respeto sobre el humedal y los canales, generan puntos ciegos y aumentan la percepción de inseguridad a la vez que vuelve vulnerable su protección. La comunidad ha manifestado interés en mejorar su relación con la estructura ecológica principal a través de actividades educativas y mejores estrategias de control alrededor de los bordes del humedal. El aula ambiental recientemente construida servirá como un centro de aprendizaje sin perder de vista que el humedal en sí mismo es un aula ambiental al aire libre.

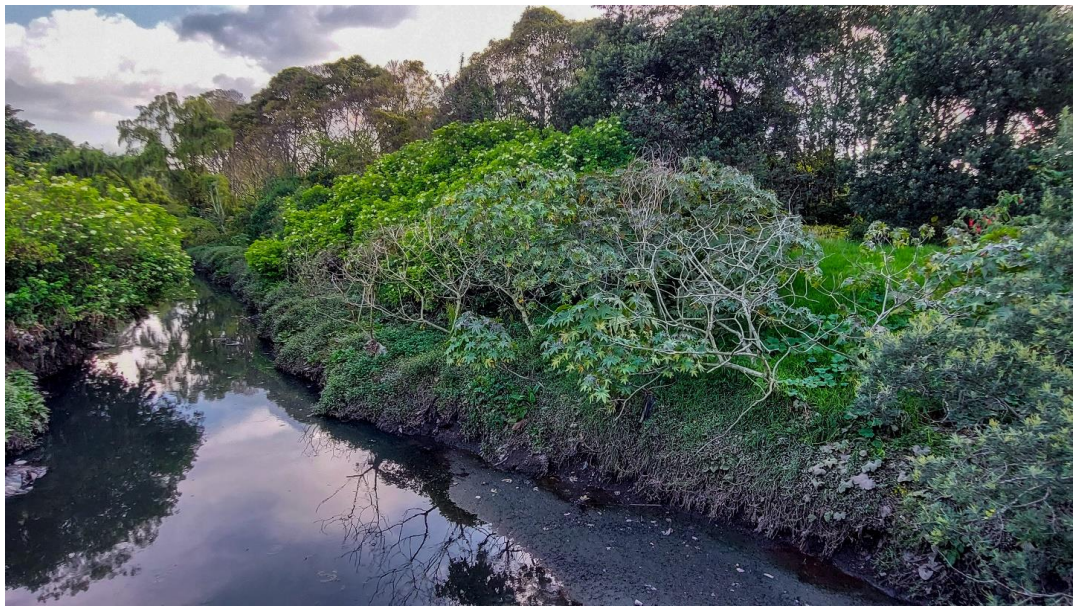


Imagen 26. Humedal de Córdoba
Fuente: SDP 2022

5.3 Servicios sociales y del cuidado

En el área norte de la UPL se encuentran dos zonas significativas de servicios alrededor de Ciudad Jardín Norte y Prado Veraniego, en donde se ubican equipamientos como los colegios distritales Gustavo Morales Morales y Prado Veraniego, también la Casa de Justicia con la Ruta de Atención a la Mujer y una sede del Instituto de Bienestar Familiar. Estos equipamientos de servicio público se encuentran en predios urbanos con espacio justo.

Con la excepción de la Unidad Médica Fray Bartolomé de las Casas, en el área suroccidental se ubican servicios de salud y sociales de carácter privado como la Clínica Shaio.

Los barrios tradicionales de vivienda están en constante transformación en lugares para albergar hogares para el adulto mayor y centros de día para población vulnerable y en condición de discapacidad. Esta dinámica emergente encuentra fundamento en la presión por mantener las estructuras de uno y dos pisos, además de gozar de un entorno con parques y servicios como los existentes en los barrios La Alborada, Tierra Linda y Niza Sur. La comunidad manifiesta preocupación por el deterioro de la calidad de la habitabilidad que se evidencia por las transformaciones de algunas viviendas.

En el área de influencia de las avenidas Boyacá y Suba se encuentran sedes educativas de carácter privado como los colegios Agustiniano Norte, Montessori, Helvetia, Emmanuel d'Alzon, Liceo Segovia, y la Universidad Católica Luis Amigó. El Colegio

Innova es una institución que atiende población de nivel de ingreso medio, al tiempo que ofrece educación bilingüe y de alta calidad como modelo a replicar en este Sector Norte.

Aparte de la presencia de clubes sociales privados como Los Lagartos, Choquenzá y Ecopetrol, en cuanto a espacios de recreación se encuentra en construcción el Centro de recreación y deporte (CEFE) en el parque El Indio o de Las Cometas, el cual ofrecerá un servicio público tanto para la UPL Suba Rincón como para Niza.

Niza tiene una alta presencia de bodegas y centros de reciclaje ubicados en zonas de actividad productiva como Prado Veraniego y en inmediaciones de la zona conocida como Morato.

Siguiendo la tendencia del Sector Norte, se requieren instalaciones para la atención del adulto mayor y debido a la calidad de la estructura urbana, la UPL tiene potencial para atraer jóvenes si se amplía la actividad artística y cultural.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Niza se requieren los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total**
Norte	**Niza**	-	-	1		-	-	-	-	-	1

Tabla 15. Metas de servicios del cuidado y sociales UPL Niza
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

Imagen 27. Colegio privado Agustiniano Norte
Fuente: recorrido SDP, 2022

5.4 Movilidad local

La estructura de la malla vial existente y los proyectos establecidos por el POT ratifican una UPL con un alto grado de consolidación de la estructura urbana. La UPL se beneficia del acceso a dos líneas de transporte de alta capacidad como son las avenidas Paseo Los Libertadores y Suba y contará con una tercera en la avenida calle 100-carrera 68. Tiene, además, una red de ciclorrutas y transporte público sobre vías de la malla vial intermedia que aporta a su conectividad y es la UPL del Sector Norte con más kilómetros de ciclorrutas (50,23)[9].

El gran reto en conectividad que presenta la UPL Niza está en proveer la conexión peatonal y en bicicleta para cruzar la avenida Boyacá, recorrer los cerros de Suba y para conectar el oriente con el occidente en el humedal y canal Córdoba. Las rutas y andenes de accesibilidad universal alrededor de los polos atractores de servicios sociales para adultos mayores, la infancia, y personas en condición de discapacidad, son una prioridad.

5.5 Entornos productivos locales

En Niza se registra un déficit cuantitativo de 593 viviendas y existen 2.069 unidades con déficit cualitativo. A esta cifra es importante agregar que la comunidad ha identificado un fenómeno de pobreza oculta que surge porque los tratamientos de conservación y de consolidación que se aplican en el territorio, así como la voluntad de algunos grupos

[9] Según el POT, Decreto 555, 2021.

poblacionales, desincentivan el redesarrollo de los predios. Lo anterior, sumado al envejecimiento de la población y al costo en impuestos y mantenimiento de la vivienda de estrato alto, ha vuelto difícil mantener las edificaciones de uno y dos pisos por lo que los propietarios han recurrido a estrategias para su subsistencia. Una de estas estrategias es la subdivisión y la transformación interna de las estructuras para albergar mayores densidades y diferentes usos.

Las cifras de empleo en Niza indican que hay 0,80 personas por 1 empleo formal y 90 empleos formales por hectárea. Esto evidencia que las zonas productivas de la UPL equilibran la densidad urbana del territorio dado que en el día hay habitantes que trabajan y de noche habitantes que residen en Niza.

La integración entre zonas productivas y vivienda se percibe en los barrios de Morato, Ciudad Jardín Norte y Prado Veraniego. Sin embargo, las zonas a lo largo de la avenida Paseo de los Libertadores, que en su mayoría se encuentran en tratamiento de renovación urbana tienden a prestar servicios de carácter metropolitano que deben ser reestructurados para mejorar la eficiencia y el manejo adecuado de industria limpia,

Los mapas de corazón productivo y grandes servicios metropolitanos no evidencian la dinámica de la actividad económica en zonas como Prado Veraniego y Morato, pero sí reflejan las tendencias comerciales en algunos de los ejes principales.

5.6 Patrimonio e identidad

En Niza confluyen el patrimonio ancestral, el natural y el arquitectónico. Sobre los cerros de Suba se ubican puntos de interés cultural como el Mirador de Los Nevados centro y sur, el parque del Indio o de las Cometas y los senderos Muiscas ubicados en los cerros, los cuales conectan el humedal Tibabuyes y el de La Conejera por el oriente del Sector Noroccidente de Suba. Por su parte, los barrios Niza Sur I, II y III son un bien de interés cultural que tiene como vecino al humedal Córdoba, lo que lo convierte en una unidad de valor patrimonial. Otros conjuntos de origen privado componen los bienes de interés cultural en Niza, mientras que la cercanía del Colegio Helvetia al barrio de valor ambiental Calatrava y en inmediaciones de recorridos de espacio público que conducen a los cerros por el occidente y a la hacienda San Rafael por el oriente, presentan un potencial para recorridos culturales.

BIC del grupo urbano	Distrital	Nacional
Vivienda en serie, agrupaciones o conjuntos Niza Sur I, II, III	Decreto 619 del 2000	
BIC Grupo Arquitectónico		
Colegio Helvetia		Decreto 785 de 1992

Casa Vieco – casa Puente Toma de Agua	X	
Hacienda San Rafael	X	
Club Los Lagartos	X	
Conjunto Brantevilla	X	
KR 49 103 B 4	X	
Casa 2 (En cerros de Suba, vecino a Los Lagartos)	X	
Potencial referente de identidad	**Distrital**	**Nacional**
Humedal Córdoba	X	
Mirador de los Nevados centro y sur	X	
Parque El Indio	X	

Tabla 16. Inventario de bienes de interés cultural y referentes en Niza
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

6. Caracterización de la UPL Torca

Torca es una UPL urbano rural que cuenta con condiciones ambientales vitales para la ciudad y la región y con una estructura urbana en proceso de desarrollo. Con un área de 5.386,25 ha, es una de las Unidades de Planeamiento Local más extensas de Bogotá, en respuesta a los desafíos ambientales del Modelo de Ocupación del Territorio y con la cual se proyecta la ciudad con una visión de integración entre lo urbano y lo rural, que profundiza su relación estratégica con los municipios de Cota y Chía. Esta UPL tiene como límites al río Bogotá hacia el occidente y el norte, los Cerros Orientales al oriente y en el extremo sur el humedal y cerro de La Conejera, así como las UPL de Toberín, Britalia, Suba y Tibabuyes.

Imagen 28. Aerofotografía de la UPL Torca
Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP, 2023

6.1 Caracterización demográfica

Según los datos poblacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) 2021, la UPL Torca tiene una población de 9.893 habitantes. De las 5.386,25 ha en las cuales se emplaza esta UPL, el 68% está catalogado como suelo rural. Torca es una de las UPL con la densidad poblacional más baja de Bogotá con 1,8 habitantes por hectárea.

En línea con la importancia del posicionamiento urbano del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – Ciudad Lagos de Torca, una de las perspectivas más interesantes para la UPL es su relación poblacional con la apuesta urbanizable de este plan, el cual proyecta albergar un total de 389.402 nuevos habitantes. Torca se consolida como la única UPL

de Bogotá con un carácter realmente urbano-rural, por lo que es importante mencionar que el contraste en las cifras de déficit que presenta comparada con las demás UPL del Sector Norte debe aislarse y el territorio se debe entender bajo esta dinámica urbano-rural y en proceso de desarrollo que la hace especial.

6.2 Espacio público local

El suelo rural de la UPL Torca es el último espacio de paisaje sabanero que tiene Bogotá. En la pieza rural norte se conforma un paisaje de planicie con mosaicos agrícolas, cultivo de flores bajo invernaderos, los cuales se han vuelto propios del paisaje sabanero, cercas vivas y vallados sobre los límites de los predios privados. Adicionalmente, se encuentran equipamientos y canchas de golf con lagunas artificiales en clubes privados.

La Reserva Thomas van der Hammen es un elemento representativo de la UPL, definido como un área protegida determinante en la conectividad entre el río Bogotá con los Cerros Orientales. Allí se encuentran hitos de importancia natural y cultural como son el bosque Las Mercedes, último relicto de bosque primario de planicie inundable de la Sabana de Bogotá y la hacienda La Conejera, bien de interés cultural asociado al paisaje sabanero.

Los residentes de la UPL Torca se beneficiarán con la implementación de estrategias de consolidación de dos conectores ecosistémicos como son Cerros Orientales – río Bogotá y Cerros de Suba – La Conejera, los cuales tienen por objetivo mejorar la calidad ambiental de la ciudad, proteger la biodiversidad, favorecer la migración de flora y fauna silvestres y recuperar los corredores hídricos y humedales. El paisaje rural de planicie se convierte en una ventaja para el disfrute de los residentes de esta UPL, de la ciudad y de la región.

En el suelo urbano, una de las apuestas más importantes de UPL Torca es la recuperación del humedal Torca-Guaymaral a través de las acciones contempladas en el POZ Norte – Ciudad Lagos de Torca y la concreción del parque metropolitano Guaymaral con un área libre que cubre 76,8 ha, sin incluir rondas y zonas de manejo y protección ambiental (ZMPA), destinadas al desarrollo de usos recreativos. La conexión con los cuerpos de agua en la UPL Torca y, al mismo tiempo, con las estrategias medioambientales para su recuperación es una premisa fundamental en la tarea de reverdecer el norte de Bogotá.

6.3 Servicios sociales y del cuidado

La UPL Torca se verá beneficiada por el desarrollo de los planes parciales definidos en el POZ Norte – Ciudad Lagos de Torca. La dotación de equipamientos en estas áreas cumplirá un papel fundamental en la construcción de comunidad y en el mejoramiento de calidad de vida en el sector norte.

Por otro lado, el modelo de manzanas del cuidado, al ser una de las premisas del ordenamiento del territorio para Bogotá, sienta sus bases en la UPL Torca con el planteamiento de este tipo de equipamientos alrededor del nodo Lagos de Torca y el

sector de Canaima, los cuales se relacionarán con las dinámicas de oferta de servicios de salud asociadas al futuro Hospital Simón Bolívar. La apuesta de estas manzanas del cuidado permitirá que las personas cuidadoras tengan acceso a servicios de formación, oportunidades de inclusión económica y laboral y bienestar, además de servicios para las personas a las que cuidan.

Una de las apuestas de cuidado que enriquecerán el ordenamiento del suelo rural de la UPL Torca, está relacionada con el establecimiento de dos nodos de equipamientos y la intervención en el centro poblado de Chorrillos. Los nodos rurales se localizan en la zona de vivienda campestre Guaymaral y en la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales (UDCA).

La Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales UDCA, con 40 años de historia y una estrategia de educación adaptada a las necesidades de formación en ciencias ambientales, hoy se consolida como uno de los equipamientos más representativos en el contexto rural de Bogotá.

Adicionalmente, se debe mencionar el sector de Corpas, el cual alberga población residente y está considerado desde el Plan de Manejo Ambiental de la reserva Thomas van der Hammen como una subzona de alta densidad de uso debido a la condensación de actividades agropecuarias, dotacionales, residenciales, industriales y de comercio y servicios.

De acuerdo a las metas definidas en el Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, en la UPL Torca se requieren los siguientes servicios:

Metas de servicios por UPL											
Zona de programación y gestión Territorial	**UPL**	**Cultura**	**Educación**	**Mujer**	**Integración Social**	**Estación de Bomberos**	**Salud**	**Administración Pública**	**Recreación y Deporte**	**Educación superior** (hibridación en Colegios)	**Total**
Norte	**Torca**	-	5	1	4	1	-	-	-	3	14

Tabla 17. Metas de servicios del cuidado y sociales UPL Torca
Fuente: Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales - PSCSS 2023

6.4 Movilidad local

Torca será un atractivo recreacional, turístico-ambiental y paisajístico para la población capitalina y del país, que atraerá visitas de personas interesadas en aprender y conocer la capacidad ecosistémica del sector, para lo cual se creará una red de movilidad en bicicleta desde y hacia la UPL Torca. Actualmente Torca tiene 2 km de infraestructura para la movilidad en bicicleta, pero la proyección con las intervenciones contempladas en el POT supera los 26 km.

Por otro lado, la infraestructura de movilidad del norte de Bogotá representa un componente básico a mejorar para el funcionamiento de toda la ciudad. En este sentido, corredores de la red de conectividad urbano-regional, como la autopista Norte, la proyección de la avenida Boyacá y el reacondicionamiento de la carrera Séptima -futuro corredor verde-, son tres ejes que enriquecerán la fluidez del transporte público y privado. En suma, la vía a Cota y la avenida Guaymaral, se constituyen como ejes de logística que fortalecen la consolidación de las zonas agroindustriales de Bogotá, orientados al incremento de la productividad, la generación de mayor valor agregado y la modernización en general. Este fortalecimiento se asocia con las actividades derivadas de la red de transporte aéreo, en especial del aeródromo Guaymaral. El sistema férreo, que será la columna vertebral de la movilidad sostenible, beneficiará a esta UPL con dos líneas de metro: la extensión de la línea 1 y la línea 4.

Sin embargo, la accesibilidad en términos de proximidad es uno de los temas más importantes a solucionar para esta UPL. En este sentido, se debe garantizar la conectividad con Bogotá desde y hacia las UPL vecinas -Toberín, Britalia, Suba y Tibabuyes-, así como con los municipios de Cota y Chía y con los Cerros Orientales,

6.5 Entornos productivos locales

Para potenciar la productividad, competitividad e innovación de este sector de la ciudad, en Torca se promoverán nuevas industrias y clústeres especializados con una visión de integración regional, que genere mayor valor agregado e incentive el empleo para la nueva población.

Se estima que en los próximos años se generarán 120.000 empleos permanentes en Torca y se construirán 135.000 viviendas, de las cuales 30.540 serán de Interés Prioritario y 38.900 de Interés Social.

En línea con los planteamientos del Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal y Productora Thomas van der Hammen para Torca, y en particular para su contexto rural, se busca implementar un modelo urbano en el cual los propietarios y residentes del sector se sientan parte de la manufactura del paisaje y de la infraestructura naturalizada propia del contexto rural, haciendo de estas comunidades aliados estratégicos en el desarrollo territorial de la UPL. Así mismo, se generarán estrategias de vinculación de la institucionalidad académica y empresarial para crear sistemas de pedagogía y gestión con enfoques ambientales y productivos que implementen prácticas *in situ* que permitan hacer del territorio un modelo de trabajo colectivo entre residentes, estudiantes, trabajadores y visitantes.

6.6 Patrimonio e identidad

Uno de los atractivos de identidad más importantes a destacar en la UPL Torca es la presencia de una memoria urbano-rural asociada a las haciendas de la sabana bogotana, de las cuales algunas mantienen el contexto rural que las caracteriza, aunque en la actualidad la mayoría no funciona como hacienda. Es así que lugares como las haciendas Las Mercedes, La Coralina y La Conejera, todas integradas a los planteamientos del Plan

de Manejo Ambiental de la reserva Thomas van der Hammen, son complejos espaciales que caracterizan la identidad de esta UPL.

Uno de los componentes más sobresalientes en materia de patrimonio e identidad es la relación intrínseca entre el territorio y las primeras ocupaciones indígenas por parte de las comunidades Muiscas. En esta dirección, es vital concebir a la UPL Torca como una extensión espacial que reconoce estos antiguos asentamientos. La relación entre herencia muisca y la actual UPL Torca cobija factores territoriales a destacar en el pilar patrimonial, ya que estas comunidades basaron sus prácticas de habitabilidad en torno al río Bogotá y de este en conexión con humedales, canales y fuentes de agua en general, así como con los cerros y los antiguos camellones construidos por dichas comunidades.

Imagen 29. Bosque de Las Mercedes – RTVDH
Fuente: Archivo SDP, 2022

ANEXO DEL SECTOR NORTE

Memorias de la participación en la formulación de las UPL

Memorias de la participación en la formulación de las UPL del sector Norte.

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 - Usaquén	jueves, 31 de marzo	Días de Campo Alcaldías Locales
Deriva 1.0. UPL Torca - Parte rural	viernes, 3 de junio	Días de Campo Alcaldías Locales

Deriva Rural Torca (segunda parte)	sábado, 11 de junio	Derivas 1.0 - Caracterización territorial
Deriva 2.0 Britalia	sábado, 1 de octubre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Deriva 2.0 UPL Niza	viernes, 18 de noviembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Taller de co-creación UPL Britalia	miércoles, 23 de noviembre	Talleres de Co-creación
Deriva 2.0 Usaquén	viernes, 25 de noviembre	Derivas 2.0 - oportunidades para la proximidad
Taller de co-creación UPL Niza	martes, 29 de noviembre	Talleres de Co-creación

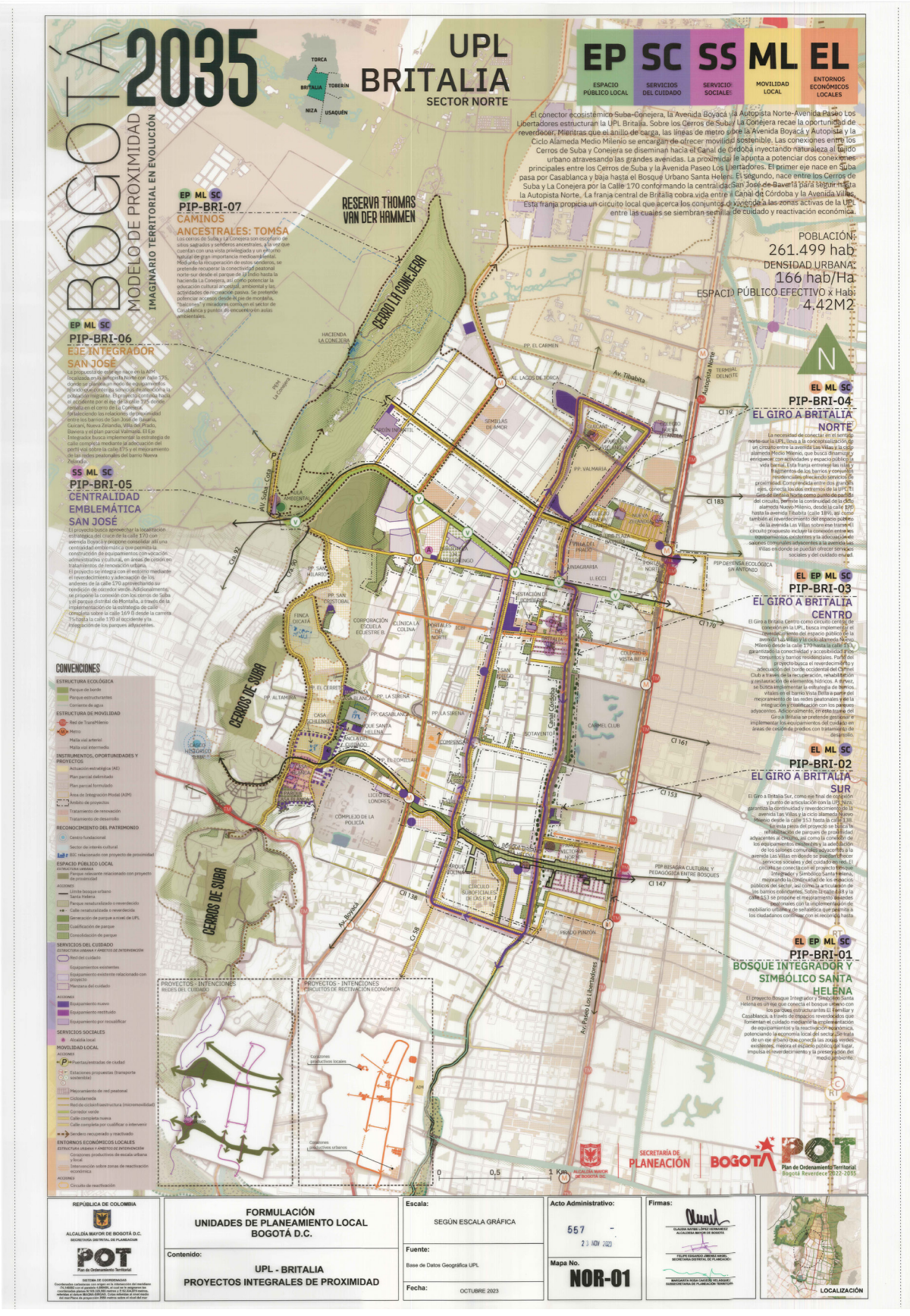
3. Actividades pedagógicas y de información de escala local 2023

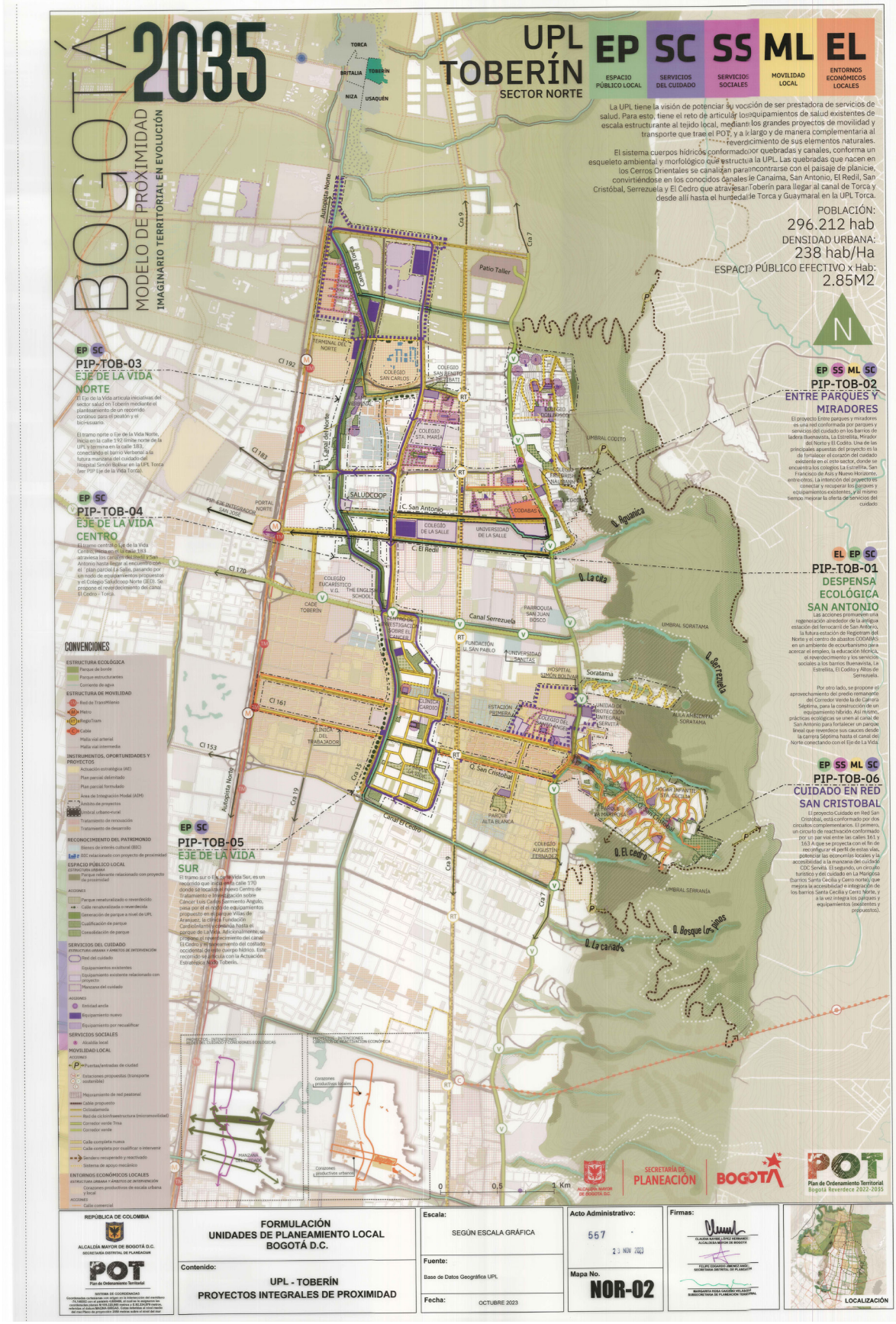
Nombre de la Actividad	Fecha	Categoría
Deriva UPL-Toberín + UPL Cerros Orientales	miércoles, 22 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL Torca Urbana	viernes, 24 de febrero	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Deriva UPL Torca Rural	viernes, 3 de marzo	Derivas 2.0 UPL + AE: Oportunidades de la Proximidad
Taller de Co-Creación UPL Toberín + UPL Cerros Orientales	sábado, 4 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller Co-Creación UPL Torca	viernes, 17 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE
Taller de Co-Creación UPL Usaquén y Cerros Orientales	miércoles, 29 de marzo	Talleres de Co-Creación UPL + AE

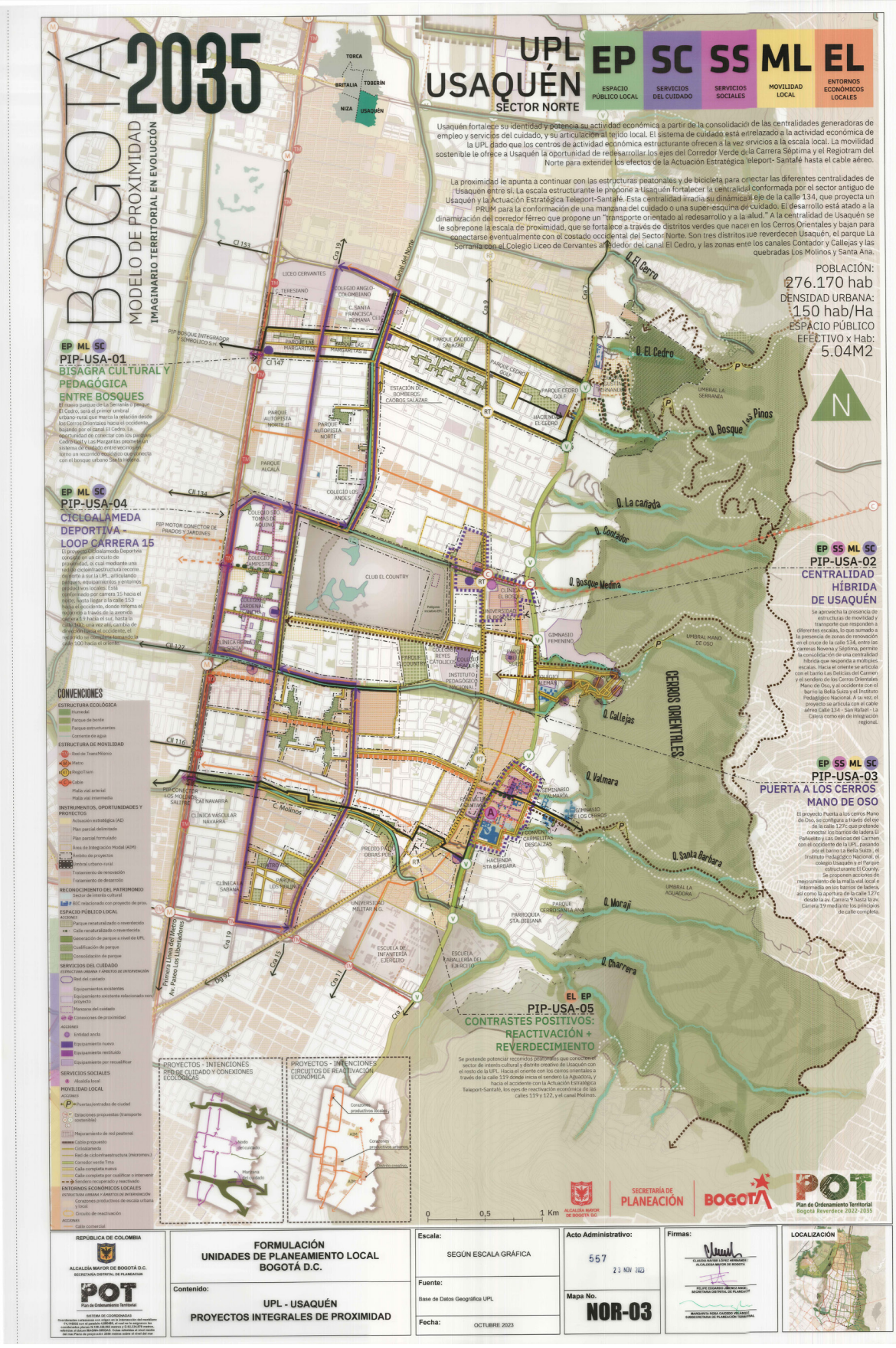
Toda la información de las actividades anteriores y sus evidencias se encuentra dispuesta en el siguiente enlace, para consulta de la ciudadanía:

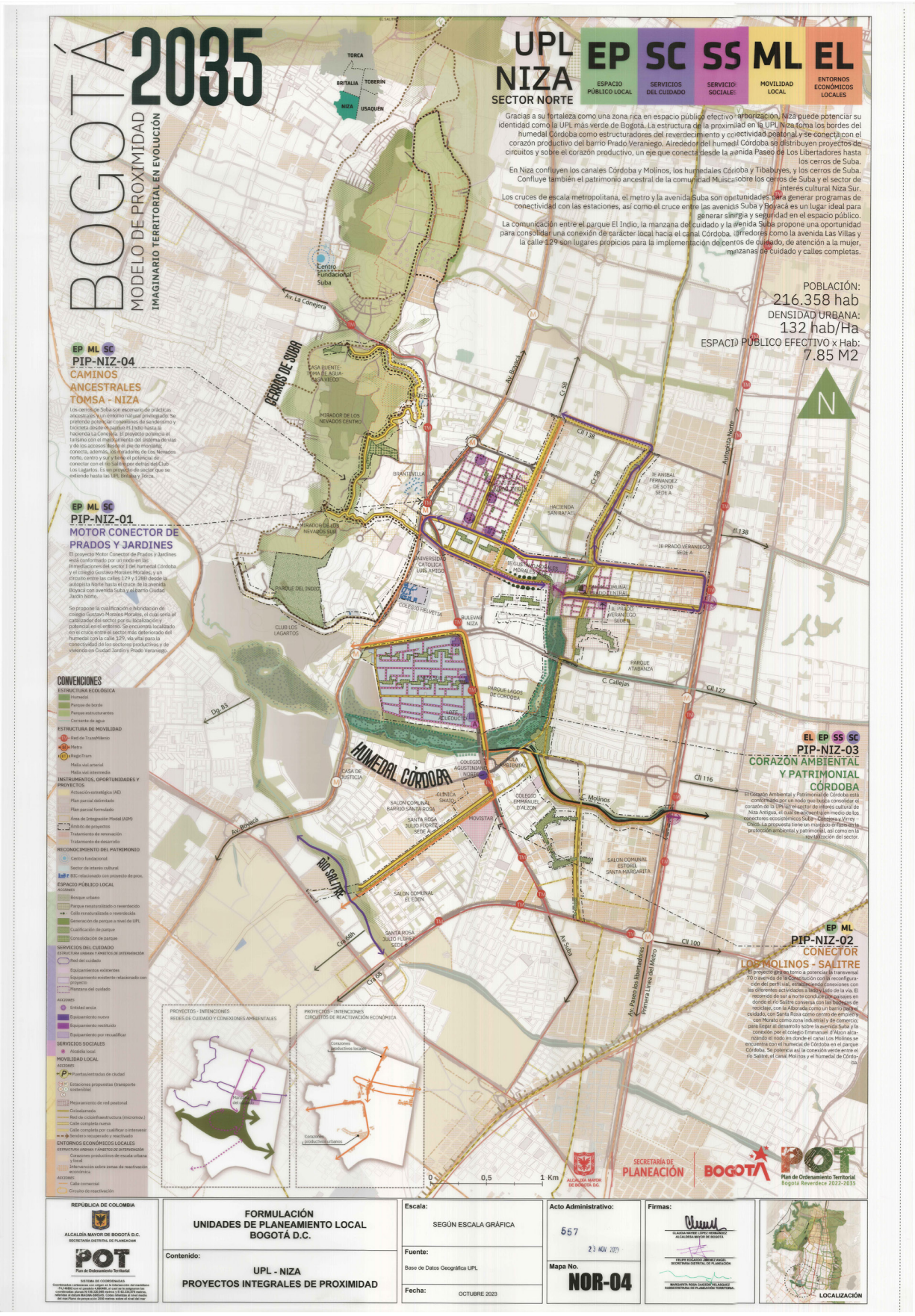
https://drive.google.com/drive/folders/1C31O6Fb-c8QBmIoZaDgystUx0BMU0v_X?usp=sharing

Finalmente, vale la pena mencionar que, en el marco de la publicación de los proyectos de decretos en la plataforma Legal Bog, para conocimiento y comentarios de la ciudadanía, la Secretaría Distrital de Planeación implementó una estrategia de información, pedagogía y retroalimentación sobre el proceso y resultados de la planeación participativa en la formulación de las UPL, así como de acompañamiento para el acceso a la información, a la plataforma y a la realización de aportes y comentarios. Esta estrategia consistió en la difusión de material informativo, piezas gráficas, video tutorial y cartilla tutorial a través de los canales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales, así como la disposición de galerías itinerantes para cada una de las UPL, atenciones virtuales, correos electrónicos y mensajes masivos.

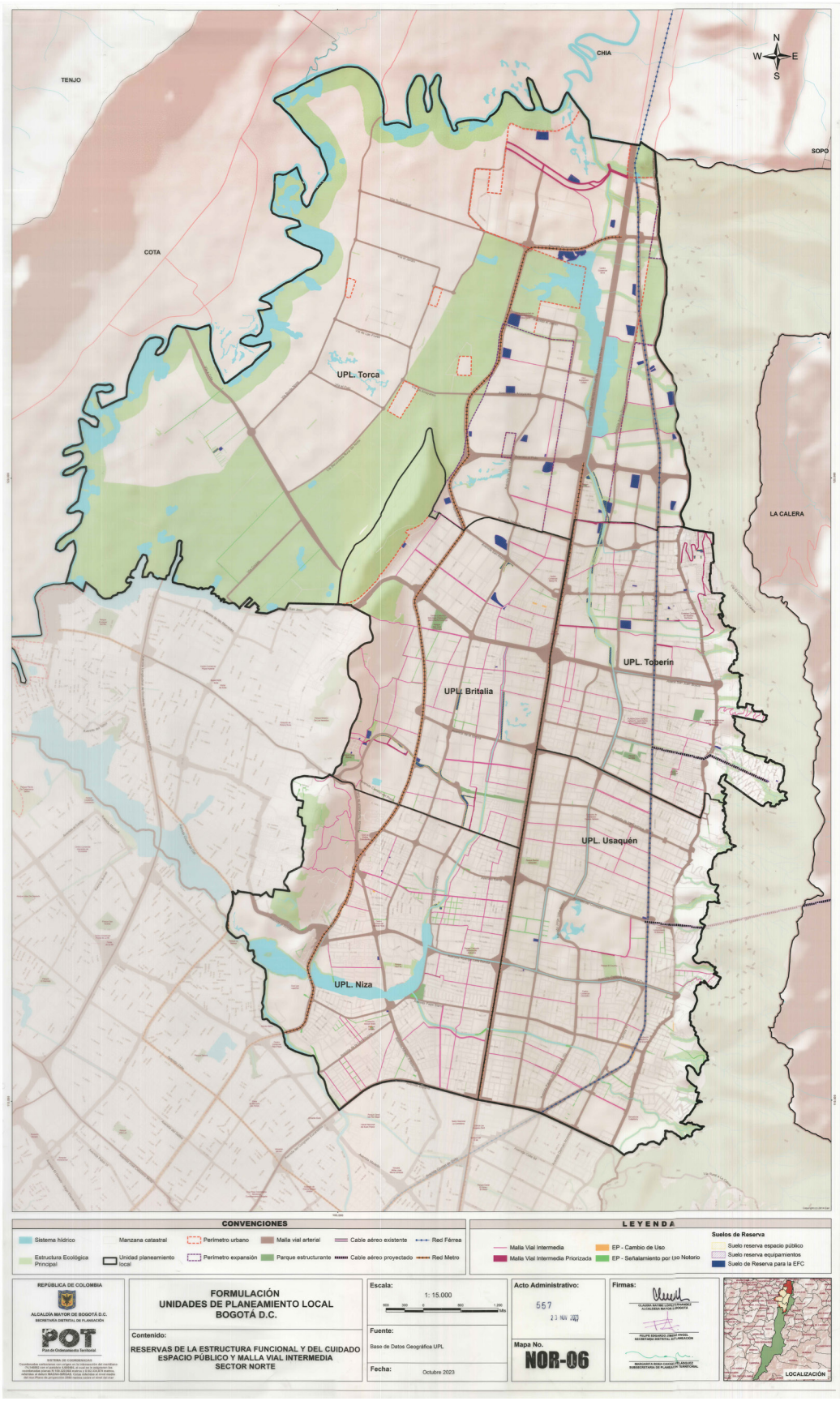

BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL BRITALIA
SECTOR NORTE
TORCA
BRITALIA
TOBERÍN
NIZA
USAQUÉN
EP SC SS ML EL
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SERVICIOS DEL CUIDADO
SERVICIOS SOCIALES
MOVILIDAD LOCAL
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
El conector ecosistémico Suba-Conejera, la Avenida Boyacá y la Autopista Norte-Avenida Paseo Los Libertadores estructuran la UPL Britalia. Sobre los Cerros de Suba y La Conejera recae la oportunidad de reverdecer. Mientras que el anillo de carga, las líneas de metro sobre la Avenida Boyacá y Autopista y la Ciclo Alameda Medio Milenio se encargan de ofrecer movilidad sostenible. Las conexiones entre los Cerros de Suba y Conejera se diseminan hacia el Canal de Córdoba inyectando naturaleza al tejido urbano atravesando las grandes avenidas. La proximidad le apunta a potenciar dos conexiones principales entre los Cerros de Suba y la Avenida Paseo Los Libertadores. El primer eje nace en Suba pasa por Casablanca y baja hasta el Bosque Urbano Santa Helen. El segundo, nace entre los Cerros de Suba y La Conejera por la Calle 170 conformando la centralidad San José de Bavaria para seguir hacia la Autopista Norte. La franja central de Britalia cobra vida entre el Canal de Córdoba y la Avenida Villas. Esta franja propicia un circuito local que acerca los conjuntos y vivienda a las zonas activas de la UPL entre las cuales se siembran semilla de cuidado y reactivación económica.
POBLACIÓN:
261.499 hab
DENSIDAD URBANA:
166 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
4.42M2
N
EP ML SC
PIP-BRI-07
CAMINOS ANCESTRALES: TOMSA
Los cerros de Suba y La Conejera son escenario de sitios sagrados y senderos ancestrales, a la verdue cuentan con una vista privilegiada y un entorno natural de gran importancia medioambiental. Mediante la recuperación de estos senderos, se pretende recuperar la conectividad peatonal norte-sur desde el parque de La Indio hasta la hacienda La Conejera, así como potenciar la educación cultural ancestral, ambiental y las actividades de recreación pasiva. Se pretende potenciar accesos desde la pie de montaña, "balcones" y miradores como en el sector de Circularia y puntos de encuentro en aulas ambientales.
RESERVA THOMAS VAN DER HAMMEN
CERRO LA CONEJERA
EP ML SC
PIP-BRI-06
EJE INTEGRADOR SAN JOSÉ
La propuesta de este eje nace en la AIM localizada en la antigua Norte con calle 170, donde se plantea un polo de equipamientos (educativos, culturales, servicios, recreativos) a la población migrante. El proyecto continúa hasta el occidente por el eje de la calle 170, donde remata en el cerro de La Conejera, fortaleciendo las relaciones de proximidad entre los barrios de San José de Bavaria, Gaicani, Nueva Zelandia, Villa del Prado, Baviera y el plan parcial Valmaria. El Eje Integrador busca implementar la estrategia de calle completa mediante la adecuación del perfil vial sobre la calle 175 y el mejoramiento de las redes peatonales del barrio Nueva Zelandia.
SS ML SC
PIP-BRI-05
CENTRALIDAD EMBLEMÁTICA SAN JOSÉ
El proyecto busca aprovechar la localización estratégica del cruce de la calle 170 con avenida Boyacá y propone consolidar allí una centralidad emblemática que permita la construcción de equipamientos con vocación administrativa y cultural, en áreas de cesión en tratamientos de renovación urbana.
El proyecto se integra con el entorno mediante el reverdecimiento y adecuación de los andenes de la calle 170 aprovechando su condición de corredor verde. Adicionalmente, se propone la conexión con los cerros de Suba y el parque distrital de Montaña, a través de la implementación de la estrategia de calle completa sobre la calle 169 B desde la carrera 75 hasta la calle 170 al occidente y la integración de los parques adyacentes.
EL ML SC
PIP-BRI-04
EL GIRO A BRITALIA NORTE
La necesidad de conectar en el sentido norte-sur la UPL, bajo a la conceptualización de un circuito entre la avenida Las Villas y la ciclo alameda Medio Milenio, que busca dinamizar y enriquecer con necesidades y espacio público la vida barrial. Esta franja entretiene las islas y fragmentos de los barrios y conjuntos residenciales ofreciendo servicios de proximidad. Comprendida entre dos grandes ejes, conecta los dos extremos de la UPL. El cruce de Britalia Norte como punto de partida del circuito, permite la continuidad de la ciclo alameda Nuevo Milenio, desde la calle 170 hasta la avenida Tibabita (calle 183), así como también el reverdecimiento del espacio público de la avenida Las Villas sobre ese tramo. El circuito propuesto incluye la conexión entre los equipamientos existentes y la adecuación de salones comunales aledaños a la avenida las Villas en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado en general.
EL EP ML SC
PIP-BRI-03
EL GIRO A BRITALIA CENTRO
El Giro a Britalia Centro como circuito cerrado de conexión en la UPL, busca implementar el reverdecimiento del espacio público de la avenida Las Villas y la ciclo alameda Nuevo Milenio desde la calle 170 hasta la calle 153, garantizando la conectividad y accesibilidad a los conjuntos y barrios residenciales. Parte del proyecto busca el reverdecimiento y adecuación del borde occidental del Carmel Club a través de la recuperación, rehabilitación y restauración de elementos hídricos. A su vez, se busca implementar la estrategia de barrios vitales en el barrio Vista Bella a partir del mejoramiento de las redes peatonales y de la integración y vitalización con los parques adyacentes. Adicionalmente, en este tramo del Giro a Britalia se pretende gestionar e implementar los equipamientos del cuidado en áreas de cesión de predios con tratamiento de desarrollo.
EL ML SC
PIP-BRI-02
EL GIRO A BRITALIA SUR
El Giro a Britalia Sur, como eje final de conexión y punto de articulación con la UPL Nazareth, garantiza la continuidad y reverdecimiento de la avenida Las Villas y la ciclo alameda Nuevo Milenio desde la calle 153 hasta la calle 138. En esta parte del proyecto se busca la rehabilitación de parques de proximidad adyacentes al circuito, así como la conexión de los equipamientos existentes y la adecuación de los salones comunales aledaños a la avenida Las Villas en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado en red. El circuito se conecta con el proyecto Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena, mejorando la conectividad de los espacios públicos del sector, así como la articulación de los barrios colindantes. Sobre la calle 138 y la calle 153 se propone el mejoramiento de andenes peatonales con la implementación de mobiliario urbano y de señalética que permita a los ciudadanos conocer, con el recorrido hasta
EL EP ML SC
PIP-BRI-01
BOSQUE INTEGRADOR Y SIMBÓLICO SANTA HELENA
El proyecto Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena es un eje que conecta el bosque urbano con los parques estructurantes El Familiar y Casablanca, a través de espacios reverdecidos que fomentan el cuidado mediante la implementación de equipamientos y la reactivación económica, potenciando la economía local del sector. Se trata de un eje urbano que conecta las zonas verdes existentes, mejora el espacio público del lugar, impulsa el reverdecimiento y la preservación del medio ambiente.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Parque de borde
Parque estructurantes
Corredor de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
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
Tratamiento de renovación
Tratamiento de desarrollo
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Centro fundacional
Sector de interés cultural
BIC relacionado con proyecto de proximidad
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ESTRUCTURA URBANA
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad
ACCIONES
Límite bosque urbano Santa Helena
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
ACCIONES
Equipamiento nuevo
Equipamiento restituido
Equipamiento por resolucitar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
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
Sendero recuperado y reactivado
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
Intervención sobre zonas de reactivación económica
ACCIONES
Circuito de reactivación
PROYECTOS - INTENCIONES REDES DEL CUIDADO
PROYECTOS - INTENCIONES CIRCUITOS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA
CERROS DE SUBA
CERROS DE SUBA
CERROS DE SUBA
Canal Córdoba
Av. Boyacá
Av. Paseo Los Libertadores
Autopista Norte
Av. Tibabita
Cl 170
Cl 183
Cl 161
Cl 153
Cl 147
Cl 138
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 - BRITALIA
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
557
23 NOV 2023
Mapa No.
NOR-01
Firmas:
CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ
FELIPE EDUARDO JIMÉNEZ ANGEL
SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
MARGARITA ROSA GASTAÑO VELÁSQUEZ
SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL TOBERÍN
SECTOR NORTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL tiene la visión de potenciar su vocación de ser prestadora de servicios de salud. Para esto, tiene el reto de articular los equipamientos de salud existentes de escala estructurante al tejido local, mediante los grandes proyectos de movilidad y transporte que trae el POT, y a lo largo y de manera complementaria al reverdecimiento de sus elementos naturales.
El sistema cuerpos hídricos conformado por quebradas y canales, conforma un esqueleto ambiental y morfológico que estructura la UPL. Las quebradas que nacen en los Cerros Orientales se canalizan para encontrarse con el paisaje de planicie, convirtiéndose en los conocidos canales de Canaima, San Antonio, El Redil, San Cristóbal, Serrezuela y El Cedro que atraviesan Toberín para llegar al canal de Torca y desde allí hasta el humedal de Torca y Guaymaral en la UPL Torca.
POBLACIÓN: 296.212 hab
DENSIDAD URBANA: 238 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab: 2.85M2
N
EP SC
PIP-TOB-03
EJE DE LA VIDA NORTE
El Eje de la Vida articula iniciativas del sector salud en Toberín mediante el planteamiento de un recorrido continuo para el peatón y el biciusuario
El tramo norte o Eje de la Vida Norte, inicia en la calle 192 límite norte de la UPL y termina en la calle 183, conectando el barrio Verbenal a la futura manzana del cuidado del Hospital Simón Bolívar en la UPL Torca (ver PIP Eje de la Vida Torca).
EP SC
PIP-TOB-04
EJE DE LA VIDA CENTRO
El tramo central o Eje de la Vida Central, inicia en la calle 183 atraviesa los canales del Rodo y San Antonio hasta llegar al encuentro con el plan parcial La Salle, pasando por un nodo de equipamientos propuestos y el Colegio Salesiano Norte (IED). Se propone el reverdecimiento del canal El Cedro - Torca.
EP SC
PIP-TOB-05
EJE DE LA VIDA SUR
El tramo sur o Eje de la Vida Sur, es un trayecto que inicia en la calle 170 donde se localiza el nuevo Centro de Tratamiento e Investigación sobre Cáncer Luis Carlos Sarmiento Angulo, pasa por el nodo de equipamientos propuesto en el parque Villas de Aranjuez, la clínica Fundación Cardioinfantil existente hasta el parque de la Vida. Adicionalmente, se propone el reverdecimiento del canal El Cedro y el reverdecimiento del costado occidental de este cuerpo hídrico. Este recorrido se articula con la Actuación Estratégica Nodo Toberín.
EP SS ML SC
PIP-TOB-02
ENTRE PARQUES Y MIRADORES
El proyecto Entre parques y miradores es una red conformada por parques y servicios del cuidado en los barrios de ladera Buenavista, La Estrella, Mirador del Norte y El Codito. Una de las principales apuestas del proyecto es la de forjar el corazón del cuidado existente en el este sector, donde se encuentra los colegios La Estrella, San Francisco de Asís y Nuevo Horizonte, entre otros. La intención del proyecto es conectar y recuperar los parques y equipamientos existentes, y al mismo tiempo, mejorar la oferta de servicios del cuidado
EL EP SC
PIP-TOB-01
DESPENSA ECOLÓGICA SAN ANTONIO
Las acciones promueven una regeneración alrededor de la antigua estación del ferrocarril de San Antonio, la futura estación de Regiotram del Norte y el centro de abastos COOMAS en un ambiente de ecourbanismo para acercar el empleo, la educación técnica, el reverdecimiento y los servicios sociales a los barrios Buenavista, La Estrella, El Codito y Altos de Serrezuela.
Por otro lado, se propone el aprovechamiento del predio remanente del Corredor Verde de la Carrera Séptima, para la construcción de un equipamiento híbrido. Así mismo, prácticas ecológicas se unen al canal de San Antonio para fortalecer un parque lineal que reverdece sus cauces desde la carrera Séptima hasta el canal del Norte conectando con el Eje de La Vida
EP SS ML SC
PIP-TOB-06
CUIDADO EN RED SAN CRISTOBAL
El proyecto Cuidado en Red San Cristóbal, está conformado por dos circuitos complementarios. El primero, un circuito de reactivación conformado por un par vial entre las calles 161 y 163 A que se proyecta con el fin de reconfigurar el perfil de estas vías, potenciar las economías locales y la accesibilidad a la manzana del cuidado CDC Servita. El segundo, un circuito turístico y del cuidado en La Mariposa (barrios Santa Cecilia y Cerro norte), que mejora la accesibilidad e integración de los barrios Santa Cecilia y Cerro Norte, y a la vez integra los parques y equipamientos (existentes y propuestos).
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
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
Umbral urbano-rural
Tratamiento de renovación
Tratamiento de desarrollo
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Bienes de interés cultural (BIC)
BIC relacionado con proyecto de proximidad
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad
ACCIONES
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Puertas/entradas de ciudad
Estaciones propuestas (transporte sostenible)
Mejoramiento de red peatonal
Cable propuesto
Ciclosalamanda
Red de ciclo infraestructura (micromovilidad)
Corredor verde 7ma
Corredor verde
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
Sendero recuperado y reactivado
Sistema de apoyo mecánico
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA + ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
ACCIONES
Calle comercial
Torca
Britalia
Toberín
Niza
Usaquén
Autopista Norte
Canal de Torca
Ca 9
Ca 7
Patio Taller
Terminal del Norte
Colegio San Carlos
Colegio Santa María
Colegio Británico
Colegio Colombo Británico
Umbral Codito
Q. Aguanica
Cl 192
Cl 183
Cl 170
Cl 161
Cl 153
Saludcoop
Portal Norte
Pip-Eje Integración San José
Ac. San Antonio
Colegio de la Salle
Universidad de la Salle
C. El Redil
Colegio Eucarístico V.D.
The English School
Cade Toberín
Centro de Investigación sobre el Cáncer
Canal Serrezuela
Parroquia San Juan Bosco
Fundación El San Pablo
Universidad Sanitas
Hospital Simón Bolívar
Soratama
Umbral Soratama
Q. Serrezuela
Clínica Cardio
Estación Primaria
Unidad de Protección Integral Suba
Aula Ambiental Soratama
Clínica del Trabajador
Parque Alta Blanca
Colegio Agustín Fernández
Q. San Cristóbal
Canal El Cedro
Q. El Cedro
Umbral Serranía
Q. Bosque Los Pinos
Q. La Cañada
Manzana del Cuidado
Corazones productivos locales
Corazones productivos urbanos
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 - TOBERÍN
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
557
23 NOV 2023
Mapa No.
NOR-02
Firmas:
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL USAQUÉN
SECTOR NORTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
Usaquén fortalece su identidad y potencia su actividad económica a partir de la consolidación de las centralidades generadoras de empleo y servicios del cuidado, y su articulación al tejido local. El sistema de cuidado está entrelazado a la actividad económica de la UPL dado que los centros de actividad económica estructurante ofrecen a la vez servicios a la escala local. La movilidad sostenible le ofrece a Usaquén la oportunidad de redesarrollar los ejes del Corredor Verde de la Carrera Séptima y el Regiotram del Norte para extender los efectos de la Actuación Estratégica Teleport- Santafé hasta el cable aéreo.
La proximidad le apunta a continuar con las estructuras peatonales y de bicicleta para conectar las diferentes centralidades de Usaquén entre sí. La escala estructurante le propone a Usaquén fortalecer la centralidad conformada por el sector antiguo de Usaquén y la Actuación Estratégica Teleport-Santafé. Esta centralidad irradia su dinámica al eje de la calle 134, que proyecta un PRUM para la conformación de una manzana del cuidado o una super-esquina de cuidado. El desarrollo está atado a la dinamización del corredor férreo que propone un "transporte orientado al redesarrollo y a la salud." A la centralidad de Usaquén se le sobrepone la escala de proximidad, que se fortalece a través de distritos verdes que nacen en los Cerros Orientales y bajan para conectarse eventualmente con el costado occidental del Sector Norte. Son tres distritos que reverdecen Usaquén, el parque La Serranía con el Colegio Liceo de Cervantes alrededor del canal El Cedro, y las zonas entre los canales Contador y Callejas y las quebradas Los Molinos y Santa Ana.
POBLACIÓN:
276.170 hab
DENSIDAD URBANA:
150 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
5.04M2
EP ML SC
PIP-USA-01
BISAGRA CULTURAL Y PEDAGÓGICA ENTRE BOSQUES
El nuevo parque de La Serranía o parque El Cedro, será el primer umbral urbano-rural que marca la relación desde los Cerros Orientales hacia el occidente, bajando por el canal El Cedro. La oportunidad de conectar con los parques Cedro Golf y Las Margaritas propone un sistema de tejidos entrelazados en torno un recorrido ecológico que conecta con el bosque urbano Santa Helena.
EP ML SC
PIP-USA-04
CICLOALAMEDA DEPORTIVA - LOOP CARRERA 15
El proyecto Ciclo alameda Deportiva consiste en un circuito de proximidad, el cual mediante una nueva conexión estructural recorre de norte a sur la UPL, articulando parques, equipamientos y entornos deportivos locales. Esta conformado por carrera 15 hacia el norte, hasta llegar a la calle 153 hacia el occidente, donde retoma el recorrido a través de la avenida carrera 19 hacia el sur, hasta la calle 100, una vez allí, cambia de dirección hacia el occidente, el retorno se completa tomando la calle 100 hacia el oriente.
EP SS ML SC
PIP-USA-02
CENTRALIDAD HÍBRIDA DE USAQUÉN
Se aprovecha la presencia de estructuras de movilidad y transporte que responden a diferentes escalas, lo que sumado a la presencia de zonas de renovación en el cruce de la calle 134, entre las carreras Novena y Séptima, permite la consolidación de una centralidad híbrida que responda a múltiples escalas. Hacia el oriente se articula con el barrio Las Delicias del Carmen y el sendero de los Cerros Orientales Mano de Oso, y al occidente con el barrio La Bella Suiza y el Instituto Pedagógico Nacional. A su vez, el proyecto se articula con el cable aéreo Calle 134 - San Rafael - La Calera como eje de integración regional.
EP SS ML SC
PIP-USA-03
PUERTA A LOS CERROS MANO DE OSO
El proyecto Puerta a los cerros Mano de Oso, se configura a través del eje de la calle 127c que pretende conectar los barrios de ladera El Paraíso y Las Delicias del Carmen con el occidente de la UPL, pasando por el barrio La Bella Suiza , el Instituto Pedagógico Nacional, el colegio Usaquén y el parque estructurante El Country. Se proponen acciones de mejoramiento de la malla vial local e intermedia en los barrios de ladera, así como la apertura de la calle 127c desde la av. Carrera 9 hasta la av. Carrera 19 mediante los principios de calle completa.
EL EP
PIP-USA-05
CONTRASTES POSITIVOS: REACTIVACIÓN + REVERDECIMIENTO
Se pretende potenciar recorridos peatonales que conecten el sector de interés cultural y distrito creativo de Usaquén con el resto de la UPL. Hacia el oriente con los cerros orientales a través de la calle 119 donde inicia el sendero La Aguadora, y hacia el occidente con la Actuación Estratégica Teleport-Santafé, los ejes de reactivación económica de las calles 119 y 122, y el canal Molinos.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parque de borde
Parque estructurante
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
Ambiental urbano-rural
Tratamiento de renovación
Tratamiento de desarrollo
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Sector de interés cultural
BIC relacionado con proyecto de pron.
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ACCIONES
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
Conexiones de proximidad
ACCIONES
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento reutilizado
Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Puertas/entradas de ciudad
Estaciones propuestas (transporte accesible)
Mejoramiento de red peatonal
Cable propuesto
Ciclo alameda
Red de ciclo infraestructura (micromov.)
Corredor verde 7 ma
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
Sectores recuperados y reactivados
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
Circuito de reactivación
ACCIONES
Calle comercial
PROYECTOS - INTENCIONES RED DE CUIDADO Y CONEXIONES ECOLÓGICAS
PROYECTOS - INTENCIONES CIRCUITOS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA
0 0,5 1 Km
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035
REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
FORMULACIÓN UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - USAQUÉN PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
557
23 NOV 2023
Mapa No.
NOR-03
Firmas:
LOCALIZACIÓN


BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL NIZA
SECTOR NORTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
Gracias a su fortaleza como una zona rica en espacio público efectivo y arborización, Niza puede potenciar su identidad como la UPL más verde de Bogotá. La estructura de la proximidad en la UPL Niza toma los bordes del humedal Córdoba como estructuradores del reverdecimiento y colectividad peatonal y se conecta con el corazón productivo del barrio Prado Veraniego. Alrededor del humedal Córdoba se distribuyen proyectos de circuitos y sobre el corazón productivo, un eje que conecta desde la avenida Paseo de Los Libertadores hasta los cerros de Suba.
En Niza confluyen los canales Córdoba y Molinos, los humedales Córdoba y Tibabuyes, y los cerros de Suba. Confluye también el patrimonio ancestral de la comunidad Muisca sobre los cerros de Suba y el sector de interés cultural Niza Sur.
Los cruces de escala metropolitana, el metro y la avenida Suba son oportunidades para generar programas de conectividad con las estaciones, así como el cruce entre las avenidas Suba y Boyacá es un lugar ideal para generar sinergia y seguridad en el espacio público.
La comunicación entre el parque El Indio, la manzana de cuidado y la avenida Suba propone una oportunidad para consolidar una conexión de carácter local hacia el canal Córdoba. Corredores como la avenida Las Villas y la calle 129 son lugares propicios para la implementación de centros de cuidado, de atención a la mujer, manzanas de cuidado y calles completas.
POBLACIÓN:
216.358 hab
DENSIDAD URBANA:
132 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab:
7.85 M2
N
EP ML SC
PIP-NIZ-04
CAMINOS ANCESTRALES TOMSA - NIZA
Los cerros de Suba son escenario de prácticas ancestrales y un entorno natural privilegiado. Se pretende potenciar conexiones de senderismo y bicicleta desde el parque El Indio hasta la hacienda La Conejera. El proyecto potencia el turismo con el mejoramiento del sistema de vías y de los accesos desde el pie de montaña; conecta, además, los miradores de Los Nevados norte, centro y sur y tiene el potencial de conectar con el río Salitre por detrás del Club Los Lagartos. Es un proyecto de sector que se extiende hasta las UPL Tibabuya y Torca.
EP ML SC
PIP-NIZ-01
MOTOR CONECTOR DE PRADOS Y JARDINES
El proyecto Motor Conector de Prados y Jardines está conformado por un nodo en las inmediaciones del sector 1 del humedal Córdoba y el colegio Gustavo Morales Morales, y un circuito entre las calles 129 y 128B desde la autopista Norte hasta el cruce de la avenida Boyacá con avenida Suba y el barrio Ciudad Jardín Norte.
Se propone la cualificación e hibridación del colegio Gustavo Morales Morales, el cual sería el catalizador del sector por su localización y potencial en el entorno. Se encuentra localizado en el cruce entre el sector más deteriorado del humedal con la calle 129, vía final para la conectividad de los sectores productivos y de vivienda en Ciudad Jardín y Prado Veraniego.
EL EP SS SC
PIP-NIZ-03
CORAZÓN AMBIENTAL Y PATRIMONIAL CÓRDOBA
El Corazón Ambiental y Patrimonial de Córdoba está conformado por un nodo que busca consolidar el corazón de la UPL Niza, el sector de interés cultural de Niza Antigua, el cual se encuentra en medio de los conectores ecosistémicos Suba - Córdoba y Virrey - Cinco. La propuesta tiene un mandato dirigido en la protección ambiental y patrimonial, así como en la revitalización del sector.
EP ML
PIP-NIZ-02
CONECTOR LOS MOLINOS - SALITRE
El proyecto gira en torno a potenciar la transversal 70 o avenida de la Conexión con la reconfiguración del perfil vial, estableciendo conexiones con las diferentes actividades a lado y lado de la vía. El recorrido de sur a norte conduce a espacios en donde el río Salitre conversa con las bodegas de reciclaje, con la Alborada como un barrio de mal cuidado, con Santa Rosa como centro de empleo y con Morato como zona industrial y de comercio; para lograr el desarrollo sobre la avenida Suba y la conexión por el colegio Emmanuel D'Alzon alcanzando el nodo en donde el canal Los Molinos se encuentra con el humedal de Córdoba en el parque Córdoba. Se potencia así la conexión verde entre el río Salitre, el canal Molinos y el humedal de Córdoba.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parque de borde
Parque estructurantes
Corriente de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
MagicTram
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
Tratamiento de renovación
Tratamiento de desarrollo
RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Centro fundacional
Sector de interés cultural
BIC relacionado con proyecto de prox.
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
Bosque urbano
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque
SERVICIOS DEL CUIDADO
Red del cuidado
Equipamiento existente
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento reutilizado
Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
Puentes/entradas de ciudad
Estaciones propuestas (transporte sostenible)
Mejoramiento de red peatonal
Ciclohabilidad
Red de ciclo infraestructura (micromov.)
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
Sendero o recuperado y reactivado
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
Corazones productivos de escala urbana y local
Intervención sobre zonas de reactivación económica
Calle comercial
Circuito de reactivación
PROYECTOS - INTENCIONES
REDES DE CUIDADO Y CONEXIONES AMBIENTALES
PROYECTOS - INTENCIONES
CIRCUITOS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA
Corazones productivos locales
Corazones productivos urbanos
0
0,5
1 Km
HUMEDAL CÓRDOBA
RÍO SALITRE
CERROS DE SUBA
Centro Fundacional Suba
Av. La Conejera
Av. Suba
Av. Boyacá
Autopista Norte
Cra 58
Cra 53
Cra 54B
Cll 138
Cll 127
Cll 116
Cll 100
Dg 85
C. Callejas
C. Molinos
Av. Paseo los Libertadores
Avenida Línea del Metro
TORCA
BRITALIA
TOBERÍN
NIZA
USAQUÉN
MIRADOR DE LOS NEVADOS CENTRO
MIRADOR DE LOS NEVADOS SUR
PARQUE DEL INDIO
CLUB LOS LAGARTOS
BRAN TIBILLA
HACIENDA SANTA ANA
IE ANIBAL FERNANDEZ DE SOTO SEDE A
IE PRADO VERANIEGO SEDE A
IE PRADO VERANIEGO SEDE B
PARQUE ATABANZA
PARQUE LAGOS DE CÓRDOBA
CASA DE JUSTICIA
COLEGIO AGUSTINIANO NUEVA ESPERANZA
COLEGIO EMMANUEL D'ALZON
SALON COMUNAL BARRIO SANTA ROSA
SALON COMUNAL EL EDEN
SALON COMUNAL ESTORIL SANTA MARGARITA
SANTA ROSA JULIO FLOREZ SEDE A
MOVISTAR
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 - NIZA
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
557
23 NOV 2023
Mapa No.
NOR-04
Firmas:
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035
LOCALIZACIÓN

BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD
IMAGINARIO TERRITORIAL EN EVOLUCIÓN
UPL TORCA
SECTOR NORTE
EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL
SC SERVICIOS DEL CUIDADO
SS SERVICIOS SOCIALES
ML MOVILIDAD LOCAL
EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
La UPL Torca pretende convertirse en un territorio anfitrión urbano – rural en el norte de la ciudad, que da la bienvenida y despide a quienes entran y salen del Distrito por el norte. La visión desde la proximidad articula las apuestas del territorio rural y urbano de la UPL.
Se propone una red que conecte los asentamientos rurales dispersos, con los nodos de equipamientos rurales, las zonas urbanas y los municipios vecinos, aprovechando la condición productora de la reserva para posicionar la UPL como un parque agroecológico regional, que ponga en valor el paisaje sabanero y las prácticas productivas existentes.
Así mismo, es importante resaltar la importancia de garantizar la consolidación de Lagos de Torca como una pieza de ciudad ejemplar, que amplíe la oferta de servicios para la población rural
POBLACIÓN: 9.893 hab
DENSIDAD URBANA: 2 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab: 56.68 M2
EL EP ML SC
PIP-TOR-01
RED DEL CUIDADO
El proyecto Red del Cuidado Torca esta conformado por una red peatonal y de microMovilidad articuladora entre el centro poblado Chorrillos, el sector residencial en las inmediaciones de la Clínica Juan N. Corpas y los dos nodos de equipamientos rurales (Guaymaral y UDCA). Esta red busca articular la ruralidad con zonas urbanas y municipios vecinos, para mejorar la accesibilidad a los servicios del cuidado y lograr un ahorro en tiempos de desplazamiento al trabajo y a dichos servicios. Adicionalmente, esta red permitirá disfrutar de la riqueza paisajística y ambiental de esta área de la ciudad.
EL EP ML SC
PIP-TOR-03
LA PROXIMIDAD EN LA AE LAGOS DE TORCA
La Actuación Estratégica de Torca está correlacionada con las directrices del POZ NORTE - Ciudad Lagos de Torca al definir las áreas de cesión para equipamientos, dicho fundamentada en la necesidad de dotar el territorio de servicios complementarios en materia de educación, cultura, salud y deporte. Para cumplir con este alcance, desde la UPL, es necesario priorizar los procesos de gestión para la construcción de los equipamientos definidos en los planes parciales para la consolidación de Ciudad Lagos de Torca
Este proyecto se articula con iniciativas del sector salud en la UPL Toberín y los planamientos para el mejoramiento de movilidad peatonal y en bicicleta del proyecto Eje de la vida Norte
EP ML SC
PIP-TOR-02
SENDERO-PARQUE LÍNEAL AMBIENTAL LAGOS DETORCA
El proyecto del sendero materializa la visión de administración distrital de conectar peatonalmente los Cerros Orientales con el río Bogotá. El recorrido inicia en la carrera 7ª en el sendero El Chamicero, localizado en el terreno del futuro parque Metropolitano Guaymaral, continua por las vías futuras El Polo y la avenida Boyacá hasta su encuentro en la UPL en la vía que la avenida Santa Rosa (calle 170), de allí se dirige, en dirección a occidente, hasta encontrarse con el sendero de la quebrada La Salitrosa en la UPL Suba.
El proyecto comprende la construcción de nuevos senderos y la reactivación de senderos existentes como el Chamicero. Adicionalmente, se proponen acciones encaminadas a la incorporación de mobiliario y señalética a lo largo de todo el recorrido.
CONVENCIONES
ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Humedal
Parque de borde
Parques estructurantes
Corrientes de agua
ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Metro
RegioTram
Malla vial arterial
Malla vial intermedia
INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
Actuación estratégica (AE)
Plan parcial delimitado
Plan parcial formulado
Ámbito de proyectos
ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ACCIONES
Consolidación de parque
Mobiliario y señalética rural
Generación de parque a nivel de UPL
SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado
ACCIONES
Conexiones de proximidad
Entidad ancla
Equipamiento nuevo
Equipamiento por recualificar
SERVICIOS SOCIALES
Alcaldía local
MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
Complejo de Integración Modal (CIM)
P-R Parcheas/entradas de ciudad
Red de ciclovías/estructura (recorridos)
Calle completa nueva
Sendero recuperado y reactivado
ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURAS URBANAS Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corazones productivos de escala urbana y local
ACCIONES
Calle comercial
Circuito de reactivación
PROYECTOS - INTENCIONES REDES DE CUIDADO
NODOS
CONECTORES DE CUIDADO
INTERVENCIONES
AUTOPISTA NORTE
CHÍA - NODO GUAYMARAL
VÍA GUAYMARAL
VIVIENDA CAMPESTRE GUAYMARAL
AULA AMBIENTAL
CIM
VÍA EL JARDÍN
RÍO BOGOTÁ
COTA
FUNDACIÓN TORCA-GUAYMARAL
NODO UDCA - ÁREA DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN AGROECOLÓGICA
CALLE 222
VÍA LOS ARRAYANES
HUMEDAL CHORRILLOS
VÍA EL POLO
VÍA BORDE NORTE
VÍA SECUNDARIA RURAL DEL NORTE
AVENIDA BOYACÁ
SENDERO EXISTENTE
PARQUE METROPOLITANO GUAYMARAL
CENTRO POBLADO CHORRILLOS
RESERVA THOMAS VAN DER HAMMEN
CERRO LA CONEJERA
CARRERA 135
PUENTE COTA - CHORRILLOS
VÍA LA CONEJERA - ARMADA
PUENTE A CORPAS SUBA
CARRERA 111 - VÍA A CORPAS
CLÍNICA CORPAS
HUMEDAL LA CONEJERA
Q. SALITROSA
PATIO TALLER
TERMINA NORTE
N
0 0,5 1 Km
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
Bogotá Reverdece 2022-2035
REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
FORMULACIÓN
UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL
BOGOTÁ D.C.
Contenido:
UPL - TORCA
PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD
Escala:
SEGÚN ESCALA GRÁFICA
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
OCTUBRE 2023
Acto Administrativo:
557
23 NOV 2023
Mapa No.
NOR-05
Firmas:
LOCALIZACIÓN


TENJO
CHIA
SOPO
COTA
LA CALERA
UPL. Torca
UPL. Britalia
UPL. Toberín
UPL. Usaquén
UPL. Niza
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 NORTE
Escala:
1: 15.000
Fuente:
Base de Datos Geográfica UPL
Fecha:
Octubre 2023
Acto Administrativo:
557
Mapa No.
NOR-06
Firmas:
LOCALIZACIÓN

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA

RESOLUCIÓN Nº 013
(24 de noviembre de 2023)

"Por medio de la cual se modifica la Resolución 06 del 3 de agosto de 2023 que modificó la Resolución de liquidación del Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversión de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca para la vigencia fiscal comprendida entre 23 de marzo y el 31 de diciembre de 2023"

LA DIRECTORA AD HOC DE LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ – CUNDINAMARCA

En uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 6 del artículo 27 de la Ley 2199 del 2022 y el artículo 67 del Acuerdo Regional 04 de 2023, y

CONSIDERANDO

Que mediante el Acuerdo Regional No. 08 de 2022 se designó a la Directora Ad-Hoc de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.

Que el artículo 76 del Acuerdo Regional 04 de 2023[1] estableció como Ordenador del Gasto al (a la) Director (a) Metropolitano(a).

Que en el artículo 67 del Acuerdo Regional 04 de 2023 faculta al Director de la Región Metropolitana para efectuar traslados dentro de los componentes internos de los rubros de gastos.

Que actualmente, la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca no cuenta con la infraestructura tecnológica necesaria y funcional que permitan atender las necesidades para el respaldo de la gestión documental, por lo que resulta necesario adquirir los servicios de nube privada tenido en cuenta criterios de uso eficiente del espacio físico, menor consumo de energía, compatibilidad entre sistemas, optimización de la administración de los recursos, convergencia, escalabilidad de la infraestructura, integridad, respaldo de la información y evolución tecnológica y así contar con la infraestructura de cómputo necesaria para soportar el procesamiento, almacenamiento y presentación de la información con un nivel más alto de seguridad y privacidad.

Que la entidad requiere, para el nombramiento del personal de la planta, contratar el servicio de realización de exámenes médicos de ingreso, audiometrías y optometrías.

Que de igual manera se requiere otorgar al personal que ingrese a la planta de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, una tarjeta de ingreso a las instalaciones donde se encuentra ubicada la sede de la entidad, la cual debe ser comprada directamente en la oficina de administración.

Que el presupuesto vigente no contempla los recursos para cubrir la adquisición del servicio de nube privada, los exámenes médicos de ingreso a la planta de personal, ni la adquisición de las tarjetas de ingreso a las instalaciones.

[1] Por medio del cual se expide el Estatuto de Presupuesto de la Región Metropolitana Bogotá -Cundinamarca.

RESOLUCIÓN 013
(24 de noviembre de 2023)

"Por medio de la cual se modifica la Resolución 06 del 3 de agosto de 2023 que modificó la Resolución de liquidación del Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversión de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca para la vigencia fiscal comprendida entre 23 de marzo y el 31 de diciembre de 2023"

Que, de acuerdo con lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO 1°. Trasladar entre los rubros presupuestales de Gastos de Funcionamiento la suma de CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA MIL SETECIENTOS SETENTA Y UN PESOS M/L ($433.640.771 M/L), de conformidad con la siguiente descripción:

RUBRO	NOMBRE CUENTA	CREDITO		CONTRACREDITO	
		Unidad Ejecutora	Valor	Unidad Ejecutora	Valor
2.1.2.02.02.0090393121	Servicios Médicos Generales	Región Metropolitana (01)	$ 1.000.000		
2.1.2.02.02.0090393199	Otros Servicios Sanitarios	Región Metropolitana (01)	$ 1.200.000		
2.1.2.02.02.003063699054	Distintivos para identificación personal	Región Metropolitana (01)	$ 1.100.000		
2.1.2.02.02.0080383159	Otros servicios de alojamiento y suministro de infraestructura en tecnología de la información (TI)	Región Metropolitana (01)	$ 430.340.771		
2.1.2.01.01.001	Edificaciones y Estructuras			Región Metropolitana (01)	$ 433.640.771
TOTAL			**$ 433.640.771**		**$ 433.640.771**

ARTÍCULO 2. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá D.C., a los veinticuatro (24) días del mes de noviembre de 2023.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

CLARA INÉS MÁRQUEZ VÁSQUEZ
Directora Ad Hoc

Proyectó:	Marianela Burgos	Contratista	
Revisó:	Luz Andrea Peña Sánchez	Profesional universitario	