

**PLAN  
DE ORDENAMIENTO  
TERRITORIAL**

**DOCUMENTO RESUMEN**

**DECRETO NÚMERO 619  
(Julio 28 de 2000)**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE  
SANTA FE DE BOGOTÁ D.C.  
DOCUMENTO RESUMEN**

**ALCALDÍA MAYOR DE SANTA FÉ DE  
BOGOTÁ**

**Enrique Peñalosa Londoño  
Alcalde Mayor**

**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE  
PLANEACIÓN DISTRITAL  
Carolina Barco de Botero  
Directora**

**Prefacio**

El Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Fe de Bogotá contempla un modelo integral de desarrollo, en el que se establecen las directrices y mecanismos necesarios para lograr un aprovechamiento territorial equilibrado, equitativo y eficiente. Bajo este concepto se contemplaron seis tipos de tratamientos para ordenar tanto la ciudad existente como la prevista para los próximos 10 años, divididos en:

Conservación de los sectores construidos que se preservan en buen estado.

Consolidación de los sectores construidos que permitan densificación.

Mejoramiento de los barrios marginados.

Renovación de los sectores urbanos deteriorados.

Desarrollo ordenado de las zonas de expansión.

Protección de la estructura ecológica principal.

Con la expedición de la Resolución 0621 del 2000, el Ministerio del Medio Ambiente limitó el aprovechamiento de la zona de expansión norte y comprometió significativamente la coherencia del modelo integral pro-

puesto por la Administración Distrital, el cual fue el resultado de estudios técnicos que respaldan cada una de las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial. No obstante lo anterior, la Administración Distrital da cumplimiento a la mencionada Resolución, por cuanto es un acto administrativo en firme.

Ante el pronunciamiento del Ministerio del Medio Ambiente mediante la Resolución 0621 del 28 de junio de 2000, durante el debate surtido en el Concejo Distrital (Comisión Primera Permanente, Comisión del Plan de Desarrollo), se determinó incluir un artículo transitorio en el proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial, el cual dispone que las decisiones derivadas de la citada Resolución para los sectores norte y noroccidental de la ciudad, serán adoptadas mediante Acuerdo separado, luego de que se adelanten los trámites pertinentes. En razón a lo anterior, se ha conservado la integridad de los documentos radicados ante el Concejo Distrital.

El artículo 18 del Decreto Reglamentario 879 de 1998, señala que el Documento Técnico de Soporte (D.T.S.) debe contener la descripción de los distintos procesos técnicos empleados para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, el desarrollo de éstos y su aplicación, con el objeto de que exista una reseña de los diferentes pasos que se adelantaron para la elaboración de ese estatuto normativo.

Igualmente, el artículo 19 del mencionado decreto establece que dicho Plan deberá tener una memoria explicativa didáctica de la síntesis y las conclusiones generales de aquel, como medio de divulgación y socialización.

Dentro de este contexto, el Documento Técnico de Soporte fue complementado y mejorado, con respecto a la versión que se radicó en el Concejo Distrital, mediante la unificación de todas las cifras consignadas en sus cuadros y las indicadas en el articulado del presente Decreto. Igualmente, se incluyeron en el referido documento un sustento jurídico del Plan de Ordenamiento Territorial, un acápite sobre la participación ciudadana en el proceso de formulación y adopción de éste y un resumen sobre la historia de la planeación en Bogotá.

**TABLA DE CONTENIDO**

**I. CONSIDERACIONES GENERALES**

Antecedentes del ordenamiento en Bogotá

Marco Legal del Ordenamiento Territorial

La Participación ciudadana

**II. ELEMENTOS QUE ENMARCAN EL POT**

A. Contexto en el cual se desarrolla el Plan

Primacía de Bogotá

Desarticulación regional

La necesidad de proteger el medio ambiente

Crecimiento demográfico y déficit de vivienda

**B. Diagnóstico de la ciudad actual**

Bogotá es una ciudad segregada y con predominio de un crecimiento informal y/o desordenado

El atraso en la construcción de infraestructura y equipamientos y la ausencia de un Sistema de Transporte Masivo

Una ciudad densa y compacta

La ausencia de una escala zonal

El deterioro de lo público

**C. Necesidad de un modelo regional**

**D. Consideraciones necesarias para la elaboración del Modelo**

**E. Determinantes del Modelo**

**F. Objetivos del Modelo**

### **III. EL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

Principio de ordenamiento

Imagen del Modelo Territorial

Componentes del Modelo

Las piezas urbanas

Las centralidades y escalas de manejo

Los Sistemas Generales

### **IV. LA PUESTA EN PRÁCTICA DEL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

**A. Los proyectos**

Proyectos de la Estructura Ecológica Principal

Proyectos referentes al territorio rural

Proyectos referentes a la estructura urbana

**B. Los programas**

Valoración y Protección del Patrimonio

Vivienda

Renovación urbana

Producción Ecoeficiente

**C. Las normas urbanísticas**

Objetivos Generales

Estructura de la norma

Proceso de formulación de las normas

### **V. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN URBANA**

**A. Instrumentos de Planeamiento urbanístico**

Planes parciales

Planes de ordenamiento zonal

Fichas normativas

**B. Instrumentos de Actuación Urbanística**

**C. Instrumentos de Financiamiento**

### **VI ESCENARIOS DE EJECUCION**

#### **EL POT EN LAS LOCALIDADES**

##### **I. CONSIDERACIONES GENERALES**

El Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Fe de Bogotá, POT, es el instrumento de planeación que busca orientar el conjunto de actuaciones sobre el territorio. El POT debe ser entendido como la propuesta que agrupa a los ciudadanos, que los identifica en su voluntad de desarrollo y en su propósito de armonizar y desarrollar el territorio que ocupan y ocuparán en los próximos diez años. Los ciudadanos han tenido y tienen la oportunidad de influir en los contenidos del POT a través de los procesos de participación establecidos por la ley y por la acción administrativa del Distrito Capital. Igualmente, después de que el POT haya sido aprobado por el Concejo Distrital se prevén mecanismos para continuar con esa participación. Es necesario asegurar que, en el futuro, las organizaciones ciudadanas vigilen y velen por el cumplimiento del POT y propongan las reformas de aquellos aspectos en los cuales el POT se haya quedado corto en sus previsiones.

De esta suerte, si el POT es el resultado del acuerdo entre *los distintos actores urbanos, y los ciudadanos tienen los instrumentos para hacerlo realidad*, se convierte en el referente fundamental para lograr la armonía, la convivencia y la paz ciudadanas. Lo anterior, en la medida en que el Plan establece patrones y normas claras para el uso del espacio, asegura el respeto de lo público, que es el derecho de todos; establece las limitaciones de ocupación, de usos, de las formas y modos de crecimiento, establece normas para mejorar la equidad y evitar la

segregación urbana y define espacios públicos de interrelación y de encuentro ciudadano.

El POT es, también, el nuevo instrumento que la ley ha establecido para recuperar la función planificadora, dentro de un marco que facilite aportes tanto de los agentes públicos como privados, fructifique sus relaciones y ponga en marcha novedosos instrumentos de gestión y control. Esta forma de operación permitirá a la ciudad planear con visión de largo plazo las vías, redes de servicios públicos, equipamientos, espacios libres y la organización de las actividades en el territorio.

A diferencia de los planes de desarrollo, que sólo tienen la vigencia de un período de gobierno, la ley ha concebido los POT como instrumentos de Estado más perdurables. El POT del Distrito Capital está planteado para tener una vigencia, en lo que se refiere al "Componente General", de nueve años y medio que viene a corresponder a lo que queda de este Gobierno Distrital y tres periodos de futuras Alcaldías. Siguiendo la Ley, se prevé una vigencia de seis años para los contenidos Urbano y Rural, que definen las políticas, acciones, programas y normas que orientan el desarrollo físico.

Para concretar una imagen y visión de la ciudad buscada por todos y con el fin de orientar el desarrollo, el POT adopta un Modelo Territorial que representa el futuro deseable de la ciudad y de su entorno. Para concretar este Modelo se establecen principios, normas y acciones que delimitan y estimulan el uso que puede darse al territorio. Pero, concretar un Modelo de Ordenamiento en un tiempo definido exige la acción concertada y el compromiso de los sectores público y privado. No se trata sólo de una formulación técnica y de su proceso de gestión, sino también de una construcción colectiva en el largo plazo, capaz de convocar a todos los ciudadanos alrededor de objetivos comunes que permitan sumar esfuerzos y voluntades, fundamentada en un diagnóstico realista de los problemas que afronta la ciudad.

#### **Antecedentes del Ordenamiento en Bogotá**

La historia de la planeación en Bogotá, desde el punto de vista jurídico, se remonta al año 1928, momento en el cual se inicia la evolución de la planeación urbana con la creación de la Junta Metropolitana de Obras Públicas. Desde entonces la ciudad ha contado con diferentes estatutos de usos del suelo y reglamentaciones urbanísticas que buscaban orientar el ordenamiento físico. Se destacan: el Plan Piloto de 1951 de Le Corbusier, el Plan Regulador de 1954 de Wiener y Sert, los Acuerdos 30 de 1961, 65 de 1967, 7 de 1979 y 6 de 1990, además del estudio Fase II de 1972-73. Todas estas acciones carecieron de los instrumentos jurídicos necesarios para orientar la inversión pública en el mediano y largo plazo, en procura de ordenar el territorio.

#### **Marco Legal del Ordenamiento Territorial**

La Constitución Política acogió la planeación como requisito básico para el desarrollo económico, político, social y territorial (Art. 340 C.N). La ley 152 de 1994 estableció dos mecanismos básicos de planificación para las ciudades: el Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Ordenamiento Territorial (Art. 41 ley 152 de 1994).

Surge la necesidad de actualizar la base legislativa para el manejo de los asuntos urbanos en Colombia, por lo cual se expide la Ley 388 de 1997, de Desarrollo Territorial, como el conjunto de principios, instrumentos y disposiciones sobre planeación y gestión territorial, con el fin de lograr un ordenamiento físico que promueva el desarrollo socioeconómico en armonía con la naturaleza, garantizando el acceso a los diversos sectores de la población, a los servicios públicos, la vivienda, la infraestructura y el equipamiento.

La Ley 388 de 1997 modificó y completó la legislación existente, especialmente la Ley 9ª de 1989 de Reforma Urbana. Por otro lado, esta ley incorpora conceptos importantes de participación democrática (Consejos Territoriales de Planeación), la articulación con los Planes de Desarrollo (Ley 152 de 1994) y otras leyes como la Ley 99 de 1993 o Ley Ambiental.

La Ley de Desarrollo Territorial avanzó legislativamente especialmente en los siguientes puntos:

- Asumir como función del Estado el Ordenamiento Territorial y adoptar el POT como su principal instrumento de planeación, incluyendo las herramientas básicas para su desarrollo tales como los planes parciales.
- Exigir una estructura de gestión, la cual permita superar las dificultades de ejecución de los anteriores planes de ordenamiento.
- Agilizar los procedimientos de expropiación y la introducción de este proceso por vía administrativa.
- Proponer el cobro de las plusvalías generadas por el desarrollo urbano, como instrumento efectivo de participación en el incremento del precio de la tierra por parte de las entidades públicas.

#### **La participación ciudadana**

El DAPD, en desarrollo de las diferentes fases del proceso de participación, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 388 de 1997, de la siguiente manera:

**Fase I. Visión de ciudad.** El objetivo, a partir de 1998, fue recoger la imagen de la ciudad actual y de la ciudad deseada identificando los grandes temas que debería tener en cuenta la formulación del Modelo de Ordenamiento.

**Fase II. Divulgación pública.** Se desarrolló un intenso ejercicio de divulgación a través de reuniones y foros públicos, en los que se recogieron las sugerencias e inquietudes presentadas por la colectividad. Los resultados de este proceso se incorporaron a los documentos constitutivos del Plan.

**Fase III. Retroalimentación ciudadana.** Corresponde a la fase de concertación y consulta con las autoridades pertinentes, con la Corporación Autónoma Regional – CAR –, Consejo Territorial de Planeación y Concejo de Bogotá y por lo tanto implica la divulgación abierta del Plan. Para acercarse a la opinión de las localidades se crearon y capacitaron Comisiones Locales, que fueron las encargadas de recoger las críticas y aspiraciones de los habitantes de cada sector de la ciudad. En igual sentido se trabajó con los gremios, las ONGs y varias asociaciones. Se realizaron múltiples presentaciones del POT a diferentes entidades y organizaciones y se recogieron sus opiniones y recomendaciones. Con las Comisiones Locales de Planeación se efectuaron Audiencias. Con todas estas acciones, el Consejo Territorial de Planeación tuvo elementos suficientes, técnica y sistemáticamente organizados que le permitieron recomendar a la Administración Distrital modificaciones y ajustes al documento POT sometido a su consideración.

**Fase IV. Seguimiento:** La Administración Distrital responde a los ciudadanos y asociaciones que expresaron su opinión respecto a la propuesta de POT que les fue presentada. Además, para asegurar la vigilancia del cumplimiento del POT, en él se incluyen varios artículos que crean el Consejo Consultivo de Ordenamiento.

## II. ELEMENTOS QUE ENMARCAN EL POT

La formulación del POT está enmarcada en contextos y normas, en la situación actual de la ciudad, en las potencialidades que ésta tiene y otros determinantes. En este capítulo se plantean los principales elementos que se tuvieron en cuenta para la elaboración del POT y que justifican el Modelo adoptado para Bogotá.

### A. Contexto en el cual se desarrolla el Plan

El Plan de Ordenamiento Territorial no se debe construir por capricho ni en el vacío. Es impensable que los planificadores cambien de un plumazo las tendencias y las limitaciones estructurales que una ciudad tiene. Las ciudades son el resultado de su construcción social, combinación de intereses culturales, económicos y políticos que se han entremezclado en toda su historia. Estas limitaciones – históricamente acumuladas – que las ciudades tienen para el crecimiento, el manejo, uso y ocupación de su territorio son las que definen el contexto en el cual el Plan puede plantearse. Esto quiere decir que,

a pesar de que se necesiten grandes cambios, es posible que estos estén limitados, por lo menos a corto plazo.

Es importante analizar el contexto en el cual se puede desarrollar el Plan. El desarrollo de la ciudad de Bogotá presenta cuatro tendencias básicas, que sirvieron de marco de referencia para la elaboración del documento; la primacía de Bogotá en el orden Nacional, la persistencia de una débil integración del espacio regional, la necesidad de lograr un sostenimiento ambiental y, finalmente, las tendencias del crecimiento del tamaño de la población.

### Primacía de Bogotá

Bogotá ha seguido creciendo a una tasa superior al resto de las grandes ciudades colombianas, adquiriendo mayor importancia nacional y regional. En primacía demográfica tiene el 15 % de la población del país y la mayor tasa de crecimiento demográfico (2.29%) de las 4 grandes ciudades. Ocupa el primer lugar del mercado de capitales, telecomunicaciones y desarrollo tecnológico y es el primer centro de educación, servicios sociales y comerciales. Representa la mayor participación en el PIB (24%), es el principal puerto exportador (20%), y centro financiero y bursátil (66% del mercado).

### Desarticulación regional

Desde hace mucho tiempo la ciudad y los municipios vecinos han carecido de unas relaciones articuladas y coherentes. Por lo tanto, se hace urgente, con el apoyo de instituciones que tienen como función la regulación de la región en la que Bogotá está inmersa, estudiar y formular con los municipios vecinos un plan concertado de acción y ordenamiento del territorio.

### La necesidad de proteger el medio ambiente

Se reconoce que la ciudad está asentada sobre un soporte natural frágil, que exige preservar y, en otros casos, recuperar las reservas naturales, al igual que controlar el desarrollo en aquellas zonas que representan riesgos ambientales. La ciudad reconoce y aprecia la necesidad de conservar y recuperar zonas de gran valor ambiental tal como los Cerros Orientales y el Macizo de Sumapaz que aseguran parte de su recurso hídrico. Igualmente deben preservarse los humedales e intervenir en la descontaminación del Río Bogotá y el tratamiento de sus afluentes. La ciudad tiene altos niveles de contaminación auditiva, visual y atmosférica. Igualmente se ve afectada por el aumento de los residuos sólidos tanto por el cambio en los patrones de consumo como por el aumento de población.

### Crecimiento demográfico y déficit de vivienda

Los estudios, técnicamente elaborados, estiman que Bogotá tendrá en los próximos diez años 1.800.000

habitantes más de los que tiene actualmente. Esto quiere decir que, en promedio, cada año la población de Bogotá aumentará en 180.000 habitantes. Esta población necesita de 360.000 viviendas nuevas que deben construirse en este decenio. A estas viviendas hay que añadir 55.000 que deben construirse para remplazar las viviendas que se pierden porque cambian de uso o porque se deterioran; y 87.000 para mejorar las condiciones de habitación de la población existente, con el fin de reducir de 1,48 a 1,37 el número de hogares por vivienda. Todo esto implica la necesidad de construir 500.000 viviendas en los próximos 10 años.

### **B. Diagnóstico de la ciudad actual**

Para poder formular el Plan era necesario hacer un análisis de los problemas, tendencias, demandas y oportunidades que caracterizan a Bogotá. El resultado de ese análisis puede resumirse de la siguiente manera.

Bogotá es una ciudad segregada con predominio de un crecimiento informal y/o desordenado

Bogotá muestra un gran desequilibrio en la distribución del ingreso, dando como resultado una ciudad segregada. El territorio refleja altos niveles de desigualdad espacial puesto que las áreas ocupadas por los grupos más pobres de la ciudad han crecido sin reglamentación ni orden y fuera de los parámetros y principios de la planeación. En 1998 la ocupación de la ciudad por asentamientos en condiciones ilegales correspondía a cerca de 6.000 has. (23% del área urbana actual) donde vivía el 26% de la población de la ciudad (1,5 millones aprox.). Se estima que en la actualidad la ciudad cuenta con 1.433 asentamientos humanos de origen clandestino, cuyos registros más antiguos se remontan a los comienzos de los años 60.

Sólo los grupos de ingreso medio y alto, por su propia capacidad económica y las ventajas diferenciales de acceso por razones sociales y políticas, han crecido y se han desarrollado en un mercado regulado y moderno. Esto ha hecho que en Bogotá existan dos o tres ciudades que corresponden a grupos sociales diferentes y por lo tanto a formas distintas de ocupación, uso y manejo del territorio.

Por otra parte, el crecimiento dentro de un mercado, economía y urbanizaciones formales no significa que exista una ciudad consolidada. Por el contrario, a diferencia de lo que ocurre en otras ciudades, no ha existido el sentido de la consolidación y por lo tanto de la preservación. El análisis de Bogotá muestra que la mayoría de las zonas residenciales se han deteriorado por cambios en los usos, sin ninguna regulación ni parámetro, consecuencia de las leyes del mercado de la renta del suelo, sin que

hayan mediado consideraciones urbanísticas o coherencia con la capacidad de los servicios preexistentes.

El atraso en la construcción de infraestructura y equipamientos y la ausencia de un Sistema de Transporte Masivo

A pesar de los esfuerzos realizados por las últimas administraciones, la ciudad todavía presenta coberturas incompletas en la dotación de los servicios de saneamiento y agua potable. Igualmente la oferta en el equipamiento de salud, educación, cárceles, instalaciones deportivas y comunitarias es deficiente. La ciudad tampoco ha logrado estructurar redes completas integradas y complementarias de su equipamiento, lo cual ha impedido el acceso y la atención adecuada de la población. Las deficiencias de los servicios, del equipamiento y de la infraestructura vial y de servicios son mucho más notables en las zonas periféricas de la ciudad. Para mencionar solamente lo que respecta a la infraestructura de servicios, el déficit del alcantarillado es del 15% y el de acueducto de 6%.

El análisis también refleja la ausencia de un sistema de transporte masivo y la falta de una jerarquización en la malia vial, lo cual afecta especialmente el acceso de los sectores periféricos. Por razones de ineficiencia en las rutas, en las vías y en el tipo de transporte, un bogotano gasta en promedio 4 horas al día en transportarse de su vivienda al trabajo.

### **Una ciudad densa y compacta**

Si se consideran los 6.322.700 habitantes y las 30.000 hectáreas ocupadas por el desarrollo urbano, se puede afirmar que Bogotá es una ciudad relativamente densa puesto que en promedio hay 210 habitantes por hectárea. Esta población ha llenado gran parte del territorio disponible ya que sólo restan 2.600 hectáreas urbanizables dentro del actual perímetro de servicios.

### **La ausencia de una escala zonal**

El desarrollo urbano de Bogotá ha descuidado la construcción de la escala zonal. Una escala zonal está compuesta por un área urbana menor dentro de una gran ciudad, en la cual se satisfacen las necesidades básicas de: vivienda, trabajo, servicios comerciales, salud, educación y recreación. La ciudad ha desarrollado en su historia importantes áreas de concentración de población y servicios que tienen un carácter e importancia notables. Esa identidad zonal no ha correspondido a un desarrollo coherente y planificado de Bogotá, puesto que la ciudad ha carecido de una concepción y una política consistente sobre el tratamiento de esas zonas urbanas y sobre la jerarquización de los equipamientos y dotaciones necesarias para reforzarlas.

También ha contribuido al debilitamiento de esta escala zonal la ausencia o discontinuidad de una malla vial intermedia que la articule y comunique eficientemente con la estructura urbana principal, lo cual facilitaría una mayor coherencia y competitividad.

#### **El deterioro de lo público**

Otra característica detectada en los análisis de la ciudad es el debilitamiento en la oferta de bienes públicos y la incapacidad de defender y construir el espacio público. Este deterioro se debe a la ocupación y privatización de los andenes, los parques y las áreas de cesión al igual que al hecho de ignorar la importancia de la propiedad colectiva tal como lo es el patrimonio urbano. A la ocupación inadecuada y abusiva de ese espacio público se añade que en la falta de planificación y la carencia de una intervención adecuada, la ciudad no tuvo la precaución de reservar espacios de áreas verdes suficientes para satisfacer la demanda de la población que creció a ritmo acelerado. **Demost rativo de esta situación es el hecho de que a cada habitante le corresponden en promedio 2,87 m<sup>2</sup> de zonas verdes, cifra baja en los estándares internacionales.**

#### **C. Necesidad de un Modelo regional**

Es evidente que Bogotá ha adquirido unas dimensiones y funciones que sobrepasan los límites dentro de los cuales usualmente se la ha considerado. De hecho Bogotá hace parte de una región que por razones políticas ha crecido sin regulación ni programa. La creación de un Modelo regional corresponde a la necesidad de establecer los parámetros para el desarrollo futuro equilibrado y sostenible del territorio de la Sabana. El crecimiento futuro obliga a buscar mecanismos para promover el intercambio entre el Distrito Capital y los demás municipios aledaños, identificar las vocaciones particulares y conjuntas, y elaborar políticas y estrategias de beneficio común.

Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Fe de Bogotá propone la realización de un plan regional que establezca un modelo como guía de ordenamiento y desarrollo futuro para los municipios que comparten el territorio de la Sabana.

La decisión y la definición de esos parámetros regionales van más allá de los límites jurisdiccionales de la Capital. Debe darse una respuesta concertada y con la intervención de varios niveles de decisión y poder que permita establecer las herramientas necesarias para construir dicho Modelo. Durante los próximos tres años, las entidades del orden regional, departamental y Distrital trabajarán en conjunto en el desarrollo del Plan Regional en coherencia con sus respectivos planes de ordenamiento.

La construcción de la visión y gestión unitaria para el

manejo integral del territorio con las entidades y comunidades de la Sabana, hará posible colocar la región y su futuro desarrollo óptimo y equilibrado en el ámbito regional, nacional e internacional.

#### **D. Consideraciones necesarias para la elaboración del Modelo**

De nada sirven los diagnósticos si no se traducen en claras propuestas para transformar la realidad. Igualmente, los modelos que se adoptan para desarrollar una ciudad están enmarcados en un conjunto de determinantes, que son limitantes estructurales a las cuales es difícil escapar.

Cuando se habla de un Modelo de Ordenamiento Territorial se hace referencia al conjunto de cambios principales que hay que realizar, para evitar una ciudad que contenga los elementos negativos del pasado, encontrados en el diagnóstico. El

Modelo define las principales políticas que permiten alcanzar la ciudad deseada por todos, en la cual se satisfagan las necesidades y se potencie el desarrollo de los individuos y grupos que viven en el territorio de esa ciudad. De este modo, el Modelo refleja lo esencial y más general del tipo de ciudad al cual queremos llegar.

Visto así, el Modelo de Ordenamiento Territorial para Bogotá, que más adelante se propone en este documento, está orientado a aplicar varias consideraciones que surgen del diagnóstico hecho.

Las consideraciones están enmarcadas en el principio general que considera necesario reorientar el planeamiento y la gestión urbanística para:

- Asumir como responsabilidad básica el tema integral del desarrollo urbano en su conjunto y no simplemente la regulación de procesos parciales de urbanización de predios y construcción de edificaciones, como hasta ahora ha venido sucediendo.

- Recuperar y fortalecer el urbanismo público por encima de los desarrollos de uso privado y excluyente.

- Disminuir los factores de pobreza y segregación urbana, buscando mecanismos de generación de recursos y empleo, disminución de costos de producción y desarrollo de sistemas de redistribución de los beneficios sociales para el logro de una mayor equidad.

- Enfatizar la gestión pública en materia de transporte y vivienda logrando una intervención efectiva de la Administración en esas áreas que han permanecido descuidadas.

De otra parte, del diagnóstico y de los principios que



## E. Determinantes del Modelo

Existen dos determinantes de gran importancia: por una parte están las demandas del suelo, de acuerdo con el crecimiento esperado de la ciudad y, por otra, las políticas y normas que rigen el desarrollo urbano.

a) Las demandas de suelo provienen de los estudios demográficos y económicos realizados. Como se mencionó anteriormente, la ciudad aumentará su población en los próximos 10 años en 1.800.000 habitantes, requiriéndose por lo tanto la construcción de 500.000 nuevas viviendas. De éstas 110.000 podrían localizarse al interior del perímetro actual y las otras 390.000 en áreas nuevas, para lo cual se requiere de 7.000 hectáreas, 5.800 de ellas en zonas de expansión. Al respecto vale la pena aclarar que a Bogotá solamente le quedan 9.000 hectáreas aptas para su crecimiento futuro, la mitad hacia al norte y el resto hacia el sur y occidente. Esto quiere decir que, si se cumple el escenario de población y ocupación de suelo previsto en el POT, a partir del año 2010 sólo le quedarían a la ciudad del orden de 2.000 hectáreas para su crecimiento futuro, por lo cual se propone una política de densificación hasta el máximo permisible.

b) El otro determinante de este nivel se refiere a los principios y políticas que enmarcan el uso del suelo en la ciudad, de acuerdo con los objetivos generales adoptados. Dentro de ellas se encuentran las normas del mercado de la tierra y los niveles de renta que ellas generan.

## F. Objetivos del Modelo

Los principales objetivos que enmarcan el ordenamiento del suelo son:

· El ordenamiento urbano en función del territorio regional con el fin de armonizar y equilibrar los desarrollos en un ámbito mayor. Se pretende, por lo tanto, evitar el desorden regional existente tanto en su forma como en su crecimiento. Ello implica una coordinación con otras entidades administrativas que tienen la responsabilidad del manejo regional y la realización de acuerdos con los municipios vecinos.

· La sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico como base que debe procurarse pero que debe también estimular, el desarrollo presente y la potencialidad del desarrollo futuro.

· El incremento de las oportunidades económicas como forma de tener un mayor y más equilibrado crecimiento y la satisfacción de las principales necesidades de los habitantes.

· El logro de una equidad territorial para garantizar la oferta de bienes, amenidades y servicios urbanos a todos los ciudadanos

· El aprovechamiento racional del suelo con el fin de evitar el uso contrario al interés público, desarrollando su capacidad, en todo su potencial social y económico.

· El reconocimiento de la estructura urbana histórica puesto que ella determina gran parte de las limitaciones del crecimiento, pero también estimula y favorece formas positivas para caracterizar la ciudad y orientar su desarrollo futuro.

· El fortalecimiento de la escala zonal que representa la posibilidad de tener conjuntos de vida urbana mucho más armoniosa y a escala más cercana del ser humano, asegurando una mayor proximidad entre el lugar de vivienda, trabajo, recreación y estudio, disminuyendo así los viajes dentro de la ciudad y garantizando el acceso a las zonas más especializadas, como es el caso del Centro Metropolitano.

· La construcción de lo público para superar el abandono en el cual se ha encontrado durante tantos años, lo que ha permitido que grupos e individuos se hayan apropiado de él. El espacio público es el espacio propio del ciudadano en su relación social abierta. El goce de ese espacio por todos los habitantes es una de las determinantes más importantes que deben orientar el POT.

· La expedición de una normativa sencilla, transparente y aplicable que sirva de base de entendimiento entre los ciudadanos, que facilite la comprensión de la actuación posible en la ciudad y que no se preste para su aplicación amañada en beneficio de unos pocos en contra de los intereses de las mayorías.

## III. EL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Modelo de Ordenamiento Territorial es en esencia la imagen deseable de la ciudad y de su entorno a futuro. En esta imagen tienen un peso especial tanto la ciudad ya construida como las innovaciones urbanísticas que se van a desarrollar y las nuevas formas de ocupación del territorio. El Modelo de ocupación territorial pretende consolidar la ciudad, su entorno, su estructura y sus piezas urbanas y rurales de acuerdo con los fines deseables en materia ambiental, social, económica, territorial y administrativa.

De esta suerte, el ordenamiento del espacio urbano busca una interacción sostenible entre el territorio ocupado por la ciudad, sus habitantes, el uso que éstos hacen de ella y la estructura ecológica principal que se pretende fortalecer y conservar. El reconocimiento de estos cuatro

elementos y sus dinámicas propias, pretende reducir el conflicto ambiental que tiende a presentarse entre el desarrollo físico y social y la preservación del soporte natural. Esta capacidad de crecer sin destruir, teniendo en cuenta necesidades futuras, es lo que se llama el desarrollo sostenible.

La definición de un Modelo de ciudad y de territorio tiene como objeto orientar y concentrar la acción de los gobiernos, la inversión pública y las actuaciones particulares hacia la consecución de unos fines predecibles a largo plazo.

### Principio de ordenamiento

En el ordenamiento del territorio se deben incorporar y resolver adecuadamente las relaciones y la confluencia de tres factores básicos, que no se excluyen, y en consecuencia, deben ser tratados de forma armónica y complementaria: naturaleza, sociedad y actividades humanas. El Modelo Territorial reconoce que estos tres componentes son simultáneamente parte activa del ordenamiento.

### Imagen del Modelo Territorial

El territorio del Distrito Capital hace parte y debe preservar su articulación física y ecológica con dos regiones fisiográficas con las cuales comparte suelo, recursos, clima y vegetación: el altiplano de la Cuenca alta del río Bogotá, y la cadena cordillerana dominada por el sistema Sumapaz.

El Modelo de territorio del Distrito además debe consolidar dos áreas diferenciadas y específicas por sus funciones, recursos y características:

- El área urbana que corresponde al 20% de la superficie total, de conformación compacta y continua, localizada en el extremo norte del territorio y limitada por los cerros orientales, el río Bogotá y los cerros del sur, en la cual se ha asentado y construido el núcleo urbano de Santafé de Bogotá.

- El área rural que abarca el 80% del territorio, constituida por las cadenas montañosas que bordean la parte del altiplano que corresponde a Bogotá y se extienden por la cordillera oriental en dirección sur hasta el valle del Magdalena.

Los vínculos de estas dos áreas, urbana y rural, con las dos regiones fisiográficas, buscan fortalecer una Estructura Ecológica, constituida por espacios y elementos territoriales que soportan dinámicas ambientales que

deben ser sostenibles. Esta estructura ecológica, de una parte, preserva y protege los cerros y páramos y sus funciones ecológicas, así como la cuenca y el valle del río Bogotá y sus afluentes, y de otra, articula estos dos sistemas, cerros y río, a través de corredores ecológicos sobre las tierras del altiplano.

### Componentes del Modelo

El Modelo, así mismo, debe ordenar las áreas urbana y rural con estructuras, servicios, funciones y usos distintos, de acuerdo con su particular naturaleza.

El Modelo Territorial busca consolidar el área rural como una reserva hídrica, biótica, escénica y productiva y como un hábitat adecuado para la población rural del Distrito, ordenada a través de un sistema de áreas protegidas, un sistema de asentamientos humanos y un sistema de áreas productivas. Las áreas protegidas del territorio rural constituyen el soporte básico de la biodiversidad, los recursos naturales y los procesos ecológicos que deben ser preservados. El sistema de asentamientos, constituye el soporte básico para la oferta de servicios a la población rural del Distrito.

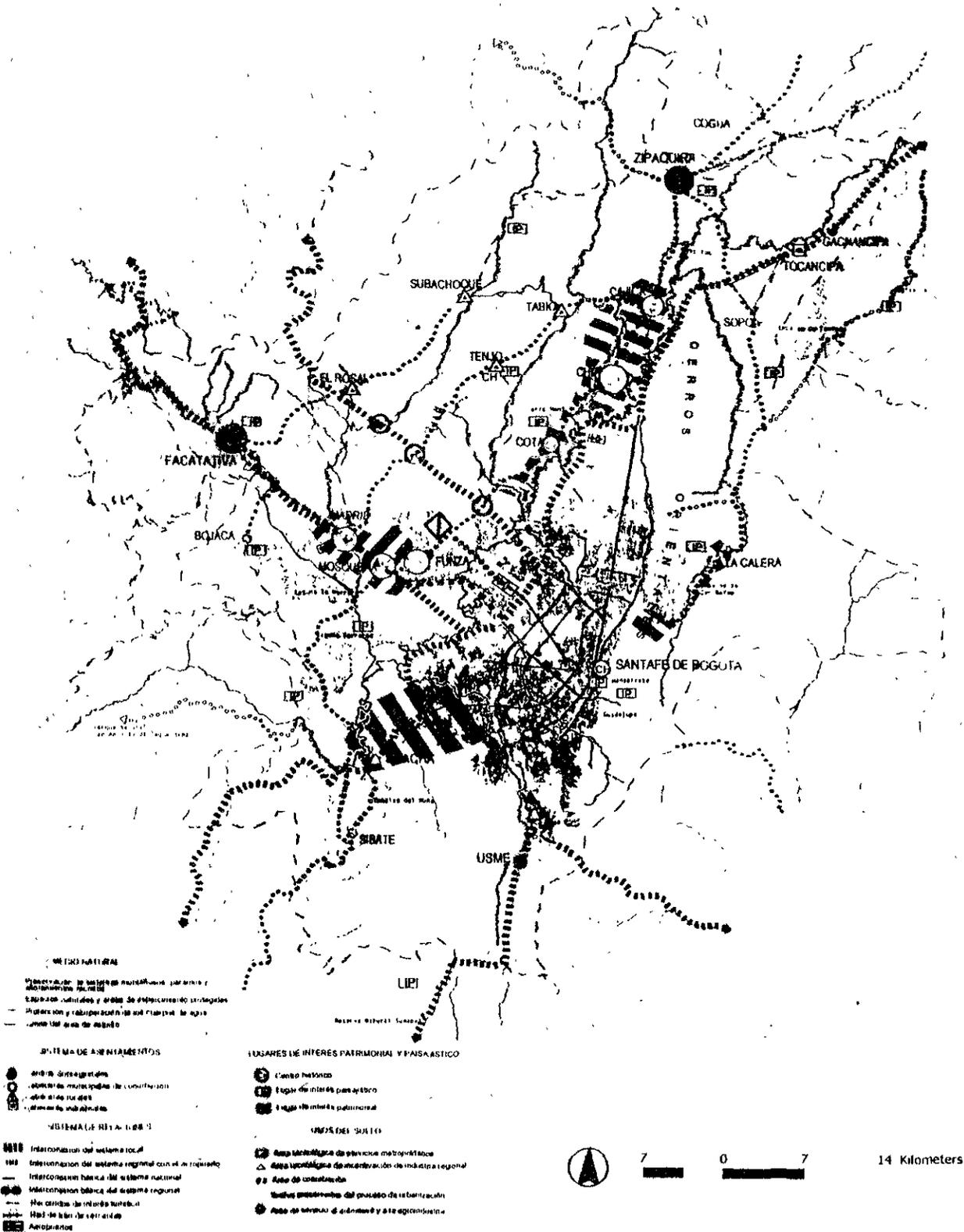
El Modelo propone un área urbana continua, compacta y densa, ordenada por una estructura compuesta por piezas urbanas y sistemas generales jerarquizados desde la escala metropolitana a la local.

Las piezas urbanas son áreas de la ciudad en las cuales se pretende consolidar:

- Funciones urbanas especiales.
- Formas de ordenamiento acorde con estas funciones.
- Equilibrio entre la capacidad de los sistemas generales, las funciones urbanas y el tipo de ordenamiento adoptado.
- La estructura de piezas urbanas que el Modelo propone consolidar son las siguientes:

- Un centro metropolitano que albergue las actividades terciarias y los equipamientos de mayor jerarquía y promueva la localización de nuevas actividades generadoras de vivienda, empleo y oferta de servicios.

# Directrices del Modelo Regional



- Los tejidos residenciales en el norte y en el sur, que requieren ser reestructurados con áreas de centralidad que permiten la construcción y el planeamiento de escalas intermedias.

- Las periferias en desarrollo y las nuevas áreas que se deberán incorporar en el período de la vigencia del Plan.

Los sistemas generales del área urbana están formados por las infraestructuras urbanas, los espacios libres y los equipamientos urbanos. El Modelo Territorial propone fortalecer a escala metropolitana la infraestructura para el transporte y el saneamiento, los equipamientos para el desarrollo social y sistemas específicos de espacio público. En las demás escalas, el Modelo busca complementar los sistemas generales según las características detectadas en cada una de ellas.

### Las piezas urbanas

i) El Centro Metropolitano, aloja las grandes funciones regionales y urbanas que se derivan de la condición de Capital de la República. Comprende el Centro Tradicional (casco histórico) y su expansión al norte (calle 26 a 100) que se denomina ciudad central; el Eje Occidental (CAN, Salitre, Modelia, Zona Franca y Aeropuerto); y el núcleo de Equipamientos Metropolitanos (Ciudad Universitaria, Parque Simón Bolívar, Polideportivos).

Con el objetivo de consolidar el Centro Metropolitano se propone:

- Estructurar el uso múltiple y la alta densidad del centro, mejorando su funcionalidad.

- Limitar su expansión hacia el norte.

- Reorientar el crecimiento del centro metropolitano, fortaleciendo el desarrollo del eje occidental y estableciendo un vínculo con la región.

- Reforzar el nodo de equipamientos metropolitanos.

- Redefinir el concepto de Actividad Múltiple sobre el sistema vial principal, para lograr una mayor fluidez del tráfico.

- Potenciar la competitividad de la ciudad

- Mejorar la calidad de vida a los usuarios y habitantes del Centro Metropolitano.

- Recuperar el patrimonio cultural.

- Renovar los sectores más deteriorados.

ii) Los Tejidos Residenciales ubicados al norte y sur del Centro Metropolitano. En ellos se desarrollaron las diferentes etapas de crecimiento de la ciudad hasta hace 20

años, teniendo como uso predominante la vivienda.

Con el objetivo de fortalecer la actividad residencial de esta pieza, se propone:

- Recuperar la calidad urbanística que tenían los barrios tradicionales.

- Restringir la localización de usos incompatibles con la vivienda.

- Mejorar la accesibilidad con el Centro Metropolitano.

- Reforzar las centralidades existentes y proponer nuevas, dotándolas de equipamientos.

- Recuperar el espacio público e integrarlo a los elementos naturales de cada sector como son: cerros, humedales y ríos.

- Consolidar una malla vial intermedia que descongestione el sistema arterial.

- Reducir las deficiencias de los sistemas generales con prioridad en saneamiento, accesibilidad y transporte.

iii) La Periferia, conformada por los bordes de la ciudad de desarrollo reciente que requieren consolidarse y las áreas nuevas de expansión que deben ser articuladas a la estructura urbana. Estas zonas se denominan: Ciudad Sur, Ciudad Norte y Borde Occidente.

La Ciudad Sur es la pieza que consolida a Bogotá en su extremo sur como elemento urbano de borde, punto de relación con la región oriental (los Llanos Orientales) y enlace con las áreas rurales del Distrito.

La Ciudad Norte estructura el proceso de expansión de Bogotá hacia el norte y establece su relación con los municipios de la región norte de la Sabana.

El Borde Occidente se constituye en el extremo occidental de la ciudad y conforma el espacio intermedio entre la superficie urbanizada y el río Bogotá, proyectándose a una parte de la región de la Sabana que tiene gran dinámica.

Para el desarrollo de las áreas nuevas se requiere de Planes Parciales que son instrumentos especiales de planeamiento mediante los cuales se reglamentan las áreas del suelo urbano y las de expansión urbana.

Con el objetivo de desarrollar estas tres piezas básicas se propone:

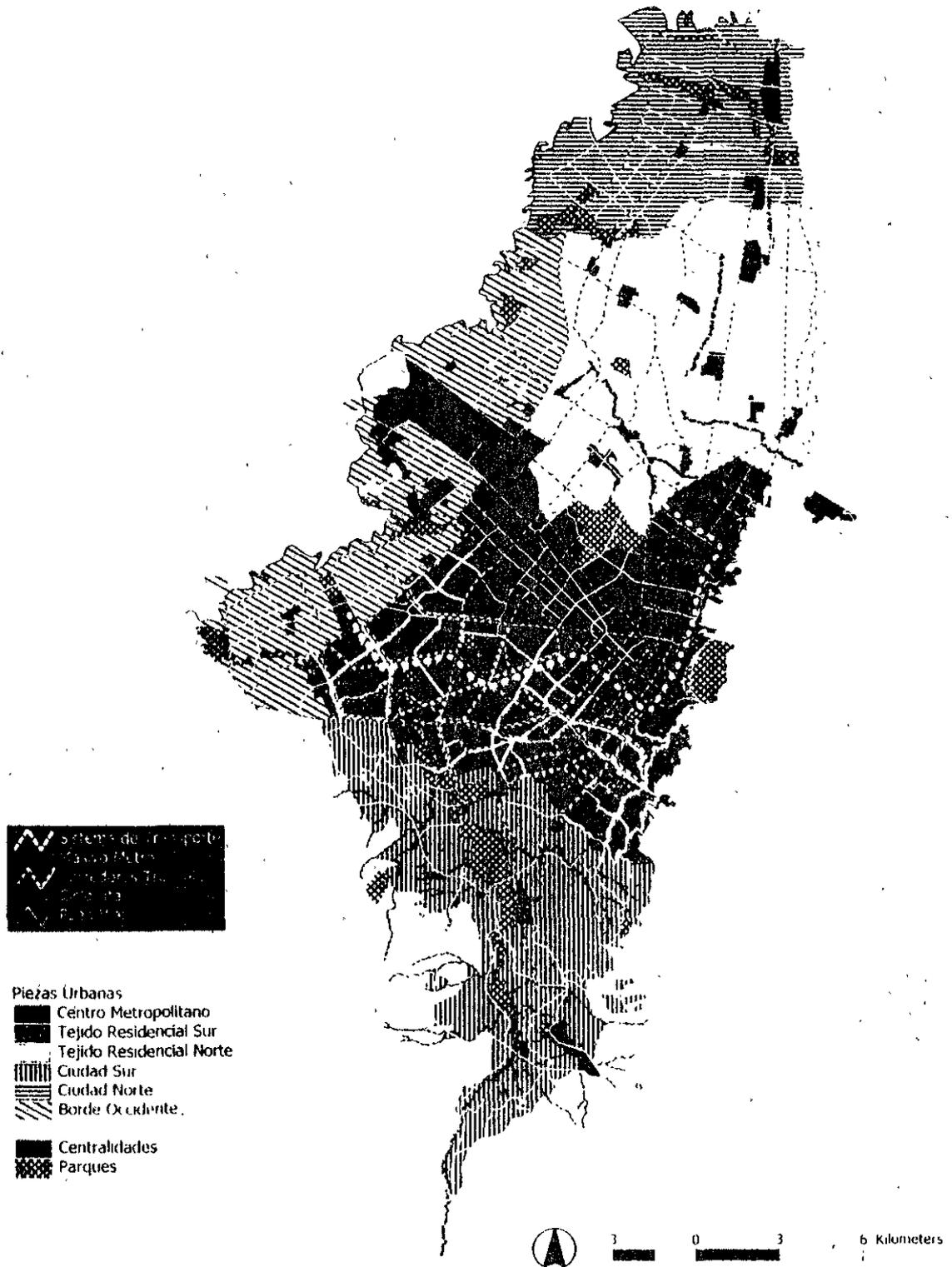
- Contemplar en cada Plan Parcial lugares de empleo, vivienda, servicios y esparcimiento.

- Potenciar los valores ambientales y paisajísticos de cada pieza.

- Generar nuevos espacios de centralidad.
- Plantear una estructura jerarquizada en materia de vías, parques y equipamientos, reservando las zonas necesarias para su desarrollo a escala metropolitana, urbana, zonal y local.

- Mejorar los sistemas generales, con énfasis en saneamiento básico, la accesibilidad vial y el transporte público.
- Promover el suministro de suelos para Vivienda de Interés Social.

## Modelo de Ordenamiento Territorial Distrital



## Las centralidades y escalas de manejo

Para facilitar el acceso de los ciudadanos a los servicios urbanos y propender por la conformación de comunidades, se propone un sistema de centralidades, cuyo objetivo es consolidar lugares reconocibles que ofrezcan servicios de menor rango y complementen los prestados por el Centro Metropolitano.

Este sistema está jerarquizado en cuatro escalas, las cuales permiten un manejo más equitativo y eficiente de la ciudad:

- La escala metropolitana se refiere al conjunto de los fenómenos relacionados con la gran ciudad y sus funciones como principal centro urbano del país.
- La escala urbana corresponde a cinco grandes centralidades (Unicentro-Santa Bárbara, Las Ferias-Bonanza, Plaza de Las Américas, Restrepo y Fontibón-Regional).
- La escala zonal se refiere a sectores homogéneos de la ciudad (Unidades de Planeación Zonal) contemplando 35 centralidades zonales, algunas existentes y otras propuestas.
- La escala local o vecinal.

## Los Sistemas Generales

Los Sistemas Generales son la base integradora del Modelo de Ordenamiento Territorial y están conformados por el Sistema Vial y de Transporte, el Sistema de Acueducto, el de Saneamiento Básico, el Sistema de Equipamientos y el Sistema de Espacio Público Construido, existiendo otros servicios tales como gas, telecomunicaciones y energía.

i) El Sistema Vial y de Transporte: Contempla la reestructuración del sistema vial, la puesta en marcha del Sistema de Transporte Masivo (Transmilenio y Troncales) y la construcción de la primera línea del Metro e introduce una red metropolitana de ciclorrutas.

Son objetivos del Plan Vial:

- Vincular el sistema vial urbano al sistema vial regional.
- Articular el sistema vial con el de transporte público.
- Garantizar una eficiente movilidad desde la periferia hasta el Centro Metropolitano.
- Clasificar y rediseñar las vías por sus funciones.
- Ajustar el diseño de las vías a las condiciones topográficas del suelo.
- Conformar el sistema vial secundario de soporte.

Los proyectos prioritarios del Sistema Vial se han identificado de acuerdo con las siguientes premisas:

- Las vías que garantizan a corto y mediano plazo el desarrollo de las áreas de expansión.
- Las vías que mejoran la accesibilidad a los sectores de la ciudad actualmente aislados.
- Las vías que complementan tramos críticos de la malla vial y mejoran la continuidad y fluidez del tráfico.
- Las vías que sirven de soporte para algunas de las troncales prioritarias del Sistema de Transporte.

Son objetivos del Transporte Público:

- Dar preferencia al transporte público sobre el privado.
- Redefinir, articular e implementar el Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- Garantizar la accesibilidad a la periferia.
- Ejecutar el plan maestro de ciclorrutas.
- Desarrollar un plan especial de parqueaderos para las zonas deficitarias de la ciudad.

ii) El Sistema de Servicios Públicos: Asegura la dotación de agua potable y saneamiento básico tanto de la ciudad existente como de los nuevos desarrollos de Bogotá. Estos servicios además de ser infraestructuras básicas son promotores de desarrollo.

Son objetivos del Sistema de Servicios Públicos:

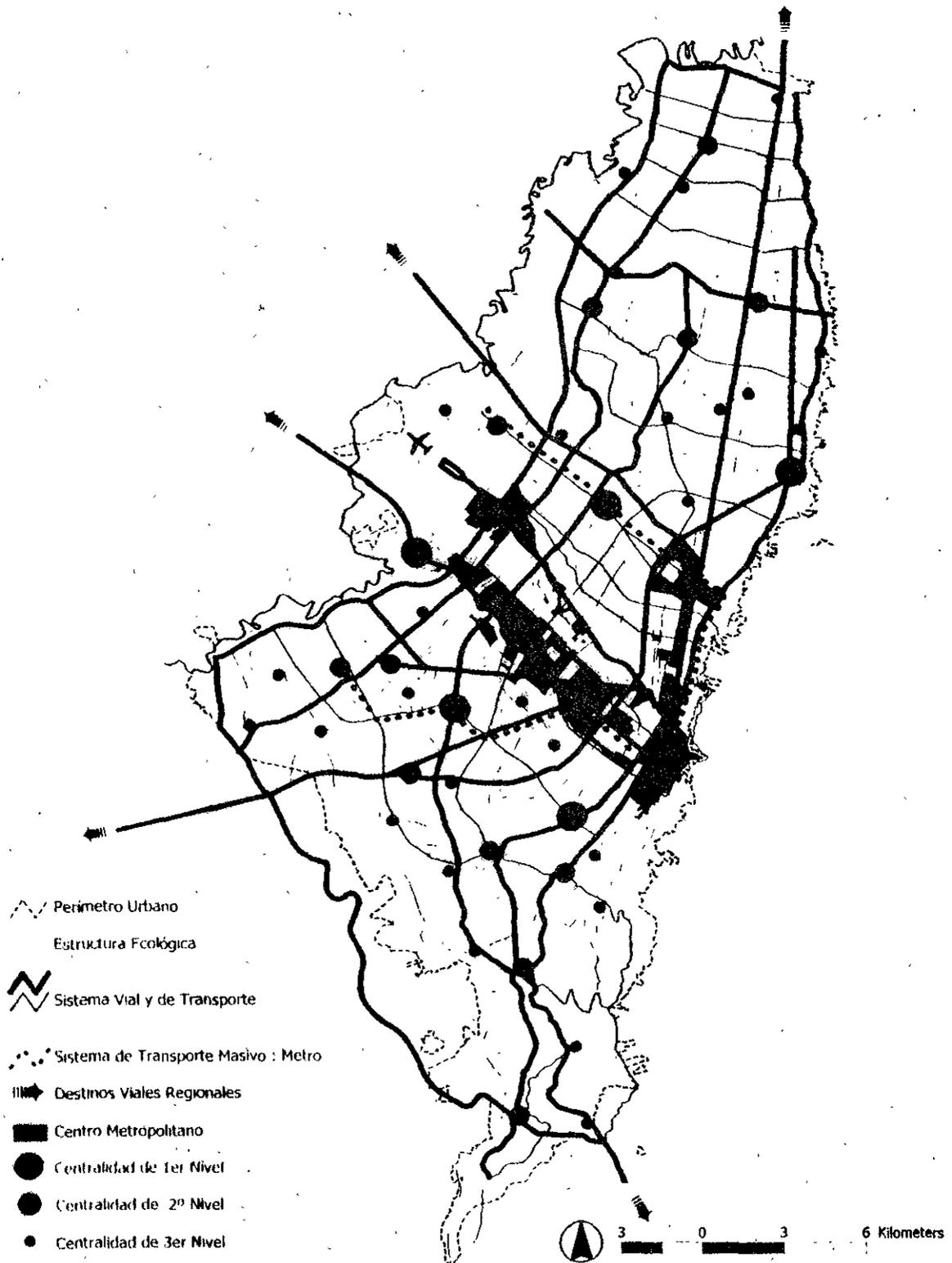
- Garantizar el abastecimiento futuro de agua para la ciudad y la región.
- Reducir los déficits acumulados y la vulnerabilidad del sistema.
- Completar las redes de distribución para dotar de servicios a las zonas deficitarias.
- Prever la extensión ordenada de las redes en las nuevas zonas de expansión urbana.
- Desarrollar el programa de tratamiento de aguas servidas (plantas de tratamiento).
- Racionalizar el sistema de conducción de aguas lluvias.
- Ejecutar el plan maestro para el manejo integral de residuos sólidos urbanos.

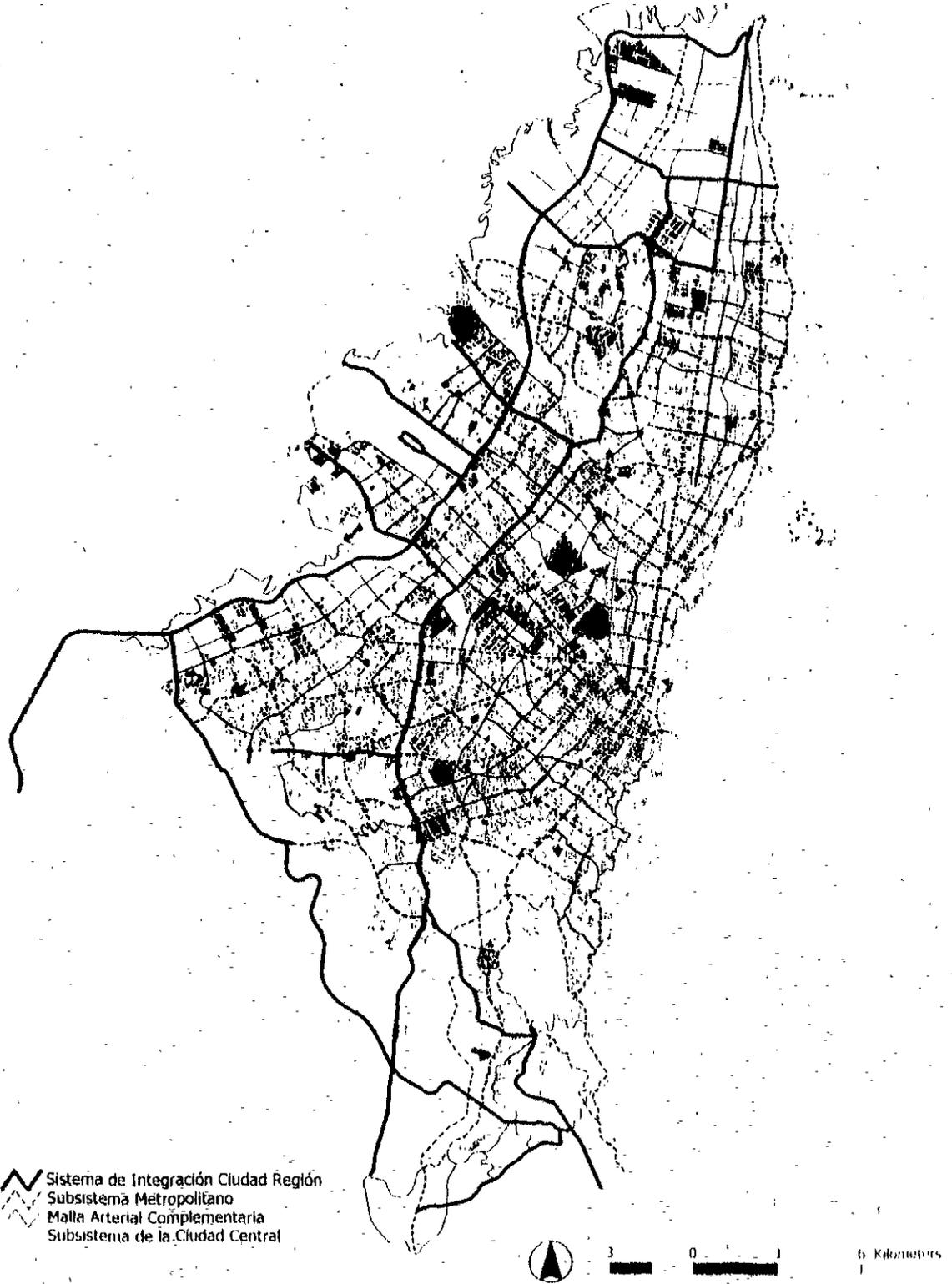
iii) El Sistema de Equipamientos: Consolida un sistema jerarquizado de dotaciones que actuará como ordenador de la estructura urbana. Está compuesto por los

equipamientos colectivos (educación, cultura, salud, bienestar social, deporte y recreación entre otros) y los servicios urbanos (seguridad ciudadana, defensa y justi-

cia, abastecimiento, recintos feriales, servicios funerarios y administración pública).

## Estructura del Modelo

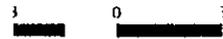




# Sistema de Transporte

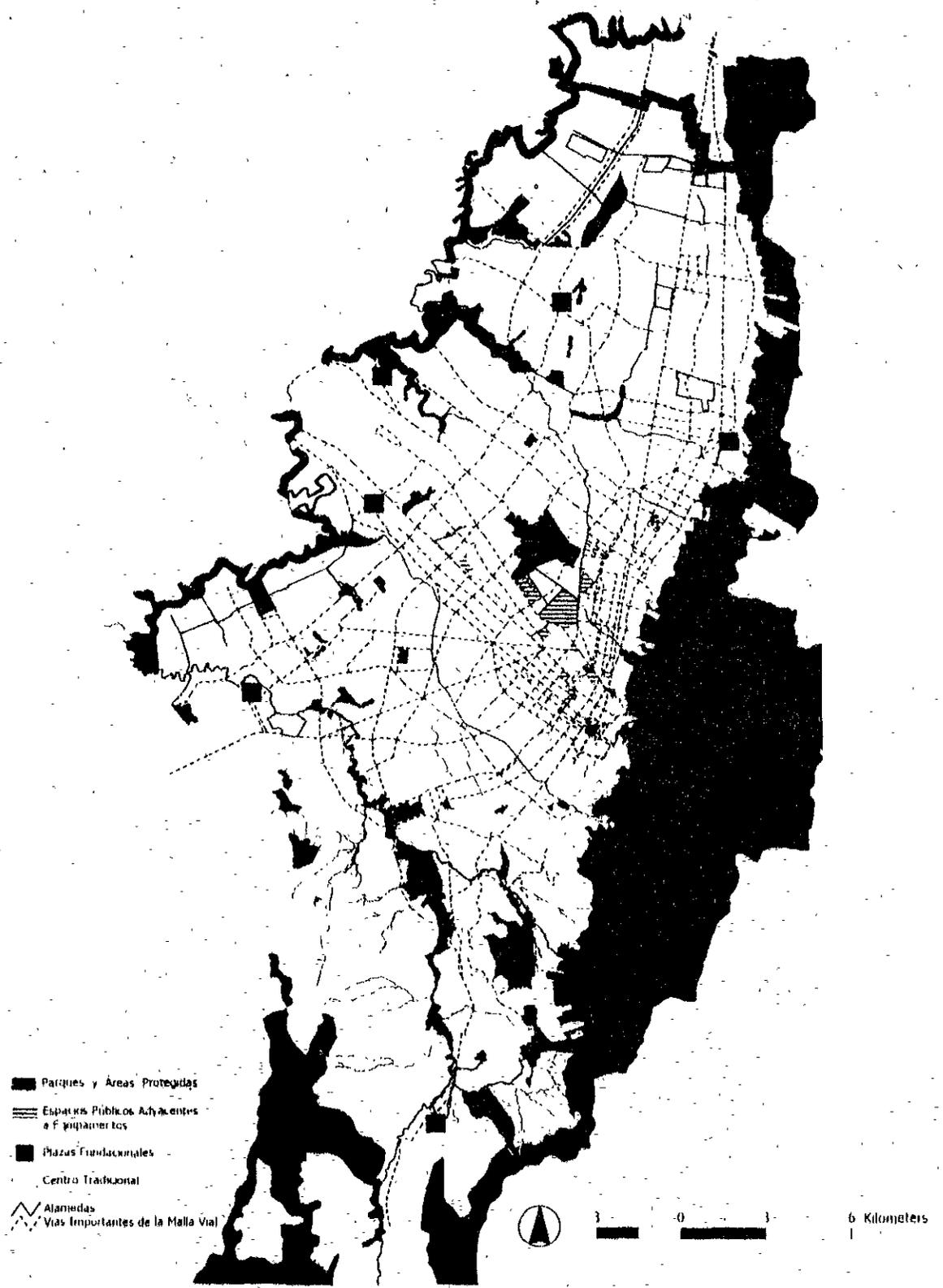


- Sistema de Transporte Masivo : Metro
- Estaciones
- Corredores Troncales
- ... Ciclorrutas
- - - Tren de Cercanías



0 3 3  
Kilometers

# Sistema de Espacio Público Construido



Son objetivos del Sistema de Equipamientos:

- Reforzar el nodo de equipamientos metropolitanos.
- Reforzar las centralidades secundarias.
- Equipar la periferia.
- Canalizar la inversión pública para que las dotaciones se constituyan en hechos estructurantes del territorio, a escala zonal o local.

iv) El Sistema de Espacio Público Construido: Recupera y mejora la calidad ambiental, crea nuevos lugares de esparcimiento y devuelve la ciudad al peatón, recuperando la noción de lo público.

Son objetivos del Sistema de Espacio Público Construido:

- Incrementar la relación de área libre por habitante.
- Construir una red jerarquizada de parques.
- Recuperar los espacios públicos más representativos como son: el centro histórico y los cascos fundacionales.
- Recuperar andenes en zonas de comercio y servicios de las centralidades, desarrolladas sobre antiguas áreas de vivienda.
- Recuperar los separadores y andenes de las grandes vías urbanas.
- Dignificar los edificios públicos.

#### IV. LA PUESTA EN PRÁCTICA DEL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Para concretar en la práctica el Modelo de Ordenamiento Territorial se requiere de proyectos, normas, programas y operaciones estructurantes que garanticen la efectividad del Plan durante su vigencia.

- Los proyectos concretan, en acciones específicas de inversión pública, mixta o privada, las orientaciones y definiciones del POT.
- Las normas urbanísticas tienen por objetivo orientar la actuación pública y regular la intervención privada.
- Los programas agrupan los proyectos y normas de

acuerdo a una unidad temática.

- Las operaciones estructurantes se refieren a intervenciones sobre áreas territoriales que requieren una unidad de acción.

#### A. Los proyectos

A través de los proyectos se hacen concretas las intervenciones que, bajo objetivos generales, buscan canalizar las actuaciones, tanto de índole pública como privada.

#### Proyectos de la Estructura Ecológica Principal

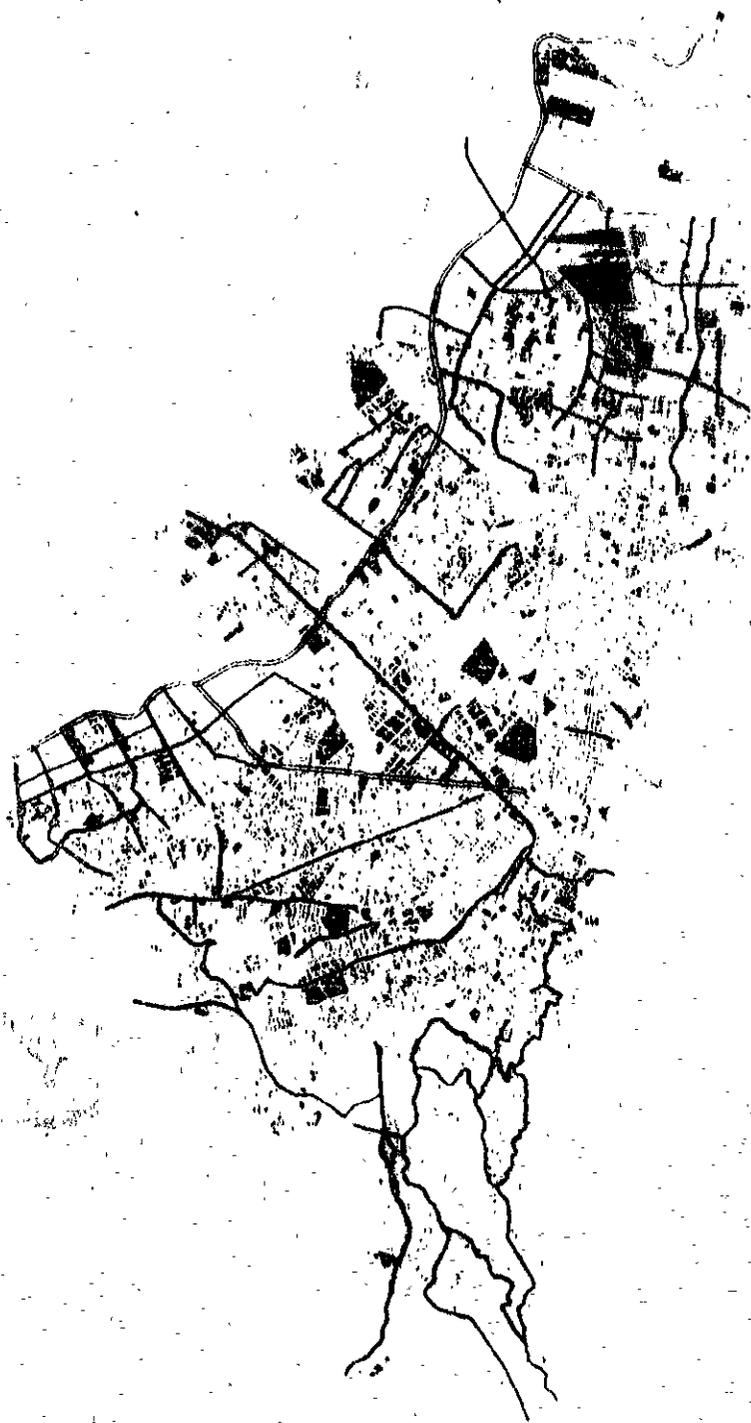
Los proyectos referentes a la Estructura Ecológica se refieren a los santuarios distritales de fauna y flora, las reservas forestales urbanas y rurales, y los parques ecológicos recreacionales urbanos y rurales.

Para poner en marcha un proceso de valoración y conservación de los elementos que conforman la Estructura Ecológica Principal, se definieron un conjunto de políticas de integración regional y sostenibilidad ambiental y programas sobre plantas de tratamiento y protección de los cerros, además de la intervención en el río Bogotá y sus afluentes.

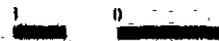
#### Proyectos referentes al territorio rural

Estos proyectos se refieren a santuarios y parques ecológicos rurales.

# Proyectos del Sistema Vial



System Vial

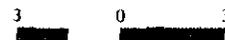


6 KILOMETROS

# Proyectos del Sistema de Transporte

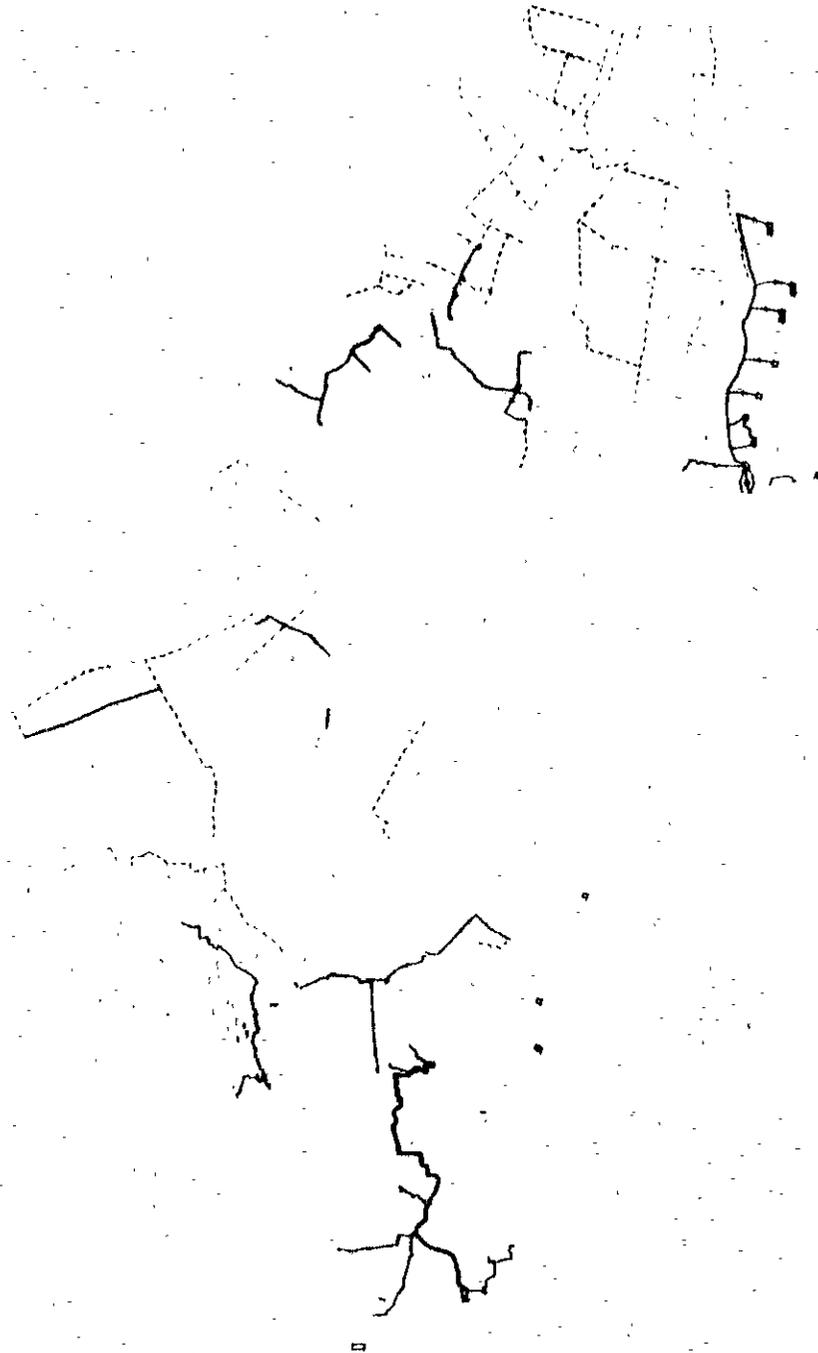


Metro  
Corredores Troncales  
Ciclorruta



6 Kilometers

# Proyectos del Sistema de Acueducto



2000 - 2010  
después del 2010



3

0

3

6 Kilometers

# Proyectos del Sistema de Saneamiento Básico



Alcantarillado Sanitario  
2000 - 2010  
Después del 2010  
Alcantarillado Pluvial  
2000 - 2010  
Después del 2010



3

0

3

6 Kilometers

## Proyectos referentes a la estructura urbana

Estos proyectos se dividen en los que hacen referencia a las piezas urbanas y aquellos que afectan los sistemas generales.

### Proyectos para las piezas urbanas

Buscan dar respuesta a los objetivos del POT y consolidar una estructura urbana de alta calidad de vida, equilibrada, eficiente y que facilite la convivencia ciudadana. Para ello se definieron un conjunto de proyectos complementarios en cada una de las piezas urbanas.

### Proyectos en los sistemas generales

Para garantizar la construcción de un territorio integrado y equitativo se establecen los proyectos requeridos en cada uno de los sistemas o redes de infraestructura de la ciudad.

## B. Los programas

Los programas urbanos definen las actuaciones que debe realizar o impulsar la Administración Distrital en cuatro temas relevantes para el desarrollo de la ciudad y la puesta en práctica del Modelo de Ordenamiento. Estos son la Valoración y Protección del Patrimonio, la Vivienda (que incluye vivienda nueva, Mejoramiento Integral, Reasentamientos Humanos y la Recuperación de Barrios), la Renovación Urbana y la Producción Ecoeficiente.

### Valoración y Protección del Patrimonio

Este programa establece incentivos para el mantenimiento y conservación de los bienes de interés cultural.

Sus objetivos son:

- Diseñar y realizar actuaciones urbanísticas sobre el patrimonio construido que estimulen la inversión privada, valoricen los entornos y revitalicen los inmuebles y sectores aledaños.

- Permitir intervenciones en los inmuebles protegidos, con el propósito de que puedan mejorar sus condiciones de habitabilidad sin perder sus valores patrimoniales principales.

- Reorganizar la estructura institucional Distrital para permitir gestionar y ejecutar proyectos de recuperación del patrimonio.

Estos objetivos se concretan en las siguientes actuaciones:

- Plan Especial para la Protección del Centro Histórico.

- Recuperación de las áreas aledañas al Centro Histórico.

- Valoración y Preservación de los Cascos Fundacionales de los municipios anexados (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme).

- Actuación en los barrios de interés patrimonial.

- Compensaciones para la conservación de bienes de interés cultural.

### Vivienda

Este programa tiene por objeto establecer los mecanismos que permitan atender adecuadamente la demanda tanto cuantitativa como cualitativa de vivienda de las familias de menores ingresos en la ciudad, mediante la promoción e incentivos a la oferta de suelo urbano, programas y soluciones de vivienda nueva, el desarrollo de programas de mejoramiento integral en sectores urbanos deficitarios, la realización de programas de reasentamientos de familias en alto riesgo no mitigable y la recuperación de barrios.

Su meta, durante la vigencia del Plan, es generar suelo urbano que permita la solución de 400.000 viviendas dirigidas a los estratos 1, 2 y 3.

### Mejoramiento integral

Este subprograma tiene por objeto orientar las acciones requeridas para completar, reordenar o adecuar tanto el espacio urbano como las unidades de vivienda que conforman los asentamientos de origen ilegal ubicados en la periferia de la ciudad, con el fin de corregir las deficiencias físicas, ambientales y legales generadas por haber sido originados fuera de la norma. Se ha definido la intervención prioritaria en las Unidades de Planeamiento Zonal -UPZ- que presentan situaciones críticas de pobreza y hacinamiento.

Su meta, durante la vigencia del Plan, es atender a 600.000 personas, de estratos 1 y 2, ubicadas en desarrollos de origen ilegal en 8 localidades, en un área urbana de 3.600 hectáreas.

### Reasentamiento por alto riesgo no mitigable.

Este subprograma tiene por objeto trasladar las familias que se encuentran asentadas en zonas declaradas de alto riesgo no mitigable por inundación o deslizamientos, en zonas objeto de intervención por obra pública o aquellas que se requieran para cualquier intervención de reordenamiento territorial.

Su meta es reasentar por lo menos 1.400 familias anuales.

### Renovación urbana

Este programa propone la realización de acciones directas de la administración pública e igualmente promueve actuaciones privadas en zonas estratégicas de la ciudad. Para este efecto se coordinarán las intervenciones en las infraestructuras de servicios públicos, la vialidad y el espacio público peatonal con las intervenciones en los predios privados. El programa apunta a identificar las

zonas para desarrollar proyectos de renovación urbana y priorizar las actuaciones públicas para impulsar su ejecución. En estas acciones concurrirá el Distrito a través de la Empresa de Renovación Urbana.

## Programas



Sus objetivos son:

- Definir las zonas propicias para ser renovadas.
- Poner en marcha proyectos estratégicos de renovación urbana mediante los instrumentos de gestión establecidos en el POT.

### **Producción Ecoeficiente**

Este programa tiene por objeto garantizar la transformación de la ciudad en un ecosistema urbano sostenible, productivo y de alta calidad ambiental, fortaleciendo la industria asentada en el Distrito, con miras a convertirla en uno de los elementos que contribuya a lograr una alta competitividad urbana.

Se divide en dos clasificaciones:

- Parques Industriales Ecoeficientes
- Parques Minero-Industriales

### **C. Las normas urbanísticas**

Las normas urbanísticas tienen por objetivo orientar la actuación pública y regular las intervenciones privadas en todos los predios de la ciudad, de acuerdo con la función de cada zona en el Modelo de Ordenamiento Territorial.

#### **Objetivos Generales:**

- Lograr una clara articulación de los usos y tratamientos con los sistemas generales de la ciudad para optimizar su funcionamiento y desarrollo.
- Consolidar, estructurar y especializar las actividades propias del Centro Metropolitano, así como fortalecer las centralidades para enriquecer y jerarquizar la vida ciudadana y conseguir la descentralización espacial del empleo.
- Proteger las zonas residenciales de la invasión indiscriminada de actividades comerciales y de servicios.
- Planificar los procesos de transformación en la ciudad, propendiendo por que las diferentes actividades operen en estructuras adecuadas y funcionales, con respecto de las características del espacio público de los barrios donde se implantan.
- Propender por un crecimiento ordenado y completo en el suelo urbano y de expansión, que supere el desarrollo predio a predio, con una proporción adecuada de zonas verdes recreativas, suelo para equipamientos y áreas libres por habitante.
- Garantizar una oferta óptima y suficiente de suelo para Vivienda de Interés Social.

· Consolidar y fortalecer el uso dotacional como soporte y regulador de las relaciones sociales y de la Estructura Urbana.

· Apoyar la incorporación de la ciudad informal a la Estructura Urbana a través de acciones de mejoramiento e identificar los proyectos necesarios para superar condiciones precarias de habitabilidad y deficiencias urbanísticas.

· Consolidar las zonas industriales como estructuras especializadas, para garantizar la transformación de la ciudad en un ecosistema urbano sostenible y productivo, minimizando problemas de emisiones, vertimientos y disposición de residuos.

· Controlar, regular y especializar la actividad minera para garantizar una oferta de materiales de construcción acorde con la demanda y lograr un desarrollo ambientalmente sostenible y urbanísticamente ordenado para las áreas sujetas a esta actividad.

#### **Estructura de la norma**

Su definición tuvo en cuenta dos elementos básicos:

- Las diferentes condiciones y situaciones de desarrollo de cada una de las zonas de la ciudad y su función en el Modelo de Ordenamiento adoptado.
- La necesidad de corregir los problemas detectados por la aplicación de las normas previstas con anterioridad.

Las normas son el resultado de aplicar sobre cada zona homogénea de la ciudad las definiciones sobre usos y tratamientos.

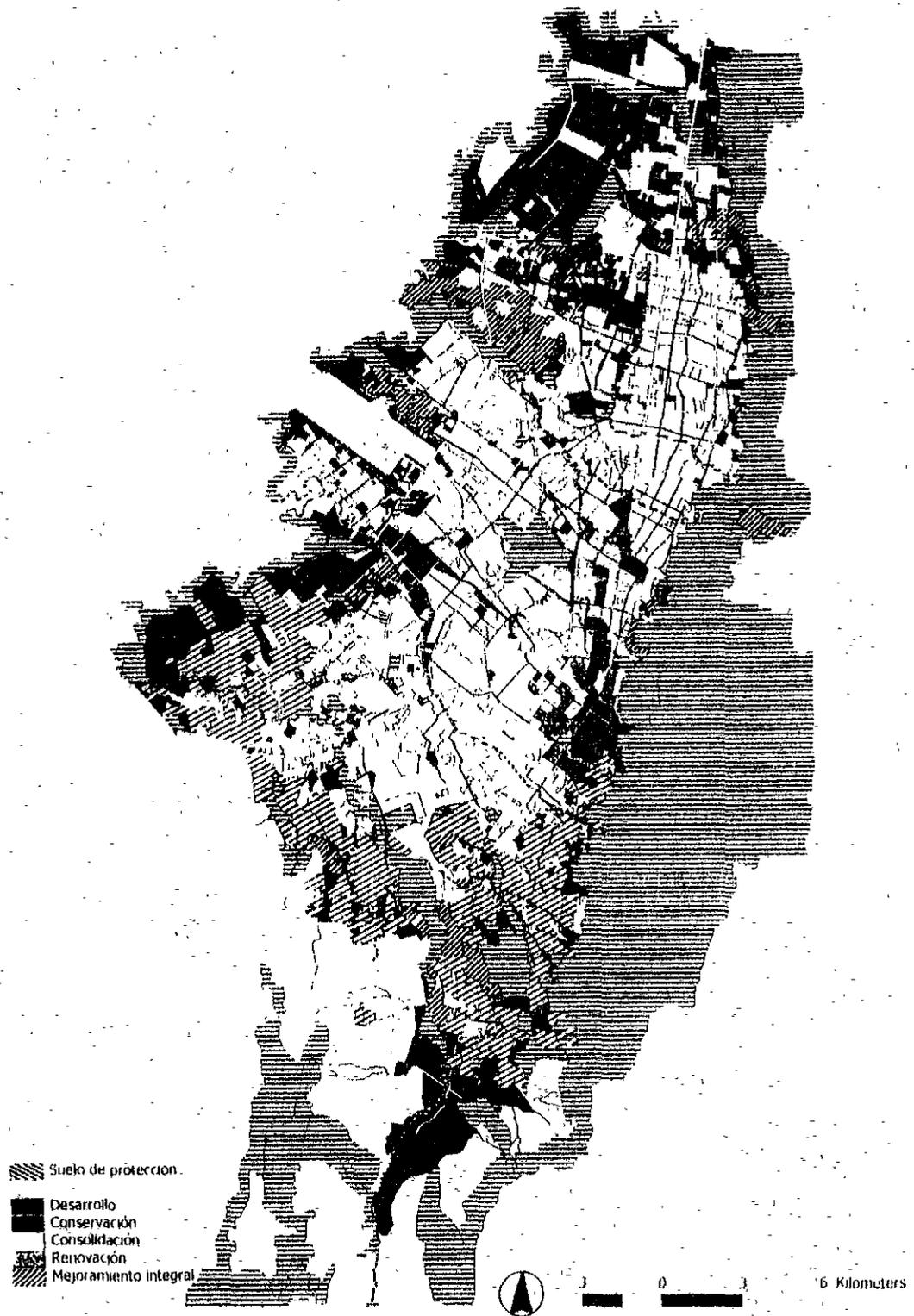
· Las normas sobre usos definen la posibilidad y las condiciones en las cuales puede desarrollarse una actividad en una determinada zona: intensidad, compatibilidad con otras actividades y características de los edificios que pueden alojarlas. Se definieron 7 áreas de actividad: Residencial - Comercio y Servicios - Industrial - Minera - Dotacional - Área Urbana Central y Urbana Integral, cada una de las cuales se subdivide en categorías aplicables a situaciones diferentes en la ciudad.

· Las normas sobre tratamientos definen la forma de urbanización y/o construcción que puede tener cada zona, desde aquellas que deben ser conservadas hasta los nuevos desarrollos. Se definieron cinco tratamientos: Conservación; Consolidación; Renovación; Mejoramiento Integral; Desarrollo.

# Usos del Suelo Urbano y de Expansión



# Tratamientos Urbanísticos



## Proceso de formulación de las normas

La producción normativa tiene dos fases sucesivas, claramente identificables:

En primera instancia, se establecen en el POT las normas generales aplicables en todo el territorio urbano, mediante la definición y delimitación de áreas de actividad con normativa general.

En segunda instancia, una vez aprobado el Plan, el DAPD precisará la norma específica mediante una ficha reglamentaria para cada sector homogéneo de la ciudad, proceso en el cual se definirá su reglamentación, en relación con la intensidad y mezcla de usos, las condiciones físicas, de funcionamiento y de edificabilidad. Estas fichas para cada zona serán de amplio conocimiento y fácil comprensión para la ciudadanía.

## V. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN URBANA

Son instrumentos de gestión, los medios utilizados por la administración distrital y por los particulares para realizar eficaz y eficientemente las acciones relacionadas con la función pública del ordenamiento territorial. Los instrumentos de gestión pueden ser: de planeamiento urbanístico, de actuación urbanística y de financiamiento del ordenamiento territorial.

### A. Instrumentos de planeamiento urbanístico

Son instrumentos de planeamiento urbanístico los actos expedidos por las autoridades competentes que conforme a la ley contengan decisiones administrativas referidas al ordenamiento territorial y que permitan lograr los objetivos establecidos en el POT. Aparte del Plan de Ordenamiento existen otros instrumentos de planeamiento, entre los cuales sobresalen: los planes parciales, los planes de ordenamiento zonal y las fichas normativas, que permiten concretar el Plan en las diferentes escalas de manejo previstas. Otros instrumentos son: los programas de ejecución, los planes maestros de equipamientos y de servicios públicos, los planes maestros para parques, los planes especiales de implantación, los planes de regularización y manejo, los planes de reordenamiento, los planes de recuperación morfológica de canteras, las normas urbanísticas y, en general, las disposiciones contenidas en acuerdos, decretos, resoluciones o en cualquier otro tipo de acto administrativo, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital.

#### Planes parciales

El planeamiento de todas las áreas del suelo de expansión objeto de incorporación a los usos urbanos, y el de las áreas que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operacio-

nes urbanas especiales, deberá definirse de manera obligatoria a través de planes parciales adoptados por decreto del Alcalde Mayor del Distrito Capital, según los parámetros y las condiciones que se establecen en la Ley. Podrán definirse a través de este instrumento el planeamiento de las áreas de suelo urbano pertenecientes al tratamiento de desarrollo, de renovación urbana y de redesarrollo.

#### Planes de ordenamiento zonal

Se formulan a través de las Unidades de Planeación Zonal (UPZ) las cuales sirven como instrumentos de planeación y gestión para precisar en cada zona homogénea los proyectos, programas y normas. Las UPZ permitirán identificar las deficiencias en cada zona y definir las prioridades de los proyectos y programas.

#### Fichas Normativas

La ficha normativa es un instrumento de carácter reglamentario, adoptado por Decreto del Alcalde Mayor, mediante el cual se establecen las normas urbanísticas para determinados sectores de la ciudad donde coinciden un tratamiento urbanístico con un área de actividad.

### B. Instrumentos de Actuación Urbanística

Son instrumentos de actuación, los medios que permitan a las entidades públicas del Distrito Capital: asumir, dirigir, imponer, coordinar, impulsar, promover o concertar, según el caso, la realización efectiva de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, previstas en el POT. Los más importantes son: la declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria, la enajenación forzosa de inmuebles o expropiación, el Sistema de Banco de Tierras, y el derecho de preferencia para la adquisición de predios.

### C. Instrumentos de financiamiento

Son instrumentos de financiamiento, los medios que permitan a la Administración Distrital obtener los recursos necesarios para ejecutar las actuaciones urbanísticas y los programas o proyectos que sean de su competencia y para compensar las cargas a favor de los afectados por decisiones administrativas que se adopten en materia de urbanismo.

Los principales instrumentos de financiamiento son:

- La participación en la Plusvalía, mediante la cual las Administraciones podrán apropiar, para fines colectivos, parte del incremento en los precios de los terrenos debido a los cambios en la calificación de los suelos, mayores densidades o cambios de uso, entre otros.

· La contribución de valorización, que es un instrumento utilizado desde hace tiempo; el cual busca recuperar para la ciudad el costo de la obra mas un pequeño porcentaje de costos de administración, mediante el cobro a los particulares de una contribución proporcional al incremento de valor causado por la obra en cuestión.

· La transferencia de derechos de construcción y desarrollo, que representa un instrumento importante para obtener las tierras necesarias para la conformación de las zonas de protección de los elementos naturales y el desarrollo de algunos equipamientos recreativos. El mecanismo consiste en que la edificabilidad de un predio que ha sido definido como zona de protección o zona no construible, pueda ser trasladada a otro predio con posibilidades de desarrollo, a condición de que la propiedad del predio afectado sea entregada al Distrito para su incorporación al espacio público de la ciudad.

## VI. ESCENARIOS DE EJECUCIÓN

El POT ha definido tres etapas para su ejecución, correspondientes a los períodos de los Planes de Desarrollo de las siguientes tres administraciones distritales:

· El primero, que concluye los proyectos de corto plazo, va desde su aprobación hasta el año 2.004 y cubre la vigencia del próximo Plan de desarrollo 2.001-2004.

· El segundo, de mediano plazo, cubre hasta el año 2007, correspondiente al Plan de Desarrollo 2.004 - 2007.

· El último, de largo plazo, llega hasta el final de la vigencia del POT, incluye los proyectos de Plan de Desarrollo 2.007 - 2.010.

En cada uno de estos escenarios se especifica el conjunto de proyectos, programas y demás actuaciones necesarias para construir los elementos establecidos en el Modelo de Ordenamiento, para lo cual deben compatibilizarse con los programas de gobierno de las administraciones correspondientes.

Los criterios para priorizar los proyectos y programas fueron:

· La contribución de cada proyecto en la puesta en práctica del Modelo de Ordenamiento, específicamente en la construcción de la estructura urbana, tal como fue definida.

· La necesidad de dar continuidad a los proyectos de largo

alcance previstos, en temas tales como el transporte, la vivienda social, la dotación de parques y la recuperación de los espacios públicos más significativos de la ciudad.

· La posibilidad de potenciar los cambios que los proyectos desarrollados o en desarrollo han producido sobre la ciudad actual, en particular aquellos que pueden desencadenar procesos de mejoramiento o renovación de zonas estratégicamente localizadas.

## EL POT EN LAS LOCALIDADES

A continuación se presentan las 20 fichas de las localidades del Distrito Capital, en las que se reflejan los datos generales, su localización y los proyectos que se contemplan para ellas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

1. Usaquén
2. Chapinero
3. Santa Fe
4. San Cristóbal
5. Usme
6. Tunjuelito
7. Bosa
8. Kennedy
9. Fontibón
10. Engativá
11. Suba
12. Barrios Unidos
13. Teusaquillo
14. Mártires
15. Antonio Nariño
16. Puente Aranda
17. La Candelaria
18. Rafael Uribe Uribe
19. Ciudad Bolívar
20. Sumapaz

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 1: USAQUÉN**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Chía	Al Sur: Chapinero	Al Oriente: La Calera	Al Occidente: Suba
<b>Extensión:</b> 4.277 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 425.000 habs.		Año 2010: 504.700 habs.	
<b>Estratos:</b> 1 a 6. Predominan estratos 3 y 4			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

La localidad hace parte del Tejido residencial Norte. Se contempla la consolidación del carácter de las áreas residenciales existentes, la incorporación ordenada de las áreas de expansión y el control a la expansión indiscriminada de usos comerciales y servicios. Estas áreas de servicios y equipamientos se realizarán en las centralidades. En el acceso a la ciudad se propone un área de desarrollo industrial y de servicios. Se protegerán los elementos naturales más significativos y el casco antiguo del municipio anexado, se mejorará la conectividad con el sistema vial, se construirán nuevos equipamientos y se ampliará la cobertura de los servicios básicos.



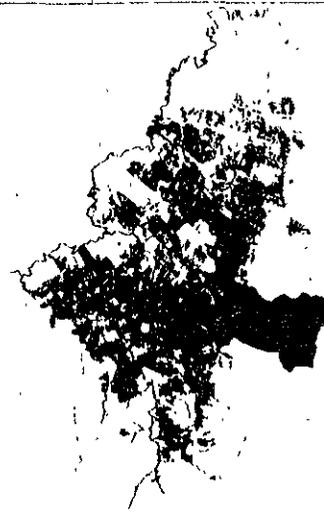
**PROYECTOS**

<b>Preservación de la Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Mejoramiento Integral</b>	<b>Centralidades</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bosque Oriental de Bogotá (Cerros orientales)</li> <li>Humedal de Torca</li> <li>Canal de Torca</li> <li>Cerro de Torca</li> <li>Parque Guaymaral (parte alta)</li> <li>Canal de Los Molinos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Casco fundacional</li> <li>Compensaciones para inmuebles de conservación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cerros de San Cristóbal</li> <li>Santa Cecilia</li> <li>San Antonio</li> <li>Tibabita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbana: Usaquén-Santa Bárbara</li> <li>Zonal: Toberín-La Paz</li> <li>Nodo Servicios Regionales: Puerta Norte-Paseo Los Libertadores</li> </ul>
<b>Vías por construir</b>		<b>Troncales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 200 de Autopista Norte a Carrera 7ª</li> <li>Carrera 9ª de la calle 147 a la Calle 170</li> <li>Carrera 9ª de la carrera 11 a la Calle 127</li> <li>Carrera 28 de la calle 161 a la Calle 200</li> <li>Carrera 11 de la calle 100 a la Carrera 9ª</li> <li>Carrera 7ª de la Calle 183 hasta la Calle 200</li> <li>Carrera 33, de la Calle 200 hasta la Calle 127</li> <li>Calle 163, de la Carrera 7ª a la Autopista Norte</li> <li>Calle 183, de la Carrera 7ª a la Autopista Norte</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista Norte</li> <li>Avenida Ciudad de Quito</li> <li>Calle 170</li> <li>Carrera 7ª</li> </ul>	
		<b>Ciclorrutas</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ciudad de Quito -NQS-</li> <li>Calle 170</li> <li>Calle 127</li> <li>Avenida Jorge Uribe Botero</li> <li>Carrera 28</li> <li>Calle 100</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>	<b>Parques por construir y mejorar</b>	<b>Acueducto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 175</li> <li>Calle 163 A</li> <li>Av. Las Orquideas</li> <li>Transversal 32</li> <li>Carrera 40</li> <li>Calle 134</li> <li>Calle 119</li> <li>Calle 122</li> <li>Calle 116</li> <li>Av. Paseo Los Libertadores</li> <li>Av. Ciudad Ciudad de Quito</li> <li>Av. Laureano Gómez</li> <li>Av. Alberto Lleras Camargo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Canal de Torca</li> <li>Parque Nueva Autopista</li> <li>Canal de Los Molinos</li> <li>Parque de Guaymaral (parte alta)</li> <li>Los Dominicos</li> <li>Parque Córdoba</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura para distribución de agua potable entre calles 100 y 183 y la Carrera 7ª y la Autopista Norte</li> </ul>	
	<b>Alamedas</b>	<b>Alcantarillado</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perimetral del Country</li> <li>Perimetral Cementerio Jard. de Paz</li> <li>Arrayanes cementerios Torca</li> <li>Calle 184-La Conejera</li> <li>Conexión Molinos-Aguadora</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción del Canal Interceptor de Torca</li> <li>Construcción Canal Buenavista</li> </ul>	

<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 2: CHAPINERO</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites:</b>			
Al Norte: Usaquén	Al Sur: Santa Fe	Al Oriente: La Calera	Al Occidente: Barrios Unidos Teusaquillo
<b>Extensión:</b> 1.349 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 122.990 hab.		2010: 122.990 hab.	
<b>Estratos:</b> 1 a 6. Predominan estratos 4 y 6			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Hace parte de la Ciudad Central. Las acciones de planeación están dirigidas a la consolidación de la vocación de la localidad como área mixta receptora de actividades residenciales, comerciales, de servicios y educativas, complementada con la recuperación de los espacios públicos, la protección de los Cerros Orientales, la dotación de equipamientos y el mejoramiento de su accesibilidad vial, que contempla el nuevo Sistema de Transporte, elemento estructurante básico con troncales y 1ª línea del Metro.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Mejoramiento Integral</b>	<b>Renovación Urbana</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bosque Oriental de Bogotá (Cerros orientales)</li> <li>Sierras del Chicó</li> <li>Canal del Virrey</li> <li>Canal del Arzobispo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Camino del Indio</li> <li>Camino del Meta</li> <li>Los barrios Cabrera y Quinta Camacho son sectores de singularidad con desarrollo individual</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Paraíso</li> <li>Mariscal Sucre</li> <li>San Martín</li> <li>Pardo Rubio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renovación urbana ligada a aperturas viales</li> </ul>
<b>Vías por construir</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 63, de Avenida Caracas a la Circunvalar</li> <li>Calle 72, de la Carrera 7ª a la Carrera 5ª</li> <li>Calle 53, de la Avenida Caracas a la Av. Circunvalar</li> </ul>			
<b>Troncales</b>	<b>Ciclorutas</b>	<b>Estaciones del Metro</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avenida Caracas</li> <li>Autopista Norte</li> <li>Avenida Ciudad de Quito</li> <li>Calle 63</li> <li>Carrera 7ª</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ciudad de Quito</li> <li>Carrera 11</li> <li>Carrera 13</li> <li>Calle 92</li> <li>Calle 100</li> <li>Canal del Arzobispo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 72 con Avenida Caracas</li> <li>Carrera 7ª con Calle 65</li> <li>Carrera 7ª con Calle 54</li> <li>Carrera 7ª con Calle 41</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>		<b>Parques por construir y mejorar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Carrera 13 y Avenida Caracas</li> <li>Recorrido peatonal Chapinero</li> <li>Renovación Ejes Transversales e Intersecciones con la Avenida Circunvalar</li> <li>Centro Empresarial Calle 72- Calle 100</li> <li>Calles 32, 34, 53, 64, 65, 67, 80, 81, 82, 83, 85, 90, 92</li> <li>Av. Gabriel Andrade Lleras</li> <li>Av. 82</li> <li>Carreras 9ª, 11, 14</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Canal del Arzobispo</li> <li>Parque de Los Hipiles</li> <li>Canal del Virrey</li> <li>Gustavo Uribe Botero</li> </ul>	



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 3: SANTA FE</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Chapinero	Al Sur: San Cristóbal	Al Oriente: Cerros Orientales	Al Occidente: Teusaquillo, Los Mártires y Antonio Nariño
<b>Extensión:</b> 662,5 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 107.044 hab.		2010: 107.044 hab.	
<b>Estratos:</b> 1 a 5. Predomina estrato 2			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Hace parte de la Ciudad Central. Deberá aprovecharse su localización estratégica en relación con el Centro Histórico, para consolidar una importante área de servicios que incidan en su activación económica y en adelantar procesos de recuperación y renovación urbana. La inversión pública se concentrará en las acciones dirigidas al nuevo Sistema de Transporte y al área de renovación generada por el Parque Tercer Milenio.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Mejoramiento Integral</b>	<b>Renovación Urbana</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bosque Oriental de Bogotá (Cerros orientales)</li> <li>Canal del Arzobispo</li> <li>Parque Nacional Enrique Olaya Herrera</li> <li>Parque de la Independencia</li> <li>Parque Tercer Milenio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recuperación del centro histórico</li> <li>Actuaciones en barrios de interés patrimonial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desmarginalización de la franja sobre los Cerros Orientales, El Guavio, El Rocío y Girardot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto Tercer Milenio</li> <li>Proyecto Las Cruces</li> <li>Proyecto San Martín-MAM</li> </ul>
<b>Vías por construir</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 6ª, desde la carrera 10ª hasta la Av. Circunvalar</li> <li>Calle 1ª, desde la carrera 10ª hasta la Av. Circunvalar</li> </ul>			
<b>Troncales</b>	<b>Ciclorrutas</b>	<b>Estaciones del Metro</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avenida Caracas</li> <li>Calle 13</li> <li>Carrera 7ª</li> <li>Calle 6ª</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 6ª</li> <li>Calle 24</li> <li>Carrera 3ª</li> <li>Carrera 13</li> <li>Carrera 7ª</li> <li>Carrera 10ª</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 19 con Carrera 10ª</li> <li>Calle 13 con Av. Caracas</li> <li>Calle 29 con Carrera 7ª</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>		<b>Parques por construir y mejorar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Actuaciones sobre bordes y ejes principales de la calle 13, carrera 10 y 7ª</li> <li>Proyecto Corporación de las Universidades del Centro</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tercer Milenio</li> <li>Canal del Arzobispo</li> <li>Ramón Jimeno</li> </ul>	



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 4: SAN CRISTÓBAL</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Santa Fe	Al Sur: Usme	Al Oriente Mplos. de Ubaque y Choachí	Al Occidente: Antonio Nariño Rafael Uribe Uribe
<b>Extensión: 1.667,4 hectáreas</b>			
<b>Población</b>			
Hoy: 455.028 hab.		2010: 470.355 hab.	
<b>Estratos: 1 a 3. Predomina estrato 2</b>			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Hace parte de la Ciudad Sur y Tejido Residencial Sur. Las acciones de planeación se orientan al mejoramiento de la accesibilidad al área central de la ciudad y a la articulación entre las principales áreas de actividad residencial y comercial con los núcleos de equipamientos a través del Sistema de Transporte Masivo y la construcción de vías. Se fortalecerán las centralidades del 20 de Julio y La Victoria.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Mejoramiento Integral</b>	<b>Renovación urbana</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerros Orientales.</li> <li>• Parque Ronda del Río Fucha</li> <li>• Parque San Cristóbal</li> <li>• Parque Deportivo 1º de Mayo</li> <li>• Parque Arboledas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santa Ana Sur</li> <li>• 1º de Mayo</li> <li>• Unidad Residencial Caja Social</li> <li>• Jesús María Marulanda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• San Blas</li> <li>• Bello Horizonte</li> <li>• Juan Rey</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovación ligada a aperturas viales</li> </ul>
<b>Vías por construir</b>		<b>Parques por construir o mejorar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenida de La Guacamaya, desde la Carrera 1ª hasta la Av. Circunvalar</li> <li>• Av. de La Hortúa</li> <li>• Av. 1º de Mayo, desde la Av., La Victoria hasta la calle 11 sur</li> <li>• Av. Circunvalar</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Av. La Victoria</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Ronda del Río Fucha</li> <li>• Parque La Victoria</li> <li>• Moralba</li> <li>• Jorge Gallán Cortés</li> <li>• San Vicente</li> <li>• San Cristóbal</li> <li>• Arboledas</li> <li>• Chiguaza</li> </ul>	
<b>Ciclorutas</b>		<b>Troncales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrera 10ª</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Troncal Carrera 7ª</li> <li>• Carrera 10ª</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>			<b>Acueducto</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centralidad 20 de Julio</li> <li>• Av. 1º de Mayo</li> <li>• Av. La Victoria</li> <li>• Carrera 1 este</li> <li>• Calle 39 sur</li> <li>• Av. Guacamayas</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Alameda Chiguaza-Tunal</li> </ul>			<p>Ampliación y Rehabilitación de los tanques de San Dionisio, Los Alpes, Quindío y Los Pinos, en la zona suroriental de Vitelma, hasta Juan Rey</p>
			<b>Alicantarillado Sanitario</b>
			<p>Construcción de interceptores y Canal Quebrada Chiguaza</p>



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 5: USME</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: San Cristóbal Rafael Uribe	Al Sur: Sumapaz	Al Oriente: Mplos. Ubaque y Chipaque	Al Occidente: Tunjuelito Ciudad Bolívar
Extensión: 2.220,35 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 244.270 habs.		2010: 323.571 habs.	
Estratos: 1 a 2. Predomina estrato 2			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
Se encuentra en la Ciudad Sur. Su esquema se basa en el fortalecimiento de la Estructura Ecológica Principal con la articulación del Parque Entrenubes, la ronda del río Tunjuelo y el futuro parque Serafín. Se incentivarán la oferta de suelo urbanizable con infraestructura de servicios, equipamientos y desarrollo de vivienda de interés social y consolidación de las centralidades Nuevo Usme, Danubio, Alfonso López y Centro Usme, y el nodo de servicios regionales Puerta al Llano.			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Mejoramiento Integral</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerros Orientales</li> <li>• Parque Entrenubes</li> <li>• Corredor de restauración La Requillina</li> <li>• Reserva Forestal los Soches</li> <li>• Corredor de restauración Yomasa Alla</li> <li>• Parque Yomasa</li> <li>• Santa Librada-Bolonia</li> <li>• El Boquerón</li> <li>• Los Arbolocos-Chiguaza</li> <li>• Olarte</li> <li>• Aguadita</li> <li>• La Regadera</li> <li>• Piedra Gorda</li> <li>• Los Salitres</li> <li>• Lagunas de Bocagrande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredor de restauración Santa Librada-Bolonia</li> <li>• La Regadera</li> <li>• Peña Blanca</li> <li>• Parque Villa Alemana</li> <li>• Casco urbano de Usme</li> </ul> <p><b>Generación y recuperación del espacio público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Caracas</li> <li>• Av. Boyacá-Autopista al Llano</li> <li>• Av. Darío Echandía</li> </ul> <p><b>ALAMEDAS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usme-Río Tunjuelito (Parque Alemán-Entrenubes)</li> </ul>	<p>Corrección, complementación, reforma y regularización de desarrollos cuyo origen fue informal y que presentan deficiencias urbanísticas y condiciones precarias de habitabilidad</p> <p><b>Parques por construir o mejorar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Ecológico Recreacional Entrenubes</li> <li>• Parque Yomasa</li> <li>• Parque Laureles</li> <li>• Quebradas Santa Librada, Yomasa y Bolonia</li> <li>• San José de Usme</li> <li>• Planta Eldorado</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>			<b>Dotaciones</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Caracas, desde el cruce de la Q. Aguadulce hasta casco urbano de Usme</li> <li>• Carrera 10ª, desde la Av. Ciudad de Villavicencio hasta Autopista al Llano</li> <li>• Av. Boyacá, desde la Av. Caracas hasta la Troncal Juan Rey</li> <li>• Av. Troncal Juan Rey</li> <li>• Av. de las Guacamayas</li> <li>• Av. Caracas, desde el Batallón de Artillería hasta el cruce de la Q. Aguadulce</li> <li>• Autopista al Llano, desde la Av. Caracas hasta el límite del D.C.</li> </ul>			<p>Servicios urbanos básicos de alta jerarquía para manejo de carga, transferencia y distribución de soporte a redes de abastecimiento</p>
<b>Ciclorrutas</b>		<b>Transmilenio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Caracas</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal permanente Autopista al Llano</li> <li>• Terminal transitoria Ac. Caracas con Av. Boyacá</li> <li>• Estación Integración Av. Caracas con Av. Guacamayas</li> </ul>	
<b>Acueducto</b>		<b>Alcantarillado</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proyecto Regadera II</li> <li>• Red matriz de Eldorado I y II</li> <li>• Construcción tanques Eldorado, Piedra Herrada, La Fiscalía y El Paso, Los Soches, Mochuelo.</li> <li>• Ampliación tanque La Laguna y El Uval</li> <li>• Adecuación Q. Yomasa, Nutria, Fiscalía y Santa Librada</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción interceptores de aguas residuales Santa Librada y adecuación pluvial</li> <li>• Interceptores Q. Yomasa, Fucha, Fiscalía y Santa Librada</li> </ul>	



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 6: TUNJUELITO</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Antonio Nariño Puente Aranda Kennedy	Al Sur: Usame	Al Oriente: Rafael Uribe	Al Occidente: Ciudad Bolívar
<b>Extensión:</b> 1,062.33 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 204.367 hab.		2010: 204.367 hab.	
<b>Estratos:</b> 1 a 3. Predomina estrato 2			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Hace parte de las piezas Tejido Residencial Sur y Ciudad Sur. La principal acción de planeación se basa en los esfuerzos por lograr una relación entre la localidad, el centro y el resto de la ciudad; por medio de los sistemas de transporte y vías. Se proponen acciones de valoración y recuperación del río Tunjuelo como núcleo ambiental y paisajístico de las áreas residenciales y las actividades económicas. Se organizará y regulará la explotación minera en el valle aluvial del río mediante la conformación de un parque minero. Se consolidarán las áreas residenciales con el fortalecimiento de las áreas de centralidad de Venecia y San Francisco.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	<b>Generación y recuperación del espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ronda del Río Tunjuelo</li> <li>Parque El Tunal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rincón de Venecia II sector</li> <li>Tejar de Ontario</li> <li>Ciudad Tunal I.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Boyacá</li> <li>Av. 68</li> <li>Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> </ul> <b>ALAMEDAS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chiguazá El Tunal</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>	<b>Vías por finalizar</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Alameda del Sur, desde la Av. Caracas hasta la Av. Boyacá</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés – Transversal 33</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Av. del Sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Boyacá, desde la Av. Ciudad de Villavicencio hasta la Av. Alameda del Sur</li> <li>Autopista Sur, desde la Av. Boyacá hasta el límite del D.C. con Soacha</li> <li>Av. 68, desde la Autopista Sur hasta la Av. Jorge Gaitán Cortés</li> <li>Avenida Jorge Gaitán Cortés, desde la Av. General Santander hasta la Av. Ciudad Bolívar</li> </ul>		
<b>Ciclorrutas</b>	<b>Transmilenio</b>	<b>Parques por construir y mejorar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Carrera 30</li> <li>Av. Boyacá</li> <li>Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés</li> <li>Parque Río Tunjuelito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Troncal Av. Caracas</li> <li>Troncal Av. Boyacá</li> <li>Troncal Av. 68</li> <li>Troncal Autopista Sur</li> <li>Troncal Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>Estación Av. Caracas con Av. Guacamayas</li> <li>Estación Av. Boyacá con Av. Ciudad de Villavicencio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuevo Muzú</li> <li>Ronda del Río Tunjuelo</li> <li>Hacienda Los Molinos</li> <li>Q. Santa Librada</li> <li>Q. Yomasa</li> </ul>	
<b>Alcantarillado</b>	<b>Dotaciones</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción interceptores de aguas residuales del Tunjuelito Alto derecho e izquierdo y Tunjuelito bajo hasta la planta de Tratamiento del Tunjuelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción Biblioteca Pública El Tunal</li> </ul>		



**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 7: BOSA**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Mpios. de Mosquera y Funza	Al Sur: Ciudad Bolívar	Al Oriente Kenriedy	Al Occidente: Soacha
<b>Extensión:</b> 1.930,11 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 410.099 habs.		2010: 585.237 habs.	
<b>Estratos:</b> 1 a 3. Predomina estrato 2			



**LA LOCALIDAD EN EL POT**

Hace parte de la pieza Borde Occidental. Se consolidará la estructura urbana por medio de su integración al resto de la ciudad, principalmente mediante el Sistema Vial de escala metropolitana, la recuperación y preservación de los elementos naturales, la dotación de infraestructura de servicios y equipamientos y el desarrollo de vivienda. Se consolidarán las centralidades de Centro-Bosa y El Recreo.

**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Humedal de Tibanica</li> <li>• Ronda Río Tunjuelo</li> <li>• Recuperación Río Bogotá</li> </ul>	<b>Parques por construir y mejorar</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ronda del Río Tunjuelo</li> <li>• Parque Planta de Tratamiento Río Tunjuelo</li> <li>• Laureles</li> <li>• Chicó Sur</li> <li>• Naranjos</li> <li>• Parque Canal de Cundinamarca</li> </ul>	<b>Generación y recuperación del espacio público</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaza fundacional y calles aledañas</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Av. Autopista Sur</li> <li>• Transversal 63</li> </ul> <b>ALAMEDAS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sendero peatonal Tibanica</li> <li>• San Bernardino</li> <li>• Franja Seca</li> </ul>
<b>Tratamiento de Desarrollo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Ronda del Tunjuelo</li> <li>• Tintal Sur</li> </ul>	<b>Renovación urbana</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorista</li> <li>• La Granjilla</li> </ul>	<b>Mejoramiento Integral</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 80% de la localidad</li> </ul>
<b>Protección del patrimonio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro Histórico de Bosa</li> </ul>		

**Vías por finalizar**

- Av. ALO, desde paseo de los Libertadores hasta Av. Circunvalar del Sur
- Autopista del Sur, entre Av Boyacá y el límite con Soacha
- Av. Circunvalar del Sur, entre Autopista del Sur y ALO
- Av. Primero de Mayo, desde Av. Agoberto Mejía hasta la ALO
- Av. Ciudad de Villavicencio, de Av. Ciudad de Cali a la ALO y de Av. 1º de Mayo hasta Av. Ferrocarril Sur
- Av. Ciudad de Cali, desde Av. 1º de Mayo hasta la Av. Circunvalar del Sur
- Av. Ferrocarril del Sur, desde la Autopista del Sur hasta la Av. Boyacá
- Av. Bosa, desde la Av. Agoberto Mejía hasta la ALO
- Av. El Tintal, desde la Av. Circunvalar del Sur hasta la Av. Alsacia
- Av. SantaLé, desde Av. Circunvalar del Sur hasta Av. Ciudad de Villavicencio
- Av. San Bernardino, desde Av. Ciudad de Cali hasta ALO

**Troncales y Estaciones Transmilenio**

- Troncal Corredor Férreo del Sur
- Troncal NQS y Autopista del Sur
- Troncal ALO
- Estación Autopista del Sur por Av. Ciudad de Villavicencio
- Estación Autopista Sur por Av. Bosa
- Estación Av. Circunvalar del Sur por ALO

**Alcantarillado**

- Canal e interceptor Cundinamarca.
- Ampliación red matriz Tintal Norte y Tintal Sur
- Interceptor Tunjuelo bajo, derecho e izquierdo y realce jarillones Tunjuelo-Fucha

**Ciclorrutas**

- Av Bosa
- Av. Agoberto Mejía
- Av. Ciudad de Villavicencio

**Sistema de Terminales de Transferencia**

- Entrada a Bogotá sobre Av. del Sur sobre Al O

**Acueducto**

- Expansión del sistema red matriz en los sectores Tintales Norte y Sur

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 8: KENNEDY**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Ríos Bogotá y Fucha	Al Sur: Autopista Sur y Río Tunjuelo	Al Oriente: Av. 68	Al Occidente: Con el camino de Osorio (Bosa)

**Extensión:** 3.786.16 hectáreas

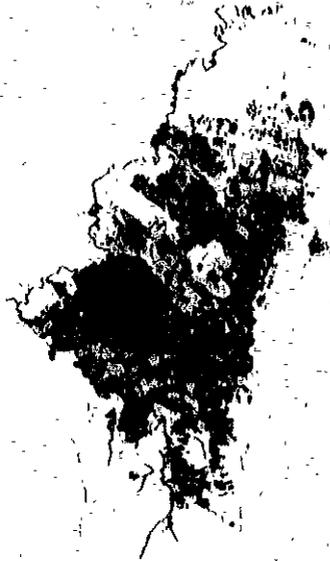
**Población**

Hoy: 912.789 hab.      2010: 1.090.004 hab.

**Estratos:** 1 a 4. Predomina estratos 2 y 3

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

Se encuentra localizada en la plaza Tejido Residencial Sur y el Borde Occidental. El propósito de las acciones de planeación es el fortalecimiento de las áreas residenciales mediante la conformación de las centralidades Plaza de Las Américas, Américas-Corabastos, El Porvenir, Carvajal y Santafé del Tintal, en las cuales se disponen actividades económicas, institucionales y de servicios. Adicionalmente la localidad mejorará sus condiciones ambientales y fortalecerá sus relaciones con el resto de la ciudad mediante la dotación de infraestructura de servicios públicos, el sistema de transporte masivo y la valoración y protección de los elementos naturales, de modo que se completarán las áreas deficitarias y se mejorará la accesibilidad al centro y a otras áreas de la ciudad.



**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Humedal del Burro</li> <li>• Humedal de Techo</li> <li>• Humedal de la Vaca</li> <li>• Ronda del Río Fucha</li> <li>• Parque Timiza</li> <li>• Parque Mundo Aventura</li> <li>• Parque Cayetano Cañizares</li> <li>• Parque Gibraltar</li> <li>• Parque El Tintal</li> <li>• Parque Planta Tratamiento Fucha</li> </ul>	<b>Parques por construir y mejorar</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque El Porvenir</li> <li>• Parque Ronda del Río Fucha</li> <li>• Parque Biblioteca El Tintal</li> <li>• Parque La Igualdad</li> <li>• Parque Dindalito</li> <li>• Parque Cayetano Cañizares</li> <li>• Parque Ronda Río Tunjuelo</li> <li>• Parque Planta Tratamiento Río Fucha</li> </ul>	<b>Renovación urbana</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sectores aledaños futuras estaciones Metro</li> </ul>
		<b>Mejoramiento Integral</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Floresta</li> <li>• La Igualdad</li> <li>• Valladolid</li> <li>• Gran Britania</li> </ul>
<b>Ciclorrutas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Av. Américas</li> <li>• Av. Agoberto Mejía</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Av. A.O.</li> <li>• Av. Ferrocarril del Sur</li> <li>• Av. de la Constitución</li> </ul>	<b>Estaciones de Metro</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaza de las Américas</li> <li>• Timiza</li> <li>• Kennedy</li> <li>• Tintalito</li> <li>• El Porvenir</li> </ul>	<b>Dotaciones</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Biblioteca del Tintal</li> </ul>

## LOCALIDAD 8: KENNEDY

PÁG. 2

<b>Generación y recuperación del espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calles 48 sur y 49 sur</li> <li>• Av. Agoberto Mejía</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Av. 1º de Mayo</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Av. de Las Américas</li> </ul>	
<b>ALAMEDAS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Senderos peatonales de los humedales: El Burro, La Vaca, La Alquería</li> <li>• Alameda Longitudinal Bosa-Kennedy-Fontibón</li> <li>• Alameda Calle 40 sur</li> </ul>	
<b>Vías por finalizar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. ALO, desde Av. Paseo de los Libertadores hasta Av. Circunvalar del Sur</li> <li>• Av. Manuel Cepeda Vargas, desde Av. Agoberto Mejía hasta la ALO</li> <li>• Av. Primero de Mayo, desde Av. Agoberto Mejía hasta ALO</li> <li>• Av. Ciudad de Villavicencio, desde Av. Primero de Mayo hasta Av. del Ferrocarril del Sur y desde Av. Ciudad de Cali hasta ALO.</li> <li>• Av. Ciudad de Cali, desde Av. 1º de Mayo hasta la Av. Circunvalar del Sur</li> <li>• Av. Ferrocarril del Sur, desde la Autopista del Sur hasta la Av. Boyacá</li> <li>• Av. Agoberto Mejía, desde Av. Manuel Cepeda Vargas hasta Av. Centenario y desde Autopista del Sur hasta la Av. Bosa.</li> <li>• Av. El Tintal, desde Av. Circunvalar del Sur hasta Av. Alsacia</li> <li>• Av. Santafé, desde Av. Circunvalar del Sur hasta Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>• Av. Alsacia, desde Av. Boyacá hasta Av. El Tintal</li> <li>• Av. Castilla, desde Av. Boyacá hasta ALO</li> <li>• Av. Poporo Quimbaya, desde Av. Boyacá hasta ALO</li> </ul>	
<b>Troncales y Estaciones Transmilenio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Troncal Av. Américas</li> <li>• Troncal Corredor Férreo del Sur</li> <li>• Troncal NQS</li> <li>• Troncal ALO</li> <li>• Estación Av. Américas con Av. Boyacá</li> <li>• Estación Av. Boyacá con Av. Ferrocarril del Sur.</li> <li>• Estación de Integración Av. Américas ( Monumento a Banderas)</li> </ul>	
<b>Alcantarillado</b>	<b>Acueducto</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interceptor Izquierdo Río Fucha</li> <li>• Estación bombeo Río Fucha</li> <li>• Canal e interceptor Cundinamarca</li> <li>• Ampliación red matriz Tintal Norte y Sur</li> <li>• Interceptor derecho cuenca Tunjuelo</li> <li>• Realce Jarillones Río Tunjuelo (embalse No 3)</li> <li>• Estación elevadora Gibraltar Sur</li> <li>• Interceptor Fucha Bajo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansión red matriz en los sectores Tintales Norte y Sur</li> </ul>

<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 9: FONTIBÓN</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Engativá	Al Sur: Kennedy	Al Oriente: Teusaquillo y Puente Aranda	Al Occidente: Mpio. Funza
Extensión: 3.323 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 278.755 habs.		2010: 384.053 habs.	
Estratos: 2 a 4. Predomina estrato 3			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Hace parte de la pieza urbana borde occidental. Las acciones de planeación relevan su localización como centro de servicios de la Sabana y se fortalece por medio de las centralidades Puerta de Occidente y Fontibón regional, que concentran actividades económicas y de servicios. Se adelantará la renovación urbana del borde sur del Aeropuerto Eldorado por medio de la integración de las áreas sin desarrollar y el fortalecimiento del carácter residencial de base y la agregación de actividades comerciales y de servicios en la centralidad Centro Fontibón.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Humedal de Capellanía</li> <li>• Meandro del Say</li> <li>• Parque Ronda Río Fucha</li> <li>• Parque de la Zona Franca</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Ronda del Río Fucha</li> <li>• Parque Zona Franca</li> <li>• Canal Modelia o Boyacá</li> <li>• Canal San Francisco</li> <li>• Carrera de La Laguna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperación casco y trazo fundacional histórico</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>		<b>Ciclorrutas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ALO, desde Av. El Dorado hasta Río Fucha</li> <li>• Av. T.A.M. o Carrera 127.</li> <li>• Carrera 116</li> <li>• Av. Ferrocarril de Occidente</li> <li>• Av. Luis Carlos Galán desde ALO hasta Carrera 127</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 13</li> <li>• Av. 103</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• ALO</li> <li>• Av. Calle 26</li> </ul>	
<b>Sistema de Terminales de Transferencia</b>		<b>Troncales Transmilenio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrada a Bogotá por Calle 13</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Calle 13</li> </ul>	
<b>Alcantarillado</b>		<b>Generación y recuperación del espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estación de bombeo Fucha</li> <li>• Canal Fucha</li> <li>• Colectores Fontibón occidental y est. elevadora</li> <li>• Colector central Fontibón</li> <li>• Colector Calle 22</li> <li>• Colector Av. Centenario</li> <li>• Interceptor Zona Franca</li> <li>• Interceptores derecho e izquierdo Río Fucha</li> <li>• Sistema de Tratamiento Río Fucha</li> <li>• Recuperación ambiental y mitigación de riesgo de inundación Río Fucha</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperación y construcción de andenes Carrera 100, Calles 22, 21, 17 y Diág. 16</li> <li>• Av. Centenario</li> <li>• Av. Jorge Gallán Cortés</li> <li>• Av. Ferrocarril de Occidente</li> </ul>	
		<b>ALAMEDAS</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sendero peatonal Humedal Capellanía</li> </ul>	



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 10: ENGATIVÁ</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Suba	Al Sur: Fontibón	Al Oriente: Barrios Unidos	Al Occidente: Río Bogotá
<b>Extensión:</b> 3.612 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 749.066 habs.		2010: 846.018 habs.	
<b>Estratos:</b> 1 a 4. Predomina estrato 3			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>La localidad hace parte de las piezas urbanas Borde Occidental y Tejido Residencial Norte, que incluye las áreas nuevas en el borde del río. Las centralidades Las Ferias-Bonanza, Álamos-Engativá, Quirigua, Garcés Navas y Centro Engativá potenciarán las actividades económicas y de servicios, para lo cual también se mejorará la accesibilidad hacia el centro y otras partes de la ciudad por medio de la construcción de nuevas vías y de rutas de buses y el Metro. Es una localidad que debe valorar y preservar los elementos naturales</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Protección del patrimonio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Humedal de Jaboque.</li> <li>• Humedal Santa María del Lago</li> <li>• Parque Planta de Tratamiento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canal de El Salitre</li> <li>• Parque Planta de Tratamiento El Salitre</li> <li>• Parque Tabora</li> <li>• Parque Villas de Granada</li> <li>• Parque Villaluz</li> <li>• Parque Bonanza</li> <li>• Parque San Andrés</li> <li>• El Camelo</li> <li>• Canal de Los Angeles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Casco fundacional de Engativá</li> <li>• La Primavera</li> <li>• Minuto de Dios</li> <li>• La Serena</li> <li>• Soledad</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>		<b>Alamedas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 80 con Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Calle 72 con Av. Boyacá</li> <li>• ALO con Calle 72</li> <li>• Calle 72 con Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Antiguo casco urbano de Engativá</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Autopista Medellín</li> <li>• Av. José Celestino Mutis</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. Congreso Eucarístico</li> <li>• Av. El Cortijo a la altura del Humedal de Jaboque</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sendero peatonal Humedal Jaboque</li> <li>• Sendero Peatonal Humedal Juan Amarillo</li> </ul>	
		<b>Ciclorrutas</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. José Celestino Mutis</li> <li>• Calle 80</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Canal Córdoba-Fucha</li> <li>• ALO</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. 68</li> <li>• Calle 26</li> </ul>	
<b>Alcantarillado</b>		<b>Acueducto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interceptor y Canal Salitre</li> <li>• Interceptor Engativá-Cortijo</li> <li>• Canal e interceptores oriental y occidental Jaboque</li> <li>• Interceptor Eldorado y El Cedro</li> <li>• Colector y estación bombeo Eldorado</li> <li>• Colector y estación bombeo El Cedro</li> <li>• Refuerzo y realce jarillones Río Bogotá</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura distribución zona de Engativá</li> <li>• Expansión sistema red matriz</li> </ul>	



**LOCALIDAD 10 – ENGATIVA**  
**PÁG. 2**

Vías por construir o finalizar	Estaciones Metro	Troncales Transmilenio	Estaciones Transmilenio
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ALO</li> <li>• Av. José Celestino Mula</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Avenida Morisca</li> <li>• Av. de La Constitución</li> <li>• Av. Bolivia</li> <li>• Carrera 110</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metrópolis</li> <li>• Bonanza</li> <li>• Zarzamora</li> <li>• Álamos</li> <li>• Garcés Navas</li> <li>• Puerto Amor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 80</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. 68</li> <li>• ALO</li> <li>• Calle 63</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 80 con Río Bogotá</li> <li>• Calle 80 con Av. Boyacá</li> <li>• ALO con Calle 80</li> </ul>

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 11: SUBA**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Mpios. Chía y Cota	Al Sur: Engativá	Al Oriente: Usaquén	Al Occidente: Río Bogotá
<b>Extensión:</b> 9 139,6 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 706 935 hab.		2010: 954.504 hab.	
<b>Estratos:</b> 1 a 6 Predominan estratos 2 y 3			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

La localidad hace parte de las piezas Ciudad Norte y Tejido Residencial Norte. Su localización implicó acciones de planeación para fortalecer la relación con la región a través de la preservación y protección de los elementos naturales y de la incorporación racional de los suelos de expansión con actividades urbanas. Se adelantará un proceso de mejoramiento general de la localidad con base en acciones orientadas a optimizar la accesibilidad con la ciudad y la región por medio del sistema vial, el completamiento de las áreas residenciales con las centralidades Carabineros-La Colina Campestre, Suba-Tibabuyes, Aeropuerto Guaymaral, Prado Veraniego, Centro Suba, Las Mercedes y Los Arrayanes. La centralidad Suba-Tibabuyes constituye un hecho urbano fundamental porque se convertirá en el centro de un área cuya influencia irradiará a la región y a las áreas más infradotadas de la localidad.



**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Protección del patrimonio</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerros de Suba</li> <li>• Bosque de Las Mercedes</li> <li>• Cerro de La Conejera</li> <li>• Humedales la Conejera, Juan Amarillo, Torca y Córdoba</li> <li>• Parques Canal de Córdoba, Canal Salitre, Canal de los Molinos</li> <li>• Parque del Indio o de las Cometas</li> <li>• Parque de Las Mercedes</li> <li>• Parque Guaymaral</li> <li>• Parque Vía a Cota</li> <li>• Parque Mirador de Los Nevados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canal de El Salitre</li> <li>• Canal de Córdoba</li> <li>• Del Indio o de las Cometas</li> <li>• Guaymaral</li> <li>• Parque de Suba</li> <li>• Canal de Córdoba</li> <li>• San José</li> <li>• Canal de Los Molinos</li> <li>• Parque de Las Mercedes</li> <li>• Parque Vía a Cota</li> <li>• Parque Mirador de los Nevados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Casco fundacional de Suba</li> <li>• Niza</li> <li>• Villa del Prado</li> <li>• Alhambra</li> </ul> <p><b>Dotaciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reserva de tierras para dotación de equipamientos</li> <li>• Biblioteca Av. Boyacá con calle 170</li> </ul>
<b>Recuperación y generación del espacio público   Mejoramiento y desmarginalización</b>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autopista Norte con Calle 134</li> <li>• Autopista Norte con Avenida San José</li> <li>• Av. 127 con Av. Alfredo Bâteman</li> <li>• Av. 116 costado sur con Av. Alfredo Bâteman</li> <li>• Av. 68</li> <li>• Casco Urbano Suba</li> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. San José (Calle 170)</li> <li>• Av. Transversal de Suba</li> <li>• Carrera 92</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Villa Elisa</li> <li>• Aures II</li> <li>• El Rincón</li> <li>• La Chucua- Naranjos</li> <li>• Villa María</li> <li>• Nueva Zelândia</li> <li>• Britalia</li> <li>• Toscana</li> <li>• Gallana</li> <li>• Ciudad Hunza</li> <li>• Lagos de Suba</li> <li>• Las Flores</li> <li>• Santa Cecilia</li> </ul>
<b>ALAMEDAS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 189-La Conejera-Río Bogotá</li> <li>• Arroyanos-Cementerios</li> <li>• Guaymaral</li> <li>• Sendero peatonal La Conejera</li> <li>• Sendero peatonal Juan Amarillo</li> </ul>	

**LOCALIDAD 11: SUBA**  
**PAG. 2**

<b>Ciclerrutas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Ciudad de Cali</li> <li>• ALO</li> <li>• Autopista Norte</li> <li>• Av. Iberia (134)</li> <li>• Canal Córdoba-Fucha</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Av. 127</li> <li>• Av. San José (Calle 170)</li> </ul>	<b>Acueducto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansión red matriz</li> <li>• Infraestructura entre Autopista Norte y Río Bogotá</li> <li>• Expansión red matriz tanque de Suba</li> </ul>	<b>Alcantarillado</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Canal Cuenca de El Salitre</li> <li>• Drenaje sanitario El Salitre</li> <li>• Canal e interceptor Río Bogotá, tramo Torca-Salitre</li> <li>• Refuerzo y realce jarillones Río Bogotá</li> <li>• Interceptores Aguas Negras Sector Gavilanes</li> <li>• Colectores Aguas Lluvias Sector Gavilanes</li> </ul>
<b>Troncales Transmilenio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Troncal Autopista Norte</li> <li>• Av. Suba</li> <li>• Av. Boyacá</li> </ul>	<b>Estaciones Transmilenio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 170</li> <li>• Autonorte con calle 170</li> <li>• Carrera 91 con Av. Transversal de Suba</li> <li>• Autonorte con calle 186</li> <li>• ALO con Autopista Norte</li> </ul>	<b>Vías por finalizar</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 170</li> <li>• Transversal de Suba tramos I y II</li> <li>• Av. Ciudad de Cali tramos I y II</li> <li>• Av. Iberia</li> <li>• Av. Córdoba</li> <li>• Av. Cota</li> <li>• Av. ALO</li> <li>• Calle 183</li> <li>• Av. El Tabor</li> <li>• Av. El Rincón</li> <li>• Av. Boyacá</li> <li>• Calle 153</li> <li>• Av. El Polo</li> <li>• Av. Las Villas</li> </ul>

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 12: BARRIOS UNIDOS**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte:	Al Sur:	Al Oriente:	Al Occidente:
Suba	Teusaquillo	Chapinero	Engativá
<b>Extensión:</b> 1.190,3 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 176.552 hab.		2010: 176.552 hab.	
<b>Estratos:</b> 2 a 5. Predomina estrato 3			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

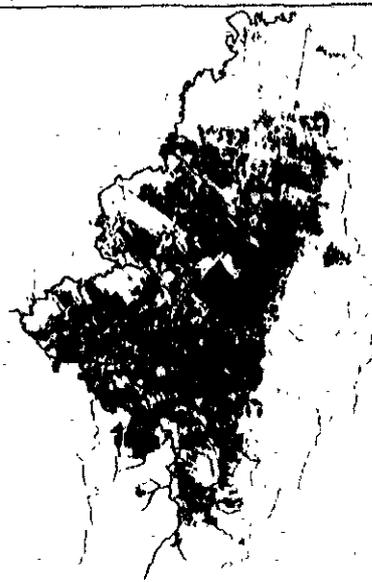
La localidad hace parte de las piezas Centro Metropolitano y Tejido Residencial Norte. Las actividades económicas y de servicios, estratégicas para el desarrollo de la localidad, se fortalecerán por medio de la centralidad de Rionegro, de esta manera se complementarán las áreas residenciales con el ordenamiento de los usos, junto con la preservación de los elementos naturales existentes y el aprovechamiento de la cercanía al nodo de equipamientos del Parque Simón Bolívar. Un hecho urbano fundamental lo constituye la renovación del área del 7 de agosto en el sentido de consolidar y hacer más eficiente un centro de servicios al automóvil en estructuras urbanas idóneas para tal propósito, lo que redundará en beneficio de sus relaciones con el resto de la ciudad.



**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Protección del patrimonio</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Canal El Salitre</li> <li>Parque Canal Rionegro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Canal El Salitre</li> <li>Canal Rionegro</li> <li>Parque Alcázares</li> <li>Parque La Estación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrios de interés patrimonial</li> <li>Popular Modelo, Polo Club y Virrey Soles</li> </ul>
<b>Renovación Urbana</b>	<b>Generación y recuperación de espacio público</b>	<b>Vías por construir</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto El Rosario</li> <li>Zonas aledañas a las estaciones del Metro</li> <li>Proyecto 7 de Agosto</li> <li>Av. Chile con Av. Caracas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. José Celestino Mutis</li> <li>Av. Colombia</li> <li>Av. Chile</li> <li>Av. del Congreso Eucarístico</li> <li>Sector 7 de Agosto</li> <li>Calle 66, 64, 63C</li> <li>Carreras 21, 28, 30 y 30*</li> </ul> <p><b>PLAZAS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rionegro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. de La Esmeralda</li> <li>Transversal 46</li> </ul>
<b>Troncales Transmilenio</b>	<b>Estaciones Metro</b>	<b>Ciclorutas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 80</li> <li>Av. Caracas</li> <li>Autopista Norte</li> <li>Av. Ciudad de Quito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 72 con Av. Caracas</li> <li>Alcázares</li> <li>12 de Octubre</li> <li>Metrópolis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ciudad de Quito</li> <li>Calle 80</li> <li>Calle 63</li> <li>Av. 68</li> <li>Av. La Esmeralda</li> </ul>

<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 13: TEUSAQUILLO</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Barrios Unidos	Al Sur: Los Mártires Puente Aranda	Al Oriente: Chapinero Santa Fe	Al Occidente: Engativá Fontibón
Extensión: 1.419,3 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 126.125 hab.		2010: 126.125 hab.	
Estratos: 3 a 5. Predomina estrato 4			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
<p>Esta localidad hace parte del Centro Metropolitano en virtud de los numerosos sectores de singularidad (patrimonio urbano y arquitectónico), lo que la hace proclive para la localización de equipamientos y actividades especializadas, es decir que el desarrollo de la localidad se hará junto con la conservación y protección del patrimonio y los elementos naturales, y el desarrollo de estructuras urbanas que logren incorporar, de manera ordenada, la mezcla de actividades residenciales y de servicios. Se complementará con las centralidades generadas por el Eje Occidente y el Nodo de Equipamientos del Parque Simón Bolívar.</p>			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>		<b>Protección del patrimonio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Canal del Arzobispo</li> <li>Parque Canal El Salitre</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Armenia</li> <li>Teusaquillo</li> <li>La Magdalena</li> <li>Santa Teresita</li> <li>Palermo</li> <li>San Luis Baquero</li> <li>Muequetá</li> <li>Banco Central Hipotecario</li> <li>Pablo VI</li> <li>La Soledad</li> <li>C.U. Antonio Nariño</li> </ul>	
<b>Parques por construir o mejorar</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Canal El Salitre</li> <li>Nicolás de Federmán</li> <li>Canal San Francisco</li> <li>Canal del Arzobispo</li> </ul>			
<b>Programa de Mejoramiento Integral</b>		<b>Generación y recuperación y generación del espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Quesada, eje calle 53</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Quesada, eje calle 53</li> <li>Av. Caracas</li> <li>Av. 88</li> <li>Av. Batallón Caldas</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Av. Jorge Gaitán</li> <li>Sector Palermo (Av. Fco. Miranda, Diag. 42)</li> <li>Sector Teusaquillo (Av. del Uruguay, Av. 28, Av. Teusaquillo, Calles 32 y 34)</li> <li>Sector Campín (Diag. 57, Calle 53B, Cra. 21)</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>		<b>ESPACIOS ADYACENTES A EDIFICIOS PÚBLICOS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Esmeralda</li> <li>Av. de Las Américas</li> <li>Av. José Celestino Mutis</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>U. Nacional</li> <li>CAN</li> <li>Corferias</li> <li>Estadio El Campín</li> <li>Centro Administrativo Distrital</li> </ul>	
<b>Dotaciones</b>		<b>ALAMEDA: Calle 53</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Reserva de tierra para equipamientos</li> <li>Construcción Biblioteca Parque Virgilio Barco</li> </ul>		<b>Ciclorrutas</b>	
<b>Troncales Transeñileno</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Caracas</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ciudad de Quito</li> <li>Calle 83</li> <li>Av. 88</li> <li>Calle 53</li> </ul>	



<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 14: LOS MÁRTIRES</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Teusaquillo	Al Sur: Antonio Nariño	Al Oriente: Santa Fe	Al Occidente: Puente Aranda
<b>Extensión:</b> 650,6 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 95.541 hab.		2010: 95.541 hab.	
<b>Estratos:</b> 2 a 4. Predomina estrato 3			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
Esta localidad hace parte de la pieza urbana Centro Metropolitano. Las acciones de planeación se dirigen a la protección de los inmuebles de valor patrimonial, la recuperación y generación de espacio público y la renovación de las áreas deterioradas en el Cementerio Central y la Estación de La Sabana. Además se adelantarán programas de mejoramiento de la accesibilidad al resto de la ciudad y la ejecución de programas de renovación urbana y regulación de las intervenciones en las áreas residenciales.			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Programa de Renovación Urbana</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Calle 26</li> <li>Parque Santa Isabel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Calle 26</li> <li>Parque Santa Isabel</li> <li>Canal de Los Comuneros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto Estación de la Sabana</li> <li>Proyecto Cementerio Central</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>	<b>Estaciones Metro</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Av. Ferrocarril de Occidente</li> <li>Av. Jiménez</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estación de la Sabana</li> <li>Paloquemao</li> </ul>		
<b>Troncales Transmilenio</b>	<b>Ciclorrutas</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Caracas</li> <li>Calle 13</li> <li>Av. Ciudad de Quito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avenida 6ª</li> <li>Carrera 17</li> <li>Av. N.Q.S.</li> </ul>		
<b>Generación y recuperación del espacio público</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Los Comuneros</li> <li>Av. Ciudad de Quito</li> <li>Av. Ciudad de Lima</li> <li>Av. Jorge Gallán Cortés</li> <li>Calles 9, 10, 11, 12 y 19</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Av. Ferrocarril del Sur</li> </ul>			
<b>ESPACIOS ADYACENTES A:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estación de La Sabana</li> <li>Cementerio Central</li> </ul>			



**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 15: ANTONIO NARIÑO**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte:	Al Sur:	Al Oriente	Al Occ.:
Puente Aranda	Rafael Uribe	San Cristóbal	Tunjuelito
<b>Extensión:</b> 493,7 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 98.355 hab.		2010: 98.355 hab.	
<b>Estratos:</b> 2 a 3. Predomina estrato 3			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

La localidad hace parte de la plaza Tejido Residencial Sur. Su potencialidad radica en la preservación de sus áreas residenciales por medio de acciones dirigidas a la recuperación y protección de los elementos naturales, el espacio público y su ordenamiento en las centralidades Restrepo y Santander; de forma complementaria se iniciarán programas de mejoramiento en la accesibilidad por medio de nuevas vías y el sistema de transporte.



**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>		<b>Programa de Mejoramiento Integral</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Ronda Río Fucha</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>De Infraestructuras</li> <li>Dotaciones</li> </ul>	
<b>Generación y recuperación de espacio público</b>		<b>Parques por construir o mejorar</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. 1º de Mayo</li> <li>Av. Ciudad de Quito</li> <li>Área Olaya Restrepo</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Av. Caracas</li> <li>Av. Darío Echandía</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ronda Río Fucha</li> <li>Villa Mayor</li> <li>Tramo Canal de La Albina</li> <li>Tramo Canal de Rioeco</li> <li>Parque Ciudad Jardín</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>	<b>Ciclo rutas</b>	<b>Transmilenio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Mariscal Sucre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. N.Q.S.</li> <li>Norte Centro Usme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Troncal Caracas</li> </ul>	

<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 16: PUENTE ARANDA</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Limites</b>			
Al Norte: Teusaquillo	Al Sur: Antonio Nariño Tunjuelito	Al Oriente Los Mártires	Al Occidente: Fontibón Kennedy
<b>Extensión:</b> 1.723,1 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 282.491 hab.		2010: 282.491 hab.	
<b>Estratos:</b> 1 a 3. Predomina estrato 3			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
Se encuentra en la plaza urbana Centro Metropolitano. Es una localidad que ha contado con una vocación consolidada en el desarrollo de áreas productivas que permitirá su evolución hacia un centro de nueva localización industrial y de servicios con énfasis en las innovaciones tecnológicas. El soporte de este tipo de acción radica en el mejoramiento del Sistema de Transporte y la accesibilidad para que este tipo de actividad aproveche la cercanía a los ejes viales y la reutilización de áreas existentes (equipamientos militares, terminales de hidrocarburos). Al mismo tiempo se deben proteger las áreas residenciales y recuperar áreas deterioradas			
<b>PROYECTOS</b>			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>		<b>Protección del patrimonio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Ronda Río Fucha</li> <li>Recuperación ambiental y mitigación del riesgo de inundación del Río Fucha</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrio Muzú</li> </ul>	
<b>Parques por construir o mejorar</b>		<b>Renovación Urbana</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Canal la Albina</li> <li>Milenta-Tejar-San Eusebio</li> <li>Canal de Los Comuneros</li> <li>Veraguas</li> <li>Parque Ronda Río Fucha</li> <li>Canal Río Seco</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zonas aledañas a estaciones de Metro</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>		<b>Recuperación y generación de espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av Ferrocarril del Sur</li> <li>Av de Las Américas</li> <li>Av. Industrial</li> <li>Av de La Esmeralda</li> <li>Av. Ferrocarril de Occidente</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ciudad de Quito</li> <li>Av. 1º de Mayo</li> <li>Av. de Las Américas</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés</li> <li>Av. de Los Comuneros</li> <li>Av. Colón</li> <li>Av. Batallón Caldas</li> <li>Av. Ciudad de Lima</li> <li>Av. Ferrocarril del Sur</li> <li>Calles 9, 10, 11, 15, Diag 17, Diag 22</li> <li>Carreras 24, 27, 36</li> </ul>	
<b>Líneas de Metro</b>		<b>Estaciones del Metro</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ferrocarril del Sur hasta Calle 13</li> <li>Calle 13 hasta carrera 10ª</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Comuneros</li> <li>Galán</li> <li>Tejar</li> </ul>	
<b>Transmilenio</b>		<b>Corredor Férreo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Troncal calle 13</li> <li>Troncal calle 6ª</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Habilitación corredor férreo calle 13 como transporte intermunicipal</li> </ul>	
<b>Ciclerrutas</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 6ª</li> <li>Red Ambiental y recreativa canal del Río Fucha</li> <li>Av. N.Q.S.</li> <li>Av. Los Comuneros</li> <li>Av. Las Américas</li> <li>Av. Ferrocarril del Sur</li> </ul>			



**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 17: LA CANDELARIA**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Santa Fe	Al Sur: Santa Fe	Al Oriente: Santa Fe	Al Occidente: Santa Fe
Extensión: 164,1 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 27.450 habs.		2010: 27.450 habs.	
Estratos: 2 a 3. Predomina estrato 2			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

Esta localidad hace parte del Centro Tradicional. Las acciones de planeación están enmarcadas en el *Plan Reencuéntrate*, que contempla la recuperación y protección del centro histórico como lugar representativo de la colectividad urbana y de la Nación, además de las acciones para la regulación de las intervenciones en el patrimonio y el establecimiento de pautas para las actividades culturales, educativas y turísticas que se desarrollen, el mejoramiento de las condiciones de la circulación peatonal y vehicular, la provisión de servicios, espacios públicos y equipamientos tanto para los residentes, como para la población flotante.



**PROYECTOS**

<b>Protección del patrimonio</b> Recuperar el centro histórico de la ciudad y sus espacios representativos mediante el Plan Especial para la Protección del Centro Histórico <i>Reencuéntrate</i> un compromiso con La Candelaria	<b>Actuación en bordes y ejes principales</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paseo Avenida Jiménez</li> <li>• Calle Real</li> <li>• Av. 10ª</li> <li>• Centro La Concordia</li> <li>• Pasajes comerciales</li> <li>• Parque Pueblo Viejo</li> </ul>
<b>Parques por construir</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Concordia</li> </ul>	<b>Proyectos estratégicos Plaza Centro Histórico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paseo Av. Jiménez</li> <li>• Paisaje Urbano de La Candelaria</li> <li>• Recualificación carrera 10ª</li> <li>• Paseo San Agustín</li> <li>• Centro La Concordia</li> <li>• Parque urbano Pueblo Viejo</li> <li>• Pasajes comerciales</li> <li>• Proyecto peatonalización</li> <li>• Programa Estacionamientos</li> </ul>
<b>Ciclorrutas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrera 7ª</li> </ul>	
<b>Vías por finalizar</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle 6ª</li> <li>• Av. Jiménez</li> </ul>	

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
LOCALIDAD 18: RAFAEL URIBE URIBE**

**DATOS GENERALES**

<b>Límites</b>			
Al Norte: Antonio Nariño	Al Sur: Usme	Al Oriente: San Cristóbal	Al Occidente: Tunjuelito
Extensión: 1.345 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 384.630 hab.		2010: 386.325 hab.	
Estratos: 1 a 3. Predomina estrato 2			

**LA LOCALIDAD EN EL POT**

Esta localidad hace parte de la pieza Tejido Residencial Sur. Las acciones de ordenamiento se basan en la recuperación y protección de los elementos de la Estructura Ecológica. Las condiciones de las áreas residenciales se complementan mediante la construcción de vías y el Sistema de Transporte masivo, la dotación de equipamientos y de servicios públicos. Esto se conseguirá por medio del fortalecimiento de las centralidades Santa Lucía-Tunal y San Carlos en la cuales se establecerá una relación funcional óptima con la agrupación de actividades comerciales y de servicios.



**PROYECTOS**

<b>Preservación Estructura Ecológica principal</b>		<b>Programa de Mejoramiento Integral</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Entrenubes</li> <li>Parque Santa Lucía</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Diana Turbay</li> <li>La Paz</li> <li>Marco Fidel Suárez</li> <li>El Mirador</li> </ul>	
<b>Protección del patrimonio</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Urbanización Av. 10ª</li> </ul>			
<b>Parques por construir</b>	<b>Recuperación y generación de espacio público</b>	<b>Recualificación centralidades</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bosque de San Carlos</li> <li>Diana Turbay</li> <li>Santa Lucía</li> <li>Canal La Albina</li> <li>Canal Río Seco</li> <li>Quebrada Chiguaza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> <li>Calles 42, 44, 46, y 48B sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bravo Páez</li> <li>Santa Lucía</li> <li>Inglés</li> <li>Santander</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Carrera 10ª, desde la Av. Ciudad de Villavicencio hasta la Av. Boyacá</li> <li>Av. de la Guacamaya, desde la Av. Caracas hasta la Carrera 10ª</li> <li>Av. Ciudad de Villavicencio, desde la Av. Caracas hasta la Carrera 10ª</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés, desde la Av. General Santander hasta la Av. Ciudad Bolívar</li> <li>Av. Mariscal Sucre</li> </ul>			
<b>Estaciones Transmilenio</b>	<b>Ciclorrutaa</b>	<b>Acueducto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estación de Integración Av. Caracas con Calle 38 sur</li> <li>Estación de integración Av. Caracas con Av. Guacamaya</li> <li>Estación de integración Av. Fernando Mazuera con Av. Ciudad de Villavicencio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calle 27 sur</li> <li>Carrera 10ª</li> <li>Av. Caracas</li> <li>Av. Ciudad de Villavicencio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superar déficits actuales de la red de distribución</li> <li>Línea Vitelma Jalisco</li> </ul>	
		<b>Alicantarillado</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Adecuación y canalización Q. Chiguaza</li> <li>Interceptor Q. Chiguaza</li> </ul>	

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 19: CIUDAD BOLIVAR			
DATOS GENERALES			
<b>Límites</b>			
Al Norte:	Al Sur:	Al Oriente:	Al Occidente:
Bosa	Sumapaz	Tunjuelo y Usme	Soacha
Extensión: 2.058,7 hectáreas			
<b>Población</b>			
Hoy: 676.549 hab.		2010: 156.259 hab.	
Estaciones: 1 a 8: Proyectadas			
<b>LA LOCALIDAD EN EL PLAN</b>			
<p>Esta localidad se encuentra en la pieza urbana Ciudad Sur. Su localización permite dirigir el ordenamiento general hacia el mejoramiento y la integración de las áreas urbanas por medio de la recuperación y protección de los elementos naturales. Las áreas residenciales se completarán con la dotación de servicios públicos, la construcción de vías que amplíen las coberturas de accesibilidad al resto de la ciudad, la provisión de Sistema de Transporte y las centralidades de Las Delicias, El Ensueño y Casa de Teja.</p>			
PROYECTOS ÁREA URBANA			
<b>Preservación Estructura Ecológica Principal</b>	<b>Parques por construir o mejorar</b>	<b>Generación y recuperación del espacio público</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sierra Morena</li> <li>Arberizadora Alta</li> <li>Encanillales de Pasquilla</li> <li>Páramo las Mercedes</li> <li>Encanillales del Mochuelo</li> <li>Ponda Río Tunjuelo</li> <li>Parque Arberizadora Alta</li> <li>Cuenca Paso Colorado</li> <li>Páramo Alto Chisacá</li> <li>Páramo Puente Piedra</li> <li>Santa Bárbara</li> <li>Los Andes</li> <li>Pantanos colgantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arberizadora Alta</li> <li>Sierra Morena</li> <li>Meissen</li> <li>Candelaria La Nueva</li> <li>La Estancia</li> <li>Lucero Bajo</li> <li>Parque Tanque El Volador</li> <li>Parque Q. Limas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Boyacá</li> <li>Av. Villavicencio</li> </ul> <p>Construir y mejorar ardenes, separadores, plazas y jardines en zonas afectadas por cambio de uso como la centralidad Ciudad Bolívar-Sierra Morena</p>	
<b>Vías por construir</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Alameda del Sur, desde Av. Caracas hasta Av. Circunvalar del Sur</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés, desde Av. La Estancia hasta Av. Alameda del Sur</li> <li>Av. del Sur</li> </ul>			
<b>Troncales Transmilenio</b>	<b>Estaciones Transmilenio</b>	<b>Ciclorrutas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>NQS</li> <li>Autopista Sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista Sur con Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>Autopista Sur con Av. Bosa</li> <li>Terminal en entrada a Bogotá</li> <li>Autopista Sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Av. Ciudad de Villavicencio</li> <li>NQS</li> <li>Red Ambiental cauce Río Tunjuelo</li> <li>Av. Jorge Gaitán Cortés</li> </ul>	
<b>Acueducto</b>	<b>Alcantarillado</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura para la distribución y tratamiento de agua potable Represa La Regadera</li> <li>Expansión sistema matriz Quiba</li> <li>Ampliación tanques Jalisco, Castillo y Volador</li> <li>Construcción tanques Quiba y red de distribución</li> <li>Línea Volador Quiba</li> <li>Línea Vitelma-Jalisco</li> <li>Línea Monteblanco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cuenca del Río Tunjuelo</li> <li>Interceptor Tunjuelo alto, izq. y der.</li> <li>Estación bombeo San Benito</li> <li>Interceptor Trompeta</li> <li>Interceptor Q. Infierno</li> <li>Adecuación Q. Limón</li> <li>Adecuación Q. Infierno y Trompeta</li> </ul>		



**LOCALIDAD 19 – CIUDAD BOLIVAR**  
**PÁG. 2**

<b>PROYECTOS AREA RURAL</b>		
<b>Preservación zonas producción sostenible de alta capacidad</b>	<b>Preservación zonas producción sostenible de alta fragilidad</b>	<b>Preservación zonas producción sostenible</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasquilla</li> <li>• Mochuelo</li> <li>• Barrancos de Mochuelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasquillita</li> <li>• El Saltonal</li> <li>• Mochuelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Mochuelo</li> </ul>
<b>Fortalecimiento centros poblados rurales</b>		<b>Fortalecimiento asentamientos menores</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasquilla</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mochuelo</li> <li>• Pasquillita</li> </ul>

<b>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOCALIDAD 20: SUMAPAZ</b>			
<b>DATOS GENERALES</b>			
<b>Límites</b>			
Al Norte: Usme Ciudad Bolívar	Al Sur: Depto. del Huila	Al Oriente Mplos. de Chipaque Une Guilérrez San Juan de Cabarral	Al Occidente: Mplos. de Pasca Arbeláez San Bernardo Cabrera
Extensión: 154.000 hectáreas			
Población estrato: 1			
<b>LA LOCALIDAD EN EL POT</b>			
Corresponde al área rural del Distrito. Las acciones de ordenamiento se centran en la valoración y protección de las fuentes hídricas y la riqueza natural existente. Los centros poblados se fortalecerán por medio de la dotación de servicios públicos y equipamientos que refuerzan actividades relacionadas con la productividad rural.			
<b>PROYECTOS</b>			
Preservación zonas producción sostenible de alta capacidad	Preservación zonas producción sostenible de alta fragilidad	Preservación zonas producción sostenible	Preservación Sistemas de Áreas Protegidas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quebrada Brillante</li> <li>• Quebrada Naveta</li> <li>• Las Ánimas</li> <li>• Santa Rosa-Cuevecillas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan del Sumapaz</li> <li>• La Unión</li> <li>• San Juan</li> <li>• San Antonio</li> <li>• El Salitre</li> <li>• Alto Río Chochal</li> <li>• Nazareth</li> <li>• Las Sopas</li> <li>• Las Ánimas</li> <li>• La Primavera</li> <li>• Santa Rosa Bajo</li> <li>• Portezuela La Miel</li> <li>• Tabaco</li> <li>• La Hermosura</li> <li>• Granada</li> <li>• Concepción</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chorreras-Tunal</li> <li>• San Juan</li> <li>• Quebrada Honda</li> <li>• Chochal-Jericó</li> <li>• Los Medios</li> <li>• Santa Rosa Llano Grande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Q. Cuartas</li> <li>• El Tuste</li> <li>• El Oro</li> <li>• Hoya Onda</li> <li>• El Pilar</li> <li>• El Sumapaz</li> <li>• Chuscales</li> <li>• Las Vegas</li> <li>• San Juan</li> <li>• Alto San Juan</li> <li>• Q. Onda</li> <li>• Salitre</li> <li>• Alto Río Gallo</li> <li>• Las Ánimas</li> <li>• Bajo Río gallo</li> <li>• El Zarpazo</li> <li>• Alto Río Chochal</li> <li>• Las Auras</li> <li>• El Itinto</li> <li>• San Antonio</li> </ul>
Fortalecimiento centros poblados rurales		Fortalecimiento asentamientos menores	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betania</li> <li>• Nazareth</li> <li>• San Juan</li> <li>• La Unión</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santa Rosa</li> <li>• Las Auras</li> <li>• Concepción</li> <li>• Santo Domingo</li> </ul>	
<b>Vías por construir</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usme - La Unión</li> <li>• Santa Rosa- Las Auras-Nazareth-Las Sopas</li> <li>• Santa Rosa Betania</li> <li>• Vía de penetración Santo Domingo y Capitullo</li> <li>• La Unión-Colombia (Huila)</li> <li>• Nazareth-Une (Cund.)</li> </ul>			

